

Med häst i trafiken

Hur ryttare och hästförare i Österbotten upplever att de blir bemötta av förare till motordrivna fordon på allmänna vägar med annan trafik.

Emilia Saaristo

11/2023

REFERAT

Författare: Emilia Saaristo

Publikationens namn: Med häst i trafiken

Lärdomsprovets form: Kvalitativt lärdomsprov

Offentlighetsgrad: Offentligt

Handledare: Christian Romberg, Sabina Jordan

Examen: Polis (YH)

Mitt lärdomsprov är en kvalitativ undersökning med kvantitativa inslag. Jag ville i mitt lärdomsprov ta reda på hur trygga ryttarna/hästförarna känner sig i vetskapen om hur förare till motordrivna fordon skall bete sig när de möter ett hästekipage på allmän väg med annan trafik samt hur ryttarna/hästförarna önskar att förare till motordrivna fordon skulle bete sig i dessa mötessituationer. Materialet samlades in via enkäter skickade med e-post till hästentusiaster i Österbotten. En enkät om bilskolornas utbildning om möten mellan motordrivna fordon och hästekipage skickades via e-post till bilskolor i Österbotten.

Utifrån resultaten på min undersökning kan man konstatera att ryttarna/hästförarna inte känner sig trygga i vetskapen om att förare till motordrivna fordon vet hur de skall bete sig när de möter ett hästekipage på allmän väg med annan trafik. Ryttarna/hästförarna anser inte heller att utbildningen i bilskolorna inom ämnet är tillräckligt.

Ett önskvärt beteende vid möten mellan hästekipage och motordrivna fordon skulle vara att föraren till det motordrivna fordonet sänker hastigheten, iakttar ryttarens/hästförarens handsignaler, håller ett jämt och lågt tempo vid omkörning och accelererar lugnt och jämt först när man är på ett behörigt avstånd från hästekipaget.

Sidantal: 31

Månad och år då granskningen skett: 11/2023

Nyckelord: häst, trafik, ryttare, hästförare, förare, motordrivet fordon, körutbildning

TIIVISTELMÄ

Tekijä: Emilia Saaristo

Julkaisun nimi: Med häst i trafiken

Opinnätetyön muoto: Laadullinen tutkimus

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: Christian Romberg, Sabina Jordan

Tutkinto: Polis (YH)

Opinnäytetyöni on kvalitatiivinen tutkimus, jossa on kvantitatiivisia elementtejä. Halusin opinnäytetyössäni selvittää, kuinka varmoja ratsukot/valjakot ovat moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien tietämyksestä, miten ratsukko/valjakko tulee kohdata liikenteessä, sekä miten ratsastajat/ohjastajat toivoisivat, että moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajat käyttäytyisivät näissä kohtaamisissa. Materiaalin keräsin lähettämällä kyselylomakkeen sähköpostilla hevosharrastajille Pohjanmaalla. Lähetin myös kyselylomakkeen sähköpostilla autokouluihin Pohjanmaalle autokoulujen koulutuksesta tilanteissa joissa ratsukko/valjakko ja moottorikäyttöinen ajoneuvo kohtaavat liikenteessä.

Tutkimuksen tulosten perusteella voi todeta, että ratsastajat/ohjastajat eivät ole varmoja moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien tietämyksestä siitä, kuinka kohdata ratsukko/valjakko liikenteessä. Vastaajat eivät myöskään ole sitä mieltä, että koulutus näistä kohtaamisista autokouluissa olisi riittävä.

Toivottu käytös ratsukoiden/valjakoiden ja moottorikäyttöisten ajoneuvojen kohtaamisissa olisi, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja hiljentäisi vauhtia, huomioi ratsastajan/ohjastajan käsimerkkejä, pitää hidasta ja tasaista vauhtia ohittaessaan ja kiihdyttää tasaisesti vasta kun ratsukko/valjakko on riittävän etäisyyden päässä.

