



Kriminalvården

Forskning och utvärdering inom Kriminalvården

# HANDLINGSUTRYMME OCH SOCIAL LOGISTIK I TRANSPORTTJÄNSTEN

---

**VI BRYTER DEN ONDA CIRKELN**



Omslag: Kriminalvården  
Tryckning: Kriminalvården Digitaltryck 2018  
Projektnummer: 2016-291  
Beställningsnummer: 7256  
ISBN: 978-91-86903-85-5  
Kriminalvården  
601 80 Norrköping  
Tel: 077-22 80 800  
E-post: [hk@kriminalvarden.se](mailto:hk@kriminalvarden.se)  
Hemsida: [www.kriminalvarden.se/publikationer](http://www.kriminalvarden.se/publikationer)

# FÖRORD

Det projekt som redovisas i denna rapport har varit möjligt att genomföra tack vare Kriminalvårdens finansiering. Projektet har formulerats av Kerstin Svensson och Marcus Knutagård, Lunds universitet, Socialhögskolan och efter att medel beviljats har Otilia Markezic anställts som assistent under en del av projektet för att medverka i materialinsamling.

Vi vill rikta ett stort tack till alla som under projektets genomförande bidragit till att allt har fungerat smidigt. Johan Mellbring och Claes Nöjd har både visat intresse för projektet och bidragit med övergripande information om verksamheten. De har också varit till stort stöd genom att förmedla kontakter vidare inom Nationella Transportenheten (NTE). Åtskilliga personer inom NTE har medverkat. Vi har besökt enheter, vi har varit med i transporter, vi har förmedlats kontaktpersoner för intervjuer och personer att intervjua och vi har intervjuat. Genomgående har all samverkan med NTE fungerat mycket väl, vilket vi är mycket tacksamma för. Därtill har vi under fältarbetet kommit i kontakt med personal på anstalt och häkten, och naturligtvis också med personer som transporterats. Även i de sammanhangen har vi genomgående bemötts väl och även dessa personer har underlättat projektets genomförande genom att acceptera vår närvaro.

Vi hoppas att den rapport som nu presenteras ska kunna vara till gagn för verksamheten och att alla ni som medverkat, och era kollegor, ska finna den intressant.  
Tack!

*Kerstin Svensson och Marcus Knutagård*

# INNEHÅLL

<b>1. SAMMANFATTNING</b> .....	<b>5</b>
<b>2. INTRODUKTION</b> .....	<b>7</b>
BAKGRUND OCH SAMMANHANG .....	7
SOCIAL LOGISTIK .....	8
HANDLINGSUTRYMME.....	8
REGLER OCH RIKTLINJER .....	9
TRANSPORTERNA I STATISTIKEN .....	10
TRANSPORTERNA I FORSKNINGEN .....	11
<b>3. FRÅGESTÄLLNINGAR OCH SYFTEN</b> .....	<b>13</b>
<b>4. METOD</b> .....	<b>14</b>
EN FALLSTUDIE.....	14
ETISKA ÖVERVÄGANDEN .....	14
FÄLTARBETE .....	15
OBSERVATIONER .....	15
INTERVJUER .....	16
ANALYS.....	17
<b>5. RESULTAT</b> .....	<b>18</b>
BESTÄLLNING .....	18
PLANERING .....	18
HÄMTNING.....	19
RESA.....	22
ÖVERLÄMNING .....	23
ATT ARBETA MED TRANSPORTER .....	24
<b>6. DISKUSSION</b> .....	<b>27</b>
PLANERING SOM KONTINUERLIG PROCESS.....	27
ATT SKAPA EN ALLIANS.....	27
ROLLER OCH RELATIONER I ARBETSGRUPPEN.....	28
DEN TOMMA BILENS BETYDELSE .....	29
MEKANISMERNA I HANDLINGSUTRYMMET.....	29
STUDIENS STYRKOR OCH SVAGHETER .....	30
<b>7. KRIMINALVÅRDSRELEVANS</b> .....	<b>31</b>
<b>8. REFERENSER</b> .....	<b>33</b>
<b>9. APPENDIX</b> .....	<b>35</b>

# 1. SAMMANFATTNING

Denna rapport bygger på en analytisk presentation av arbetet med transporter inom Kriminalvården och är en redovisning av resultaten från en grundläggande studie. Studien antar personalens perspektiv. Vi har undersökt såväl hur arbetet ska utföras (utifrån lagar, regler, riktlinjer, rutiner och planering) som hur det utförs och hur personalen resonerar om arbetet. Syftet med studien är att fördjupa kunskapen om transporterna, vilket också innebär att bättre förstå mekanismerna i kriminalvårdens differentiering, dvs. vad det är som får den sociala logistiken att fungera. En sådan mekanism är det sätt på vilket transporttjänstens personal hanterar sitt handlingsutrymme, varför det har fokuserat och avgränsat studien. Projektet fokuserar de transporter som sker *mellan Kriminalvårdens enheter* för att upprätthålla differentieringen. Det handlar alltså i första hand om transport vid anstaltsplacering efter häktning och mellan anstalter på grund av förändringar i verkställighet och planering, dvs. *transporter av fängelsedömda personer* inom Sverige. Studien bygger på fältarbete på planeringsenhet och i transporter, observationer av hämtningar och överlämningar samt intervjuer med transportörer.

Resultaten presenteras i rapporten utifrån den process som varje transport genomgår med beställning, planering, hämtning, resa och överlämning. I varje steg görs bedömningar och ställningstaganden och planeringen blir på så sätt ständigt reviderad och uppdaterad så att man kan tala om att planeringen pågår hela vägen under genomförandet. Vid beställningen sätts ramarna för uppdraget av uppdragsgivaren, men planeringsenheten kan vid behov söka ytterligare information och på så sätt tydliggöra förutsättningarna för genomförandet. Planeringen sker i första hand i en koordinerad nationell planering av alla aktuella transporter. Här bestäms körvägar och tider så att olika transporter kan samordnas. När planeringen sedan når den lokala transportenheten förfinas planeringen ytterligare, bilarna bemannas och personalen tilldelas roller som chaufför, transportledare och transportör för den

specifika transporten. Arbetslaget går igenom planeringen inför genomförandet och även då kan justeringar göras utifrån de aktuella och praktiska förutsättningarna. Genom alla stegen kan ändringar komma att göras, såväl utifrån praktiska förutsättningar som väder, vägslag, trafik etcetera. som utifrån förhållanden som rör de som ska transporteras. På så sätt har flera aktörers handlingsutrymme och bedömningar stor betydelse för uppgiftens utförande. Allt är planerat i detalj, men det är aldrig givet att det kommer att ske just så. Planeringen pågår och förändras under hela processen och många är involverade.

Transportörerna hämtar den som ska transporteras inom skalskyddet på häkte eller anstalt. Överlämningarna från enheten till transporten sker under en mycket kort tid. Under detta korta möte överförs information mellan personal, och transportörerna gör en bedömning av den som ska transporteras. Här inleds också en relation mellan transportörerna och den som transporteras, vanligen genom att de tar i hand och presenterar sig för varandra. Transportörerna trivs genomgående mycket bra med sitt arbete och ser relationen till klienterna som en av de positiva sidorna av arbetet. De menar att en god relation till klienten är en förutsättning för att transporten ska genomföras på ett för alla gott sätt. Under resan fortsätter den kontinuerliga bedömning som transportörerna gör av situationen, i så mening att man är uppmärksam på eventuella förändringar och behov hos klienterna. En del samtal förs kring sådant som ses eller uppkommer under färden, men det är också långa stunders tystnad. Vid överlämningen förs information vidare till den mottagande enheten och man tar avsked av den transporterade. Allt under kort tid.

Den processen, tillsammans med transportörernas uppfattningar av sitt arbete, ligger till grund för en diskussion där vi i rapporten lyfter de centrala aspekter som framkommit i studien. Här betonas betydelsen av att fasta rutiner kombineras med en flexibilitet där

## 1. SAMMANFATTNING

---

personalens erfarenhetsbaserade kunskap ges utrymme så att rimliga justeringar kan göras. Det innebär i praktiken att planering och genomförande inte är åtskilt, de pågår parallellt. Rollerna för personalen är tydliga. De ser sig själva som kriminalvårdare och går i allians med andra kriminalvårdare vid hämtningar och överlämningar, men inom arbetslaget i bilen håller de på sina tilldelade roller som chaufför, transportledare och transportör. Två mellanmänniska aspekter har visat sig ha stor betydelse: alliansen med klienterna under

transport, där de som transporteras betraktas som människor i denna specifika situation, och samspelet i arbetsgruppen. I båda fallen har den erfarenhetsbaserade kunskapen central betydelse liksom värdet av att det i arbetet finns kontinuerligt utrymme för ett kollegialt utbyte. Genom stöd i arbetsgruppen skapas en form av kollektiv flexibilitet som är viktig för arbetets utförande och som får såväl den sociala logistiken i stort som handlingsutrymmet i de konkreta situationerna att fungera.

## 2. INTRODUKTION

### BAKGRUND OCH SAMMANHANG

Kriminalvårdens verksamhet är uppbyggd utifrån en central idé om att de dömda ska behandlas på olika sätt beroende på vilken dom de har fått och vilka personer de är. För att det ska fungera är verksamheten uppdelad och organiserad så att personal och insatser är differentierade. De som är häktade är placerade på häkten, de som är dömda till fängelse är på anstalt och de som är dömda till icke-frihetsberövande straff är klienter i frivården. Inom häkten, anstalter och frivård finns därtill ytterligare differentiering. De som är frihetsberövade har inte rätt att förflytta sig själva ute i samhället, det är en grundläggande aspekt av frihetsberövandet. För att differentieringen mellan kriminalvårdens enheter ska fungera måste därför någon form av transportverksamhet finnas. I Sverige finns denna transportverksamhet som en del av Kriminalvården.

Differentieringen är inte unik för Kriminalvården. Den återfinns i alla andra människobehandlande organisationer, dvs. organisationer som arbetar med människor. Differentiering återfinns t.ex. genom indelning av årskurser och klasser inom skolorna, eller i specialiseringar inom sjukvården. Indelningen av en organisation i sektioner, avdelningar etc. och fördelning av både människor och insatser på olika sätt i olika delar av organisationen har en väsentlig betydelse för genomförandet av arbetet i komplexa organisationer. I komplexa organisationer behöver också olika typer av arbete utföras. Kriminalvårdens anstalter har olika inriktningar med olika säkerhetsnivå och olika aktiviteter; de intagna ska fördelas på platserna så att deras behov och önskemål i möjligaste mån stämmer överens med de insatser som görs. I andra organisationer kan fördelningen av individer ske genom att de hänvisas att söka sig till en annan del, men i vissa organisationer behövs en transportapparat för att hantera dem som inte kan eller får förflytta sig på egen hand. I sjukvården sker t.ex. transporter av svårt sjuka där man förutom servicen att bistå dem med förflyttning också har att beakta frågor som t.ex. smittspridning (jfr Montesino och Svensson 2009). I Kriminalvården handlar det om att förflytta människor som inte har rätten att förflytta sig på egen hand i samhället utifrån att de verkställer ett frihetsberövande straff.

Den del av Kriminalvården som utför transporterna har nu beteckningen Nationella Transportenheten, NTE. NTE har till uppgift att transportera frihetsberövade personer mellan kriminalvårdens enheter, men de har också ett vidare uppdrag genom att de också utför transporter av andra frihetsberövade såsom handräckning åt polisen. Polisen har länge också utfört transporter av frihetsberövade, men det har då gällt personer där andra myndigheter verkställer frihetsberövandet. I april 2017 ändrades lagstiftningen så att NTE fick ett större ansvar. Redan tidigare utförde Kriminalvården transporter för annan myndighets räkning, det gällde personer under tvångsvård och personer som befann sig i förvar enligt Utlänningslagen samt transporter vid avvisningar, utvisningar och transporter inom ramen för internationellt samarbete (prop. 2016/17:57). Genom lagändringarna fick Kriminalvården ansvaret för dessa transporter och polisen avlastades det arbetet. Det finns nu lagstöd för transporterna både av Kriminalvårdens klienter och av andra, om än i olika lagar.

Transporterna som utförs med klienter inom Kriminalvården har olika karaktär. Det kan handla om transporter från häkte eller anstalt där personen ska åter till samma enhet efter dagens ärende, vilket kan vara en rättegång, ett besök hos läkare eller annan vårdgivare etc. Det kan också handla om att en person efter beslut ska fortsätta sin verkställighet vid annan enhet. Ett beslut som har sin grund i den differentiering som gäller och som kan betyda att en dömd person sökt sig till en speciell behandling som finns på en annan anstalt, att en person som varit häktad nu blivit dömd och ska börja avtjäna sitt fängelsestraff, eller att en person som avtjänar sitt straff av något skäl inte längre kan vara kvar på samma anstalt. Det finns en stor variation i orsakerna till förflyttningarna, men de behövs för att den differentierade verksamheten ska fungera. I denna rapport är de transporter som sker mellan Kriminalvårdens enheter i fokus.

## 2. INTRODUKTION

### SOCIAL LOGISTIK

När en organisation arbetar med att placera människor på olika platser geografiskt och ”sortera” människor utifrån olika kategoriseringar kan man tala om att organisationen bedriver en social logistik. I Kriminalvården handlar den differentiering som beskrivits ovan om att de som avtjänar straff ska befinna sig på olika ställen, olika enheter och olika geografiska platser. Kriminalvården, liksom alla människobehandlande organisationer består av människor både som organisationens representanter, personalen, och som ”råvara”, dvs. de som processas genom organisationen (Hasenfeld, 2010). Arbetet kännetecknas av att människor möter människor, i bestämda roller och bestämda situationer. Personalen i Kriminalvården är genom sina yrkesroller del i organisationens struktur, deras uppgifter upprätthåller organisationen och i sitt arbete gör de kontinuerligt ställningstaganden där de bedömer, kategoriserar och väljer handling. Det finns tydliga länkar mellan det som sker i det lilla, i vardagsarbetet i varje situation, och i det stora, dvs. Kriminalvårdens utförande av sitt uppdrag. Därför kan man inte med säkerhet tala om att det är de övergripande direktiven som styr, eller att det är de enskilda handlingar i verksamheten som styr. Det finns ett kontinuerligt samspel där riktlinjer och ramverk formats utifrån praktiken och där praktiken formas utifrån de förutsättningar som ges. Därför kan man, genom att studera specifika handlingar som sker i sina specifika sammanhang få förståelse för de större helheterna och urskilja de mekanismer som upprätthåller praktiken (Collins, 2008; Tilly, 2002).

Sociologen Charles Tilly (2000) påtalar vikten av ”mellanlägg”, bitar att foga in i ett system för att få det att fungera. Transporttjänsten är Kriminalvårdens ”mellanlägg”, den får differentieringssystemet att fungera genom att utföra de faktiska förflyttningarna av människor mellan Kriminalvårdens olika enheter. Det är viktigt att betona att det just handlar om att transportera människor, vilket skapar specifika behov av flexibilitet jämfört med andra typer av transporter. Inför en transport görs överväganden av hur transporten ska ske utifrån kunskaper om den som ska transporteras och de erfarenheter och kunskaper som finns från tidigare situationer. När planeringen så sätts i verket och transporten genomförs behöver transportörerna fortsätta

arbeta med ”mellanlägg” i den meningen att de kontinuerligt behöver finna lösningar på hur de ska agera. Detta sker i alla arbeten, men Kriminalvårdens transporter är ett bra studieobjekt eftersom det är en så fokuserad och därför tydlig verksamhet.

