

ÄR RIKSÅTTAN EN AV FINLANDS FARLIGASTE VÄGAR?

En fenomenografisk undersökning om trafikpolisers uppfattning av
nivån på trafiksäkerheten i Kust-Österbotten

Jonna Engström

01/2021

Referat

Författare	Examen	
Jonna Engström	Polis (YH)	
Publikationens namn	Offentlighetsgrad	
Är riksåttan en av Finlands farligaste vägar? – En fenomenografisk undersökning om trafikpolisers uppfattning av nivån på trafiksäkerheten i Kust-Österbotten	Offentlig	
Handledare	Lärdomsprovets form	
Kjell Nylund och Sabina Jordan	Undersökande lärdomsprov	
Referat		
<p>Syftet med denna undersökning är att utreda hur trafikpoliser i Vasa anser att nivån på trafiksäkerhet är i Kust-Österbotten och på vilket sätt man vid behov kunde förbättra trafiksäkerheten längs riksväg 8. Förutom detta undersöks om faktorer såsom t.ex. omkörningsfiler och viltstängsel anses ha en inverkan på trafiksäkerheten.</p> <p>Lärdomsprovet har utförts som en kvalitativ, fenomenografisk undersökning. Undersökningens materialinsamling har skett genom kvalitativa intervjuer med informanter som arbetar som poliser inom trafiksektorn. Alla informanter har svarat på samma frågor och efter att alla svar har insamlats har svaren analyserats och sammanställts i resultatkapitlet.</p> <p>I teorikapitlet presenteras bland annat vad som menas med begreppet trafiksäkerhet, riksväg 8 och polisens åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Utöver detta presenteras en del statistik gällande vägtrafikolyckor och åtgärder vid en undersökning av trafikolyckor.</p> <p>Resultatet i undersökningen visar att trafikpoliserna ansåg att nivån på trafiksäkerheten i Kust-Österbotten är relativt hög och på samma nivå jämfört med andra riksvägar i Finland. Poliserna ansåg även att faktorer såsom tillräcklig mängd omkörningsfiler och viltstängsel har en positiv inverkan på trafiksäkerheten. Enligt trafikpoliserna fanns det utvecklingsområden gällande underhåll av vägens yta och sandande och saltande.</p>		
Sidantal	Månad och år då granskningen skett	Lärdomsprovets kod (OPS)
43 + 2 bilagor	01/2021	YH2018LP
Nyckelord		
Trafiksäkerhet, trafikpolis, riksväg 8, trafik, polis, Kust-Österbotten		

Tiivistelmä

Tekijä		Tutkinto/kurssi ja opinnäytetyö/nimike
Jonna Engström		Polis (YH)
Julkaisun nimi		Julkisuusaste
Är riksåttan en av Finlands farligaste vägar? – En fenomenografisk undersökning om trafikpolisers uppfattning av nivån på trafiksäkerheten i Kust-Österbotten		Julkinen
Ohjaajat ja opintoaine/opetustiimi		Opinnäytetyön muoto
Kjell Nylund ja Sabina Jordan		Tutkimuksellinen opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Tämän työn tarkoitus on selvittää mitä mieltä Vaasan liikennepoliisit ovat liikenneturvallisuuden tasosta Rannikko-Pohjanmaalla ja millä tavalla voitaisi tarpeen mukaan parantaa liikenneturvallisuutta valtatiellä 8. Tämän lisäksi tutkitaan vaikuttavatko sellaiset tekijät kuin esimerkiksi ohituskaistat ja riista-aidat liikenneturvallisuuteen.</p> <p>Opinnäytetyö on suoritettu kvalitatiivisena, fenomenograafisena tutkimuksena. Tutkimuksen aineisto on saatu kvalitatiivisesta haastatteluista haastateltavilta, jotka työskentelevät poliisina liikennesektorilla. Kaikki haastateltavat ovat vastanneet samoihin kysymyksiin ja kaikkien vastauksien keräämisen jälkeen vastaukset on analysoitu ja koottu tuloslukuun.</p> <p>Teorialuvussa esitetään muun muassa mitä tarkoitetaan termillä liikenneturvallisuus sekä valtatie 8 ja poliisin toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämän lisäksi esitetään joitakin tilastoja koskien liikenneonnettomuuksia ja toimenpiteitä liikenneonnettomuuksien tutkinnassa.</p> <p>Tutkimuksen tulos osoittaa, että liikennepoliisit olivat sitä mieltä, että liikenneturvallisuus Rannikko-Pohjanmaalla on suhteellisen korkea ja samalla tasolla verrattuna muihin valtateihin Suomessa. Poliisit olivat myös sitä mieltä, että riittävä määrä ohituskaistoja ja riista-aitoja vaikuttaa positiivisesti liikenneturvallisuuteen. Liikennepoliisien mukaan kehittämiskohteita löytyi koskien tien pinnan kunnossapitoa ja hiekoittamista ja suolaamista.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
43 + 2 liitteet	01/2021	YH2018LP
Avainsanat		
Liikenneturvallisuus, liikennepoliisi, valtatie 8, liikenne, poliisi, Rannikko-Pohjanmaa		

INNEHÅLL

1 INLEDNING	1
1.1 Syfte.....	2
1.2 Avgränsning	3
1.3 Tidigare undersökningar.....	3
2 METOD	4
2.1 Kvalitativ intervju som materialinsamlingsmetod	4
2.2 Fenomenografi som forskningsmetod	5
2.3 Hermeneutik	6
2.4 Materialinsamlingsmetod	6
2.4.1 Informanterna.....	7
2.5 Analysmetod.....	8
2.6 Reliabilitet och validitet	8
2.7 Forskningsetik	9
3 TEORI	10
3.1 Trafiksäkerhet - vad innebär det?	10
3.2 Polisens åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten	11
3.2.1 Hastighetsövervakning.....	11
3.2.2 Övervakning av alkohol- och drogmissbruk	11
3.2.3 Övervakning av användningen av säkerhetsutrustning.....	11
3.2.4 Övervakning av tung trafik	12
3.2.5 Körförbud.....	12
3.2.6 Trafikens kundservice och vägtrafikantlinjen	12
3.2.7 Polisens trafiksäkerhetscentral	13
3.2.8 Statistik från Räddningsväsendet	13
3.3 Riksväg 8.....	14

3.4	Undersökning av trafikolyckor.....	18
4	RESULTATREDOVISNING	19
4.1	Innehållet i intervjuerna.....	19
4.2	Riskgrupper i trafiken och polisernas rörelse längs riksväg 8.....	19
4.3	Trafiksäkerheten längs riksväg 8 och problemområden.....	21
4.4	Faktorer som kan påverka trafiksäkerheten.....	23
4.5	Vägenderhåll	26
4.6	Varför sker trafikolyckor längs riksväg 8?.....	27
4.7	Vad kunde göras för att förbättra körförhållandena längs riksväg 8?	29
4.8	Hur inverkar trafikpolisens dagliga arbete på säkerheten längs riksväg 8?	30
5	SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION	32
5.1	Ämne och undersökningsprocessen	33
5.2	Förslag på fortsatt forskning.....	35
	REFERENSER.....	36
	BILAGOR.....	39

1 INLEDNING

Varje år skadas och till och med dör människor i trafiken i Finland. Enligt statistikcentralens preliminära uppgifter skedde 364 vägtrafikolyckor med personskador i juni 2020, och i dessa dog 19 personer. Av de som dog färdades 10 personer med personbil, två personer med paketbil och tre personer med motorcykel. I vägtrafiken dog en fotgängare och tre cyklister i juni 2020. (Statistikcentralen 2020.)

Som yrkesgrupp rör sig poliser mycket ute i trafiken. Oberoende av ifall man arbetar på utredningen och får i uppgift att utreda till exempel de olika parternas delaktighet vid en trafikolycka, eller om man arbetar på fältet med övervaknings- och alarmuppdrag, påverkas poliser av vad som händer ute i trafiken. En av polisens grunduppgifter är att övervaka trafiken och därför kan ämnet anses vara aktuellt för alla poliser, oavsett på vilken avdelning eller i vilken position man arbetar. I polislagens 1 kapitel 1§ (22.7.2011/872) definieras polisens uppgifter så här:

Polisens uppgift är att trygga rätts- och samhällsordningen, skydda den nationella säkerheten, upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga, avslöja och utreda brott och föra brott till åtalsprövning. Polisen ska upprätthålla säkerheten i samarbete med andra myndigheter samt med sammanslutningar och invånarna och sköta det internationella samarbete som hör till dess uppgifter. (Finlex, 2020.)

I citatet framkommer att polisens uppgift är att upprätthålla säkerheten i samarbete med andra myndigheter och därför kan till exempel även trafikövervakning anses vara brottsförebyggande arbete.

Inom trafiksektorn arbetar poliser vars huvudsakliga arbetsuppgift bland annat är övervakning av trafiken, och framöver har jag valt att kalla den här typen av poliser för *trafikpoliser*. Under min praktikperiod vid huvudpolisstationen i Vasa, polisinrättningen i Österbotten, fick jag spendera tre veckor med trafikgruppen. Under dessa tre veckor upptäckte jag vilken stor mängd kunskap gällande trafik som trafikpoliser har och nytta med att röra sig på ett brett verksamhetsområde med många olika orter. Det var under dessa

tre veckor som mitt intresse för att undersöka nivån på trafiksäkerheten i området förstärktes, speciellt längs riksväg 8, som sträcker sig längs den västra delen av Finland.

Riksväg 8 har varit aktuell i medierna på grund av att det har skett olyckor längs vägen och därför har riksväg 8 kritiserats för att vara osäker att köra på. Vägen kommer att presenteras ytterligare i kapitel 3.

Både i arbetet och på fritiden har jag rört mig längs riksväg 8 och därför hade jag även ett personligt intresse av att undersöka vägens nivå av säkerhet och lära mig mera om ämnet, det vill säga jag får personligen nytta av undersökningen. Jag kände även ett intresse av att undersöka ifall vägen kan anses vara säker att köra på och hur man vid behov ännu kunde förbättra säkerheten, i syfte att minimera och förebygga antalet trafikolyckor i området. Min undersökning av säkerheten längs riksväg 8 kan ge ny information gällande eventuella problem eller utvecklingsområden i området, vilket kan läggas fram som en grund när det ska diskuteras finansiering eller nyplanering av vägavsnittet. Samhällets nytta av undersökningen kan med andra ord vara ny kunskap eller motiveringar till varför det är viktigt att satsa på trafiksäkerhet och att fördela de ekonomiska resurserna på ett sätt som också gynnar medborgarna. Samtidigt får polisen nytta av undersökningen ifall den kan bidra till en positiv förändring gällande till exempel trafiksäkerhet, som direkt påverkar deras arbete när de rör sig i trafiken.

1.1 Syfte

Syftet med detta lärdomsprov är att med mina undersökningsfrågor få en uppfattning av på vilken nivå poliser anser att trafiksäkerheten är jämfört med andra riksvägar i Finland och hur trafiksäkerheten vid behov kunde förbättras i området. Poliser rör sig mycket i trafiken och redan under polisutbildningen poängteras vikten av säkerhet. Jag vill även utreda ifall poliserna anser att det finns problem och risker i området, och i så fall ta reda på vilka dessa är.

Med mina undersökningsfrågor hoppas jag på att få fram information som är aktuell och eventuellt kunde bidra till att öka kunskapen om problemområden gällande trafiksäkerhet i området.