Sivumäärä: 31

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 11/2023

Avainsanat: hevonen, liikenne, ratsastaja, ohjastaja, kuljettaja, moottorikäyttöinen ajoneuvo, ajo-opetus

INNEHÅLL

1 INLEDNING.....	1
2 SYFTE.....	3
3 AVGRÄNSNING.....	4
4 TIDIGARE FORSKNING	4
5 TEORI	6
5.1 Källor	6
5.2 Med häst i trafiken.....	7
5.3 Föraren till det motordrivna fordonet	8
5.4 Ryttaren/hästhöjaren	9
5.4.1 Rytters/hästhöjars handsignaler	10
5.5 Olyckor med hästar inblandade.....	11
6 HÄSTENS ARTTYPISKA BETEENDE	12
7 METOD OCH MATERIAL.....	14
7.1 Metodologiska utgångspunkter	14
7.1.1 Den kvalitativa metoden	15
7.2 Materialinsamlingsmetod.....	15
7.3 Analysmetod	18
7.4 Validitet och reliabilitet	20
7.4.1 Forskningsetik	22
8 RESULTAT.....	23
9 DISKUSSION	28
BILAGA 1	2
BILAGA 2	4
BILAGA 3	5
BILAGA 4	6
BILAGA 5	8
BILAGA 6	9

1 INLEDNING

I mitt lärdomsprov har jag valt att skriva om ämnet med häst i trafiken. Jag är själv hästintresserad och har ridit i många år. Hästintresset och hobbyhästarnas antal växer för varje år i Finland, samtidigt som också de registrerade motorfordonens antal växer. (Statistikcentralen, 2023.)

Speciellt på landsbygden blir hästekipage, både ryttare och ekipage med häst och kärra, tvungna att använda sig av, eller förflytta sig en sträcka på allmän väg, för att komma till en rid- eller travträningsbana eller till terrängvägar där ridning är tillåten. Ibland kan en allmän väg med annan trafik vara den enda möjligheten till körning av häst med kärra. I det här lärdomsprovet benämns personen som rider en häst för *ryttare* och personen som kör en häst, i ett ekipage med häst och kärra, för *hästförare*. Riskerna för att hästekipagens och motorfordonens vägar möts växer, och jag vill undersöka hur ryttarna och hästförarna känner sig bemötta av motorfordonens förare när det händer.

Mitt lärdomsprov är en kvalitativ undersökning med kvantitativa inslag. Jag ville i mitt lärdomsprov ta reda på hur trygga ryttarna/hästförarna känner sig i vetskapen om hur förare till motordrivna fordon skall bete sig när de möter ett hästekipage på allmän väg med annan trafik. Jag vill även ta reda på hur ryttarna/hästförarna önskar att förare till motordrivna fordon skulle bete sig i dessa mötessituationer.

År 2022 fanns det 72 000 hästar, 16 000 stall och hästbranschen sysselsatte 15 000 människor i Finland. 6000 hästar och ponnyer tävlar i travtävlingar som ordnas på 42 travbanor runt om i landet. Ridskolor finns i hela Finland även om företagen koncentreras i närheten till städer. 160 000 finländare har ridning som hobby, eller rider regelbundet. Hälften av dessa ryttare är vuxna. (Ratsastus.fi, 2022.)

De senaste trettio åren har de registrerade motorfordonens andel i Finland nästan tredubblats. 1992 fanns det 2 750 124 registrerade motorfordon i Finland och motsvarande siffra 2022 var 6 020 113. (Statistikcentralen, 2023) Med motorfordon menas i den här undersökningen personbilar, paketbilar, lastbilar, bussar, specialbilar, motorcyklar, lätt motorcyklar >125 cm³, mopeder, snöskotrar, traktorer och fyrhjulingar. Med tanke på detta och att hobbyhästarnas antal växer, är det sannolikt att flera möten mellan motordrivna fordon och hästekipage kommer att inträffa och då är också risken för att en olycka skall inträffa större.

Varje höst varnar till exempel Trafikskyddet för att riskerna med älgkollisioner växer i samband med att älgjakten inleds. Ett hästekipage rör sig på allmänna vägar med annan trafik året runt. Att visa videor skulle kunna anses vara något till exempel polisen, som är en synlig organisation i sociala

medier, skulle kunna göra för att påminna eller uppmärksamma förare till motordrivna fordon om riskerna för olyckor där hästekipage och motordrivna fordon är inblandade. Videorna skulle till exempel kunna visa hur ett önskvärt beteende från förare till ett motordrivet fordon skulle se ut vid ett möte med ett hästekipage och ryttarens/hästförarens handsignaler. En video på hur en skrämmd häst uppför sig skulle också kunna vara lärorikt att se. Jag kan också tänka mig att inte alla poliser heller känner till hästekipagens rättigheter och skyldigheter när de rör sig på allmän väg med annan trafik, och de tas upp noggrant i det här lärdomsprovet.