### HANDLINGSUTRYMME

Att ha handlingsutrymme i sitt arbete betraktas allmänt som något bra. Att inte ha handlingsutrymme betyder att ha ett helt rutinbaserat arbete och det är generellt betraktat som dåligt. Det finns alltså en positiv värdeladdning i ordet handlingsutrymme när människor talar om sitt eget arbete. När man talar om andras arbete är det inte lika självklart att det ses positivt. Om handlingsutrymmet är för brett kan den som möter yrkesutövaren inte riktigt veta vad som kommer att ske. Ett helt öppet handlingsutrymme kan leda till stor osäkerhet och till godtycklighet. Att göra lite som det faller en in skulle kunna vara ett resultat av ett mycket brett handlingsutrymme.

Professioner definieras ofta utifrån att de har ”diskretion”, rätt att besluta om hur de ska agera. Ordet diskretion har flera betydelser, utöver att det enligt Svenska Akademiens Ordbok har innebörden ”(ngns) fria afgörande, fria omdöme, fria skön, godtycke” relaterar det till å ena sidan urskiljning och till hänsyn och försiktighet och å andra sidan till rätten att göra som man vill, att bestämma över någon. Det engelska ordet ”discretion” översätts till svenska ofta som handlingsutrymme, men är egentligen bredare eftersom det också bär på kombinationen av hänsyn och rätt att besluta. I norskan används ordet ”skön”, ett ord som också finns på svenska om än det sällan används nuförtiden. ”Att handla efter eget skön” innebär att handla utifrån vad man anser vara det bästa och ha rätt att göra så. När vi använder begreppet handlingsutrymme här ser vi det som synonymt med diskretion och skön och att det betyder ungefär rätten att besluta och välja hur man ska agera utifrån hänsyn.

Den amerikanske rättsfilosofen Ronald Dworkin (1963) har skrivit om diskretion på ett sätt som många jurister relaterar till. Utifrån det amerikanska rättssystemet påtalade han att domare i och för sig har ett stort handlingsutrymme att till exempel välja påföljd, men



de är ändå inte helt fria. Dworkin menar att diskretion innebär att ha möjligheten att göra val, men att de val som är möjliga är begränsade av omvärldens förväntningar. Allt är inte möjligt. Det illustrerade han senare med att diskretion är som hålet i en doughnut, det är en öppen yta omgärdad av ett bälte av restriktioner (Dworkin, 1978). Professionsforskaren Anders Molander (2011) har beskrivit handlingsutrymme (skön) såsom bestående av två dimensioner: en strukturell och en kunskapsdimension. Den strukturella dimensionen är det utrymme inom vilket det är möjligt att göra val. Han har senare också talat om det som ”*discretionary space*”, vilket vi skulle kunna se som själva utrymmet att handla på (Wallander och Molander, 2014). Den andra dimensionen handlar om de resonemang som förs, ligger till grund för ställningstaganden och som kanske också legitimerar det man gör, vilket betecknats som ”*discretionary reasoning*”. Detta handlar alltså om hur man resonerar om valen man gör. Handlingsutrymme innebär därmed både en rätt att handla och en förmåga att göra det genom bedömningar av vilken handling som är lämpligast (Evans och Harris, 2004; Lipsky, 2010). Professionalitet i arbetet innebär att ha kunskaper, men också att ha förmågan att kombinera kunskaper från olika källor för sina ställningstaganden och bedömningar. I en studie av en verksamhet är de båda möjliga att få del av och de kan analyseras i relation till varandra. Det innebär i klartext att studera vad yrkesutövarna förväntas göra, vad de gör och hur de argumenterar för det de gör.

Handlingsutrymme är alltså inte en fråga om att man kan göra som man vill. Det är avgränsat av lagar och regler och av de riktlinjer som är uppsatta för arbetet man utför. Det är också avgränsat av den specifika uppgiften man har och det sammanhang det utförs i. Kriminalvårdens transportörer kan till exempel inte fritt välja vem de ska transportera, men de kan välja att inte ta med en person i en transport. När så sker behöver de söka stöd för sitt beslut hos andra. Arbetsledare på olika nivåer behöver involveras i beslutet och inte minst behöver kollegorna som är med i samma transport involveras. Ett beslut att inte ta med en person i en transport, trots att det var planerat, bygger på en kunskapsbaserad bedömning där hänsyn till klienten, uppdraget, eventuella andra i transporten m.m. vägs in. Detta sker i samspel med kollegor och chef, de

som man brukar samspela med i arbetet, och därför får de normer och värderingar som finns i arbetsgruppen och organisationen betydelse. Därtill har klientens agerande betydelse för hur situationen kommer att bedömas. Allt detta påverkar handlingsutrymmet. Att arbeta ”diskretionärt”, att hantera ett handlingsutrymme, handlar alltså om att kunna ”läsa av” situationen och tillämpa sina kunskaper för att ta ställning till hur man ska göra.

## REGLER OCH RIKTLINJER

I Fängelselag (2010:610) stadgas att ”Vid beslut om placering ska, i den utsträckning det är möjligt, hänsyn tas till den intagnes behov av sysselsättning, omvårdnad och en lämplig frigivningsplanering” (2 kap, 1 §). Det finns också bestämmelser om att placering ska ske utifrån åtskillnad pga. kön och det finns regler för placering av unga under 18 år och om möjligheten att placera på säkerhetsavdelning. Fängelseförordning (2010:2010) har bestämmelser om att risken för rymning, fritagning, fortsatt brottslighet, missbruk och annan misskötsamhet ska beaktas vid anstaltsplacering. Likaså ska behovet av att undvika en olämplig sammansättning av intagna och att i övrigt kunna bedriva en ändamålsenlig verksamhet i anstalt beaktas (§10). I Kriminalvårdens (2014) visionsdokument, Bättre ut, anges att ”Kriminalvården ska särskilt vidta åtgärder som syftar till att brottslighet under verkställighet förhindras, missbruket av droger bekämpas, innehållet i verkställigheten anpassas efter varje individs behov och att frigivningen förbereds.” Det framgår vidare av samma dokument att ”Genom god klientkunskap placeras och bemöts klienterna vid varje tidpunkt rätt utifrån säkerhetskrav och individuella behov.” Dessa är några av alla de aspekter som ska beaktas när verkställigheten och placeringen planeras för varje individ.

För att verkställigheten ska fungera, för såväl den enskilde som för verksamheten, behövs ett system för transporter. Transportverksamheten följer många av de centrala lagarna och regelverken för kriminalvårdens verksamhet i övrigt, men det finns också en del specifika bestämmelser. Kriminalvårdens föreskrifter och allmänna råd om transportverksamheten (KVFS 2012:6, FARK Transport) är den mest specifika regleringen för verksamheten. Här framkommer ramen för hur

## 2. INTRODUKTION

arbetet ska utföras och dokumenteras, men även i vilka lägen bedömningar ska göras. Här regleras också en del säkerhetsfrågor. En central säkerhetsaspekt som beaktas i varje enskild transport rör frågor om visitering, våldsanvändning och om en transporterad person ska vara belagd med fängsel eller inte. Av Brottsbalken (1962:700) 24 kap 2 § framgår att personalen har rätt att använda våld vid rymning, våld, hot om våld eller om ordningen störs. Det handlar då om ”det våld brukas som med hänsyn till omständigheterna är försvarligt för att rymningen skall hindras eller ordningen upprätthållas”. Ibland annat Häkteslag (2010:611), som gäller för frihetsberövade som inte är dömda och därmed också för transporter för andra myndigheter, stadgas att en intagen får visiteras (4 §) ”om det är nödvändigt av säkerhetsskäl” och att en intagen får beläggas med fängsel vid transport (10 §).

Flera lagstiftningar kring transporter av frihetsberövade som vårdas i andra myndigheter ändrades 1 april 2017 och har betydelse för det löpande arbetet vid transportenheterna. De gäller tvångsvård av unga, missbrukare, psykiskt sjuka, utlännningar och de rör också internationellt samarbete. Då vi i denna rapport har fokus på transporterna mellan kriminalvårdens enheter är de inte relevanta just här, men i transportverksamhetens vardag har de stor betydelse.

I Sverige är således transportverksamheten integrerad med övrig kriminalvård, och därtill utför man transporter av andra frihetsberövade. I flera länder är det polisen som ansvarar för dessa transporter, även transporter mellan enheter i kriminalvården. Så är det ordnat i till exempel Danmark, Norge, Holland och Schweiz. I Storbritannien är transportverksamheten privatiserad, liksom en del av fängelserna och frivården, och utförs av privata företag på uppdrag från beställare. Det är alltså inte alls givet att transportverksamheten är organiserad som en del av kriminalvården, vilket gör det än mer intressant att förstå på vilket sätt det är en integrerad del och hur det går till i praktiken när transporterna utförs som en del av Kriminalvårdens praktik.

## TRANSPORTERNA I STATISTIKEN

Transporter av frihetsberövade har varit en uppgift för Kriminalvården under lång tid och har också länge haft en egen organisation inom Kriminalvården. Den organisation som nu leder verksamheten, Nationella transportenheten, NTE, har funnits i sin nuvarande form sedan 2015. Under 2016 utförde Kriminalvården cirka 76 000 persontransporter, varav knappt 4 000 transporterades utrikes. Resten var inrikes fjärrtransporter och inrikes lokaltransporter. De inrikes lokaltransporterna kan handla om till exempel sjukhusbesök och domstolsförhandlingar och en stor del av dessa utfördes fram till 2016 av lokala enheter. Successivt har ansvaret också för dessa transporter förts över till NTE. Inrikes fjärrtransporter avser framför allt transporter mellan häkte och anstalt eller mellan anstalter och dessa utfördes i huvudsak av NTE. Till inrikes fjärrtransporter räknas också de transporter som görs för annan myndighet. År 2016 var 68 procent<sup>1</sup> av de inrikes fjärrtransporterna transport av kriminalvårdsklienter, medan 20 procent av transporterna rörde migrationsklienter och 12 procent övriga frihetsberövade. Undantaget transporterna enligt utlänningslagen rör de inrikes fjärrtransporterna knappt 30 000 transporter. Årligen genomförs omkring 12 000 inrikestransportpass av Nationella transportenheten. I genomsnitt är det drygt tre personer som transporteras under varje pass.<sup>2</sup>

Totalt arbetade 2016 cirka 500 personer i transportverksamheten och det var då en av de verksamheter som växte (Kriminalvården 2017). Det är alltså inte bara en central utan också en omfattande verksamhet, som därtill vuxit mer under 2017 genom den förändrade lagstiftningen och att fler transporter kommit att utföras av Kriminalvården. De som anställs som transportörer har utöver körkort och arbetslivserfarenhet också gärna eftergymnasial utbildning samt ”förmåga att hantera komplexa situationer” eftersom de ”[m]ed kort varsel kan ställas inför nya situationer med nya förutsättningar” (kriminalvarden.se<sup>3</sup>).

<sup>1</sup> I denna andel ingår 61 procent kriminalvårdsklienter och 7 procent transporter enligt utlänningslagen av kriminalvårdsklienter.

<sup>2</sup> Uppgifterna är hämtade från Kriminalvårdens statistikportal på [www.kriminalvarden.se](http://www.kriminalvarden.se) och avser år 2016.

<sup>3</sup> Citatet kommer från hur yrkesrollen beskrivs för personer som kan vara intresserade av att söka arbete i transportverksamheten <https://www.kriminalvarden.se/jobba-hos-oss/yrkesroller/transportforare/> (171010).

## TRANSPORTERNA I FORSKNINGEN

Trots att transportverksamheten fyller en central funktion i kriminalvården är den ett näst intill utforskat område. Utifrån svenska förhållanden finns endast en mindre studie, med historiskt perspektiv (Svensson och Svensson, 2006). Där framkommer att transporten innebär både inre och yttre rörelse eftersom transporten samtidigt innebär både en förflyttning från en plats och en förändring av den transporterades kategoritillhörighet. I samband med förflyttningen förändras den transporterade från t.ex. att vara häktesintagen till anstaltsintagen. De lämnar ett sammanhang och är på väg till ett annat och däremellan finns ett "tomrum" där förändringen sker. De som utför transporten utför den yttre rörelsen, själva förflyttningen, men de medverkar också i den inre förändringen genom att de i samtal, eller tystnad, under transporten bistår den transporterade i att förbereda sig för det kommande. Ett sätt att bidra till inordning i det nya sammanhanget och avståndstagande från det gamla. Det är det yttre som är uppdraget, att förflytta en person från en plats till en annan. Den inre processen sker outtalat och parallellt. Transportörerna har inget uttalat uppdrag kring den inre processen. De handlar i syfte att hantera den situation de befinner sig i, så att deras uppdrag, förflyttningen, kan genomföras utan hinder. Norma Montesino och Kerstin Svensson (2009) har vidare ur ett historiskt perspektiv diskuterat transporten av frihetsberövade i relation till transporten av personer med smittsamma sjukdomar. Det är två grupper av människor som inte har rätten att förflytta sig själva och det finns många paralleller mellan hur sjukhus- och fängelsesystemet upprätthåller sin differentiering genom transporter.

Internationellt har forskningen om transporter i samband med verkställighet av straff mer handlat om praktiska frågor som utformning av transporter, frågor som deportering, fångkolonier etc. och avsevärt mer sällan om transporter inom verksamheten. Geografen Dominique Moran (2015) presenterar en genomgång av forskningen om fångtransporter och noterar också att den är ytterst sparsam, särskilt när det gäller det praktiska arbetet. En av de få studier som finns handlar om förflyttningar av kvinnliga fångar i Ryssland (Moran, Piacentini och Pallot, 2011). Moran (2015) konstaterar också att fokus har varit på fängelsers plats i samhället och

fängelser som plats, men lite uppmärksamhet har riktats mot mobiliteten inom fängelsesystem. Moran pekar på den felaktiga uppfattningen av fängelser som "fixerade" platser och att det också finns en rörlighet i detta system (jfr Knutagård 2013). Hennes bok ger ett geografiskt perspektiv på anstalter, men innehåller ingen fördjupad studie av transportererna, framför allt inget om transportörernas vardagsarbete. Däremot sätter hon transportverksamheten i ett sammanhang som kan bidra till att förstå dess dynamik (se även Urry, 2007).

På senare tid har visst intresse för forskning på området väckts och några enstaka studier har genomförts. I Sverige har, förutom denna studie, en uppsats skrivits om anställdas syn på säkerhetsaspekter i transportarbetet (Sundberg, 2017). Syftet med uppsatsen motiverades av den kritik som riktats bland annat av gränspolis och RSMH, Riksförbundet för Social och Mental Hälsa, inför beslutet om att Kriminalvården skulle ansvara för alla transporter av frihetsberövade. Utifrån intervjuer med transportörer visar Sundberg att personalen inom NTE i sitt löpande arbete kontinuerligt arbetar med social- och situationell prevention. De verkar för att undvika laddade situationer som kan leda till säkerhetsrisker såsom våld, hot och rymningar. Under arbetet har de tillgång till olika verktyg, som till exempel handfängsel, men de har också en förmåga att genom bemötande och relationsskapande under utförandet av transporten neutralisera laddade situationer. Den sociala aspekten i arbetet är väsentlig för att förebygga säkerhetsrisker. De som Sundberg intervjuar menar att de i huvudsak fått utbildning för hantering av den fysiska säkerheten, men att det i och med lagändringarna våren 2017 också kommit att bli fokus på de mer sociala aspekterna i säkerhetsarbetet. I Sundbergs studie var förändringarna av handräckningstransporter i fokus och frågor om skillnaden i tillgång på information om den som transporterades var viktiga.