Två av mina centrala undersökningsfrågor är följande:

1. På vilken nivå anser poliserna i Vasa att trafiksäkerheten i området är?
2. Vad kunde enligt polisen göras för att vid behov förbättra den allmänna trafiksäkerheten längs riksväg 8 i Kust-Österbotten?

Innan jag utförde intervjuerna med trafikpoliserna var min hypotes att det finns faktorer som påverkar hur säker en väg är att köra på och att det finns flera olika sätt hur man vid behov kunde förbättra den allmänna trafiksäkerheten i området.

1.2 Avgränsning

Trots att riksväg 8 är en väg som sträcker sig långt utanför Kust-Österbotten har jag valt att avgränsa ämnet till Kust-Österbotten, där jag själv har utfört min praktik, för att ämnet inte skall bli för brett. Den del av riksväg 8 som befinner sig i Österbotten framkommer ofta i lokala nyhetstidningar, såsom exempelvis Österbottens tidning eller Vasabladet. Vägavsnittet har i nyhetstidningarna diskuterats vara farligt, och därför vill jag undersöka om vägavsnittet kan anses vara mindre säkert än andra riksvägar i Finland. Gällande trafiksäkerheten och vilka faktorer som bidrar till detta kommer jag bland annat att fokusera på användning av omkörningsfiler, viltstängsel, vägunderhåll, hastighetsbegränsningar och automatisk trafikövervakning. Jag har valt just dessa faktorer eftersom min hypotes är att de kan ha en inverkan på hur säker en väg är att köra på, både för den enskilda medborgaren och polisen. Andra faktorer som har inverkan på trafiksäkerheten är till exempel trafikanters användning av rusmedel och bilens skyddsanordningar, men för att undersökningen inte ska bli så bred har dessa endast tangerats. Rusmedelsanvändning är i sig ett så brett ämne att det skulle krävas en helt egen undersökning.

1.3 Tidigare undersökningar

Tidigare lärdomsprov gällande trafiksäkerheten och faktorer som bidrar till nivån på denna är till exempel *Trötthets inverkan på trafiksäkerheten - Språkidentitetens inverkan på uppfattningar om trötthet i trafik* (Warg, 2017). I sitt lärdomsprov skriver Niclas Warg (2017) att sömnbrist har en negativ inverkan på koncentrationsförmågan och det ökar risktagande och irritabilitet. Warg (2017) skriver också att sömnbrist försämrar observationsförmågan och körprestandan, vilket betyder att en förare med sömnbrist har en betydligt längre reaktionstid och reagerar således på plötsliga situationer långsammare. Han

skriver också att det därmed går att bevisa att körförmågan och trafiksäkerheten försämras på grund av att människor sover för lite. (Warg, 2017, s. 7–8.)

Ett annat lärdomsprov från Polisyreshögskolan som handlar om trafiksäkerhet är *Siirrettävien nopeusnäyttötaulujen vaikutus ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen* (Eloranta & Enbom, 2020.) I lärdomsprovet berättar Eloranta och Enbom (2020) att trafiksäkerheten har förändrats märkbart sedan 1970-talet då det dog upp till 1200 personer per år. På 1970-talet gjordes bland annat följande åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten: Tvång på att använda säkerhetsbälte (1975), gränser för rattfylleri (1977), vägbestämda hastighetsbegränsningar (1978) och tvång på att använda vinterdäck (1978). Förändringarna har gjorts fram till idag. På 2010-talet dog ännu kring 300 personer per år. (Liikenneturvallisuustyön perusteet, i Eloranta & Enbom, 2020, s 5–6.)

Dessa två lärdomsprov har gett mig själv nytta i och med att de tangerar mitt ämne och har gett mig ny kunskap gällande vilka faktorer som kan ha inverkan på personers agerande i trafiken och därmed hur trafiksäkerheten påverkas.

2 METOD

I det här kapitlet presenteras bland annat forskningsmetoden som använts vid undersökningen och grunderna till denna, samt vilka forskningsetiska principer som tagits i beaktande.

2.1 Kvalitativ intervju som materialinsamlingsmetod

Något som karakteriserar kvalitativa intervjuer är att de så gott som alltid har en låg grad av strukturering, det vill säga intervjupersonen ges möjlighet att svara med egna ord på en fråga som intervjuaren ställer. I en kvalitativ intervju kan intervjuaren välja att ställa frågorna i en bestämd ordningsföljd, det vill säga med hög grad av standardisering, eller så genomförs intervjun genom att intervjuaren väljer att ställa frågorna i den ordning som faller sig bäst i det aktuella fallet, det vill säga med låg grad av standardisering. (Patel & Davidson, 2019, s. 104–105.)

Syftet med en kvalitativ intervju är att upptäcka eller identifiera egenskaper och beskaffenheten hos något, till exempel uppfattningar som den intervjuade har om något

fenomen. Det här innebär att man inte i förväg kan formulera svarsalternativen för den som intervjuas eller avgöra vad som är det ’’sanna’’ svaret på en fråga. (Patel & Davidson, 2019, s. 105.)

En kvalitativ intervju kan ge information av olika karaktär. Den kan till exempel leda till nyanserade beskrivningar av allmänna och vardagliga företeelser i den intervjuades livsvärld. Utöver detta kan kvalitativa intervjuer lyfta fram det speciella genom att man fokuserar på det som snarast är undantag. Det allmänna och det speciella kan vara användbart för att teckna en fyllig bild av den intervjuades livsvärld. När man ägnar sig åt kvalitativ forskning tillämpas också ofta kombinationer av olika datainsamlingsmetoder, till exempel intervju och observation. (Patel & Davidson, 2019, s. 107–109.)

2.2 Fenomenografi som forskningsmetod

Fenomenografi är ett vetenskapligt förhållningssätt i vilket fokus är riktat mot att studera uppfattningar. Fenomenografin utvecklades av den svenska pedagogen Marton under 1970-talet som en kvalitativ metod att studera lärande. Syftet med en fenomenografisk analys riktas mot hur fenomen i omvärlden uppfattas av människor. Således är begreppet *uppfattning* centralt inom fenomenografin. (Patel & Davidson, 2019, s. 37.)

Vanligtvis arbetar forskaren med öppna, kvalitativa intervjuer, i vilka den som intervjuas med egna ord beskriver sin uppfattning av ett fenomen. Intervjuerna skall sedan transkriberas till text och efter transkriberingen sker den fenomenografiska analysen i fyra steg:

- 1) bekanta sig med data och etablera ett helhetsintryck
- 2) uppmärksamma likheter och skillnader i utsagorna i intervjuerna
- 3) kategorisera uppfattningar i beskrivningskategorier samt
- 4) studera den underliggande strukturen i kategorisystemet.

(Patel & Davidson, 2019, s. 38.)

Enligt Patel och Davidson (2019) innebär processen att forskaren läser och sorterar materialet tills mönster blir tydliga. Till en början består mönstret av olika kategorier under vilka man kan sortera intervjuernas olika utsagor. Kategorierna ska skilja sig från varandra. Det skall vara entydigt till vilken kategori en utsaga kan hänföras. Det sista steget innebär att man kan kategorisera de olika kategorierna i relation till varandra. Systemet av kategorier

kallas för undersökningens *utfallsrum* och beskriver uppfattningar om ett fenomen och utgör resultatet av analysen. (Patel & Davidson, 2019, s. 38.)

2.3 Hermeneutik

Patel och Davidson (2019) beskriver hermeneutik så här: ”*Hermeneutik betyder ungefär tolkningslära och är en vetenskaplig riktning där man studerar, tolkar och försöker förstå grundbetingelserna för den mänskliga existensen.*” Inom hermeneutiken menar man att den mänskliga existensen kan tolkas och förstås genom språket och att man också kan tolka mänskliga handlingar, livsytringar och spåren av dessa på samma sätt som man tolkar språkliga utsagor och texter. En hermeneutiker menar att man i och genom språket kan skaffa sig kunskap om det genuint mänskliga. Hermeneutikern menar att det går att *förstå* andra människor och ens egen livssituation genom att *tolka* hur mänskligt liv och existens kommer till uttryck i det talade och skrivna språket samt i människors handlingar. Utöver detta så menar man att människor yttrar sig i språk och handlingar om sina intentioner eller avsikter, och att det går att tolka och förstå innebörden av dessa. (Patel & Davidson 2019, s. 32–33.)

Den hermeneutiske forskaren närmar sig forskningsobjektet subjektivt utifrån sin egen *förförståelse*. Förförståelsen är de tankar, intryck, känslor och den kunskap som forskaren har och är en tillgång och inte ett hinder för att tolka och förstå forskningsobjektet. Hermeneutikern försöker se helheten i forskningsproblemet. Den här uppfattningen kallas *holism* och kan beskrivas som att helheten är mer än summan av delarna. När man arbetar med den här uppfattningen ställer forskaren helheten i relation till delarna och pendlar mellan del och helhet för att på så vis nå fram till en så fullständig förståelse som möjligt. Forskaren använder hela tiden sin egen förförståelse som ett verktyg i tolkningen. I den hermeneutiska tolkningen finns ingen bestämd utgångspunkt eller slutpunkt. Text, tolkning, förståelse, ny textproduktion, ny tolkning och ny förståelse anses alla vara delar i en helhet som hela tiden lever, växer och utvecklas. Detta brukar kallas för den *hermeneutiska spiralen*. (Patel & Davidson, 2019, s. 33–35.)

2.4 Materialinsamlingsmetod

I mitt lärdomsprov har jag valt att samla in information genom att använda mig av kvalitativa intervjuer. Den här metoden har jag valt i syfte att få beskrivande och motiverade svar på mina undersökningsfrågor. I kvalitativa intervjuer har intervjupersonerna oftast större

möjlighet att ge mera öppna och beskrivande svar på frågorna, jämfört med till exempel kvantitativa svarsblanketter där det ofta finns färdiga svarsalternativ.

Dessa kvalitativa intervjuer som jag har utfört har hållits med fyra konstaplar av varierande bakgrund och erfarenheter inom polisyrrket. Intervjupersonerna i mitt lärdomsprov har jag valt att kalla för *informant 1–4*. Jag har utfört intervjuerna i slutet av min arbetspraktik och på grund av covid-19 situationen i världen samt de olika informanternas varierande arbetsscheman har intervjuerna hållits via e-post. Intervjufrågorna har på förhand skickats till informanterna på deras eget modersmål. Efter det har informanterna fått besvara frågorna i lugn och ro. Några av informanterna besvarade frågorna klart och kortfattat medan vissa andra besvarade frågorna mera utförligt och beskrivande. Det insamlade materialet bestod av 1–4 A4 sidor text per informant. Resultatet av mina intervjuer redovisas i kapitel 4.

Fördelar med att hålla en intervju via e-post är att informanterna har haft tid att tänka igenom sina svar och sedan fått formulera svaren fritt med egna ord i text. Ifall informanterna har tid att tänka igenom sina svar är det möjligt att man kommer ihåg flera saker som man tänkt än till exempel vid en muntlig intervju där svaren förväntas ges relativt snabbt. När svaren är skrivna i text är det även enkelt för den som håller intervjun att gå tillbaka till texten och kontrollera svaren ifall något förblivit oklart.