Jag har själv blivit lärd att en häst endast är rädd för två saker, saker som rör på sig och saker som inte gör det. När en häst blir skrämmd av något tar det normalt några sekunder även för en van ryttare eller hästförare att få situationen och hästen under kontroll. Inträffar de här sekunderna just under ett möte med ett motordrivet fordon kan det få stora konsekvenser.

Senaste olyckan i skrivande stund med fatal utgång där en häst var inblandad inträffade i Borgå i december 2022. Hästen hade slitit sig från sin ägare och sprungit ut på en allmän väg där en bilist krockade med hästen. Olyckan inträffade på en raksträcka där hastighetsbegränsningen på olycksplatsen var 80 km/h. Både bilisten och hästen avled i sina skador. (Valtonen, 2022.)

I november 2018 rymde fyra hästar från sin inhägnad vid en ridskola i Laihela i Österbotten. Hästarna fortsatte sin flykt ut på den intill liggande riksväg 3 där en bil med tre personer i kolliderade med dem. Alla i bilen fick skador, chauffören fick de allvarligaste skadorna, men ingen fick livshotande skador. Tre av hästarna dog omedelbart och den fjärde avlivades senare på olycksplatsen. (Rintamaa, 2018.)

I en YLE artikel från 2016 skrivs om en ryttare från Ylihärmä i Österbotten som var ute och red sina två hästar tillsammans med sin kompis, på en för dem bekant väg. Kompisen red före när en bil kom emot hästekipagen med en förhållandevis hög hastighet. Bilisten väjde inte för hästarna och kolliderade med det första hästekipaget. Hästen stegrade sig i samband med kollisionen så att den satte framhovarna på bilens motorhuv. Ryttaren föll av hästen och klarade sig med endast ytliga sår, trots att hen föll via biltaket ner till vägen. Hästen däremot skadades så allvarligt i buken och benen att den behövde avlivas på olycksplatsen. (Kaakinen, 2016.)

Jag är från Österbotten och har själv ägt häst och utövat all min ridning i Österbotten. Mina egna personliga erfarenheter med möten mellan hästekipage och motordrivna fordon är från Österbotten. Jag känner hästägare och -skötare i Österbotten och vill med den här undersökningen få fram deras erfarenheter och åsikter om ämnet med häst i trafiken. Samtidigt är Österbotten en bra avgränsning med tanke på att lärdomsprovet inte skall bli för omfattande.

Jag gjorde preliminära förfrågningar till mina hästintresserade vänner under våren 2022 när idén för ämnet för det här lärdomsprovet växte fram. Diskussionerna som förfrågningarna väckte gav mig en sådan bild att det här är ett ämne som ligger hästägare, eller vem som helst som rör sig som hästekipage på allmänna vägar med annan trafik nära hjärtat. När jag diskuterat med dessa människor har nästan alla upplevt farliga situationer i trafiken och en oro om att något värre än vad de redan varit med om skall inträffa. Feedbacken jag redan i det skedet fick, när lärdomsprovet endast var en idé, gav mig också en bild att mina informanter kommer att svara på enkäten eftersom det är ett ämne som engagerar dem och de vill få sin röst hörd.

Jag kontaktade även bilskolor i Österbotten för att fråga om man i körundervisningen alls lär ut vad man borde ta i beaktande som förare till ett motordrivet fordon i möten eller omkörningar där hästekipage är involverade. I texten i teorikapitlet benämns den muntliga källan som Bilskollärare.

Ämnet med häst i trafiken är ett sådant ämne jag upplever att det alltid diskuterats kring bland hästägare och -skötare. Diskussionerna handlar ofta om dåliga erfarenheter. Därför anser jag att det finns utrymme att undersöka hur man skulle få möten mellan hästekipage och motordrivna fordon säkrare för både ryttarna, hästförarna och förarna till de motordrivna fordonen.

2 SYFTE

Syftet med den här undersökningen är att ta reda på hur hästekipagen i Österbotten känner sig bemötta av förare till motordrivna fordon när de möts.

Frågeställningarna jag vill ha svar på är:

1. Hur trygga känner sig ryttarna/hästförarna i att förarna till de motordrivna fordonen vet hur man beter sig vid ett möte mellan ett motordrivet fordon och ett hästekipage?
2. Hur önskar ryttarna/hästförarna att förarna till motordrivna fordon beter sig vid ett möte mellan motordrivna fordon och ett hästekipage?