Det är inte bara i Sverige som få studier utförts, detsamma gäller internationellt. Rättsvetarna Linda Kjær Minke och Rikke Gottrup (2014) har gjort en mindre studie i Danmark där de fokuserade lagstiftningen och diskuterade denna i ljuset av röster från intagna på anstalter. Kjær Minke och Gottrup

## 2. INTRODUKTION

---

tar sin utgångspunkt i transporter som sker av disciplinära skäl i syfte att bevara ordning och lugn på anstalter. Det är alltså en specifik typ av transporter som fokuseras, transporter som sker mot den transporterades vilja. Det faktum att de är ofrivilligt transporterade ger också berättelser om transporten ett negativt ljus, om än berättelserna mera handlar om att bryta upp från ett sammanhang och placeras i ett annat än om själva transporten. I Holland, där polisen ansvarar för transportererna, har en studie genomförts av statsvetarna Karin Lasthuizen och Hester Paanakker (2016). Studien gjordes genom observationer, intervjuer och enkäter, och fokuserade våld i samband med transporter såsom en arbetsmiljöfråga. De påtalade att relationen mellan personal och frihetsberövad är den samma i transporten som på anstalter, men i transporten är utrymmet ytterligare begränsat och färre personer på plats. Studien visade att transportörerna såg möjligheten till ett gott bemötande som den bästa vägen att förebygga säkerhetsrisker och våldssituationer.

Både transportörer och transporterade uppgav i intervjuerna att den transporterades beteende styrs av det psykiska och känslomässiga tillstånd han eller hon är i. Därför är bemötandet en huvudorsak till det våld som kan uppkomma. Lasthuizen och Paanakkers slutsats är att ledningen för transportverksamheten borde fästa större vikt vid att skapa sådana arbetsförhållanden som medger att personalen i transportererna har utrymme att arbeta på ett sätt som förebygger våld.

Den forskning som skett på området har alltså fokuserat å ena sidan transporter som en del av fängelsesystemet och dessa rättsliga ramar och å andra sidan säkerhetsfrågor i det praktiska genomförandet av transporter. Trots att det inte varit i fokus för någon av studierna har det framkommit tydligt att det har stor betydelse hur transportörerna agerar i sitt arbete.

## 3. FRÅGESTÄLLNINGAR OCH SYFTEN

Det projekt som ligger till grund för denna rapport har haft explorativa ambitioner, vi har velat beskriva och förstå transportverksamheten. Med det som utgångspunkt har syftet varit att få en fördjupad kunskap om transportverksamheten och om transportörernas arbete. Att fördjupa kunskapen om transportererna innebär också att bättre förstå mekanismerna i kriminalvårdens differentiering, dvs. vad det är som får den sociala logistiken att fungera. En sådan mekanism är det sätt på vilket transporttjänstens personal hanterar sitt handlingsutrymme, varför det har fokuserat och avgränsat studien. Genom att vi fokuserar innehållet i och de anställdas beskrivningar av arbetet med transportererna har projektet en kvalitativ ansats.

De empiriska frågor som styr projektet och materialinsamlingen är:

- Vilka kriterier beaktas i planeringen av transporter mellan Kriminalvårdens enheter?
- Hur ser transportörerna på sitt handlingsutrymme och i vilka situationer menar de att de ställs inför att göra bedömningar om hur de ska agera?
- Vilken roll spelar kategoriseringen av dem som transporteras för transportörernas handlingsutrymme, enligt deras egen uppfattning?
- Vilket handlingsutrymme används i samband med överlämning mellan anstalt/häkte och transporttjänst? Är det transportörerna eller personal på anstalt/häkte som definierar situationerna vid överlämningen?

I detta projekt fokuseras de transporter som sker mellan *Kriminalvårdens enheter* för att upprätthålla differentieringen. Det handlar alltså i första hand om transport vid anstaltsplacering efter häktning och mellan anstalter pga. förändringar i verkställighet och planering, dvs. *transporter av fängelsedömda personer* inom Sverige.

# 4. METOD

Projektet har löpt över ett år, 2016-2017, och ett omfattande material har samlats in genom fältarbete, observationer och intervjuer. Materialet som samlats in har haft som mål att ge förståelse både för hur arbetet går till i praktiken och hur de som arbetar med transporterna resonerar om det. I det löpande arbetet görs kontinuerligt bedömningar och ställningstagande på mikronivå. Det är de handlingarna som visar på transportörernas handlingsutrymme och hur de använder det. Dessa handlingar bygger på hur transportörerna tänker i vissa situationer, och tankar går inte att fånga vare sig med intervjuer eller observationer. Det enda vi kan se är vad som görs och hur man resonerar om det. I det följande beskriver vi hur arbetet med projektet lagts upp, genomförts och analyserats.

## EN FALLSTUDIE

Studien är att betrakta som en fallstudie där fallet är Kriminalvårdens transporter. Katarina Jacobsson och Anna Meeuwisse (2008) menar att fallstudiemetodiken är särskilt väl lämpad när ambitionen snarare är att upptäcka än att bevisa och att det är viktigt att förstå vad fallet är exempel på. I detta projekt är det transportpraktiken som studeras som ett exempel på hanteringen av handlingsutrymme inom kriminalvården. För att nå kunskap om transportörernas användning av sitt handlingsutrymme och hur de argumenterar kring det behöver metoder kombineras. Vi har därför å ena sidan satt oss in i förutsättningarna för arbetet och det handlingsutrymme som där ges genom fältarbete och å andra sidan intervjuat transportörer individuellt för att höra hur de resonerar om sitt arbete och de ställningstaganden de gör.

Arbetet i projektet var upplagt så att fältarbetet först genomfördes och därefter formulerades frågor till intervjuerna. På så sätt kunde frågorna väl knyta an till praktiken som observerats. Planeringen av materialinsamlingen har skett tillsammans med transporttjänstens ledning som bistått med förmedling av kontakt med de enheter som varit involverade. Vid enheterna har personer utsetts som kontaktpersoner till berörd personal. Arbetet i projektet beskrivs nedan steg för steg, med början i de etiska överväganden som gjorts.

## ETISKA ÖVERVÄGANDEN

Det material som samlats in handlar om personal och deras praktik. Det är alltså tjänsteutövares verksamhet i sina yrkesroller som studeras. Inga personuppgifter har samlats in, inte för personal och inte för dem som transporteras. Det innebär att projektets etiska aspekter inte var av sådan natur att etikprövning normalt ska göras. Dock är det ett specifikt sammanhang som studeras och det är ofrånkomligt att också dömda personer kommer i kontakt med forskaren i den här typen av studie. Projektet är därför prövat av Regionala etikprövningsnämnden i Lund. På grund av den speciella verksamhet som studeras och studiens upplägg behövdes en särskild etikprövning göras av intervjuguiden. Nämnden godkände projektets fältarbete och observationer 2016-12-07 (Dnr 2016/828). Prövningen av intervjuguiden skedde 2017-03-08 och ledde fram till beslutet "Nämnden bedömer att undersökningen enligt ansökan utgör forskning men inte innefattar behandling av känsliga personuppgifter eller någon annan sådan åtgärd som anges i 3 och 4 §§ etikprövningslagen. Nämnden finner därför att studien inte är tillståndspliktig enligt denna lag" (Dnr 2017/145).

I arbetet med projektet har etikprövningslagen och vad som i övrigt stadgas för etik i samhällsvetenskaplig forskning kontinuerligt beaktats. Kontaktuppgifter till intervjupersoner har hållits åtskilt från övrigt material och inga noteringar har gjorts som direkt kan koppla samman de involverade personerna och materialet i studien. Samtliga berörda har informerats om studien och att deras medverkan är frivillig. Informationsblad med beskrivning av studien och kontaktuppgifter till forskarna har lämnats ut och möjlighet att avstå från medverkan, också i efterhand, har beskrivits. I det fall någon skulle velat avstå från medverkan utifrån att de var med i en transport där fältarbete gjorts, hade transportenheten information om vilka specifika transporter vi deltog i, och vi skulle därigenom kunnat ha tagit bort noteringar från den specifika transporten. Några sådana önskemål har dock inte framkommit.

All information i projektet har hanterats utifrån såväl forskningsetiska aspekter som säkerhetsaspekter i relation till Kriminalvårdens



arbete. Alla utdrag ur projektets material som presenteras i denna rapport har anonymiserats och inga utsagor eller händelser beskrivs så att de kan knytas till specifik person eller situation.

## FÄLTARBETE

I detta projekt har fältarbete skett i två steg: först vid den nationella planeringsenheten för alla landets transporter och sedan genom att forskare följt det dagliga arbetet med inrikestransporter. Denna metod har använts för att ta del av vardagsarbetet och det som där tas för givet. På så sätt kan man förstå ett sammanhang (ten Have, 2007).

Vid den nationella planeringsenheten, i Arvidsjaur, samordnas och planeras alla transporter. Det är ett centralt steg i den sociala logistiken där ramar och förutsättningar anges för transportörernas handlingsutrymme under de specifika transporterna. Kerstin Svensson och Marcus Knutagård besökte denna enhet under två dagar i november 2016 och fick del av hur deras planering genomförs. Nästa form av fältarbete innebar att Marcus Knutagård och Ottilia Markezic i december 2016 och januari 2017 följde med transportörer under deras arbetspass. Fältarbetet genomfördes vid en transportenhet och omfattade totalt tio arbetsdagar, eller 82 timmar.

Fältarbetet gav kunskap om vardagen i transportverksamheten och en blick på en del av den variation som verksamheten innebär. Vi hade även möjlighet att få vara med vid ett APT-möte och under gemensamma frukostar före arbetspassen. Med vårt fokus på transporter mellan kriminalvårdens enheter var det enbart inrikes fjärrtransporter som var aktuella för fältarbetet. Med hänsyn till arbetets och arbetspassens organisering var det dock vanligt att även andra än kriminalvårdsklienter var med i transporterna. Det förekom också att transportörerna körde någon sträcka utan klient i bilen, även det en del av vardagen, då det inte alltid kan finnas en beställd transport från den plats där någon person lämnats av.

Vid fältarbetet på planeringsenheten skedde det löpande arbetet parallellt med att personal på enheten informerade oss om arbetet, olika personer var avdelade för den uppgiften under

vårt besök. Det fältarbetet hade därmed karaktären av en kombination av föredrag, studiebesök, intervju och observation. Fältarbetet i transporterna var mer av observationskaraktär, där forskarna betraktade det som skedde, även om det också fanns tillfälle till samtal av mer intervjuande slag. Men det var ändå inte strukturerade observationer i den mening att vi fokuserat följde hur transportörerna gjorde sitt arbete och det var inte regelrätta intervjuer. Meningen med fältarbetet var inte primärt att studera transporten som sådan, utan att få kunskap om vardagsarbetet så att rimliga intervjufrågor senare skulle kunna ställas. Den kunskapen fick vi genom att se hur det gick till under arbetspassen och genom att vid tillfälle prata med transportörerna.

Det var personal vid planeringsenheten respektive transportenheten som avgjorde vad vi fick del av. Vi kan inte uttala oss om det vi sett är representativt, men vi har inte heller några indikationer på att det skulle vara specifikt på något vis.

## OBSERVATIONER

En del direkta observationer genomfördes under fältarbetet och de rörde överlämningar på häkten och anstalter. Liksom fältarbete är observationer en form av etnometodologi, men innebär en mer strukturerad form av fältarbete. Observationen har ett mer preciserat fokus. Under transporterna satt vi i passagerarsätet i bilens framsäte, jämte chauffören. För att kunna följa överlämningarna följde vi chauffören. Detta medförde att vi kunde observera vem som gör vad under en överlämning. Totalt observerades 26 överlämningar av totalt 14 kriminalvårdsklienter.

Vi var med om en mer sällsynt form av transport, där en bårbil behövdes på grund av den transporterades fysiska förutsättningar. Genom att transporten då gjordes med ett specialfordon där de två transportörerna medföljde kördes transportbilen parallellt, med endast chaufför och forskare. Det gav tid för forskaren att under resan prata med chauffören om transportörernas arbete. I och med att den transporterade låg på en bår skiljde sig också denna överlämning från de övriga. Det blev praktiskt svårt att följa med upp i hissen för att fullfölja observationen. Under övriga överlämningar följde förfarandet en gemensam rutin.

## 4. METOD

Överlämningarna sker under en mycket kort tid och det var därför oftast lämpligast att skriva ner stödord och fältanteckningar när klienten väl var överlämnad. I något fall hade detta också att göra med att det var många med vid transporten, vilket gjorde att det fanns många lådor att bära och resulterade att vi som observatörer hjälpte till att bära, eller hålla papper medan transportörerna genomförde visitering, satte på fängsel, eller gick igenom tillhörigheter. Rent praktiskt var det ofta trångt i hissarna till de olika enheterna och det varierade något hur det gick till för att vi som observatörer kunde följa med in vid de olika enheterna. Personalen var mycket intresserade av den pågående studien och mycket behjälpliga med att förklara vad de gjorde. Vi som genomförde projektet stämde av med varandra under fältstudien för att diskutera våra erfarenheter från resorna. I fältanteckningarna försökte vi notera så mycket vi kunde om vem som gjorde vad, vilken rutt vi körde, vilka klienter som var med, hur många överlämningar samt frågor som väcktes i samband med observationerna.

### INTERVJUER

15 intervjuer har genomförts med transportörer vid sex olika enheter i olika delar av landet. Marcus Knutagård och Otilia Markezic har genomfört intervjuerna. Urvalet av enheter har gjorts av Nationella Transportenhetens ledning och urvalet av intervjupersoner har gjorts av personal på enheterna. Inför urvalet av enheter förde vi en diskussion om att det skulle vara enheter i olika delar av landet och att de skulle ge en variation så att de tillsammans kunde ge en rättvisande och bred bild av verksamheten. Vid varje enhet var särskilda kontaktpersoner utsedda och de förmedlade kontakt med personer att intervjua. Intervjupersonerna ska därmed ha gett ett brett perspektiv på transportverksamheten. Inga jämförelser görs mellan enheterna, i stället används intervjuerna för att ge en samlad bild av hur transportörer resonerar om sitt arbete.

Intervjuerna genomfördes under april-maj 2017. En intervjuguide utformades utifrån de kunskaper fältarbetet gett (se bilaga 1). Intervjuerna var semi-strukturerade, vilket innebar att de utgick från förutbestämda frågor, men lämnade stort utrymme för intervjupersonerna att prata. Intervjuerna varade i

ungefär en timme vardera och spelades in efter medgivande av intervjupersonerna. Intervjuerna har därefter transkriberats i sin helhet och gett ett material om ungefär 300 sidors text. En inspelning förstördes genom tekniska problem. Det uppmärksammades dock i direkt anslutning till intervjun, varpå intervjuaren direkt skrev ned minnesbilden av vad som sagts. Innehållsligt finns därför material från 15 intervjuer, men direkta citat kan endast ges från de 14 där vi har transkriberade inspelningar. Intervjuerna har numrerats utifrån den ordning de transkriberats och citat från intervjuerna återges med referens till denna numrering. På så sätt kan inte heller citaten hänföras till någon specifik enhet eller person.