Nackdelar med att utföra en intervju via e-post är att informanternas kroppsspråk inte framkommer i text och det är möjligt att informanten tolkar frågan på ett annat sätt än det som tänkts, ifall frågan är otydligt formulerad. Det är även skäl att komma ihåg att det finns människor som uttrycker sig tydligare och mera klart i tal än i text, och för dessa kan det hända att en muntlig intervju passar bättre.

2.4.1 Informanterna

Intervjuerna har utförts med fyra konstaplar, vilka arbetar som poliser inom trafiksektorn. Informanterna kommer att nämnas som *informant 1–4* för att se till att kravet på anonymitet hålls. Jag har hållit endast en intervju med varje informant. De som jag har intervjuat till mitt lärdomsprov är både män och kvinnor och har varierande bakgrund inom polisen. Intervjuerna har hållits på informanternas eget modersmål, och de intervjuer som utförts på finska har jag översatt till svensk text. Alla informanterna har svarat på samma frågor. Informanterna har varierande arbetserfarenhet inom polisen, från lite på ett år till nästan 20 år.

2.5 Analysmetod

Jag har valt att först läsa igenom alla intervjusvar i sin helhet för att skapa mig en helhetsbild av innehållet. Efter att jag har läst igenom intervjuerna i sin helhet har jag valt att behandla varje enskild fråga enskilt för sig med syftet att upptäcka likheter och skillnader mellan informanternas svar. I lärdomsprovets resultatkapitel har informanternas svar kategoriserats i olika underkapitel enligt tema. Resultatkapitlet är indelat i en allmän beskrivning av hur svaren analyserats och sedan i sju olika teman eller underkapitel. Varje underkapitel behandlar en eller två frågor som ställts till informanterna. Indelningen har gjorts för att säkerställa att läsaren förstår vilket svar som hör till en viss fråga. Genom att studera de olika delarna av svaren har jag fått en helhetsbild av informanternas uppfattning om fenomenet, det vill säga nivån på trafiksäkerheten.

2.6 Reliabilitet och validitet

Med *reliabilitet* menas tillförlitlighet och handlar om hur bra instrumentet motstår slumpinflytanden av olika slag. Det vill säga, att man kan mäta något flera gånger och kommer fram till samma svar. Om man t.ex. intervjuar en person flera gånger samt ställer samma frågor men får olika svar kan det här betraktas i en kvantitativ undersökning som ett tecken på låg reliabilitet. Däremot är detta inte fallet i en kvalitativ studie. Orsaken till att man får olika svar av personen kan vara att intervjupersonen har ändrat uppfattning, fått nya insikter eller lärt sig något nytt. (Patel & Davidson, 2019, s. 131–134.)

I en undersökning måste man veta att man undersöker det man avser att undersöka, dvs. man måste veta att man uppnår god *validitet*. I kvantitativa studier betecknas validiteten av att man studerar rätt företeelse, vilket kan stärkas med en god teorigrund, bra instrument och noggrannhet vid själva mätningen. I kvalitativa studier vill man istället upptäcka företeelser, tolka och förstå innebörden av en människas livsvärld, beskriva uppfattningar eller kultur. (Patel & Davidson, 2019, s. 129–132.)

I min undersökning har reliabiliteten tagits i beaktande genom att jag har försökt ställa frågorna till informanterna på ett så klart och lättförståeligt sätt som möjligt. Alla informanterna har svarat på samma slags frågor och alla informanter har intervjuats på samma sätt, det vill säga via e-post.

I undersökningen har validiteten beaktats genom att jag har ställt frågor till informanterna som har haft direkt kontakt med det som mina undersökningsfrågor rör, det vill säga det som jag har haft avsikt att undersöka. Validiteten har också stärkts genom att en avgränsning av ämnet har gjorts till att gälla endast det geografiska område som jag har haft som avsikt att undersöka; Kust-Österbotten.

2.7 Forskningsetik

Enligt Patel och Davidson (2019) finns det fyra övergripande *etikregler* som har formulerats av Vetenskapsrådet, vilket är den svenska myndigheten som fördelar medel till forskning men som också har ett övergripande ansvar för frågor om etiska krav på forskning. De fyra huvudkraven är följande:

1) Informationskravet

Forskaren ska informera de som berörs av forskningen om den aktuella forskningens syfte.

2) Samtyckeskravet

Deltagare i en undersökning har rätt att själva bestämma över sin medverkan.

3) Konfidentialitetskravet

Uppgifter om alla personer som ingår i en undersökning ska ges största möjliga konfidentialitet och personuppgifter skall förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte kan ta del av dem.

4) Nyttjandekravet

Uppgifter som samlats in om enskilda personer får endast användas för forskningsändamål.

(Patel & Davidson, 2019, s. 83–84.)

I denna undersökning har alla forskningsetiska aspekter tagits i beaktande. Innan intervjun har informanterna informerats om syftet med undersökningen. Informanterna har deltagit i en undersökning av egen fri vilja och det har inte använts någon typ av övertalning eller tvång. Informanternas identitet har hållits anonym genom att de endast benämns i undersökningen som *informant 1–4* och direkt efter att undersökningen avslutats kommer det insamlade materialet att förstöras på ändamålsenligt sätt.

3 TEORI

I det här kapitlet kommer jag bland annat att presentera riksväg 8, redogöra för vad som menas med begreppet *trafiksäkerhet*, vilka olika faktorer som kan inverka på trafiksäkerheten och vilka åtgärder polisen använder sig av för att förbättra säkerheten.

3.1 Trafiksäkerhet - vad innebär det?

Trafiksäkerheten påverkas bland annat av den byggda trafikmiljön, fordonen, omständigheterna, lagstiftningen samt alla de som rör sig i trafiken som fotgängare, cyklister och förare av motordrivna fordon. Enligt polisens hemsida ansvarar flera olika instanser för trafiksäkerheten i form av samarbete. Polisen är en av dessa instanser och har en central roll för att skapa och upprätthålla trafiksäkerhet i egenskap av en trafikövervakande myndighet. Gränsbevakningen och tullen deltar även i trafikövervakningen. (Polisen, 2020.)

Trafik kan väcka känslor bland människor. Trafikskyddet utförde en enkät i november 2018 där det deltog 795 bilister. I enkäten framkom att varannan bilist som svarat har känt ilska i trafiken. Ur enkäten framkom dock att de flesta personer inte hade låtit ilskan påverka beteendet. Enligt planeraren vid Trafikskyddet, psykolog Jyrki Kaistinen, hade endast 8 % av de som svarat uppgivit sig ha agerat i situationen genom att visa sin irritation med hjälp av gester eller på annat sätt. (Trafikskyddet, 2019.)

I syfte att förbättra trafiksäkerheten kan bland annat viltstängsel monteras längs vägen. Syftet med ett viltstängsel är att hindra djur såsom till exempel älg och hjort från att komma ut på vägbanan. Risken för trafikolyckor är högre där viltstängsel börjar eller slutar. Hur effektivt stängslet fungerar beror på var och hur stängslet placeras, hur det underhålls och hur trafikanterna beter sig. Om stängslets grindar lämnas öppna kan det bidra till olyckor för trafikanter. (Trafikverket, 2019.)

Omkörningsfiler kan byggas för att göra trafiken smidigare och omkörningar säkrare. Ifall det längs en väg finns två eller flera filer i samma riktning kan trafikanterna undvika att köra ut på motkommande körfält när de vill köra om framförvarande fordon. En annan möjlig fördel med två eller flera filer i samma körriktning är att trafikanterna lättare kan hålla säkerhetsavståndet mellan fordonen i och med att det är enklare att göra omkörningar.

3.2 Polisens åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten

I sitt arbete koncentrerar sig polisen på omfattande trafikövervakning, så som bland annat hastighetsövervakning, övervakning av alkohol, droger och skyddsanordningar, samt på förare som utgör en risk i trafiken. Att ingripa i situationer i vilka någon bryter mot trafikreglerna hör också till polisens arbete. (Polisen, 2020.)

Enligt polisens hemsida övervakas trafiken på många olika sätt. Jag har valt att presentera några av dessa i ett antal underkapitel. Trafikövervakning utförs bland annat genom dessa metoder nedan.

3.2.1 Hastighetsövervakning

Syftet med polisens hastighetsövervakning är att minska på fortkörning och på så vis förbättra trafiksäkerheten och smidigheten i trafiken. När polisen mäter körhastigheten används radar, laserinstrument, instrument för mätning av medelhastighet samt utrustning för automatisk trafikövervakning. (Polisen, 2020.)

Automatisk trafikövervakning utförs med hjälp av kameror invid vägkanten som fotograferar fordonet i fråga. Vid behandlingen av trafikbrott som kommit till polisens kännedom med hjälp av automatisk trafikövervakning tillämpas samma bestämmelser som övrigt i vägtrafiken. (Polisen, 2020.)

3.2.2 Övervakning av alkohol- och drogmisbruk

Målet med polisens övervakning av alkohol- och drogmisbruk är att minska på antalet påverkade som kör i trafiken, samt att gripa så många som möjligt som kör påverkade. För att övervaka alkoholanvändningen använder polisen en alkometer vid vägkontrollerna. Om ett blåstest i polisens alkometer visar att det finns skäl att misstänka rattfylleri ska föraren endera transporteras till precisionsalkometertest eller blodprov. Ifall alkometern visar noll, men föraren verkar vara påverkad av rusmedel använder polisen instrument för snabbtest av narkotika. Föraren ger ett salivprov och ifall snabbtestet för narkotika ger positivt resultat transporteras föraren till sjukhus eller hälsocentral för undersökning. Blodprov tas alltid om något tyder på att föraren använt droger. (Polisen, 2020.)

3.2.3 Övervakning av användningen av säkerhetsutrustning

I samband med annan trafikövervakning övervakar polisen användningen av säkerhetsutrustning. Målsättningen med övervakningen är att öka användningen av säkerhetsbälten och annan säkerhetsutrustning såsom bilstol för småbarn eller skyddshjälm. Enligt undersökningskommissionerna för trafikolyckor skulle man varje år kunna rädda tiotals liv och undvika svåra olycksfall om säkerhetsutrustningen skulle användas på rätt sätt. Av de som dog i trafikolyckor 2018 kunde 29 personer möjligtvis ha överlevt om de hade använt säkerhetsutrustningen. Genom att använda säkerhetsbälte skulle man eventuellt ha kunnat rädda 23 människoliv och användning av hjälm kunde möjligtvis ha räddat sex cyklisters liv. (Polisen, 2020.)

3.2.4 Övervakning av tung trafik

Trafikpoliser är främst den grupp av poliser som utför övervakning av *tung trafik*, det vill säga fordon som är tyngre än personbilar, såsom lastbilar och bussar. Övervakning av tung trafik har sin tyngdpunkt i faktorer som påverkar trafiksäkerheten, till exempel:

- Fordonets skick
- Körsätt, hastighet och rattfylleri
- Kör- och vilotider (trötthet)
- Bristfällig/felaktig lastning (lastsäkerhet)
- Transport av farliga ämnen

(Polisen, 2020.)

3.2.5 Körförbud

En person kan försättas i körförbud till exempel som följd av att han eller hon misstänks ha gjort sig skyldig till brott, brutit mot en skyldighet som anknyter till ett tillstånd eller har bristande hälsotillstånd. Dessa förare anses orsaka fara för både sig själv och andra i trafiken. Syftet med polisens körförbudsåtgärder är att skapa en trygg miljö för alla vägtrafikanter. Den som meddelats körförbud skall genast överlämna sitt körkort till polisen och återfår körrätten först när polisen återlämnar körkortet till innehavaren. (Polisen, 2020.)