Enkäten till bilskolorna innefattar tre frågor, av vilka två är ja/nej frågor och en är en öppen fråga. Materialet jag fick från dessa källor presenterar jag i teoridelen till mitt lärdomsprov. Det insamlade materialet från enkäterna till ryttarna/hästförarna och bilskolorna jämförde jag med varandra. Vidare från resultatet av den analysen analyserade jag hur bilskolorna bättre kunde utbilda nya förare till att bete sig på ett sådant sätt som ryttarna/hästförarna önskar bli bemötta vid möten mellan motordrivna fordon och hästekipage. Detta gjorde jag med tanke på att ett hästekipage har lika stor rätt att bruka

en allmän väg med annan trafik som ett motordrivet fordon har samt för att kunna minimera riskerna för att olyckor skall ske och att ryttarna/hästförarna skall kunna känna sig så trygga som möjligt när möten mellan hästekipage och motordrivna fordon inträffar.

3 AVGRÄNSNING

Jag har valt att i det här lärdomsprovet endast undersöka hur ryttare och hästförare upplever att de blir bemötta i trafiken när de rider, kör eller leder hästen på en allmän väg med annan trafik. Jag inkluderar inte hästtransporter i undersökningen. Alla hästägare transporterar inte sina hästar själva, och de kan sakna kör tillstånd till ett sådant ekipage. Jag upplever även att undersökningen skulle bli för bred för ett lärdomsprov på yrkeshögskolenivå ifall jag skulle inkludera hästtransporter. Eftersom jag avgränsat det geografiska området i mitt lärdomsprov att inkludera ryttare och hästförare i Österbotten, kontaktade jag endast Österbottniska bilskolor.

4 TIDIGARE FORSKNING

Tidigare forskning inom ämnet med häst i trafiken som tangerar mitt lärdomsprov är det finskspråkiga lärdomsprovet från 2016; *Hevonen liikenteessä*¹ av Silvia Pitkänen och Tuire Roth. Pitkänen och Roth studerade hästagrolog linjen vid Ammattiopisto Savonia i Iisalmi. (Pitkänen & Roth 2016.)

Pitkänen och Roth (2016) har i sitt lärdomsprov gjort enkätfrågningar av människor i hästbranschen i Östra Finland hur de upplever bilisternas kunskap i möten med hästekipage i trafiken. Pitkänen och Roth (2016) avgränsade sitt lärdomsprov till bilister och deras möten med hästekipage. Pitkänen och Roth (2016) gjorde sitt lärdomsprov i samarbete med Trafikskyddet och den i Iisalmi baserade bilskolan Liikenne Kymppi Oy. Pitkänen och Roth (2016) har också i sitt lärdomsprov filmat och editerat klipp för att demonstrera säkra möten och omkörningar där hästekipage och bilar är involverade.

Pitkänen och Roth (2016) kom i sitt lärdomsprov fram till slutsatserna att en häst som blir skolad till att bli så trafiksäker som möjligt, samt om bilisterna och mopedisterna skulle ens lite känna till hur en häst kan bete sig i olika situationer, främst situationer som hästen kan tolka som en farosituation, så skulle majoriteten av olyckorna och de farliga situationerna i trafiken kunnat undgås.

Pitkänen och Roth (2016) kom också fram till hur viktigt det är att den som rör sig med häst bland annan trafik förebygger att olyckor och riskfyllda situationer genom att göra sig så synliga som möjligt

¹ Hästen i trafiken (min översättning)

i trafiken, detta med hjälp av reflex, belysning och med hjälp av trafikskyltar som varnar för hästekipage på vägen.

Enligt resultaten från Pitkänens och Roths (2016) undersökning, borde bilskolorna förbättra sin utbildning av bemötande av hästekipage i trafiken. Resultaten till undersökningen visar att ett önskvärt beteende av bilisterna skulle vara att sänka hastigheten när de observerar ett hästekipage i trafiken. Vidare önskas att bilisterna skulle ha förutseende beteende genom att sänka hastigheten i god tid före mötet eller omkörningen av hästekipage samt en långsam acceleration efter ett tillräckligt långt säkerhetsavstånd från omkörningen. Bilisterna önskas också uppmärksamma ryttarens eller hästförarens handsignaler bättre, främst tecknet för "stanna" eller "kör om". Som förslag till hur bilskolorna kunde förbättra sin utbildning om möten med häst i trafiken fick Pitkänen och Roth (2016) bland annat att visa bilskoleeleverna videomaterial på hur en skrämmd häst kan bete sig, broschyrer på vad en bilist kan tänka på och hur man kunde bete sig om en oväntad situation uppstår samt tidvis informations tillslag om beteendet vid möten av hästekipage i trafiken. (Pitkänen & Roth 2016.)