Tolv män och tre kvinnor intervjuades. De hade arbetat i Kriminalvården allt från 2 ½ år till över 40 år och med transporter i mellan 2 ½ och 20 år. Med undantag av två personer hade samtliga arbetat på anstalt och/eller häkte innan de började vid transportenheten och de hade i övrigt vitt skilda arbetserfarenheter före arbetet i Kriminalvården. Det finns en grupp som hade arbetat i verkstad eller industri av olika slag eller till sjöss. En annan grupp hade arbetat i "blåljusyrken", som ordningsvakt eller annat uniformsyrke och en tredje grupp hade en bakgrund i arbeten med mycket bilkörning, som till exempel taxichaufför eller lastbilschaufför. Många beskrev att de börjat i transportverksamheten efter att någon rekommenderat dem söka sig dit och de motiverade sitt fortsatta arbete med någon av tre förklaringar: *Att komma ut utanför anstalten*, vilket en uttryckte som "NTE, det är mer frihet. Du sitter i en bil men du ser ut ibland" (ip1); *Att köra bil* som kunde uttryckas som "Jag tycker om och köra bil. Och sen så är det ju det här med att man har bra arbetskamrater" (ip9) och en tredje typ av förklaring var att man i transporten har *en annan relation till klienterna*, vilket kan exemplifieras med citatet "Man fick ju en helt annan kontakt, för att han var själv och inte i grupp" (ip3).

Sammantaget intervjuades således en grupp erfarna transportörer som uppgav att de sökt sig till arbetet för arbetets karaktär med mycket bilåkning runt i landet, nära samarbete med kollegor och kontakten med enstaka klienter i taget.



### ANALYS

De transkriberade intervjuerna har analyserats med stöd i tematiserad innehållsanalys, vilket innebär att vi har fokuserat vad de berättat, inte hur de sagt det. De teman som fokuserats är hur transportörerna ser på arbete och transportens olika faser: beställning, planering, hämtning, resa och överlämning. I analysen har också intrycken från fältarbetet haft betydelse. Vi återger en del uppgifter från anteckningar under fältarbete och observationer, men i stort har det materialet inte analyserats ingående. Det har i huvudsak tjänat som sammanhang för utsagorna i intervjuerna. På så sätt skulle man kunna säga att intervjuerna är vårt huvudsakliga analysmaterial, vilket stämmer med arbetsprocessen, men intrycken från fältarbete och observationer har haft stor betydelse eftersom det bidragit till att analysen av intervjuerna fått en förankring i det faktiska arbetet och dess förutsättningar.

Vår ambition har genom hela projektet varit att förstå och beskriva transportverksamheten med forskarens blick. Därför är också redovisningen av resultaten deskriptiv om än den bygger på en strukturerad analys. I den diskussion som följer på resultatavsnittet, lyfter vi fram de teman som vi ser som våra centrala slutsatser och knyter ihop dem i en diskussion om handlingsutrymme. I det avslutande avsnittet om kriminalvårdsrelevans diskuterar vi dels studiens värde i relation till transportverksamheten, dels vilka lärdomar resultaten från denna studie kan ge till övrig kriminalvård.

# 5. RESULTAT

Resultaten från studien presenteras i detta avsnitt utifrån en ordning som motsvarar processen för en transport och avslutas med ett avsnitt om transportörernas syn på sitt arbete.

## BESTÄLLNING

Beställningen av transporten sätter ramen för den transport som ska göras. Det är den som ligger till grund för nationella planeringsenhetens planering och koordinering av transporter en viss dag. Redan i detta moment finns handlingsutrymme för den personal som beställer transporten. I beställningen ska all information som är relevant för transporten finnas med, vilket innebär att det blir en bedömning av vad som är relevant. Av beställningen ska också framgå behov av säkerhetsarrangemang, som till exempel om den som ska transporteras ska ha fängsel av något slag, vanligen handfängsel.

Det är inte ovanligt att planerarna eller transportörerna saknar information i beställningarna. För kriminalvårdsklienterna kan en del oklarheter utronas genom den kriminalvårdsgemensamma dokumentationen. Det är ändå inte ovanligt att antingen planerarna eller transportörerna behöver kontrollera per telefon om uppgifterna i beställningen är korrekta och vad som legat till grund för de bedömningar som gjorts. Detta är vanligare när det gäller klienter som ska transporteras på uppdrag av andra myndigheter och där man inte har tillgång till klientinformation på samma sätt som för kriminalvårdsklienterna, men det förekommer oklarheter också inom Kriminalvården.

Under fältarbetet och i intervjuerna framkom att beställningar ofta behövde kontrolleras och det var framför allt frågor om graden av fängsel som återkom i berättelserna. Transportörerna har rätt att ändra beställningen om det handlar om att använda mer fängsel, men inte att på egen hand använda mindre av de beställda säkerhetslösningarna. En typ av vanlig berättelse om justering av beställningar var: "Den myndigheten som gör beställningen skickar också fängselgrad. Skulle det visa sig att vi inte alls är överens om den bedömningen, så att vi vill att han ska fängslas, på grund av det och det och detta, då

dokumenterar vi det, så fängslar vi honom. Är det tvärtom, kan vi aldrig göra det" (ip11).

## PLANERING

Planeringen sker egentligen i två steg, först vid den nationella planeringsenheten i Arvidsjaur och därefter vid den lokala enhet som ska utföra transporten, men som vi ska visa här är planeringen också en kontinuerlig process. När beställningen kommit in till den centrala planeringen läggs den samman med alla andra beställningar som gjorts inför en viss dag. Arbetet med att samordna alla transporter, över tusen inrikestransporter varje dag, är en komplex logistik. Här är det den samlade kunskapen i gruppen av planerare och deras handlingsutrymme som styr bedömningen. Som redan nämnts har beställningen stor betydelse för den enskilda transporten, men det stora arbetet ligger i att samordna alla bilar och transportörer så att resurserna utnyttjas på ett rimligt vis och se till att de som ska transporteras också får rimliga resor vid rimliga tidpunkter. Alla beställningar kan inte effektueras vid just den tid som önskats, vissa justeringar kan bli nödvändiga för att logistiken ska fungera och beställningarna anger också om det är viktigt att vissa tider passas, eller om transporten istället kan ske en alternativ tid eller dag.

I planeringen görs inte bara bedömningar av dem som ska transporteras och rimliga körvägar för transportererna, det sker också en bedömning av vilka som kan transporteras tillsammans i samma bil. Den planering som gjorts för en viss dag skickas sedan ut till de lokala enheterna och under den aktuella dagen är sedan de som gjort planeringen tillgängliga per telefon för eventuella justeringar som behöver göras, eller frågor som behöver ställas. Planeringen är gjord i detalj, körväg och tid för körningarna är noga beräknade, liksom tiden för överlämningar. Detta ligger sedan till grund för den fortsatta planeringen vid den lokala enheten.

När beställningen kommer till den lokala enheten ska transporten bemannas och roller ska ges för personerna i arbetslagen i de olika transportererna. Varje transport ska ha en chaufför med ansvar för

bil och körning, en transportledare med ansvar för överblicken över uppdragen och i övrigt en eller två transportörer, beroende på vad som angetts i beställning och planering. Arbetslaget sätts samman och där ges också rollerna, normalt är det inte transportörerna själva som väljer roll. Före genomförandet av transporten samlas arbetslaget, som kallas ”utsättning”, och går igenom dagens resa för att se att de har tillräcklig information och att den planering som gjorts verkar rimlig. Här gör man kollektiva bedömningar i en kollegial diskussion, men det är transportledaren för den specifika transporten som har ansvaret för det arbete som sedan utförs.

När den lokala enheten eller arbetslaget går igenom planeringen görs ytterligare bedömningar och de kan då hitta saker de undrar över. Även i detta skede kan det bli aktuellt med justeringar. En intervjuad berättar om hur man hanterar att köra en annan väg:

*Om det är en vanlig transport, men absolut, då kan vi ringa till Arvidsjaur och säga det att “Är det ok att vi kör så här istället?”. Och sen ringer vi till anstalten “Kan ni ta emot?” för det kan ju också vara en grej. [då kan de svara] “Ah, vi kan inte ta emot före lunch” så “det måste det bli efter lunch för att vi har inga rum lediga”. Så vi får anpassa oss efter självlklart, men det brukar alltid gå och diskutera. (ip1)*

En annan transportör berättar hur man agerar när man inser att de som ska transporteras tillsammans inte passar ihop:

*- - - till exempel att en manlig fånge ska sitta bredvid en kvinna och som hatar kvinnor - - - Antingen vi har inte fått tillräcklig information eller de har de missat en del av informationen. Och det visade sig att då, då antingen får vi göra om den här hela planeringen. Eller - - - lämna klienten och eller vi, vi hoppar över klienten och lämnar bara en och skjutsar vidare tjejen först, eller mannen. - - - Vi kan göra om i samverkan med planerare. (ip2)*

Även om planeringen är noggrant utförd, och aspekter såväl kring dem som ska transporteras som kring väder, vägslag, vägarbeten etc. har gjorts in i detalj, är det vanligt att planeringen får justeras under dagen. Det kan handla om att en mer akut transport behöver infogas i planeringen eller att en person som ska transporteras av

något skäl inte kan transporteras just då. Det kan också handla om att yttre faktorer, som trafik- eller vägslag, gör att planeringen inte fungerar. I intervjuerna återkommer berättelser om situationer som innebär att planen behöver göras om och frasen ”Då ringer jag planeringen” uttrycks ofta.

Planering är således något som vare sig är fast eller görs på en avgränsad tid. Kontinuerligt under dagen är det många involverade i att göra nya bedömningar och ny planering. Även om det förefaller vanligast att transporterna utförs som planerat är det ett vanligt inslag i transportvardagen att planering justeras utifrån bedömningar som gjorts i det kontinuerliga arbetet.

## HÄMTNING

All hämtning och lämning av transporterade personer sker innanför skalskyddet på anstalt eller häkte. Överlämningarna mellan enheten och transporten sker under mycket kort tid och det är mycket information som utbyts i dessa korta möten.

När en person hämtas möts personal från transporten och från enheten där hämtningen sker. All personal har sina specifika roller i den situationen, men det blev tydligt under fältarbetet att det inte är någon uppenbar skillnad mellan transportörerna och personalen på enheterna. De arbetar tillsammans utifrån en gemensam kriminalvårdaridentitet. Denna gemensamma identitet fyller många viktiga funktioner. En viktig aspekt som framfördes i intervjuerna var att vid våldsamma situationer hjälps samtliga åt för att lösa den uppkomna situationen. Ett annat exempel som lyftes fram vid flera tillfällen var visitering. Kriminalvårdens klienter är till absolut övervägande majoritet män, vilket också gör att markant färre kvinnor transporteras mellan kriminalvårdsenheter. Vid transporter av kvinnliga klienter försöker planerarna att så långt det är möjligt bemanna bilen med en kvinnlig transportör. I och med att man antar en gemensam kriminalvårdsidentitet vid överlämningen kan uppgifterna som ska utföras fördelas på hela gruppen, oavsett om de är transportörer eller personal vid enheten där klient hämtas eller lämnas. Det innebär t.ex. att kvinnlig personal vid häkten och anstalter

## 5. RESULTAT

genomföra visitationerna när det inte finns någon kvinna bland transportörerna.

Samtalet mellan transportörerna och personalen vid enheten där klienten ska hämtas är viktig del vid hämtningen, trots att det sker under väldigt kort tid. Detta inledande samtal handlar mycket om hur klienten mår och hur läget har varit under vistelsen vid enheten. Samtalet kan ge viktig information inför mötet med klienten. Särskilt viktigt är det att veta om klienten varit hotfull eller aggressiv. Vid de första observationerna av hämtningar blev vi förundrade över hur artiga transportörerna var genom att alltid ta i hand och hälsa på klienten och presentera sig med namn och informera om vad som skulle ske. En transportör utvecklar betydelsen av att hälsa såhär:

*Ja, de flesta av oss skakar alltid hand och hälsar på klienten. Både för att man hälsar på folk. Men också för att man får en liten snabb koll på läget. Om personen vägrar skaka hand, eller om de bara sträcker fram och tittar bara, ah men då får man lite koll i varje fall, så att man, läser av situationen. Man kanske inte kan läsa av så mycket, men jag tycker ändå lite... Skakar personen hand och presenterar sig så, då har vi kommit så långt. För det räckte liksom med att hälsa, så har du någon, börjat ha en liten relation till varandra. (ip1)*

Det framkom av intervjuerna att handskakningen inte är ett givet tillvägagångssätt, men det förefaller vara det vanligaste. Det kan ju också vara så att klienten inte vill ta i hand. Transportörerna följer klienten och går in i en form av allians kring det som ska ske genom att skapa en relation för tillfället och en gemensam plan. En transportör berättar:

*Man måste vara tillmötesgående. En del vill skaka tass. Det är lite olika, det får man läsa av då. Ja, man läser av 'naeh, den här är inte intresserad'. Ibland är de först med handen. Ibland är det jag som 'xxx heter jag' (slår ut med handen i en hälsning). Ja, lite pondus måste man visa. Och jag brukar säga lite handfasthet, tycker jag är bra. Då menar jag inte att jag ska ta hans hand och klämma så hårt jag kan Nej, för då blir det inget bra. 'Tjena, läget?' och sen skakar man tass och förklarar vad som kommer att hända. Det är lätt gjort att glömma bort. 'Ah, men vi ska åka från*

*Örebro till Jönköping'. - - - Det är lätt gjort att glömma bort och säga det. Fortfarande [undrar en ] 'Vart ska vi?'. Då har jag inte informerat tillräckligt. Information. Kommunikation. För att där, alltså, det blir ju lite för att öka tryggheten då, tänker jag. Informera och kommunicera. (ip7)*

Det sätt transportörerna hälsar på klienten blir därmed både del i bedömningen av klienten och i att skapa en allians inför transporten. Bedömningen och alliansbyggandet fortsätter sedan i form av samtal där parterna ställer frågor till varandra och på så sätt förbereder det som ska utföras. En av de viktigaste frågorna som transportörerna ställer vid hämtningen är om klienten varit på toaletten, då det inte kommer att finnas möjlighet till toalettbesök under resans gång. En av de vanligare frågorna från klienterna var om de fick röka, men möjligheterna att röka var närmast obefintliga under de resor vi gjorde. En annan fråga som dök upp var hur lång tid resan tog. Det var vanligt förekommande att klienterna gick på toaletten en extra gång innan resan påbörjades. Detta var också något som vi forskare blev informerade om innan fältstudien påbörjades, att det var bra att inte dricka för mycket kaffe och att passa på att gå på toaletten vid de stopp som gjordes vid de olika enheterna.