3.2.6 Trafikens kundservice och vägtrafikanterlinjen

Trafikens kundservice utgörs av Trafikledverkets, Närings-, trafik- och miljöcentralens (NTM-centralens) och Traffic Management Group Finlands gemensamma rådgivningstjänst för väg- järnvägs- och farledsärenden. Trafikens kundservice svarar på frågor, ger råd, behandlar respons och ger handledning gällande elektroniska tillståndsärenden. (Polisen, 2020.)

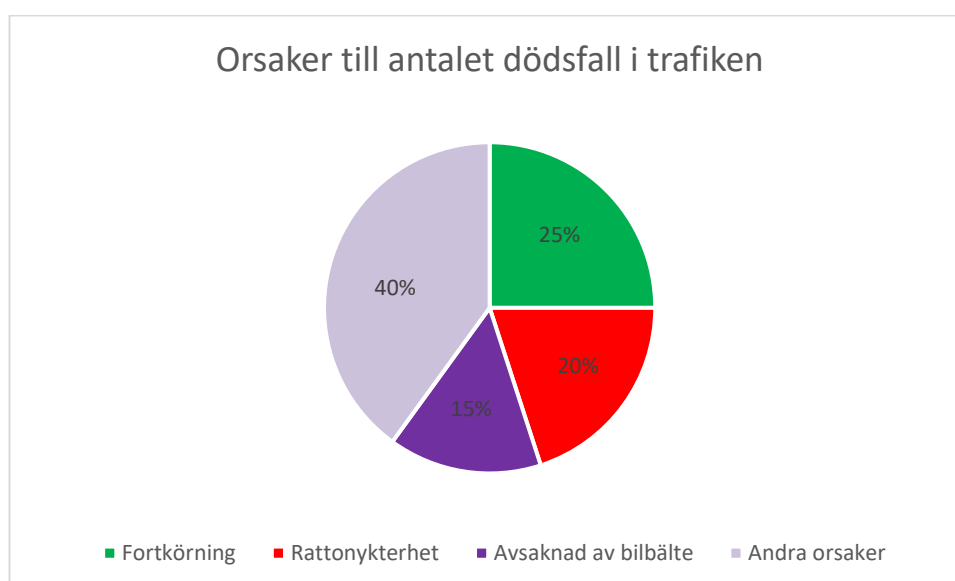
I tjänsten Responskanalen (Palauteväylä) kan man anmäla skicket på en väg dygnet runt och utmärka exakta platser på kartan. På kartan kan man även följa med anmälningar som har gjorts av andra, samt undersöka statusen för deras behandling. (Trafikens kundservice, 2020.)

3.2.7 Polisens trafiksäkerhetscentral

Till polisens trafiksäkerhetscentral i Malm i Helsingfors överförs fotografierna från polisens automatiska trafikövervakning trådlöst. Från fotografiet som kameran har tagit framgår fordonet, registernumret, föraren och fotografiets identifieringsuppgifter. (Polisen, 2020.)

3.2.8 Statistik från Räddningsväsendet

Enligt räddningsväsendets anvisningar inträffar årligen över 100.000 vägtrafikolyckor i Finland. Årligen omkommer cirka 400 personer i dessa olyckor och närmare 8500 personer skadas. Som framgår från figur 1 nedan orsakas dödsfallen i trafiken i medeltal 25 % av fortkörning, 20 % av rattonykterhet och 15% av att bilbälte inte används. Några andra orsaker var försvagad uppmärksamhet hos föraren, funktionsfel i bilen samt självmord. (Räddningsväsendet, 2020.)



Figur 1: Resultatet från Räddningsväsendet presenterat i ett cirkeldiagram. (Räddningsväsendet, 2020.)

3.3 Riksväg 8

Riksväg 8 är en av Finlands 28 riksvägar. Den 626 km långa ’’riksåttan’’, som riksväg 8 kallas i vardagsspråk, börjar i Åbo i söder och sträcker sig till Limingo i norr. Längs vägen bor cirka 850 000 invånare och vägen räknas som en av Finlands huvudleder. Vägen kritiserar ofta i media för att vara farlig eller osäker att köra på och är ett ämne som speciellt vintertid brukar skapa debatt i de lokala nyhetstidningarna, mer om detta längre fram i det här underkapitlet. Längs riksväg 8 finns många typer av industrier och även på grund av hamnarna vid västkusten färdas en hel del tung trafik längs vägen. (Riihentupa, 2020.) På bild 1 illustreras riksväg 8 av en svart linje.



Bild 1: Riksväg 8, svart linje (Wikipedia, 2020.)

Riksväg 8 har en betydande roll lokalt, riksomfattande och internationellt. Lokalt svarar vägen för invånarnas och näringslivets behov. Riksomfattande förenar vägen kommunerna i Västra Finland samt de viktigaste regioncentrumen – städerna Åbo, Björneborg, Vasa, Karleby och Uleåborg, de sex flygfälten vid västkusten och de nationellt mest betydande

hamnarna. Internationellt är riksväg 8 en del av Europavägnätet och från den går en förbindelse ända till Ishavet. (Riksåttan rf, 2011.)

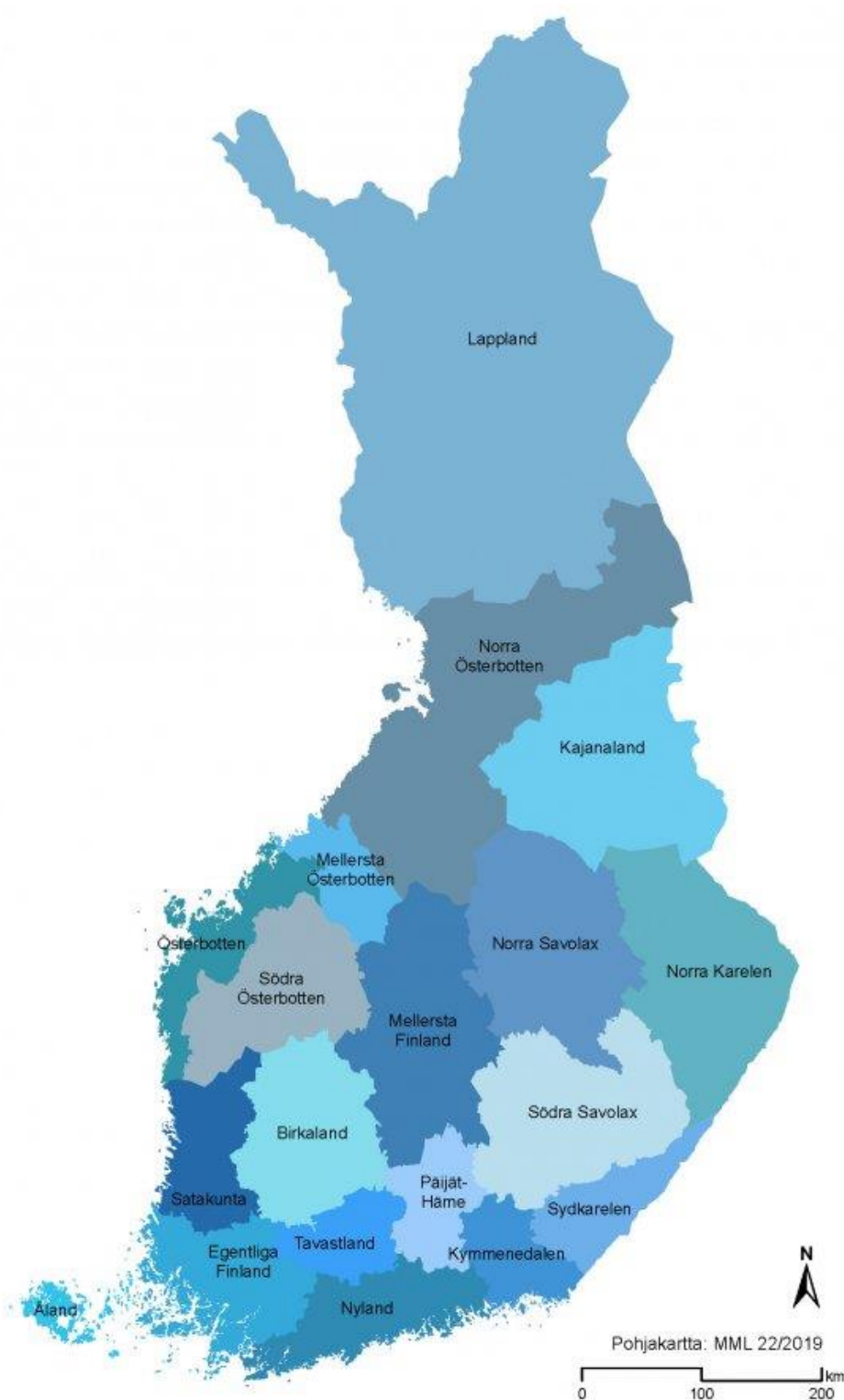


Bild 2: Finlands landskap (Egentliga Finlands förbund, 2020.)

Landskapet Österbotten är beläget i västra Finland och Österbottens polisinsättnings verksamhetsområde brukar delas in i landskapen Österbotten (RP = Rannikko Pohjanmaa),

mellersta Österbotten (KP = Keski Pohjanmaa) och södra Österbotten (EP = Etelä Pohjanmaa). (Polisen, 2020). De större polisstationerna med flest anställda finns i Mellersta Österbotten i Karleby och Jakobstad, i Kust-Österbotten i Vasa och i Södra Österbotten i Seinäjoki. Utöver dessa finns även mindre polisstationer i området.



Bild 3: Österbottens områden. (Finlands miljöcentral, 2017.)

Österbotten är ett område i Finland med stora avstånd och mindre utvecklat område gällande kollektivtrafik än till exempel huvudstadsregionen, vilket leder till att en stor del av befolkningen rör sig i trafiken med eget fordon.

I en artikel; *Riksåttan – en väldigt viktig väg i uselt skick* (2020) som har publicerats på webbplatsen om riksåttan har författaren Timo Riihentupa rapporterat om sina personliga upplevelser av riksåttan. Riihentupa har utfört en bilresa längs riksåttan tillsammans med sin fotograf i syfte att ta reda på i hurdant skick vägen är och hur säker riksåttan verkligen är att köra på. (Riihentupa, 2020.)

I artikeln framkommer följande: Riihentupa (2020) anser att de första erfarenheterna av riksåttan är positiva. Den inledande färden från Åbo förlöpte smidigt på den fyrfiliga vägen.

Cirka en halv timmes körtid senare blev dock vägen tvåfilig och trafikmängden verkade inte förändras trots att vägen blev smalare. Riihentupa (2020) skriver att emot kom en ström av personbilar och lastbilar och att riksåttan var livligast trafikerad mellan Åbo och Björneborg, och minst trafik var det på rutten mellan Björneborg och Vasa. I artikeln framkommer också att trafikskyddets kontaktchef Tapio Heiskanen har kallat riksåttan för en smal, spårig väg, och som en av Finlands farligaste vägar. Enligt Heiskanen sker det ofta olyckor utmed hela riksåttan. (Riihentupa, 2020.)