Från Pitkänens och Roths (2016) lärdomsprov såg jag videorna de hade gjort vilket gav mig en bra helhetsbild över ämnet som jag själv var intresserad av att göra lärdomsprovet av. Jag fick också idéer om källor till ämnet och kunde kontrollera ifall det fanns mer aktuell information om ämnet när jag kunde jämföra mina källor till Pitkänens och Roths (2016) källor.

Jag har också använt mig av referenser från Laura Närhis lärdomsprov *Poliisihevosen valintaprosessi*² (2022) eftersom hon använt sig av den kvalitativa metoden, dock i formen av en temaintervju, och ämnet i mitt lärdomsprov tangerar hennes. Närhis (2022) lärdomsprov handlar om hur urvalsprocessen går till för en häst att bli polishäst. (Närhi 2022.)

Närhi (2022) har använt sig av den kvalitativa metoden med temaintervju som materialinsamlingsmetod. Inom ämnet hur urvalsprocessen för en häst att bli polishäst, finns det endast begränsat med passande tillförlitlig och exakt källlitteratur. Referensramen i hennes lärdomsprov grundar sig därför dels på källlitteraturen, dels från temaintervjun samt Närhis egna kunskaper inom ämnet som hon har genom sin tidigare utbildning, erfarenheter och arbete. (Närhi 2022.)

I Närhis (2022) lärdomsprov blev endast en person intervjuad men Närhi ansåg inte att tillförlitligheten äventyrades, eftersom informationen som kom fram i intervjun understöds med information som fås från andra källor som hon använt sig av i den här forskningen. Närhi (2022) kunde tolka att intervjun och litteraturen stöder varandra. Personen som intervjuades arbetar vid ridande polisen i Helsingfors

² Urvalsprocessen för en polishäst (Min översättning)

och blev vald på grund av sin breda kunskap inom ämnet genom sitt yrke och sin tjänst. Personens långa arbetserfarenhet bidrog till tillförlitligheten att använda intervjun som källmaterial. (Närhi 2022.)

5 TEORI

I det första delkapitlet presenterar jag vilka källor jag använt mig av till det här lärdomsprovet. I det andra delkapitlet beskriver jag ryttarens/hästförarens rättigheter och skyldigheter när de rör sig som ett hästekipage på allmänna vägar med annan trafik. I det tredje delkapitlet beskriver jag hur ett önskvärt beteende av förare till motordrivna fordon vid möten med hästekipage skulle se ut. I samma delkapitel presenteras också vad körundervisningen i Österbottniska bilskolor beaktar gällande dessa möten. I följande delkapitel presenteras ryttarens/hästförarens önskvärda beteende när de rör sig som hästekipage på allmänna vägar med annan trafik samt ute i naturen. Ryttarens/hästförarens handsignaler presenteras också. I det sista delkapitlet skriver jag om olyckor som anmälts till Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES) där hästar varit inblandade i.

5.1 Källor

Som källor använde jag mig av bland annat vägtrafiklagen, Trafikskyddet och olika finländska häst- och ryttarföreningars hemsidor. Jag använde mig också av litteratur som beskriver hur hästar arttypiskt beter sig i olika situationer, speciellt i oväntade situationer som kan uppstå vid ett möte med ett motordrivet fordon. Från Statistikcentralens hemsidor har jag fått fram information gällande antalet registrerade bilar och hästar. Jag använde mig av olika tidningars hemsidor för att hitta artiklar av olika typer av olyckor där hästar och hästekipage varit involverade. Min huvudsakliga källa för metodkapitlet av detta lärdomsprov har varit boken *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning* (Runa Patel & Bo Davidson 2011). Jag har också använt mig av föreläsningmaterial inom kursen Forskning, utveckling och innovationer vid Polisyreshögskolan i Tammerfors med Sabina Jordan som muntlig källa.