Efter handskakningen, frågan om behovet av att gå på toaletten och eventuella frågor från klienten påbörjades visitationen och så sattes vanligen midjebälte och handfängsel på. Vi upplevde detta som att det bara flöt på och det var mer eller mindre outtalat vem som gjorde vad. I och med att transportledaren höll alla papper var det oftast de andra två transportörerna som satte på midjebälte och handfängsel. Man skulle kunna se denna hämtningsritual som en form av koreografi. Det var ofta den som visiterade som också satte på midjebältet. Hela hämtningsritualen sker dock väldigt fort och när väl alla fängsel är på påbörjas färden genom slussarna, ner i hissen och till bilen.

Under färden, efter hämtningarna, fick vi tillfälle att prata med transportörerna om hur de vet vem som ska göra vad vid hämtningarna. Det framkom då att transportörerna på flera sätt agerade medvetet under hela processen kring hämtning och lämning. Det handlade inte bara om vad de sade och gjorde i stort, utan också om t.ex. var och hur de stod i samband med överlämningen.

Vid handskakningen görs den första bedömningen av klientens tillstånd. I våra intervjuer följde vi upp hämtningsritualerna och flera berättade att det oftast flyter på, men att det främst är när det är någon ny medarbetare som man kanske behöver vara mer tydlig med vem som gör vad. ”Det är ingen som backar för att göra något, utan man ser ’aha, nu blev det min tur och göra det här och ...’, men som sagt, osäker personal, ny personal, då får ju du som transportledare var betydligt tydligare liksom i... ’Så här gör vi’ (ip14). Ofta stämmer man av precis innan hämtningen. En av transportörerna berättade att: ”Där har vi ändå... snackat samman oss, precis några sekunder, minuter innan vi hämtar. Att ”sköter du dokumentationen, ja, för du är transportledare...’, ’Du tar visitation och jag märker upp bagage” (ip4).

Vid hämtningen inleds således också relationen till personen som ska transporteras och i det mötet skapas de första intrycken för både transportör och transporterad. Detta är transportörerna väl medvetna om och de arbetar aktivt för att skapa en god allians till den som hämtas. En transportör berättar:

*Ja, men ett bra mottagande är ju att man, att man är trevlig. Man kan ju inte gå in med inställning att klienten är eh, att det här kommer bli en jobbig resa till exempel. Det kan ju vara i bakhuvudet någonstans att det här kan, det kan bli, bli en jobbig resa. Men, sen jag börja har, har många, mestadels, sett resandet väldigt positivt tycker jag. Alltså det finns trevliga klienter, det är ju människor. Och det brukar vara så, så länge vi, vi är trevliga och, och så där så. Många klienter är manipulativa på våra anstalter och häkten och det är väl en jargong de har. För att klara sig och så. Det känns som att de har en mask på sig när man lämnar dem och hämtar dem så här. Så fort de ser häktespersonal eller anstaltspersonal så, så kommer masken på direkt. Sen när vi åker därifrån i transportbilen så släpps allt... Då kan de prata om allt. Man kan se den skillnaden liksom - - - Det är som olika personer. (ip6)*

I detta första möte utbyts information, inte bara i form av sakinformation om till exempel tillhörigheterna som personen har med sig utan även information som kommer av att man läser av varandra. De kontinuerliga bedömningar som görs kan också ses som exempel på att

planeringen av transporten fortsätter genom hela processen. Ett exempel kan tas från en hämtning av en ung man som var häktad misstänkt för ett allvarligt våldsbrott. Han hade precis varit på en undersökning och skulle nu föras tillbaka till häktet. Redan vid utsättnings-samtalet på morgonen, där dagens kommande arbete går igenom, diskuterades informationen kring hämtningen. Ett av skälen till detta var att det stod i färdhandlingarna att ”handfängsel rekommenderas”. Detta tyckte transportörerna var en ovanlig skrivning. I normala fall hade både midjebälte och handfängsel använts. När vi var framme på enheten pratade transportörerna med personalen där för att höra hur klienten mådde och hur han uppträtt. De berättade att det inte hade varit några problem och i dokumentationen stod det nu ”ej fängsel”. Transportörerna beslutade att inte sätta handfängsel utifrån den information de hade fått. De berättade att de alltid kan ”fängsla upp” vid behov, men att de inte kan besluta om en lägre fängselgrad än den säkerhetsbedömning som framgår av beställningen. När väl detta beslut var fattat öppnade personalen på enheten dörren till klientens rum. Transportörerna presenterade sig och meddelade att det var en lång bilfärd som väntade och sa att det är bäst att gå på toaletten innan vi skulle köra, vilket klienten också gjorde.

Exemplet visar vikten av att ha så bra bakgrunds-information som möjligt. Det handlar dels om ”historiken på klienten”, dels ”ju mer relevant information, alltså i närtid, man har, ju bättre är det ju” (ip11). I själva hämtningsögonblicket när dörren till klientens rum öppnas fyller ”den professionella blicken” en viktig funktion. Genom att titta på klienten och söka ögonkontakt gör transportören en bedömning av klientens mående och om de är ”villiga till socialt samspel” (ip14). En av transportörerna berättade att ”ett stressat beteende är ju inget som man jättegärna vill se liksom. Man märker att det är någon som liksom, nerverna ligger lite utanpå. [...] då höjs liksom vaksamheten något” (ip14). Det handlar om att skapa goda förutsättningar för att kunna genomföra en så säker och bra transport som möjligt och där allt ska kunna flyta lugnt och smidigt.

Det finns flera formaliserade steg i hämtningen, men det finns också en central komponent av bedömningar som inte riktigt kan förklaras. I intervjuerna framkommer ofta uttryck som ”Det



## 5. RESULTAT

är mer känslan man får” (ip13), men det framkommer också att det är en känsla som baseras på erfarenhetsbaserad kunskap som byggts upp i arbetet.

### RESA

När klienten är hämtad och bilen kör iväg kan det handla om en kort färd till en enhet i närheten, eller en resa på flera timmar. Rutten är planerad och given och om det skulle behövas stopp för till exempel måltider är de också planerade så att de sker på enheter inom Kriminalvården, eller möjligen Polisen. Det kan föras samtal i bilen, ofta om mer all dagliga frågor och det som händer utanför bilen. Det kan också bli ett samtal mer direkt med en klient, men som en transportör uttryckte det under fältarbetet ”Vi är bra på att prata, men är ofta tysta”. Oaktat om det förs samtal eller transporten sker under tystnad är resan inte bara en fråga om att personer sitter tillsammans i en bil. Kontinuerligt under färden gör transportörerna bedömningar av situationen och de kan reagera på små förändringar som sker.

Transportörerna, och även de som transporteras, påverkas av det som sker både i och utanför bilen. Allt från vägförhållanden till sinnesstämning hos personerna i bilen inverkar på hur situationen utvecklas. Transportörerna försöker förebygga sådant som man kan förebygga, en transportör berättar:

*Det kan [vara] en kille med ADHD. Som, ehm, inte hålla på och dribbla 'När kommer vi fram?' 'Ah, mellan ett och sju ungefär'. Det funkar inte. Vi kommer fram, så får vi hitta på något sätt... Det måste vara 'Då är vi framme'. Vi sätter oss i bilen 'Ja, men titta på GPS:en. Där står exakt när vi kommer fram'. (ip7)*

Andra saker uppkommer under färd och får hanteras när de uppkommer. Vid de transporter som vi själva var med i var det framför allt situationer i trafik och väglag som medförde att vissa nya beslut fick tas. Det var inga dramatiska förändringar i sig, mer än förändrad resrutt på grund av kraftigt snöoväder eller trafikolycka. Detta gjorde också att man vid ett tillfälle bytte chaufför en extra gång för att koncentrationen hos föraren skulle vara på topp. Majoriteten av resorna vi deltog i var tysta och lugna. Radion var

på och det var utvalda radiokanaler där den bästa informationen gavs om situationen i trafiken. I och med att dessa radiokanaler var lokala fick man byta station vid vissa städer, då täckningen förlorades.

Vid ett par av resorna fördes kortare samtal med klienterna i början av resan. Ofta handlade dessa samtal om reflektioner kring det klienten såg utanför bilen och som gav olika associationer. Det kunde handla om att vi körde förbi en fotbollstadion och så fördes ett samtal om fotboll. Det kunde handla om att vi körde förbi ett vattendrag och då efterfrågades namnet på sjön eller ån. Vid ett par tillfällen fördes även kortare samtal om hur saker och ting fungerade vid den anstalt som klienten skulle åka till. Några av klienterna sov hela resan. Detta bekräftades också i intervjuerna, där man beskrev att samtalen i bilen innebar att man framför allt småpratade och pratade om enheter man var på väg till. Flera av transportörerna berättar att de sällan initierar ett samtal med klienterna, men responderar om klienterna själva vill prata. ”Man pratar med den intagne om stället man ska till... Om man nu känner till det där och såna saker. Och sen är det ju radion, det är ju... De lyssnar ju på musik de också”(ip12).

Transportörerna har begränsade befogenheter under färden. En fråga som återkommande kom upp under fältarbete och intervjuer var att man inte i något sammanhang har rätt att stanna och pausa. Här beskriver man ofta situationer med transporterade klienter med akuta behov av toalettbesök, där det kan få otrevliga konsekvenser om man inte stannar. Eller att det skulle ha en lugnande inverkan i vissa situationer om man hade kunnat stanna på en avskild plats och låta en nervös klient röka.

Resorna följer oftast den dagsplan som var bestämd på förväg och det är enbart om något inträffar som en ändring i resrutten måste göras. Inför de justeringar som kan behöva göras vägs många faktorer samman. Det kan handla om trafik- och vädersituation eller praktiska lösningar av andra skäl, men också om säkerhetsfrågor eller bedömningar av klienterna som finns i bilen. De transportörer som har arbetat länge inom Kriminalvården förmedlar att mycket har förändrats, framför allt gällande säkerhetsrutiner. Det är framför allt händelserna

vid Malexander<sup>4</sup> som anges som startpunkt för ett förändrat säkerhetstänk. Det var tidigare lättare att stanna på vägen även med klienter i bilen, men det var också vanligare att transportörerna stannade för en fika efter att klienterna hade lämnats. Detta förekommer fortfarande, men i en mycket mindre omfattning.

De transportörer som vi har följt med och de som vi har intervjuat berättar att det stora flertalet av alla resor flyter på lugnt och fint och att de flesta klienter uppskattar att få bara ”vara” en stund. Transporten är ett mellanrum mellan enheterna och därmed, för klienterna, också mellan de roller de behöver inta på en anstalt eller ett häkte. I transporten har de en stunds paus från den typen av rolltagande och befinner sig tillsammans med personer som bara är där just i den specifika situationen. Transportörerna är också måna om att förhålla sig enbart till hur personen är just under transporten, inte till vem det är som person i stort eller till brottet. Som en säger: ”Jag kan ju inte sitta i bilen och köra någon som jag vet är typ pedofil... eller våldtagare ... och sitta och var förbannad på honom för det. Man måste ändå ta dem för en människa” (ip10).

Det är en begränsad tid som transportörerna befinner sig i samma bil som klienterna och det skapar också en trygghet för transportörerna. Om de skulle ha en klient som uppför sig mycket illa och är stökig, så är den begränsade restiden något som underlättar. Transportörerna kan se ett slut på situationen. Det är som en av transportörerna berättade vid en intervju att ”Vi transporterar personer under begränsad tid och även ifall det är någon som är väldigt utåtagerande så har jag en, ett slut på det här... Tre timmar ska jag hantera det här... Och bara det ger mig en trygghet också att liksom... Att oavsett hur illa det kan bli, så kommer det ändå ta slut idag (skratt)” (ip14).

Resan kan sammanfattande beskrivas som just en ren transport, men det framkommer också att det under transporten finns en kontinuerlig interaktion mellan personerna i bilen. Det som särskilt kan uppmärksammas är den, i relation till övrig kriminalvård, specifika situationella relationen mellan parterna i bilen. Medan man i

andra kriminalvårdssammanhang vanligen kan utgå ifrån att man kommer att mötas igen den kommande tiden, har man under transporten en ”här-och-nu-relation”. En typ av relation som både transportör och transporterad kan se fördelar med.

## ÖVERLÄMNING

När transporten nått sitt mål sker en ny överlämning, nu från transport till häkte eller anstalt. Liksom vid hämtningen sker det genom att information och tillhörigheter överlämnas mellan personal i transporten och på enheten. Transportörerna säger adjö till den som lämnas av och under hela processen verkar de så som kriminalvårdare tillsammans med kriminalvårdarna på enheten.

En del av överlämningsarbetet sker redan under resan. Det blev extra tydligt under en dag med fältarbete då vädret snabbt slog om till snöstorm. Ovädret gjorde att det var mycket svårt att ta sig fram på vägarna och resan tog mycket längre tid än planerat. Den pågående transporten rörde en långväga transport där överlämningen skulle ske vid ett häkte, men till en annan transport. Anledningen till detta är att många av klienterna färdas längre sträckor genom landet och då är vissa av enheterna slussar, där t.ex. bilarna från södra delarna av Sverige lämnar över till de som kör vidare norrut. Under vår färd fick vi inkommande samtal från den bil som skulle hämta klienten där de ringde för att förhöra sig om vår förväntade ankomst med anledning av vädret. Under en resa sker också normalt en rad kontakter inför överlämnandet för att stämma av med den enhet som klienten ska lämnas vid, så att de är redo att ta emot. Det kan ha hänt något på enheten som gör att de inte kan ta emot vid det tillfället. Det är också en rad säkerhetsmässiga procedurer som måste genomföras för att bilen ska bli insläppt på anstalten. Hur många och vilka procedurer avgörs av den säkerhetsnivå som gäller vid tillfället.

När transporten väl är på plats kliver personal ur bilen och fullgör sina respektive uppgifter och ser till att rätt personer och rätt tillhörigheter lämnas av. När transportörerna och klienten kommit upp eller in på enheten skrivs papper på och tillhörigheter överlämnas. En av transportörerna tar bort handfängsel medan den andre tar av midjebältet.

<sup>4</sup> Händelserna som relateras här rör mord av polismän under utryckning, vilket skedde vid orten Malexander i Östergötland 1999. Andra händelser som lyfts fram har rört vida uppmärksammade fritagningsförsök vid anstalter. Även om dessa nu ligger ganska långt tillbaka i tid finns de i transportörernas medvetande.

## 5. RESULTAT

Därefter säger de adjö och personalen vid den mottagande enheten visiterar klienten innan denne förs vidare in på enheten. Den ständiga visitationen kan ibland ifrågasättas av klienterna, men en av de intervjuade berättar att detta är en viktig uppgift att genomföra som en rutin. En av intervjupersonerna berättar: ”Det är samma där och skapa rutin... Så man ska bort från misstag... för... den frågan får vi många gånger ’men de har redan visiterat mig tre gånger’. ’Men grattis, då är det fjärde gången nu [...]’. Vi gör inga undantag. (ip11). Genom att personal följer rutinen, även om de också själv kan se det som överflödigt, uppstår inte en situation där alla i kedjan avstått från visitering och säkerheten upprätthålls.