I inledningen framkom att riksväg 8 har kritiserats i nyhetstidningar för att vara en osäker väg att köra. Här framkommer några exempel på artiklar/nyhetsrubriker som skrivits om riksåttan:

Farliga sträckor på Riksåttan skall kartläggas

© PUBLICERAD 24.09.2012 - 09:46. UPPDATERAD 12.12.2014 - 16:43

DELA:   



Bild: Yle/Roger Källman

 **IDA-MARIA BJÖRKQVIST**, ÖSTERBOTTEN, JAKOBSTAD OCH KARLEBY

En ny utredning över riksväg åtta mellan Karleby och Vasa ska kartlägga de farligaste sträckorna på vägen.

I fredags avled en ung kvinna och sex andra ungdomar skadades efter att de krockat med en grusbil på Riksåttan i Kronoby.

Bild 4: Tidningsurklipp svenska Yle 24.9.2012 (Svenska Yle, 2012.)

In en artikel som skrivits av Helsingin sanomat uttrycks i rubriken att ”Riksväg 8 är farlig och överbelastad” (Min översättning.)

Kotimaa

Valtatie 8 on vaarallinen ja ruuhkainen

Bild 5: Rubrik på tidningsartikel 15.11.2012 (Helsingin sanomat, 2012.)



Bild 6: Rubrik på tidningsartikel 1.12.2014. (Svenska Yle, 2014.)

Det som behöver tas i beaktande är att dessa artiklar är flera år gamla och endast är en bråkdel av de artiklar som finns skrivna om riksåttan. Det är möjligt att det har skett positiva förändringar gällande vägens säkerhet sedan artiklarna har blivit skrivna. Nyhetstidningarna kan dessutom i sina artiklar själva välja hur de framställer olika saker och detta kan bidra till allmänhetens uppfattning av vägen. Detta är inte polisens eller någon annans åsikter, utan endast artiklar som publicerats av ovannämnda nyhetsbolag.

3.4 Undersökning av trafikolyckor

Undersökning av trafikolyckor är en viktig samhällsfunktion som stadgas i lag (*Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng 29.12.2016/1512*). Undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersöker alla väg- och terrängtrafikolyckor som har haft dödlig utgång. Det är viktigt både ur ett mänskligt och ekonomiskt perspektiv att förhindra dessa olyckor. För att få svar på vissa specifika frågor undersöks dessutom projektvis olyckor som har orsakat allvarliga personskador eller materiella skador. Årligen undersöks cirka 350–400 olyckor i Finland. Det centrala målet för undersökningen är att främja trafiksäkerheten. Man tar inte ställning till skuld- eller ersättningsfrågor vid olycksundersökningen. (Trafikförsäkringscentralen, 2020.)

I Finland finns 20 undersökningskommissioner på olika håll och dessa har totalt omkring 300 medlemmar. Medlemmarna utgörs av sakkunniga som företräder polisen samt specialområden såsom bland annat medicin, fordonsteknik, väghållning och beteendevetenskap. Medlemmarna omfattas av tjänsteansvar och har tystnadsplikt. (Trafikförsäkringscentralen, 2020.)

Undersökningskommissionernas uppgifter är att utreda orsakerna till en olycka och framföra nödvändiga förslag på förbättring av trafiksäkerheten. Undersökningskommissionerna för trafikolyckor får information om olyckor av antingen nödcentralen eller polisen och kommissionen strävar till att omedelbart inleda undersökningen på olycksplatsen. När det gäller olyckor undersöks förlopp, riskfaktorer, följder och förhållanden. Undersökningen utförs med en skriftligen dokumenterad undersökningsmetod med standardiserade formulär. Undersökningskommissionen utarbetar därefter en undersökningsrapport, som innehåller bland annat en beskrivning av olycksförloppet, de faktorer som ledde till olyckan, följderna av olyckan samt kommissionens förslag till åtgärder som förbättrar säkerheten. (Trafikförsäkringscentralen, 2020.)

4 RESULTATREDOVISNING

I det här kapitlet kommer jag att presentera resultatet av intervjuerna som utförts och jämföra likheter och skillnader mellan svaren samt vilka tankar svaren har väckt hos mig.

4.1 Innehållet i intervjuerna

Jag har valt att bearbeta intervjufrågorna var för sig och presentera samt jämföra informanternas svar. Utöver detta har jag också kommenterat ifall informanternas svar har väckt några speciella tankar eller funderingar. Frågorna som ställts till informanterna presenteras i Bilaga 1 och 2.

4.2 Riskgrupper i trafiken och polisernas rörelse längs riksväg 8

Som tidigare har nämnts så påverkas trafiksäkerheten av de som rör sig i trafiken som bland annat förare av motordrivna fordon (Polisen, 2020). Därför har jag tillfrågat informanterna

om vem de anser att hör till de största riskgrupperna i trafiken och i deras svar hittade jag flera likheter.

Exempel 1:

Enligt mig finns det flera olika riskgrupper i trafiken. 1) Äldre människor och andra som har hälsorelaterade problem med körningen. 2) Unga och andra åldersgrupper som har attitydproblem gällande agerande i trafiken och hastigheten, användning av mobila apparater och så vidare. Till exempel att åka på bakhjulet med moped eller motorcykel i flera tiotals meter är livsfarligt om fordonet stjälpes eller välter bakåt, och på grund av det tar man också körkortet bort. 3) De som kör ett fordon när de är påverkade av alkohol, droger, receptläkemedel eller andra starka läkemedel. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 2:

Jag anser att de unga i åldern 18-25 år hör till den största riskgruppen. Några orsaker är oerfarenhet, påverkan av gruppträck och nonchalans gällande användning av telefon/pekplattor/annan teknik under körning. Till den näst största gruppen hör åldringar. Många av dessa personer borde inte inneha körkort p.g.a. flera orsaker. Dessa orsaker kan vara sjukdomar, dålig syn/hörsel, reaktionsförmågan och förmågan att uppfatta saker och ting försämras när man blir äldre.

(Informant 2, 2020.)

Sammanfattningsvis uppfattade alla informanter att ungdomar och åldringar hör enligt dem till de största riskgrupperna i trafiken. Enligt informanterna tillhör ungdomar riskgruppen på grund av nonchalans av trafikregler och åldringar på grund av hälsoproblem. Eftersom stora åldersgrupper åldras inom snar framtid i Finland innebär det att detta är ett växande problem.

Informanterna tillfrågades hur ofta de rör sig längs riksväg 8 och trots att vissa skillnader hittades bland svaren så berättade de alla att de rör sig längs vägen flera gånger per månad, vissa till och med flera gånger per vecka. Viktigt att nämna är även att informanterna berättade att de rörde sig ofta längs riksväg 8 både norrut och söderut från Vasa, vilket ger en större tillförlitlighet gällande deras kunskap om området.

4.3 Trafiksäkerheten längs riksväg 8 och problemområden

Till näst tillfrågades informanterna om riksväg 8 enligt dem är en säker väg att köra på och den frågan besvarades lite olika gällande var man rör sig geografiskt på kartan.

Exempel 3:

Från Vasa söderut är vägen på de flesta ställen rak och har god sikt åt sidorna, d.v.s. bredvid vägen finns åkrar och öppna fält som ger chauffören god sikt med tanke på korsningar och djur. Vägen söderut ger goda förutsättningar för trygga omkörningar av dessa orsaker.

Från Vasa norrut är det lite sämre för tillfället. Från Kvevlax till Ölis i Maxmo är hastighetsbegränsningen 80 km/h året runt. På denna sträcka är vägen ställvis mer krokig än vägen söderut, vilket naturligt påverkar trafiksäkerheten på ett negativt sätt. Många bilister har inte tålamod att köra det högsta tillåtna 80 km/h och gör vårdslösa omkörningar. Enligt min erfarenhet händer det även mer djurolyckor norröver än söderut.

I det stora hela anser jag att vägen är säker, men stora förbättringar kunde göras norröver.

(Informant 2, 2020.)



Bild 7: Karta av riksväg 8 och området mellan Kvevlax och Maxmo. (Idrottsförening Femman.)

Exempel 4:

Rätt så säker från Vasa norrut, men det finns förbättringar att göras från Vasa söderut.
(Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Exempel 5:

Ja, förutom Vassor – Kärklax sträckan (smal och krokig väg).

(Informant 4, 2020.)

I skrivande stund håller en förbättring på att göras längs riksväg 8, området mellan Vassor och Kärklax. Enligt Trafikledsverket görs en förbättring gällande säkerheten och omkörningsmöjligheterna genom att det byggs omkörningsfält i båda körriktningarna och mitträcken. Omkörningsfälten kommer att vara cirka två kilometer långa. Längs vägen byggs också vägbelysning och viltstängsel. Bullerbekämpningen skall också förbättras med bullerskärmar. (Trafikledsverket, 2020.)

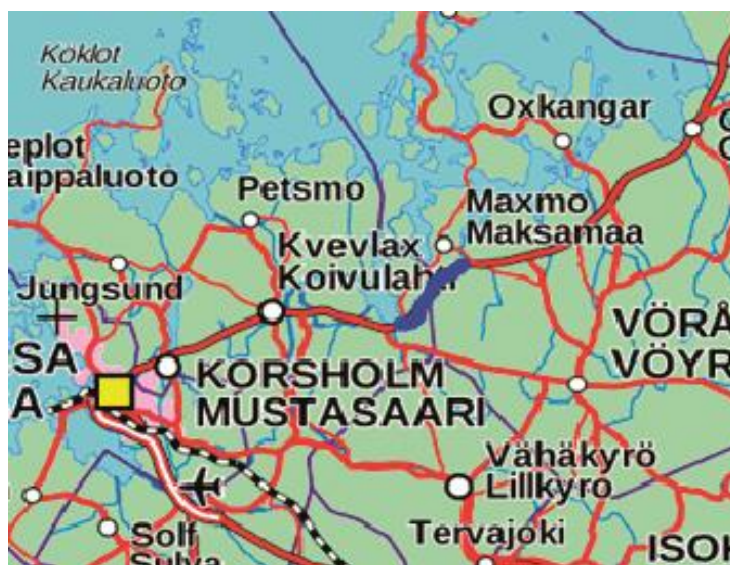


Bild 8: Karta över området. Förbättringsområdet Vassor-Kärklax utmärkt med en blå linje. (Trafikledsverket, 2020.)

Till näst i intervjuerna kom vi till själva kärnan med mitt ämne, nämligen hur informanterna upplever nivån på trafiksäkerheten längs riksväg 8 i Kust-Österbotten, ifall den är högre, lägre eller på samma nivå som resten av riksvägarna i Finland. Dock bör påpekas att jag inte föreslagit jämförelse med någon konkret annan riksväg i Finland när jag ställt frågan till

informanterna. Informanterna ansåg att säkerheten låg på relativt samma nivå som resten av riksvägarna i Finland men värt att nämna är några av de svar som framkom i intervjuerna.

Exempel 6:

Jag skulle ge en uppskattning av att riksväg 8 är med tanke på säkerheten på samma nivå som andra vältrafikerade vägar (om man tänker på trafikmängden). Av min egna vardagliga arbetserfarenhet har jag en uppfattning att området där det varnas för älg mellan Vasa och Närpes söderut längs riksväg 8 är en farlig plats om man tänker på viltdjur (älg, hjort) som rör sig på vägen.