Från vägtrafiklagen skrev jag om vad det står i lagen om hur och var ett hästekipage skall befinna sig på vägen och vilka regler som gäller för dem. Jag skrev om hur Trafikskyddet samt häst- och ryttarföreningarnas hemsidor informerar ryttarna/hästförarna om var de skall befinna sig på vägbanan. På deras hemsidor finns också information om hur det är önskvärt att ryttarna och hästförarna beter sig och informerar, med till exempel handsignaler, förare av motordrivna fordon om hur de vill bli bemötta under omkörningen eller mötet.

5.2 Med häst i trafiken

Den som rör sig med häst i trafiken, om det så är en ryttare med häst eller ett hästekipage med häst och kärra, ska i huvudsak följa samma regler som en förare till ett motordrivet fordon.

I vägtrafiklagens (10.8.2018/729) 3. kapitel 53 § *Djur som medförs av vägtrafikanter*, står att läsa följande:

”Ett djur ska på vägen hållas kopplat eller i bindsle, eller så ska vägtrafikanten hålla djuret under uppsikt så att det inte medför fara eller avsevärd olägenhet för andra vägtrafikanter. Djuret ska hållas så nära vägens kant som möjligt utan risk för säkerheten. En ryttare, den som leder ett stort djur och föraren av ett fordon förspänt med dragdjur ska iaktta de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller körning av motordrivna fordon. En ryttare och den som leder ett stort djur får tillfälligt avvika från de regler som nämnts i detta moment, om särskilda omständigheter kräver det och det inte medför fara eller avsevärd olägenhet.” (Vägtrafiklag 3. Kapitel 53 §)

I vägtrafiklagens (10.8.2018/729) 7. Kapitel 195 § finns trafikmärket D9, Ridväg och där står följande;

”Märket anger en ridväg som ryttare ska använda vid ritt i riktningen i fråga. Andra än ryttare får inte använda en ridväg. Den som rider på en ridväg ska iaktta det som i denna lag föreskrivs om körning på körbana. En kombinerad ridväg och cykelbana eller gångbana anges med märken som är uppsatta under varandra. En ridväg och cykelbana eller gångbana som löper parallellt anges med märken som är uppsatta bredvid varandra.” (Vägtrafiklag 7. Kapitel 195 §)

Den som rider eller rör sig med häst och kärra på allmän väg med annan trafik, eller en ryttare på en ridväg, bör också själv känna till trafikreglerna som gäller och följa dessa. Om en cykel- eller gångbana inte har märket ridväg, så måste ryttaren förflytta sig till körbanan. En kombination med häst och travkärra får inte använda sig av en ridväg utan måste vara på körbanan. (Trafikskyddet, 2020.)

De särskilda omständigheterna som gör att en ryttare, eller den som leder ett stort djur får tillfälligt avvika från trafikreglerna kan till exempel vara vägarbete, bristfälliga trafikarrangemang eller att det på grund av dessa finns en risk att man förlorar kontrollen av djuret. Då kan det vara lämpligt att framföra djuret tillfälligt på cykel- eller gångbana istället för på körbanan. Om förflyttningen från körbanan till terräng- eller ridvägen så kräver, kan man behöva avvika från trafikreglerna.

Man bör komma ihåg att dessa undantag endast är tillfälliga och får inte orsaka fara eller avsevärd olägenhet till andra vägtrafikanter. Ifall man behöver förflytta sig på gångbana får man inte tvinga undan fotgängarna och man bör anpassa sin egen framfart till fotgängarnas. (Trafikskyddet, 2020.)

Vägtrafiklagen (10.8.2018/729) obligerar också att hästekipage måste ha belysning när de rör sig ute i skymning eller mörker. När ett hästekipage rör sig i skymning eller mörker, bör ekipaget ha en lampa som lyser framåt med ett vitt eller ett ljusgult sken och en lampa som lyser bakåt med ett rött sken. Bra reflex som fästs både på häst och ryttare/hästförare behövs också när man rör sig i skymning eller mörker. (Trafikskyddet, 2020.) På hästen är det speciellt viktigt att fästa reflex runt benen, eftersom ljuset från bilens strålkastare, träffar höjdmässigt först hästens ben och reflekterar därifrån tillbaka till det motordrivna fordonets förare. Ett bra reflexalternativ till ryttaren/hästföraren är en reflexväst.

5.3 Föraren till det motordrivna fordonet

Även om en häst är skolad till att vara trafiksäker, så är den ändå i grund och botten ett flyktdjur och kan bete sig oväntat i en situation där den blir skrämmd. Därför borde förare till motordrivna fordon närma sig ett hästekipage i trafiken med särskild försiktighet.