Ofta sker en del informationsutbyten kring praktiska frågor för klienten, som att berätta om att det snart blir mat och eventuell information om när nästa transportbil är på väg. Efter att klienten lämnats pratar transportörerna med personalen på enheten om eventuell överlämningsinformation om t.ex. klientens tillstånd och hur resan har varit. En av intervjupersonerna berättar att:

*Information jag lämnar där kan ju mer va “ja, han har haft, han har liksom framfört att det är väldigt viktigt för honom att han får ankomst-samtal. Han vill att jag skulle framföra det”. [...] ’ah, han är, han är inte riktigt på humör, den här killen...’ Han är, har varit rätt stökig i transporten innan och han agerat så här och så här’... ’Och tänk på det liksom att ni, ni kan väl ha lite extra syn på honom’ eller ’Han, han mår väldigt dåligt...’ Alltså jag eh, ’ni får göra eran screening, men jag hade nog haft omvårdnadstillsyn på honom liksom här initialt, för jag...han har suttit och gråtit i bilen och alltså...’ Sånt som är viktigt för verksamheten. (ip14).*

Utifrån våra observationer kan vi se att överlämningarna skiljer sig något åt beroende på vilken enhet klienten lämnas. På flera av anstalterna kom samtalet igång mer direkt om det inte är en låst avdelning. Då börjar ofta personalen på anstalten samtala med klienten för att påbörja ett relationsskapande samtidigt som överlämningen pågår. Överlämningen innebär ju också att anstaltspersonalen inleder sitt alliansskapande arbete med klienten.

Precis som i frågan om hämtningarna förmedlar transportörerna i intervjuerna vikten av att förfarandet är rutiniserat och där samtliga vet vad som ska göras och när. Det handlar om att överlämna klienten på ett bra sätt, men att också se till så att alla tillhörigheter, värdesaker och handlingar överlämnas. Transportörerna ger också uttryck för betydelsen av att lämna över den information till personalen på enheten som de kan förmedla vidare. Det är lika viktigt att informera om att det inte har hänt något – att klienten har varit lugn och trevlig under hela resan.

### ATT ARBETA MED TRANSPORTER

Arbetet med transporter är alltså å ena sidan mycket strikt planerat, å andra sidan mycket flexibelt. Transportörerna är under arbetsdagen helt inplanerade, det finns inget utrymme för spontana toalettbesök eller andra ärenden av privat karaktär. Det är inplanerat ett måltidsuppehåll under dagen, men ingen lunchpaus i den meningen att det är privat tid man förfogar över. Transportören är helt i sin yrkesroll hela dagen och därtill bunden till en mycket avgränsad och specifik yta: bilen, och till ett några enstaka få kollegor under arbetspasset. Om än bilen rör sig genom landet är transportörens rörlighet mycket begränsad. Allt som görs bygger på rutiner, dels rutiner som anges av regelverk och planering, dels rutiner som baseras på praxis och de outtalade normerna i transportverksamheten. Samtidigt finns en ständig möjlighet att de uppgjorda planerna inte kommer att hålla, vilket lämnat helt öppet för en mycket stor flexibilitet, men som också innebär att man aldrig kan vara säker på när arbetsdagen slutar. En sådan beskrivning av transportarbetet skulle kunna skapa stort ointresse för att arbeta i denna verksamhet, som är starkt styrd, med litet utrymme att vara privat och stor osäkerhet kring arbetstider. Ändå beskriver transportörerna genomgående sitt arbete i mycket positiva ordalag.

Det transportörerna beskriver som en stor fördel med arbetet är att de arbetar fritt, självständigt och flexibelt. Det är också flera som säger sig vara stolta över sitt yrke. Även om flera beskriver att arbetsförhållandena har försämrats lyfter de ändå fram att det är fler förmåner inom NTE än att som de säger ”rulla vagn på häktet”. Det handlar också om högre lön, måltidstillägg och



lediga dagar. Många beskriver att det är en stor fördel att ha arbetat inom andra verksamheter inom Kriminalvården. Flera uttrycker att det ofta är många sökande till de lediga tjänsterna inom transportenheten och att arbetet uppfattas som attraktivt. Transportörerna lyfte även fram betydelsen av bra kollegor som bidrog till att skapa en positiv arbetsmiljö. Flera lyfte även fram utmaningen med lite mer ”struliga” klienter som en positiv aspekt av arbetet. Det är utmanande att lyckas vända en besvärlig situation till att bli ett positivt avslut efter en avslutad resa. Så här uttrycker sig en av intervjupersonerna:

*Men om vi kommer och hämtar och det har varit jättestökigt, allting är, jättegrinigt och arg och allting och när vi lämnar killen eller tjejen några timmar senare så skakar vi hand och säger hej då. Det är en bra dag. Ja, eh det, såna saker, det tycker jag faktiskt, det låter lite så här småtöntigt men det ger faktiskt tillfredsställelse. För vi har, vi får ju inte så jättemycket uppskattning för vad vi gör. Men när en klient faktiskt tackar – 'Ah, ah men, tack för skjutsen' (ip1).*

Transportörerna betonar att arbetet inte passar alla. De menar att man bör vara flexibel, bra på att ta folk och att uppträda lugnt och korrekt. Det är viktigt att ha en social förmåga där man kan läsa av hur folk mår. Även förmågan att kunna prata med vem som helst framhålls som viktig. En annan viktig egenskap som många tar upp är att man bör vara stresstålig och ha en förmåga att hantera oväntade situationer. Ett ytterligare område är att gilla att arbeta med människor. De viktiga egenskaper som transportörerna lyfter fram som betydelsefulla för yrket sammanfaller med hur de ser på professionalitet. Att vara professionell ses ofta som en sammansättning av flera komponenter som empatisk förmåga, värderingar, att kunna sitt jobb och vara positiv och trygg i sig själv. Att kunna sitt jobb innebär också att ha förmågan att kunna förklara för klienten och svara på frågor om Kriminalvården på ett sätt som gör att klienten förstår. Andra lyfter fram begrepp som hård eller handfast men rättvis, kunna erkänna misstag och att lära sig av dessa. Flera betonar vikten av att vara en medmänniska och att ha ork att bjuda på sig själv samtidigt som man kan sköta sitt arbete på ett korrekt sätt så att man framträder som en förebild. En annan aspekt av att vara professionell är att behandla alla med respekt.

Ytterligare ett område som kopplades ihop med att vara professionell var förmågan att distansera sig från det brott som klienten är dömd för eller misstänkt för, att inte döma folk, utan att ha förståelse för den person som man transporterar.

De mer negativa sidor av arbetet som transportörerna lyfter fram handlar ofta om att det är ett arbete som gör det svårt att planera livet utanför arbetet under de dagar som man arbetar, eftersom man i princip kan arbeta mellan 06.00 och 21.00, även om planeringen i första hand styr arbetet till normal dagtidsarbetstid. Det förekommer också att det kan bli aktuellt med övernattnings som inte planerats i förväg, om förändringarna i planeringen blivit så stora att arbetsdagen blir för lång. Detta kan givetvis skapa slitningar i privatlivet, men samtidigt beskriver transportörerna att de lediga dagarna uppväger mycket av detta. En annan svårighet som framträder är att det kan vara tufft att åka bil på samma sträcka under en lång tid. För vissa handlar det om bullret i bilen, eller att man efter flera års arbete med transporter har fått problem med ryggen som gör det svårt att sitta under längre perioder. Vidare lyftes det fram var att det var besvärligt om stämningen inte var god bland kollegorna, eftersom de är hänvisade till arbeta mycket tätt inpå varandra i en bil under en längre tid. Detta sades dock inte vara något vanligt förekommande problem, men sågs som besvärligt när det inträffade, eftersom det är svårt att göra något åt situationen när man väl sitter i samma bil. Ett ytterligare problem som transportörerna berättade om under vårt fältarbete handlade om klienter som luktade illa. Det lilla utrymmet i bilen gör att det är mycket svårt att värja sig vid doften, samtidigt som det är ett mycket känsligt ämne och besvärligt att säga något om.

För att se hur transportörerna relaterade sin yrkesroll till andra frågade intervjupersonerna om vad de skulle vilja arbeta med om de skulle söka ett annat jobb. Många som svarade att de fortfarande skulle vilja arbeta med människor, men de relaterade också till att det idag inte längre är en allmän tanke i samhället att man ska bara fortsätta på det jobb man har och att det därför hela tiden finns funderingar om alternativ. Som en intervjuad säger: ”man vill ju utvecklas” (ip6). Att arbeta med människor var också ett tema som återkom när det uttrycktes kritik mot transportarbetets utveckling, som t.ex.:

## 5. RESULTAT

---

*Jag skulle fortfarande vilja jobba med människor... Jag skulle kunna tänka mig att jobba med begåvningshandikappade. Nånting som ger en glädje tillbaka. För inom det här yrket så är det inte så mycket positivt. Ingen, ingen positiv feedback på det sättet... Och det drivs ju åt det hållet också ifrån arbetsledningen idag, att det inte är så där jättepositivt. Det blir, ah vad ska jag säga? Det blir mer och mer styrt, läggs på mer och mer. Mindre och mindre handlingsmöjligheter själva (ip8).*

Ändå fanns det också många som var väldigt positiva till arbetet med transporter och sa att de alltid kunde "gå till jobbet och känna att det blir bra idag, varje dag" (ip5). Genomgående var de tänkbara yrkesroller som beskrevs sådana som också hade gemensamma komponenter med transportarbetet. Flera uttryckte ett önskemål om att arbeta med behandling. En del kunde tänka sig att arbeta mer utomhus (exempelvis trädgårdsarbete, eller skogsarbete) tillsammans med exempelvis ungdomar. "Ungdomarna för mig, det skulle vara... Det finns något att rädda där fortfarande, känns det som. Jag tror alla har en chans fortfarande. Att bli påverkade" (ip2). En del svarade att de skulle kunna tänka sig att

arbeta mer med kontorsarbete eller att inta en mer ledande position inom Kriminalvården. Det var också flera som uttryckte ett önskemål om att arbeta som polis. I fråga om andra yrkesroller inom Kriminalvården var det bara kontors- och arbetsledande arbeten som nämndes, ingen talade om att vilja arbeta på häkten eller anstalt i stället.

De komponenter som beskrevs som negativa aspekter av transportarbetet, som kunde motivera att byta arbete, var framför allt den fysiskt krävande miljön med mycket stillasittande samt ökande styrning och kontroll, dvs. att ett minskande handlingsutrymme kan öka intresset för annat arbete. De komponenter som beskrevs som positiva och som man också ville få med i ett annat arbete handlade om möten med människor, möjlighet till påverkan och förändring och därtill resonerade man om lönenivåer i olika arbeten. Utifrån detta kan man se att transportörerna värdesätter mötet med människor och möjligheten att ge något positivt till andra, behovet av feedback i arbetet, flexibilitet och handlingsutrymme samt också att nivån på lönen har betydelser.

## 6. DISKUSSION

Denna studie har gett oss ett rikt och fylligt material, ett material som inte till fullo kunnat presenteras i denna rapport. Vi har fokuserat den normala processen under en transport och hur personalens handlingsutrymme framkommer i det. Naturligt finns en stor variation också i detta arbete, den har inte varit i vårt fokus, men några exempel har presenterats. Bara att beskriva arbetet med transporter utifrån vår analys är ett bidrag till kunskapen om transportverksamheten. Ett bidrag som kan ligga till grund för fortsatt forskning och möjliggöra mer ingående analyser av olika aspekter i arbetet, eller ge fler perspektiv på transportverksamheten, till exempel från de som blivit transporterade. Det finns mycket mer att förstå om denna verksamhet.

När vi nu summerar och diskuterar våra resultat betonar vi de aspekter som vi funnit centrala för att arbetet ska fungera och som också visar på hur transportörerna använder sitt handlingsutrymme. I den diskussionen kommer vi också bortom det specifika i transportarbetet och ser aspekter och mekanismer som är giltiga även i annat arbete. De diskuteras vidare i nästföljande kapitel.

### PLANERING SOM KONTINUERLIG PROCESS

I vår analys av materialet framträder en bild av att planeringen inte enbart är ett arbete som sker inför en transport, utan det är en aktivitet som försiggår som en kontinuerlig process. En viktig del i planeringen sker utifrån ett säkerhetsperspektiv, där säkerhetsbedömningen baseras bland annat på graden av risk. Det handlar om risken för fritagningsförsök eller en risk att två klienter som står åtalade i samma mål hamnar i samma transport. Det handlar också om den eventuella risk som personalen eller de frihetsberövade kan tänkas utsättas för. Att göra en riskbedömning medför en kategorisering. Den typiska indelningen är utifrån säkerhetsklass. Denna klassificering innebär att de frihetsberövade som har en högre säkerhetsklassificering t.ex. inte får sitta kvar i bilen medan en klient med en lägre säkerhetsklassificering lämnas på exempelvis en öppen anstalt. Detta betyder att såväl den enskilde som platsen är klassificerad utifrån

ett säkerhetsperspektiv. I denna studie har fokus legat på kriminalvårdsklienter, men i det vardagliga arbetet består en stor del av transporterna av andra kategorier som tvångsomhändertagna ungdomar, personer med missbruk som är LVM-placerade, eller personer som ska utvisas och tillhör Migrationsverkets ansvarsområde. Medan kategoriseringarna inom Kriminalvården sker på enhetligt vis, och transportenheten har tillgång till all dokumentation, finns det mer oklarheter kring personer som transporteras på uppdrag av andra enheter.

### ATT SKAPA EN ALLIANS

Vår studie har visat på betydelsen av den initiala hämtningsceremonins för att skapa förutsättningar för en lugn och säker resa. Vid det första ögonkastet görs en första bedömning av klientens mående. Med den professionella blicken kan transportören få en uppfattning om hur klienten reagerar i social interaktion. Den sociala interaktionen har inte direkt betydelse för transporten, den ska ske oavsett hur klienten samspelar. Men transportörens blick kan avslöja hur klienten uppfattar transportörerna och vilken avsikt som finns. I det snabba utbytet sätts ramen för samspelet och alliansen börjar byggas.

Ett nervöst uppträdande uppfattas som en form av varningssignal av transportören, liksom en flackande blick, eller att klienten undviker att ha ögonkontakt med transportören. Sådana responser gör transportören uppmärksam på att det kan finnas en oro eller annat som behöver uppmärksammas. Nu har vi studerat transportörernas arbete, men det är givet att även den som ska transporteras gör en motsvarande bedömning av transportörerna, det är en naturlig del i socialt samspel. Genom att ta notis om varandra initieras en situation där en allians kan etableras. På grund av transportens korta tidsperiod är det svårt att tala om att en tillitsfull relation har upprättats, det handlar snarare om en allians. Det finns paralleller i andra typer av transporter. I en amerikansk studie undersöks hur taxichaufförer i New York under ett kort ögonblick bedömer de resenärer som de ska plocka upp för att avgöra om det är en riskfri

## 6. DISKUSSION

kund eller ej, om de kan anses vara trovärdiga (Gambetta och Hamil 2005). Kriminalvårdens transportörer kan, likt taxichaufförerna, komma i en situation där de bedömer att det inte är lämpligt eller rimligt att ta med denna person i bilen, men i Kriminalvårdens transporter handlar det vanligen om att bedömningen ger en hänvisning till vilket förhållningssätt man ska ha under resan och hur man utifrån det kan bygga en allians. Vid hämtningen kan vi se att den initiala hälsningsceremonin är en situation där transportören bedömer klientens trovärdighet i förhållande till att skapa en säker och lugn transport från a till b. På sätt och vis kan vi då se att själva handslaget beseglar denna tillfälliga allians som upprättas mellan klienten och transportörerna.