Den så kallade ”stress-sträckan” när man kör norrut på riksväg 8, mellan Korsholm och Vörå, är ett område där människor tycks köra mycket fortkörningar. Där kommer vid trafikövervakning oftast alltid någon fortkörning, när man är i den riktningen, och en del körkort (allvarlig likgiltighet) har man också tagit på den sträckan, p.g.a. hastigheten. Mellan Korsholm och Vörå har även kommit en hel del älgkollisioner emot i samband med arbetsuppgifterna. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 7:

Jag anser att nivån ligger uppskattningsvis på samma nivå, eller snäppet högre jämfört med övriga Finland.

(Informant 2, 2020.)

Exempel 8:

I Finland finns enligt statistik både säkrare riksvägar och riksvägar som i stort sett är på samma nivå. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

4.4 Faktorer som kan påverka trafiksäkerheten

I kapitel 1.2 gällande avgränsning av mitt lärdomsprov framkommer att jag har valt att fokusera på bland annat omkörningsfiler samt viltstängsel och deras inverkan på hur säker en väg kan anses vara att köra. Informanterna tillfrågades ifall de anser att sådant som

omkörningsfiler och viltstängsel påverkar den allmänna trafiksäkerheten och alla informanterna var av samma åsikt; ja, de påverkar definitivt trafiksäkerheten.

Exempel 9:

Jag anser att de påverkar och framför allt förbättrar trafiksäkerheten. Omkörningsfiler ger möjlighet att förhindra trängsel som påverkas av arbets- och veckoslutstrafiken. Jag tror att trafiksäkerheten förbättras av att människor erbjuds säkra omkörningsplatser, istället för att de på ställen med dålig sikt gör nöd-omkörningar till exempel i rusningstid när det finns många andra på vägen. Två filer i samma riktning tror jag att minskar på mängden olyckor där någon har kört in i bakändan på en annan, eftersom de som vill slippa om inte ”hänger i bakändan på den bil de kör bakom” genom att hålla för litet säkerhetsavstånd till den som kör framför.

Viltstängsel förhindrar i huvudsak att djur slipper in på vägen. Däremot finns det också farliga ställen där djur slipper igenom viltstängslet på vägen och inte slipper tillbaka till skogssidan. Nyttan av stängslen tror jag dock att är större än besvären. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 10:

Ja, speciellt omkörningsfiler i mitten av körbanan förbättrar trafiksäkerheten. Frontalkrockarnas risk minskar avsevärt. Frontalkrockar är ändå de mest förödande olyckorna. Med viltstängsel kan man effektivt minska på älg-olyckor. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Såsom framkom ur delkapitel 3.1 inverkar bland annat underhåll av viltstängsel på hur mycket nytta de medför för trafiksäkerheten. Ur informant 1:s uttalande framkommer tydligt vilka konsekvenser som kan uppkomma ifall det finns bristande underhåll eller sabotage av stängslen.

Informanterna tillfrågades även ifall de anser att allmänna hastighetsbegränsningar inverkar på trafiksäkerheten och de ombads även ange vilka skillnader som finns på områden med högre och lägre hastighetsbegränsningar.

Exempel 11:

Det finns alltid en viss orsak varför det är en viss hastighetsbegränsning på ett visst område. Orsakerna kan vara flera. På t.ex. ett område där hastighetsbegränsningen är 80 km/h finns det flera gårdsinfaller och små korsningsområden. En del av bilisterna här blir stressade av att köra 80 km/h och gör omkörningar för att köra närmare 100 km/h istället. En del av dessa orsakar farosituationer. För de som använder sig av korsningarna och gårdsinfallerna är det till fördel att trafikrytmen rörs i ca. 80 km/h för att de tryggare kan ansluta sig till trafiken eller avlägsna sig från huvudvägen. Om vi föreställer oss att hastighetsbegränsningen är 100 km/h på samma sträcka, så är möjligtvis trafikrytmen smidigare och mindre farliga omkörningar görs. Men för de som skall ansluta sig till trafiken eller avlägsna sig från huvudvägen, är risken då större att dessa råkar ut för olyckor eller farosituationer.

(Informant 2, 2020.)

Exempel 12:

Framför allt motorvägens säkerhet är på en bra nivå, fastän hastighetsbegränsningen på sommaren är 120 km/h. En normal riksväg som inte har två filer i samma riktning eller omkörningsfiler tillräckligt tätt är enligt mig säkrare med 80 km/h begränsning än 100 km/h begränsning. Om hastighetsbegränsningen är 80 km/h, minskar behovet av att köra om den tunga trafiken. Om det på vägen finns 100 km/h begränsning, måste person- och paketbilar ständigt köra om den tunga trafiken. Omkörning är alltid en risk i trafiken. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

I en del av mina frågor har jag även valt att inrikta mig på automatisk trafikövervakning, det vill säga kameror längs vägen. Informanterna tillfrågades ifall de anser att automatisk trafikövervakning har inverkan på trafiksäkerheten. Alla informanterna var av samma åsikt; kameror längs vägen påverkar människors körhastighet på ett positivt sätt.

Exempel 13:

Den automatiska trafikövervakningen inverkar positivt på den allmänna trafiksäkerheten. Medelhastigheterna sänks och korsningsområden med övervakning blir tryggare.

(Informant 2, 2020.)

4.5 Vägunderhåll

Vägunderhållet längs riksväg 8 är något som har varit aktuellt i medier eftersom vägen har kritiserats för att ha haft otillräckligt vinterunderhåll. Svenska Yle har skrivit artikeln *''De österbottniska vägarna ska skötas bättre i vinter – 1200 kilometer väg i Österbotten uppgraderas''* som publicerades 6.11.2018. I artikeln framkom att staten skulle satsa ungefär 15 miljoner euro på vägunderhållet i Finland. Av dessa skulle en miljon komma till godo för österbottningarna när bland annat hela riksväg 8 uppgraderades till den näst högsta säkerhetsnivån. Med en uppgradering av vinterunderhållet innebar det att tiden för halkbekämpning skulle förkortas och snölagret på vägen skulle bli tunnare. Dessutom skulle mera vägsalt användas under vintern 2018–2019. Direktör Anders Östergård på södra Österbottens NTM-central uttalade sig i artikeln om att *''Riksåttan är nu en väg som ska vara i skick hela tiden.''* (Svenska Yle, 2018.)

Informanterna i min undersökning tillfrågades ifall de anser att vägunderhållet är tillräckligt längs riksväg 8 i Kust-Österbotten. Informanterna har intervjuats under hösten 2020 och deras svar tyder på att en förbättring gällande riksåttans vägunderhåll tycks ha skett sedan 2018. Alla informanterna var överens om att vägunderhållet längs vägen kan anses vara acceptabelt, men att det dock alltid finns förbättringar som kan göras.

Exempel 14:

De stigande eller sänkande ramperna från riksväg 3 till riksåttan är det enda som jag börjar tänka på som ett av de större utvecklingsområdena gällande vinterunderhållet. De är vintertid ofta hala, och saltande eller sandning av vägen har inte alltid skett vid rätt tidpunkt. Ramperna är farliga speciellt med tanke på den tunga trafiken. Riksåttans underhåll har enligt mig annars varit tillräckligt, också vinterunderhållet, och jag kommer inte på några utvecklingsområden gällande det. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Riksväg 3 som framkommer i informant 1:s uttalande är riksvägen som går från Helsingfors till Vasa, via bland annat Tammerfors. De andra informanterna var av samma åsikt att sandningen kunde vara snabbare utförd eller mera förutseende.

Exempel 15:

Vägenderhållet kan alltid förbättras, men har varit relativt okej under de senaste åren. Vintertid skulle underhållet få vara mera förutseende och i bättre beredskap för att kunna ingripa redan i ett tidigt skede innan föret blir för svårt eller dåligt.

(Informant 2, 2020.)

En annan sak som framkom beträffande vägenderhållet var gropar längs vägen samt ytbeläggningen. Informant 3 och 4 ansåg att detta kunde förbättras.

Exempel 16:

Reparation av skador på vägens yta skulle förstås få vara snabbare. Plöjningen fungerar rätt så bra. Några gånger har man blivit tvungen att beställa halkbekämpning (*liukkaiden torjuntaa*), när vägens yta har frusit hastigt. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Exempel 17:

För tillfället ok, lokalvägarna är i sämre skick (ytbeläggningen, gropar).

(Informant 4, 2020.)

4.6 Varför sker trafikolyckor längs riksväg 8?

Jag var dessutom intresserad av polisernas åsikter om varför de tror att det sker trafikolyckor längs riksväg 8 i Kust-Österbotten. Informanterna hade flera intressanta teorier som de presenterade:

Exempel 18:

Hastigheter och annat likgiltigt eller slarvigt trafikbeteende, körning i berusat tillstånd, körning när man är trött, orsaker som har att göra med psykisk hälsa, körhälsa, eller koncentrationsförmågan, användning av mobila apparater under körning, riskfaktorer som orsakas av väderförhållanden (som höjs om fordonet inte är i skick, t.ex. belysning, däck, kaross), kollisioner med vildjur (som också delvis påverkas av förarens observation och koncentrationsförmåga i trafiken; en större risk att kollidera är förstås ifall koncentrationen är någon annanstans än vid vägen och

körningen, dock kan man förstås inte alltid göra något åt kollisioner). (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 19:

Jag gissar att vissa chaufförer blir trötta av att köra långa och raka sträckor och somnar vid ratten. Det var det första som jag kom att tänka på. Det andra är att chaufförer inte är tillräckligt uppmärksamma i korsningsområden.

(Informant 2, 2020.)

Exempel 20:

Älgdjurskollisioner är en ganska stor andel. Från Vasa och söderut finns det långa raksträckor och trädbevuxna vägavsnitt. Där blir förarens uppmärksamhet mindre och olycksrisken ökar. Dessutom finns mycket tung trafik längs vägen, vilket ökar omkörningsbehovet. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Exempel 21:

Mer trafik, mänskliga faktorer (misstag, impulsivitet, äventyrliga etc.), djurolyckor, väder och vind (is och snö).

(Informant 4, 2020.)

Informanterna nämnde alla att trafikanternas eget beteende orsakar de flesta trafikolyckorna. Körning i svåra förhållanden var enligt informanterna också en bidragande faktor till olyckor. Ur informanternas uttalanden i delkapitel 4.4 framkom även kollisioner med djur och olyckor som orsakats av omkörningar, vilket stärker teorin om att bland annat viltstängsel och omkörningsfiler inverkar positivt på trafiksäkerheten.

Trafikolyckor kan uppstå av flera olika orsaker som kombineras och alla olyckor kan möjligtvis inte undvikas. På en olycksplats finns ofta både polis och räddningsverket i form

av förstavårdare och brandmän. Som vidare undersökning vore intressant att få höra ambulanspersonalens och brandmännens teorier och erfarenheter av vägtrafikolyckor och vad som kan ha orsakat dessa.

4.7 Vad kunde göras för att förbättra körförhållandena längs riksväg 8?

Informanterna tillfrågades vad som möjligtvis kunde göras för att förbättra körförhållandena längs riksväg 8 och enligt svaren finns det ännu möjlighet till utveckling.

Exempel 22:

Jag tror att mycket genom attitydpåverkan, samt trafiksäkerheten i allmänhet. Genom att påverka människors val i hurudant körskick (berusning, trötthet, hälsotillstånd) man beger sig ut i trafiken, hur man agerar i trafiken (följande av trafikregler samt observation till andra väganvändare och koncentration till körningen, hjälpfunktioner såsom Whatsapp användning under körning som tar koncentrationen från körningen), med vilket skick på bilen man väljer att köra (däck, belysning.. Det här betonas speciellt i dåliga väderförhållanden, såsom mörker, dimma, hal vägyta, regn osv.)

Såsom jag har sagt tidigare har riksåttans skick och underhåll också vintertid varit tillräckligt. Det enda är Vasa motorvägs (Riksväg 3) och Riksväg 8 korsande ramper kunde vintertid saltas och sandas bättre, speciellt med tanke på den tunga trafiken. Enligt mig är också hastighetsbegränsningarna här i Kust-Österbottens område rimliga och lämpliga. Viltstängsel och räcken finns där de mest behövs, fastän de förstås inte alltid håller vilt djur borta från vägen. Viltstängsel finns dock aldrig för mycket av. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 23:

Mera omkörningsfiler och älgstängsel där det är möjligt. Vissa korsningsområden och avtag kunde ses över och göras tryggare med t.ex. skilda retardationsfiler eller lägre hastighetsbegränsningar. Trafikmärken som varnar för farlig korsning är också ett alternativ.

(Informant 2, 2020.)

Exempel 24:

Genom att bygga omkörningsfiler med mitträcken och viltstängsel. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Exempel 25:

Trefiliga vägar, omkörningsfiler, stängsel och varningsanordningar.

(Informant 4, 2020.)

Informanterna valde även här att presentera nyttan av att vidta tillräckliga säkerhetsåtgärder längs vägen i form av tillräcklig mängd omkörningsfiler och viltstängsel. Poliserna ansåg även att vissa saker kan trafikanten själv bestämma över, till exempel i vilket skick hen beger sig ut i trafiken. Kollisioner med djur är däremot svårare att påverka, men kan i större sträckning undvikas ifall stängsel finns längs vägen.

4.8 Hur inverkar trafikpolisens dagliga arbete på säkerheten längs riksväg 8?

Jag ville också veta hur informanterna ansåg att deras eget arbete påverkar säkerheten längs vägen. Alla informanter var eniga om att deras arbete hade en förebyggande effekt på trafiksäkerheten och att trafikanterna agerar mera förståndigt vid synen av en polisbil längs vägen.

Exempel 26:

Förhoppningsvis kan vi genom övervakning inverka på människors trafikbeteende samt värderingar och attityder på många sätt. Vi utför trafikövervakning ganska mångsidigt längs riksåttan, vi övervakar bland annat:

- Tung trafik (sånt som påverkar trafiksäkerheten såsom kör- och vilotider, säkring av last, fordonets skick, att man håller sig till tillåtna massor och mått, förarens skick/berusning, körskick, användning av bilbälte, användning av mobiltelefon, möjliga visuella hinder i framrutan såsom ett stort störande bord osv.)
- Automatkameraövervakning (hastigheter)
- Hastighets- och körsättsövervakning

Dock kommer det uppdrag att det är ett vilt djur t.ex. hjort eller älg, på körbanan. De försöker man hitta och fösa bort från körbanan samt varna andra väganvändare. Alltså, förebyggande sätt så att det inte skulle ske olyckor och trafiksäkerheten skulle hållas också på riksåttan.

Genom uppmaningar, befallningar och straff (såsom skriftlig anmärkning, avgift för trafikförseelse, bot, övervakningsanmälan, körförbud och brottsanmälan) som ett sätt att få människor att fästa uppmärksamhet vid trafikbeteende och förhindra vissa gärningar som äventyrar trafiksäkerheten. (Min översättning.)

(Informant 1, 2020.)

Exempel 27:

Visst inverkar det på ett positivt sätt genom vår synlighet. Då en medborgare får syn på en polisbil blir chauffören mer uppmärksam på egen hastighet och eget körsätt. Detta inverkar automatiskt på trafiksäkerheten. Synlighet och förebyggande verksamhet är viktigt.

(Informant 2, 2020.)

Exempel 28:

Genom tillräcklig övervakning får man risken att åka fast förhöjd. På så vis följer medborgarna trafikregler bättre. Vi försöker rikta övervakning mot problemområden och problemförare. (Min översättning.)

(Informant 3, 2020.)

Alla informanterna ansåg att deras arbete hade en förebyggande inverkan på trafiksäkerheten och att de på så sätt hade en inverkan på trafiken och väganvändarna. Förebyggande arbete är något som betonas om och om igen inom polisorganisationen och via sitt arbete tycks trafikpoliserna ha en möjlighet att inverka på trafiksäkerheten. Ett bra exempel är informant 1:s uttalande om att ifall någon anmält till nödcentralen att en älg befinner sig på körbanan kan poliserna bege sig till platsen och försöka fösa bort djuret samt varna andra väganvändare, vilket visar en del av polisens förebyggande arbete. Ifall det sker mindre

olyckor kan detta också möjligtvis anses ha en positiv ekonomisk effekt på samhället och medborgarna.

5 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Syftet med min undersökning var att undersöka trafikpolisers syn på nivån av trafiksäkerhet i området Kust-Österbotten och speciellt med tyngdpunkt på riksväg 8. Riksväg 8 sträcker sig genom en stor del av Finlands västra kust men denna undersökning har avgränsat sig till att gälla endast Kust-Österbotten. Idén till undersökningen kom i och med att jag tidigare har läst i nyhetstidningar om hur dåligt riksväg 8 tycks ha skötts, speciellt vintertid, och vägen har kritiserats för att vara osäker att köra på. Tanken med undersökningen var att fastställa ifall det finns någon sanning i det som jag har hört och läst tidigare. Utöver att jag ville veta på vilken nivå som poliserna ansåg att trafiksäkerheten i området låg på, så ville jag undersöka ifall det fanns några sätt som man vid behov kunde förbättra trafiksäkerheten på den vältrafikerade riksväg 8.

Innan jag påbörjade min undersökning hade jag vissa hypoteser om att det finns faktorer som påverkar hur säker en väg är att köra på, och några faktorer som jag hade valt att ta fasta på var omkörningsfiler, viltstängsel, hastighetsbegränsningar och kameraövervakning. Alla dessa var faktorer som jag trodde att kunde ha en inverkan genom att göra en väg säkrare och underlätta körningen.

För att uppnå mitt syfte har jag bekantat mig med lagtext, texter om vägavsnittet, nyhetsartiklar och även genom egna observationer sett hur vägen ser ut i området och vilka eventuella problemområdet det finns gällande säkerheten. Något som också har beaktats är trafikanternas agerande i trafiken, både genom observationer under arbetspraktiken och under min egen fritid. Allt detta har hjälpt mig att utforma mina undersökningsfrågor och fått mig att inse vad jag ville fokusera på i mitt lärdomsprov.

För att få svar på mina frågor valde jag att utföra kvalitativa intervjuer med mina informanter. Informanterna valdes ut från en grupp trafikpoliser som jag hade kommit i kontakt med och som jag ansåg att besitter en stor mängd kunskap om ämnet. Under tiden för min undersökning härjade covid-19 pandemin starkt i området och jag valde att utföra intervjuerna via e-post. Efter intervjuerna analyserades innehållet och jämfördes med varandra för att upptäcka samband eller mönster.

Utmaningar som framkommit under skrivprocessen har bland annat varit att hitta objektiva källor och material gällande mitt ämne. En stor del av texterna som finns skrivna om till exempel riksväg 8 är subjektiva och skrivna ur någons enskilda synvinkel. Ett exempel är nyhetstidningars artiklar, vars främsta syfte är att locka till läsning. Eftersom kvalitativa intervjuer har använts som materialinsamlingsmetod och fenomenografi som forskningsmetod har i lärdomsprovet fokuserats främst på informanternas *uppfattningar* om ett fenomen. Informanternas uttalanden är deras egna subjektiva uppfattningar om trafiksäkerheten och därmed inte objektivt material.

Andra utmaningar som framkommit under skrivprocessen har varit att hitta material som är aktuellt och inte föråldrat. Bland annat artiklar som skrivits om riksväg 8 är ofta flera år gamla och inte längre aktuella. Förändringar kan ha gjorts sedan artiklarna har skrivits, vilket inte framkommer ur texten. Det är svårare att hitta artiklar om ett fungerande fenomen, i det här fallet artiklar som visar upp riksväg 8 på ett positivt sätt, än att hitta artiklar som hänvisar till ett problem eller utvecklingsområde. Ifall alla är nöjda och inga problem finns, skrivs troligtvis inte lika mycket artiklar om fenomenet.

5.1 Ämne och undersökningsprocessen

Jag anser att det har varit intressant att undersöka ämnet och jag har fått ny kunskap om trafik i allmänhet. Jag har rört mig en hel del längs riksväg 8 i olika ärenden och när jag började tänka på att skriva mitt lärdomsprov om trafik var det självklart att det skulle ha ett visst samband med riksåttan. Fastän mitt lärdomsprov har innehållit fakta om främst Kust-Österbotten anser jag att informationen kan vara aktuell även för de andra delar av västra Finland dit riksväg 8 sträcker sig.

Under undersökningsprocessen har det ständigt framkommit ny information gällande trafiksäkerhet, vägtrafikanter beteende och dess inverkningar, vilket har gjort att jag fått en bättre helhetsbild och förståelse för polisens arbete. All denna information skulle möjligtvis kunna vara bra för den civila medborgaren att läsa, i syfte att få förståelse för varför polisen agerar som den gör och ge trafikanterna en ögonöppnare gällande sitt eget beteende i trafiken.

Överlag är jag nöjd med min undersökning och jag anser att jag har besvarat mina undersökningsfrågor. Jag ville ta reda på vilken nivå trafikpoliser anser trafiksäkerheten är i Kust-Österbotten och hur man eventuellt kunde förbättra trafiksäkerheten längs riksväg 8. Genom mina intervjuer med trafikpoliserna framkom att de ansåg att nivån på

trafiksäkerheten i området är på en relativt bra nivå, men de gav också förbättringsförslag på vad som kunde göras för att höja säkerheten.

Mina hypoteser visade sig vara korrekta i och med att poliserna ansåg att det finns flera faktorer som inverkar på trafiksäkerheten, såsom till exempel viltstängsel och omkörningsfiler. Dessa faktorer ansågs vara en bidragande orsak till en säkrare trafikmiljö där risken för trafikolyckor minskas. Trots att riksväg 8 har vägavsnitt med både omkörningsfiler och viltstängsel sker trafikolyckor längs vägen vilket tyder på att det ännu finns förbättringsmöjligheter gällande säkerheten.

Gällande riksväg 8 ansåg poliserna att det fanns utvecklingsområden, t.ex. genom att bygga fler omkörningsfiler som tryggar omkörningar, sätta upp fler viltstängsel som kan förebygga trafikolyckor och att man kunde varna för farliga korsningsområden. I beaktande bör tas att informanterna i undersökningen motsvarar endast en liten del av trafikpoliserna i området och det är endast deras egna åsikter som framkommit i undersökningen. Polisernas åsikter kan dock anses berättigade ifall man beaktar statistiken och vilka förändringar som skett genom åren gällande olyckor.