Att skaka hand är inte bara ett sätt att hälsa och förmedla den inledande informationen om vem transportören representerar, var transporten ska köra, hur lång tid det kommer att ta samt att påminna om vikten att göra sina behov innan avfärd. Handslaget är också ett sätt att känna av klientens trovärdighet avseende om de kommer att ingå i en allians om att medverka i en lugn transport, eller om klienten avser att göra någon form av motstånd. Utifrån våra intervjuer och samtal med transportörerna under våra fältstudier tyder det på att kriminalvårdsklienter i vissa fall tenderar att ha en attityd mot kriminalvårdspersonalen som är bunden till situationen vid de olika enheterna. En viss form av distans till kriminalvårdspersonalen på anstalter och häkten gör att kriminalvårdsklienterna kan behålla sitt ansikte i relation till andra intagna. När de lämnar enheten och träder in i ett nytt rum, bilen, behöver inte denna fasad upprätthållas, garden kan sänkas och det slutar ofta med att klienten tackar för resan vid ankomst. Den allians man haft i transportsituationen bryts när klienten går över till den nya enheten och antar en ny roll där, med nya allianser.

En aspekt av etablerandet av en allians innebär att det inte ska ske några överträdelser mellan närhet och distans. Alliansen bygger i och för sig på att både transportören och den transporterade är människor, men situationen tydliggör att de finns i sammanhanget utifrån givna roller och i dessa är de inte privata, inte någon av dem. Även om det kan finnas en närhet mellan rollerna och

ett gott samspel är det inte en privat relation, man håller genomgående distansen till det privata och absolut till mer intima frågor. Det finns i vårt material flera exempel på hur detta hanteras, men vi ska främst beröra ett exempel på en överträdelse. Överträdelserna uppmärksammas genom att transportbilen är ett relativt litet rum där samtliga transportörer och klienter vistas under en begränsad period. I och med att utrymmet är litet är det viktigt att graden av närhet som distans håller sig inom accepterade gränser. I fråga om den fysiska miljön i bilen, t.ex. hur man är placerade, och i frågor om samtal i bilen finns etablerade former för att hantera det som uppkommer. Därtill finns mer svårhanterade aspekter, som t.ex. att hantera en person luktar illa, vilket kanske vanligen är en fråga vid transporter av nyligen frihetsberövade än mellan enheter. Personens doft, t.ex. av kroppsvätskor eller smuts, kan ge en påtvingad närhet och kan förstås som ett möte som överträder gränsen och blir allt för intimt. Medan placeringar i bilen kan ändras vid behov, liksom att samtal kan styras, kan lukter inte påverkas på samma sätt, men lika väl får de stor betydelse för interaktionen i bilen och därmed på hur alliansen utvecklas.

### ROLLER OCH RELATIONER I ARBETSGRUPPEN

I vår analys framträder två idealtyper av hur transportörerna resonerar kring vad professionalitet är eller vad det innebär att vara professionell. I den första idealtypen betonas vikten av att uppträda korrekt, kunna sitt jobb samt att kunna distansera sig från det brott som den frihetsberövade är misstänkt eller dömd för. Denna idealtyp kan ses som en professionalitet och ett rolltagande i relation till Kriminalvården som myndighet. I den andra idealtypen betonas värderingar, empatisk förmåga samt vikten av att vara en medmänniska. I denna idealtyp kan professionaliteten kopplas till relationen med och rolltagandet till den frihetsberövade. I det empiriska materialet ges uttryck för båda dessa idealtyper och i hög grad till hur de båda kombineras. Att kunna sitt jobb innebär bland annat att kunna ha en beredskap för att kunna informera klienten om Kriminalvårdens arbete samt de verksamheter som bedrivs. Det handlar om att kunna förmedla denna information på ett sätt så att klienten förstår. Att vara en medmänniska betyder att visa förståelse för klientens situation och att kunna vara personlig med

klienten utan att bli privat. Att vara professionell innebär också att personliga värderingar inte ges utrymme i det direkta klientarbetet. De värderingar som i så fall kom till uttryck var de som på något sätt kan visa på transportörerna som en förebild.

I vår studie framträder också en bild av en tydlig rollfördelning bland transportörerna där transportledaren närmast kan ses som ett ”vakt-havande befäl”. I våra intervjuer och i vårt fältarbete gavs det uttryck för och kunde iakttas att arbetsfördelningen diskuterades fram kollegialt och den kontinuerliga planeringsprocessen sköttes ofta av arbetsgruppen tillsammans. Vår studie har även kunnat påvisa en tydlig kollegial kriminalvårdsidentitet som transportörerna ger uttryck för. Detta handlar inte bara om hur transportörerna samtalar med sina kollegor på andra enheter eller transportörer som tillhör andra enheter och kör bilar inom andra geografiska områden. Det handlar också om hur arbetsuppgifter som exempelvis visiteringar kan utföras av kollegor på enheten vid behov samt att om något allvarligt skulle inträffa, så skulle samtliga kriminalvårdsanställda på plats agera gemensamt. Det finns dock ett undantag som har lyfts fram i våra intervjuer och det är om det vid en hämtning finns en pågående konflikt eller en situation som uppstått mellan klienten och personalen vid enheten eller liknande, men som ännu inte har något med transportörerna att göra. I dessa fall försöker transportörerna avvakta att agera, så att de inte behöver ta över konflikten eller blandas in i denna för att undvika att denna upplevelse eller situation följer med i transporten. Transportörerna menar att det är bättre att personalen på plats får möjlighet att lösa situationen först innan klienten förs över till transportenhetens ansvar.

### DEN TOMMA BILENS BETYDELSE

Det skulle kunna uppfattas som mindre bra planering om inte bilen hela tiden körs med klienter under transport. Vi har dock kunnat konstatera både i våra intervjuer och vid fältarbete att den tomma bilen fyller många viktiga funktioner. För det första medför en tom bil, i betydelsen att det inte finns några klienter i bilen under en viss körsträcka, att transportörerna får en möjlighet att under en stund kunna vara mera privata med varandra. Den tomma bilen

kan liknas med vad sociologen Erwing Goffman (2004) beskriver som ett ”bakre rum” där transportörerna ges utrymme att ge uttryck för sin frustration, upprördhet, oro eller vad det kan vara för känsla, utan att det visas upp utåt. Om en incident har inträffat under dagen medför en tom bil en möjlighet för transportörerna att ventilerade det inträffade samt diskutera och reflektera över hur man kunde ha agerat annorlunda.

När klienter inte färdas i bilen har transportörerna möjlighet att vara tillsammans som personer, utöver yrkesrollerna. Det kan betyda att man under tystnad sitter var för sig med sina funderingar, lyssnar på radio etc. Det ger också utrymme att diskutera sina egna personliga värderingar och åsikter och på så sätt bygga vidare på sin samhörighet i arbetsgruppen. Det finns också en möjlighet att använda tiden i bilen för att planera det kommande arbetet, att diskutera hur de ska tänka inför en hämtning eller att använda tiden till att instruera en ny kollega om vad som ska göras vid nästa hämtning. Det som utbyts är erfarenhetsbaserad kunskap, sådan kunskap som går att sätta ord på som utbyts. Tyst kunskap, som inte kan verbaliseras, utbyts i det direkta arbetet, när man ser hur kollegorna agerar. Transportörerna förväntar sig inte att en ny kollega ska veta exakt hur och vem som gör vad, utan då tydliggör de sina egna roller och verbaliserar det som ska göras och vem som ska göra vad. Den tomma bilen ger också en möjlighet till avkoppling och vila från den ansträngning som det innebär av att vara alert medan klienter befinner sig i bilen. När bilen inte är tom måste transportörerna hela tiden vara beredda på att situationen kan förändras, de befinner sig då i en aktiv yrkesroll. I den tomma bilen blir de mer i en passiv yrkesroll, de finns fortfarande bland kollegor och förhåller sig till dem, men det finns utrymme för vila från roller i relation till klienterna och till reflektion och utbyte som är mycket viktig för att samspelet i utförandet av arbetet ska fungera. Här vidareutvecklas den kollegialitet och tillit till varandra som är nödvändig i arbetet.

### MEKANISMERNA I HANDLINGSUTRYMMET

Vad är det egentligen som gör att den sociala logistiken fungerar? En mekanism som bidrar till att den sociala logistiken fungerar är transportörernas förmåga att vara flexibla



## 6. DISKUSSION

tillsammans, att hantera ett gemensamt handlingsutrymme. Vi lyfte tidigare fram visitering som ett exempel på ett rutinerat arbete. Att skapa en rutin syftar till att göra en handling mer eller mindre automatiserad och underlätta för alla att genomföra denna handling vid upprepade tillfällen. Rutiner skapar ordning. Att visitera en klient vid hämtning trots att personalen vid enheten har precis visiterat klienten och att vid överlämningen visiteras klienten igen av personalen vid den mottagande enheten. Denna rutin medför att handlingen inte glöms bort, så att misstag sker och en risk uppstår för att någon kommer till skada eller att en frihetsberövad person rymmer eller liknande.

Det sker hela tiden förändringar i planeringen som gör att nya beslut måste fattas, nya bedömningar måste göras och situationer måste hanteras. Detta innebär att även om transportörernas arbetsuppgifter på många sätt är rutinerat måste de ständigt vara beredda på att vara flexibla för att få allt att flyta. Under våra fältstudier synliggjordes denna flexibilitet genom transportörernas sätt att fatta nya beslut när förseningar uppstod på grund av väder, eller att en ny körväg var tvungen att tas på grund av en trafikolycka, eller att den klient som skulle hämtas inte ännu hade kommit fram till den plats där det var bestämt att klienten skulle hämtas. Det kunde också vara så att den centrala planeraren plötsligt ringde upp och frågade om de kunde göra en ny hämtning på grund av en förändrad situation i en annan bil. Istället för att sluta arbetspasset klockan 17.00 den dagen, kanske hemkomsttiden istället blev 20.30. Flexibiliteten är med andra ord en mekanism som behövs för att en rutinerad social logistik ska fungera i verkligheten. I och med att människor hanterar de människor som ska transporteras finns det många situationer som kan inträffa som medför att planeringen bryts. I fältarbetet kunde vi därför få höra uttryck som ”denna dagen, till denna dagen”, vilket visade på att det fick bli som det blev och det fick ta den tid det behövde ta. I våra intervjuer lyftes även fram aktiviteter eller handlingar som kan ses som det som Tilly (2000) beskriver som sociala mellanlägg. Detta handlar exempelvis om rökpauser, något som tidigare var möjligt, men som nu i princip inte längre kan genomföras. De sociala mellanläggen fyller en viktig funktion för att systemet ska kunna fungera.

Den som får systemet att fungera är kombinationen av den tydligt uppgjorda planeringen, de klara rollerna, alliansskapandet med klienterna, och transportörernas ständiga flexibilitet som mellanlägg. Planering, roller och allianser räcker inte som grund för att få systemet att fungera, flexibiliteten är central och nödvändig. Men den sker inom en given ram, och det är i balansen mellan ramens fasthet och flexibiliteten i utförandet som transportererna blir som de blir.

### STUDIENS STYRKOR OCH SVAGHETER

Vi har i denna studie beskrivit och analyserat det löpande vardagsarbetet med transporter inom Kriminalvården, något som inte tidigare studerats i Sverige. Studiens styrkor ligger i den generella beskrivningen där vi analyserat basarbetet i transporttjänsten och tagit fram dess centrala komponenter. Studiens svagheter handlar i mycket om just detsamma, att vi bara kommit till den generella beskrivningen, om än med en analytisk blick på arbetet.

I denna första studie, som därtill är av ringa omfattning, har det inte varit möjligt att göra några strukturerade jämförelser eller fokusera specifika aspekter. Vår avgränsning till inrikes transporter och därtill ett fokus på transportererna mellan kriminalvårdens enheter har bidragit till att göra studien och denna rapport mer fokuserad, men det har samtidigt bara blivit en del av transportverksamheten som belysts. Vid sidan av vårt fokus har vi under studiens gång förstått att de mer kvalificerade bedömningarna, som får göras på svagare underlag, sker vid inrikes-transporter av andra klienter än de som verkställer straff i Kriminalvården. I de transportererna finns också andra relationer till de man möter vid överlämningarna, eftersom man inte ingår i samma organisation. I utrikes transporter finns ytterligare dimensioner i arbetet, vilka inte alls berörs i denna studie. Därtill saknas klienternas perspektiv på transportererna, vi vet till exempel inte hur de upplever alliansen med transportörerna. Vår förhoppning är att vi med denna studie har öppnat för fortsatt forskning.

## 7. KRIMINALVÅRDSRELEVANS

Resultaten från denna studie är, trots sin relativa vaghet, av stor betydelse för kriminalvårdsarbete, både med transporter och generellt. Denna studie av transportverksamheten har haft ett fokus på det direkta utförandet av arbetet och eftersom arbetet med transporter är tydligt avgränsat har det också möjliggjort att en bild framkommit av centrala komponenter i arbetet. Dessa komponenter är närvarande i allt människobehandlande arbete och de är därför överförbara till även annat kriminalvårdsarbete.

Vi kommer här att diskutera fem aspekter: planering och förändring, balansen mellan styrning och flexibilitet, erfarenhetsbaserad kunskap, individuella och kollektiva roller samt alliansen med klienter. Alla dessa teman har bred relevans för arbetet i kriminalvården, om än vi här fokuserar deras betydelse i just transportarbetet.

*Planering och förändring* sker kontinuerligt. Det finns en allmän idé om att planering är något man gör före man utför en handling. Det är helt giltigt också i transportverksamheten, men vad som blivit tydligt här är att planering och handling sker i ett kontinuerligt samspel. Man skulle kunna tala om att planeringen pågår under hela arbetsprocessen. Det ställer krav på personalen som måste ha god beredskap för att hantera ständig förändring. Den som har ett starkt behov av att en uppgjord plan också följs kan ha problem att hantera den ständigt förnyade planeringen. Det involverar mångas handlingsutrymme. Alla ställningstaganden som görs under processen – från beställning, via planering, hämtning och resa till överlämning – påverkar vad som är möjligt eller behövt i nästa steg. En kriminalvårdarens bedömning av eller respons på klienten i ett skede, får betydelse för hur de som hanterar följande skeden kan och behöver agera. Det påverkar också det som Sundberg (2017) talar om som social och situationell prevention. Ju mer samstämmiga och delaktiga alla är under processen, desto bättre förutsättningar är det för en väl genomförd uppgift. Detta är helt överförbart till andra delar av Kriminalvården eftersom det också i andra verksamheter sker processer över tid där många i personalen är involverade.

*Balansen mellan styrning och flexibilitet* relaterar till den ständigt föränderliga planeringen och har stor betydelse både för hur arbetet utförs och hur det uppfattas. Den fasta ram av rutiner som kringgärdar arbetet är till stort stöd i många situationer, men den givna ramen skulle kunna förhindra ett gott arbete, om inte flexibiliteten fanns. Rutinerna kan inte täcka alla upptänkliga händelser och flexibiliteten är en central aspekt i arbetet, dels för att få verksamheten att fungera, dels för att personalen ska känna att de har möjligheter att påverka sitt arbete så att det kan utföras väl. Både styrningens fasta rutiner och flexibiliteten är nödvändiga, men det är balansen mellan dem som är central. Vi har också sett att transportörerna har en stor medvetenhet om och blick för detaljer, också det en viktig del i arbetet. Genom medvetenheten om detaljernas betydelse utvecklar transportörerna en kunskapsbaserad flexibilitet som går bortom det som kan nedtecknas i de styrda rutinerna. För att vidareutveckla arbetet är det därför av stor vikt att personalens erfarenheter tas tillvara.