Vägarna har genom åren utvecklats till det bättre. I teorin framkom att riksväg 8 har i tidningar framställts som farlig att köra på, men dessa artiklar är ett antal år gamla och förändringar har skett sedan dess. Vägavsnitt som har varit så kallade ”problemområden” förbättras i form av fler omkörningsfiler, viltstängsel och vägbelysning, allt detta i syfte att göra trafiken säkrare för alla som rör sig längs vägarna. Ett exempel är tidigare nämnda området Vassor-Kärklax.

I undersökningen framkom att trafikpoliserna ansåg att deras dagliga arbete har en positiv inverkan på trafikanternas beteende, vilket också inverkar på trafiksäkerheten. Ur teorin framkom på vilka sätt poliser övervakar trafiken och svaren från informanterna gav även tydliga exempel på varför till exempel hastighetsövervakning är berättigad och hur andra trafikanter påverkas av någon annans fortkörning. Trafiken är trots allt ett samspel som bör fungera och en plats där risktagningar eller nonchalant beteende kan ha ödesdiga följder.

Lärdomsprovet har baserat sig på en relativt liten andel informanter som bidragit med sina uppfattningar om trafiksäkerheten. Ett annat alternativ till undersökningen hade varit att skaffa forskningslov och intervjua en större andel poliser i Österbotten gällande deras uppfattningar om samma fenomen. En större mängd informanter hade kunna höja validiteten och ta fram nya åsikter och uppfattningar.

Lärdomsprovets rubrik ”Är riksåttan en av Finlands farligaste vägar?” kan på så vis besvaras med att säkerheten längs riksväg 8 kan anses vara på samma nivå som andra riksvägar i Finland. Trafiksäkerheten har genom åren förbättrats och arbetet gällande säkerheten utvecklas ännu idag. Man kan vidta hur mycket åtgärder som helst för att objektivt sett göra en väg säker att köra på, men trots det kan väganvändarna anses ha ett ansvar att fullfölja sin del och agera på ett sunt och säkert sätt när de rör sig i trafiken.

5.2 Förslag på fortsatt forskning

I undersökningen har endast tagits i beaktande trafikpolisernas syn på trafiksäkerheten och hur de anser att säkerheten kunde förbättras. I materialet framkom att det längs riksväg 8 bor cirka 850 000 invånare. Det här talet är en uträkning av hela riksväg 8, inte endast området i Kust-Österbotten. Dessa 850 000 invånare har troligtvis egna åsikter om vägens säkerhet och förslag på hur man kunde förbättra vägen för dem. Som fortsatt forskning kunde tas i beaktande invånarna som bor i området Kust-Österbotten och deras åsikter om samma fenomen; nivån på trafiksäkerheten i området och hur man vid behov kunde förbättra körning längs riksväg 8. En sådan undersökning innehåller ett stort antal informanter och kunde eventuellt utföras i form av en kvantitativ undersökning. Som materialinsamlingsmetod kunde användas enkäter för invånarna att besvara.

Det vore också intressant att jämföra riksväg 8 med någon annan riksväg i Finland och granska ifall resultaten påminner om varandra. Trafiken är något som ständigt utvecklas och i syfte att förebygga så mycket olyckor som möjligt bör beslutsfattarna som har hand om finansiering av vägarbete hållas uppdaterade om var det finns problemområden och hur man eventuellt kan utveckla dessa.

REFERENSER

Egentliga Finlands förbund: Karta över Finlands landskap. Hämtad 21.10.2020 från:
<https://www.varsinais-suomi.fi/sv/provins/landskapen>

Eloranta, Toni & Enbom, Tuukka (2020): *Siirrettävien nopeusnäyttötaulujen vaikutus ajonopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen*. Polisyrkeshögskolan. Lärdomsprov. Hämtad 18.7.2020 från:
https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/334344/ON_Eloranta%26Enbom.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Femman idrottsförening: Karta över riksväg 8. Hämtad 22.10.2020 från:
<http://www.femman.fi/old/orientering/kartor.html>

Finlands miljöcentral (2017): Karta över Österbottens områden. Hämtad 27.1.2021 från:
[https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Uutiskirjeet/Vesistokunnostusverkosto/etela_ja_Keskipohjanmaan_ja_Pohjanmaan_m\(43180\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Uutiskirjeet/Vesistokunnostusverkosto/etela_ja_Keskipohjanmaan_ja_Pohjanmaan_m(43180))

Helsingin sanomat (2012): *Valtatie 8 on vaarallinen ja ruuhkainen*. Tidningsartikel. Hämtad 7.11.2020 från: <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000002580175.html>

Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng, Finlex 29.12.2016/1512. Hämtad 27.11.2020 från:
<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2016/20161512?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=unders%C3%B6kning%20av%20trafikolyckor>

Patel, Runa. & Davidson, Bo (2019): *Forskningsmetodikens grunder - Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Femte upplagan. Studentlitteratur AB, Lund.

Polisens hemsida: trafiksäkerhet. Hämtad 8.5.2020 från:
<https://www.poliisi.fi/trafiksakerhet>

Polislag, Finlex 27.9.2011/872. Hämtad 23.9.2020 från:
<https://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110872>

Riihentupa, Timo (2020): *Riksåttan – En väldigt viktig väg i uselt skick*. Hämtad: 8.5.2020 från:

<https://lansireitti.fi/se/riksattan/>

Riksåttan rf. (2011): *Riksväg E8 – huvudleden i västra Finland*. Hämtad: 8.5.2020 från:
http://www.kasitie.fi/pdf/valtatie_e8_esite_se.pdf

Räddningsväsendet: *Handbok om säkerhet*. Hämtad 22.8.2020 från:
<http://turvaopas.pelastustoimi.net/sv/trafiksakerhet/>

Statistikcentralen: *Statistik över vägtrafikolyckor juni 2020*. Hämtad 17.8.2020 från:
http://www.stat.fi/til/ton/2020/06/ton_2020_06_2020-07-23_tie_001_sv.html

Strafflag, Finlex 19.12.1889/39. Hämtad 23.9.2020 från:
<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1889/18890039001>

Svenska Yle (2018): *De österbottniska vägarna ska skötas bättre i vinter – 1200 kilometer väg i Österbotten uppgraderas*. Tidningsartikel. Hämtad 28.11.2020 från:
<https://svenska.yle.fi/artikel/2018/11/06/de-osterbottniska-vagarna-ska-skotas-battre-i-vinter-1200-kilometer-vag-i>

Svenska Yle (2012): *Farliga sträckor på riksåttan skall kartläggas*. Tidningsartikel. Hämtad 7.11.2020 från: <https://svenska.yle.fi/artikel/2012/09/24/farliga-strackor-pa-riksattan-skall-kartlaggas>

Svenska Yle (2014): *Transportföretagare: Riksåttan är farlig*. Tidningsartikel. Hämtad 7.11.2020 från: <https://svenska.yle.fi/artikel/2014/12/01/transportforetagare-riksattan-ar-farlig>

Trafikens kundservice. Hämtad 7.12.2020 från: <https://palautevayla.fi/aspa?lang=sv>

Trafikförsäkringscentralen: *Undersökning av trafikolyckor*. Hämtad 27.11.2020 från:
<https://www.lvk.fi/sv/institutet-for-olycksinformation-oti/undersokning-av-trafikolyckor/>

Trafikledsverket: *Riksväg 8 Vassor-Kärklax*. Hämtad 7.12.2020 från:
<https://vayla.fi/sv/alla-projekt/rv-8-vasa-karleby/rv-8-vassor-karklax>

Trafikskyddet: *Anvisningar*. Hämtad 8.5.2020 från:

<https://www.liikenneturva.fi/fi/liikenteessa#2fdffa21>

Trafikskyddets meddelanden. Hämtad 21.10.2020 från:
<https://www.liikenneturva.fi/sv/aktuellt/meddelanden/ytterst-fa-ger-utlopp-sin-ilska-i-trafiken-trafikskyddet-lyfter-kanslorna-till>

Trafikverket, Sverige (2019): *Viltstyrningsplan*. Hämtad 7.1.2021 från:
<https://www.trafikverket.se/contentassets/096abb2ae4c147e88bbdc10fa47e1adb/viltstyrningsprogram.pdf>

Warg, Niclas (2017): *Trötthetens inverkan på trafiksäkerheten – Språkidentitetens inverkan på uppfattningar om trötthet i trafik*. Polisyreshögskolan. Lärdomsprov. Hämtad 14.7.2020 från:
<https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/133248/Lardomsprov%20Niclas%20Warg.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Wikipedia: Bild av riksväg 8. Hämtad 21.10.2020 från:
https://fi.wikipedia.org/wiki/Valtatie_8

BILAGOR

Bilaga 1: Frågor till informanterna (svenska)

1. Hur länge har du jobbat som polis?
2. Har du jobbat någon annanstans än i Vasa? Var?
3. Vem anser du att tillhör de största riskgrupperna i trafiken?
4. Hur ofta kör du längs riksväg 8?
5. Är det enligt dig en säker väg att köra på?
6. Hur hög anser du att nivån på trafiksäkerheten är längs riksväg 8 i Kust-Österbotten?
Jämför med andra riksvägar i Finland, är nivån på säkerheten högre, lägre eller på samma nivå?
7. Anser du att t.ex. omkörningsfiler och viltstängsel har inverkan på trafiksäkerheten?
8. Har allmänna hastighetsbegränsningar en inverkan på trafiksäkerheten? Jämför skillnader mellan områden med högre och lägre hastighetsbegränsningar.
9. Hur inverkar automatisk trafikövervakning på den allmänna trafiksäkerheten?
10. Är vägunderhållet tillräckligt bra längs riksväg 8 i Kust-Österbotten?
11. Varför tror du att det sker trafikolyckor längs riksväg 8 i Kust-Österbotten?
12. Vad skulle man kunna göra för att få riksväg 8 ännu bättre att köra på?
13. Hur anser du att trafikpolisers dagliga arbete inverkar på säkerheten längs riksväg 8?

Bilaga 2: Frågor till informanterna (finska)

1. Kuinka kauan olet toiminut poliisina?
2. Oletko työskennellyt jossain muualla kuin Vaasassa? Missä?
3. Kuka mielestäsi kuuluu suurin vaararyhmään liikenteessä?
4. Kuinka usein ajat valtatiellä kahdeksan?
5. Onko se sinun mielestäsi turvallinen tie ajaa?
6. Kuinka korkeaksi määrittäisit liikenneturvallisuuden pitkin valtatie 8 Rannikko-Pohjanmaalla? Verrattuna muihin valtateihin Suomessa, onko turvallisuus tasaltaan korkeampi tai alempi, tai samalla tasolla?
7. Oletko sitä mieltä, että ohituskaistat sekä riista aidat vaikuttaa liikenneturvallisuuteen?
8. Onko yleisillä nopeatrajoituksilla vaikutusta liikenneturvallisuuteen? Vertaile alueiden eroavaisuuksia keskenään, joissa on eri nopeatrajoitukset.
9. Kuinka automaattinen liikennevalvonta vaikuttaa yleiseen liikenneturvallisuuteen?
10. Onko tien kunnossapito tarpeeksi hyvä valtatiellä 8 Rannikko-Pohjanmaalla?
11. Miksi uskot, että tapahtuu liikenneonnettomuudet valtatiellä 8 Rannikko-Pohjanmaalla?
12. Miten voitaisi parantaa aja-olosuhteet valtatiellä 8?
13. Määrittele miten liikennepoliisin päivittäistyö vaikuttaa turvallisuuteen valtatie 8 pitkin.