*Erfarenhetsbaserad kunskap* förs vidare i kollegiala samtal, därför behövs utrymmen för reflektion över och samtal om arbetets utförande. I en del yrken har man handledningsgrupper på fasta tider, ofta handlar det om yrkesroller där man arbetar ensam med klienter. I andra yrken, som transportörernas, arbetar man kontinuerligt nära och i samspel med andra. Här sker traderingen av den erfarenhetsbaserade kunskapen i kontinuerliga samtal i nära relation till arbetets utförande. För transportpersonalen har ”den tomma bilen” stor betydelse eftersom den ger spontana tillfällen till samvaro av mer avslappnad karaktär, där kollegorna kan vara mer privata än i klientarbetet och där de kan utbyta perspektiv på och kunskaper om arbetet. Det utrymmet har stor betydelse för trivseln på arbetet och med kollegorna, vilket i sin tur underlättar för gemensamma förhållningssätt och trygghet i arbetsgruppen, viktiga komponenter i ett arbete där säkerhetsaspekter måste beaktas.

*Individuella och kollektiva roller* intas kontinuerligt under arbetsprocessen. I transportererna finns en tydlig arbetsfördelning med chaufför, transportledare och transportör, men det sker

## 7. KRIMINALVÅRDSRELEVANS

---

ständig ett samspel där gemensamma bedömningar görs. Det kan handla om bedömningar inför arbetets utförande, lika väl som snabba bedömningar här och nu i laddade situationer. När den tydliga ansvarsfördelningen kombineras med ett gemensamt uppdrag pendlar de involverade mellan individuella och kollektiva roller. Alla är kriminalvårdare, men alla har också sina specifika roller. Med tydlighet i och medvetenhet om rollerna underlättas ett fungerande samspel. Den medvetenheten bygger bland annat på kontinuerlig information till de involverade, och hit räknas också klienterna. Det är lätt att tala om arbetsprocesserna i arbete med människor med teatermetaphor, likt Goffman (2004). Personer intar roller som genom vissa rutiner och ritualer blir till en form av koreografi som får uppgifter att bli utförda på rimligt vis. Genom kontinuerlig kommunikation och informationsutbyte underlättar man situationerna och upprätthåller ritualerna.

*Alliansen med klienter* och en förståelse för situationen är viktig för uppgiften. I sin studie av våld och arbetsmiljö i transporter utgick de holländska forskarna Lasthuizen och Paanaker (2016) ifrån att relationen mellan personal och frihetsberövad är den samma i transporterna som på anstalter. Vår studie visar dock att det finns en del centrala skillnader. I transporten är klienten i ett nytt sammanhang, ett sammanhang där det inte finns upparbetade relationer och beteenden. Relationerna i en transport är i hög grad situationella, det finns få kontinuerliga processer eller mönster som formar hur klienten agerar. Medan det på en anstalt finns ett mönster av relationer mellan intagna och mellan personal och intagna, där den enskilde klienten får en roll i sammanhanget som sedan påverkar hur han agerar, saknas de inarbetade mönstren vid transporten. Lasthuizen och

Paanaker pekade på att klientens psykiska och känslomässiga tillstånd har betydelse, och att personalens bemötande därför är av central vikt för vad som kommer att utspelas. Vi har sett att transportpersonalen är mycket medvetna om detta och att de arbetar aktivt för att skapa en allians med klienten som ger en god grund för att uppdraget, transporten, ska genomföras på ett sätt som fungerar väl för alla. Här blir personalens empatiska förmåga av stor vikt, förmågan att förstå klienten och bemöta denne med respekt.

Sammantaget visar dessa fem aspekter på betydelsen av att uppmärksamma det mellanmänskliga samspelet i kriminalvårdsarbetet. Genom att å ena sidan ha en fast struktur, å andra sidan en öppenhet för flexibilitet, ges de som utför arbetet utrymme för sin kompetens. Det stärker känslan av ansvar för arbetet, men förefaller också vara en väsentlig del i att arbetet uppfattas som meningsfullt.

Flera av de aspekter vi lyft fram är också transportpersonalen medvetna om, det är på intet sätt några unika forskningsresultat. Sannolikt är det också så inom andra enheter i Kriminalvården. Ändå vill vi avslutningsvis betona att det vi i denna studie sett som mekanismerna bakom att transportverksamheten fungerar är personalens respekt för människorna de möter, förmåga till både anpassning till rutiner och till flexibilitet i kombination med utrymme för att göra erfarenhetsbaserade bedömningar och utrymme för utbyte, att skapa god kontakt i arbetsgruppen och reflektera över hur de gör, i såväl stort som smått. Med det som grund menar vi att denna studie kan ge stöd för Kriminalvårdens fortsatta utvecklingsarbete för kriminalvårdarnas yrkesroll såväl som deras relationer till klienter.



---

## 8. REFERENSER

Asplund, Johan (1987) *Om hälsningsceremonier, mikromakt och asocial pratsamhet*. Göteborg: Korpen.

Brottsbalken (1962:700).

Collins, Randall (2008) *Den sociologiska blicken: att se bortom det uppenbara*. Lund: Studentlitteratur.

Dworkin, Ronald (1963) Judicial Discretion. *The Journal of Philosophy*. vol. 60, nr 21, sid. 624-638.

Dworkin, Ronald (1978) *Taking Rights Seriously*. Cambridge: Harvard University Press.

Evans, Tony och Harris, John (2004) Street-level bureaucracy, social work and the (exaggerated) death of discretion. *British Journal of Social Work*, vol. 34, nr 6, sid. 871-895.

Fängelseförordning (2010:2010).

Fängelselag (2010:610).

Gambetta, Diego och Hamill, Heather (2005) *Streetwise: how taxi drivers establish their customers' trustworthiness*. New York: Russell Sage Foundation.

Goffman, Erving (2004) *Jaget och maskerna: en studie i vardagslivets dramatik*. (4. uppl.) Stockholm: Norstedts akademiska förlag.

Hasenfeld, Yeheskel (red.) (2010) *Human services as complex organizations*. Los Angeles: Sage  
10. Have, Paul (2007) *Ethnomethodology*. I: Seale, Clive, Gobo, Giampietro, Gubrium, Jaber, F. & Silverman, David (red.) *Qualitative research practice*. London.

Häkteslag 2010:611.

Jacobsson, Katarina och Meeuwisse, Anna (2008) Fallstudieforskning. I: Meeuwisse, Anna, Swärd, Hans, Eliasson-Lappalainen, Rosmari & Jacobsson, Katarina (red.) *Forskningsmetodik för socialvetare*. 1. utg. Stockholm: Natur & kultur.

Kjær Minke, Linda och Gottrup, Rikke (2014) »Med et fingerknips«- overførsler af indsatte mellem danske fængsler. *Nordisk tidskrift for kriminalvidenskab*. Vol. 101, Nr. 3, sid. 217-234.

Knutagård, Marcus (2013) Det sociala arbetets moraliska geografi. I: Linde, Stig & Kerstin Svensson (red.) *Förändringens entreprenörer och tröghetens agenter: Människobehandlande organisationer ur ett nyinstitutionellt perspektiv*. Stockholm: Liber.

Kriminalvården (2014) "Bättre ut". *Kriminalvårdens vision och värdegrund*. Tillgänglig: [http://www.kriminalvarden.se/globalassets/om\\_oss/visionen.pdf](http://www.kriminalvarden.se/globalassets/om_oss/visionen.pdf) (171010).

Kriminalvården (2017) *Årsredovisning 2016*. Tillgänglig: <https://www.kriminalvarden.se/globalassets/publikationer/ekonomi/kriminalvardens-arsredovisning-2016.pdf> (171010).

Kriminalvårdens föreskrifter och allmänna råd om transportverksamheten KVFS 2012:6, FARK Transport.

## 8. REFERENSER

---

- Lasthuizen, Karin och Paanakker, Hester (2016). *Combating workplace aggression in detainee transport: the Dutch case*. International journal of public sector management. 29(1). sid. 1-29. DOI: 10.1108/IJPSM-06-2015-0113.
- Lipsky, Michael (2010) *Street-level bureaucracy: dilemmas of the individual in public services*. 30th anniversary expanded ed. New York: Russell Sage Foundation.
- Molander, Anders (2011) Efter eget skön: om beslutsfattande i professionellt arbete. *Socialvetenskaplig tidskrift*. Nr 4, sid 320-335.
- Montesino, Norma and Svensson, Kerstin (2009) Transporten - en utforskad differentieringspraktik. I: Panican, Alexandru; Eliasson-Lappalainen, Rosmari & Meeuwisse, Anna (red.) *Den berusade båten - en vänbok till Sune Sunesson* Arkiv. Sid 243-254.
- Moran, Dominique (2015) *Carceral Geography: Spaces and Practices of Incarceration*. Farnham: Ashgate.
- Moran, Dominique; Piacentini, Laura och Pallot, Judith (2011) Disciplined mobility and carceral geography: prisoner transport in Russia. *Transactions of the Institute of British Geographers*. vol. 37, nr 3, sid. 446–460.
- Proposition 2016/17:57 Transporter av frihetsberövade.
- Sundberg, Jacob (2017) Transporter av frihetsberövade. Om den dagliga verksamheten på Kriminalvårdens Nationella transportenhet. Uppsats. Gävle: Högskolan i Gävle, Akademin för hälsa och arbetsliv, Avdelningen för socialt arbete och psykologi. Tillgänglig: <http://hig.diva-portal.org/smash/get/diva2:1113476/FULLTEXT01.pdf> (171010).
- Svensson, Birgitta och Svensson, Kerstin (2006) Inmates in motion – metamorphosis as governmentality – A case of social logistics. *Working-paper* 2006:5. Lund: Lunds universitet, Socialhögskolan.
- Tilly, Charles (2000) *Beständig ojämlikhet*. Lund: Arkiv.
- Tilly, Charles (2002) *Stories, Identities and Political Change*. New York: Rowman & Littlefield Publishers.
- Urry, John (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Wallander, Lisa och Molander, Anders (2014) Disentangling Professional Discretion: A Conceptual and Methodological Approach. *Professions and Professionalism*. Vol 4, nr. 3. Tillgänglig: <https://journals.hioa.no/index.php/pp/article/view/808> (171010).

## INTERVJUGUIDE TRANSPORTÖRER:

Grundfrågor med möjliga följdfrågor i parentes

**1. Upprepa syftet med intervjun, beskriva dess fyra teman, stämna av frivillig medverkan, kolla om det finns frågor om intervju och projektet.**

### 2. Transportarbetets sammanhang

A	Hur kom du in i detta jobbet? Vad har du arbetat med tidigare? Hur länge har du arbetat med transportverksamhet och med kriminalvård totalt?
B	Vad ser du som de viktigaste egenskaperna för att arbeta som transportör? (Utbildning? Kön? Ålder?)
C	Om du helt kort ska beskriva ditt jobb för en människa som inte alls känner till det, vad säger du då? (Ser du skillnader/likheter i ert arbete och andra kriminalvårdares arbete?)
D	Hur går gruppindelningen av kollegor till när ni planerar transporter inför arbetsdagen? Hur stor möjlighet har ni att själva välja vilka ni ska arbeta med? Hur avgör ni detta?
E	Hur ser du på att arbetslagen är lika/olika under olika transporter? (För- och nackdelar med att jobba i varierande arbetslag? Vad är det som skiljer i att arbeta tillsammans med erfarna eller nya kollegor/vikarier, som inte är erfarna?)

### 3. Arbetet under transport

A	Ni får information om vilken runda ni ska köra under arbetspasset och vilka som ska hämtas och lämnas. Vilken information är viktig? Är något viktigare än något annat?
B	Om ni har fler än en klient i bilen och de ska överlämnas till olika ställen på olika orter i landet, hur stor möjlighet har ni då att själva välja vem som överlämnas först, d.v.s. att kanske ändra planeringen för färden som ni har fått ifrån Arvidsjaur?
C	Vem/vad styr/ansvarar för arbetet under transporten? (Vilken roll har de som utför transporten, cheferna och planeringsenheten?)
D	Hur vet ni vem som ska göra vad? (T.ex. vem som ska köra, vem som sätter på fängsel, visiterar etc. Hur hanterar ni det om någon inte gör det som förväntas? om "nej": Hur får ni det att fungera så att alla gör vad de ska?)
E	Hur anser du att ett bra överlämnande/mottagande av en klient/flera klienter ser ut? När ni möter en som ska transporteras, vad är det viktigaste att tänka på då? (Hur hälsa? Hur visitera? Hur samordna sig?)
F	Ni har många saker att förhålla er till under transporten, bland annat trafiksituationen, säkerheten i bilen och er egen arbetssituation och -tid. Vad är viktigast? Hur väger ni samman alla delar?
G	Under transporten jobbar ni med att få allt att flyta lugnt och smidigt. Hur gör ni det? Hur tänker du om vad det är som får allt att fungera?
H	Hur hanterar ni samspelet mellan dem som transporteras tillsammans? Finns det för- och nackdelar med om de kommunicerar med varandra?

*fortsättning på nästa sida*

## 9. APPENDIX

---

I	Ni har ett tydligt preciserat schema att köra efter och ni får inte stanna under resans gång. Hur hanterar ni det om det blir t.ex. någon som blir akut i behov av toalettbesök?
J	När ni lämnar över till häkte/anstalt, vad är det ni tänker på då? (skillnader beroende på anstalt, öppen/sluten?)
K	Hur hanterar ni visiteringen av manliga, respektive kvinnliga klienter? (Låter ni manliga kollegor visitera manliga klienter och kvinnliga kollegor visitera kvinnliga klienter?)
L	Om någon incident skulle uppstå precis i samband med överlämning till/från häkte/anstalt, vems ansvar är det då, ert eller häkte/anstalt? Hur vet ni var ansvaret mer exakt övergår?

### 4. Några exempel på situationer. Vad är viktigt att tänka på i den här typen av situationer?

Om ni skulle ställas i en situation där..... hur skulle du då resonera?

A	Ni ska hämta en klient och den information ni får är mycket bristfällig. Personalen som ska överlämna klienten vet mycket lite om klienten eftersom hon/han har varit hos dem under mycket kort tid. Vad är särskilt viktigt att tänka på vid mottagandet?
B	Under en transport uppstår ett bråk mellan två klienter. Vilka möjligheter och befogenheter har ni vid en sådan situation?
C	Ni kör transporter inom Sverige, men ibland även internationellt, exempelvis Danmark. Det uppstår en situation, exempelvis ett bråk eller ett rymningsförsök. Vems ansvar är det att lösa situationen?

### 5. Avrundande avslutning

A	Vad innebär "att vara professionell för dig"?
B	Vad kännetecknar en riktigt bra arbetsdag?
C	Vad är det viktigaste i ditt arbete?
D	Vad är det värsta som kan hända?
E	Om du skulle söka dig till ett annat arbete, vad skulle det då vara?
E	Något annat du skulle vilja tillägga?









Kriminalvården

---

[www.kriminalvarden.se](http://www.kriminalvarden.se)  
601 80 Norrköping  
Telefon 077-228 08 00  
Fax 011-496 36 40