I ett hästekipage finns det två levande varelser med två helt olika viljor, en som skall fatta besluten och den andra som skall lyda och följa dessa beslut. Om de yttre faktorerna i en situation är för starka för hästen att motstå, kommer dess vilja att ta över ryttarens/hästförarens, helt enkelt på det styrkemässiga planet. När det inträffar blir hästens ryttare/förare en passagerare istället för att vara beslutsfattare. Ifall en förare till ett motordrivet fordon inte har beaktat detta, till exempel inte hållit tillräckligt stort avstånd eller hållit hastigheten tillräckligt låg vid mötessituationen, kan följden ha fatal utkomst. (Trafikskyddet, 2020.)

Det är viktigt att föraren till det motordrivna fordonet beaktar särskild försiktighet och är förutseende, samt är uppmärksam på om ryttaren/hästföraren signalerar med hand signaler, när ett möte med ett hästekipage i trafiken sker. Samma principer gäller också för ryttaren/hästföraren. Det behövs förutseende beteende, att man till exempel svänger in på en sidoväg med sitt hästekipage ifall den möjligheten finns så att ett möte eller omkörning kan undgås. Ifall man använder sig av hand signaler för att kommunicera med föraren till det motordrivna fordonet, bör man ge dessa tillräckligt tydligt och i god tid.

Några faktorer föraren till det motordrivna fordonet bör ta i beaktande vid möte och omkörning av ett hästekipage är att:

- sänka körhastigheten när man uppfattar ett hästekipage i trafiken och att man byter ut helljusen till halvljus.
 - iaktta ryttarens eller hästförarens handsignaler. Ifall denne ber en att stanna, bör man stanna.
 - använda sig av ett ordentligt säkerhetsavstånd när man passerar hästekipaget och att man passerar endast på ett säkert ställe. Man ska inte tränga sig förbi på ett trångt ställe.
 - hålla ett konstant körtempo när man passerar, accelerera på ett jämt sätt först när man är på ett behörigt avstånd från hästekipaget.
 - inte använda signalhornet. Hästen kan bli skrämmd av detta med ödesdigra konsekvenser.
- (Hippas, 2021)

Att föraren till det motordrivna fordonet skall hålla ett så lågt och konstant tempo vid omkörningen av ett hästekipage är viktigt. Vid omkörningen kan det stänka vatten, grus, stenar och snöslask på hästens ben från bildäcken, vilket kan skrämma också en trafiksäker häst. Ifall det är mycket vatten eller is över vattenpölar, kan också det oväntade ljudet när en bil kör i detta skrämma en annars lugn häst.

I körutbildningen i bilskolorna i Österbotten lärs det ut hur föraren till ett motordrivet fordon borde bete sig vid möten med ett hästekipage, men att det bara tas upp på ett teoretiskt plan. Anledningen till detta är att man sällan stöter på hästekipage under körövningarna. Gör man det, tillämpas det man lärt sig i teorin praktiskt. Undervisningen om möten mellan motorfordon och hästekipage är ändå inte tillräcklig i körundervisningen. Eftersom all teoriundervisning i bilskolorna idag endast görs online är det svårt att säga vad bilskoleeleven egentligen lär sig om ämnet. Det är upp till den enskilde läraren att ta upp ämnet under körlektionerna. Det som lärs ut under körutbildningen är att motorfordonets hastighet behöver anpassas i god tid före mötet samt att avståndet i sidled till hästekipaget skall vara så stort som möjligt. Också övriga störande moment, så som motorns höga varvtal, musik på hög nivå och dylikt skall elimineras i god tid före mötet. Efter körutbildningen är det på den enskilde elevens ansvar att ta till sig och utöva vad man lärt sig i fortsättningen, samt att ta reda på mer om ämnet. Till exempel handsignaler verkar inte tas upp i utbildningen alls. (Bilskollärare, 2023.)

5.4 Ryttaren/hästföraren

I Vägtrafiklagen (10.8.2018/729) jämställs ett hästekipage, om det så är fråga att man rider, kör eller leder hästen till fots, med ett motordrivet fordon. Därmed är hästekipagens plats på vägens högra sida. I och med att hästekipage jämställs med ett motordrivet fordon oblikerar detta också att hästekipaget följer trafikregler och -märken som reglerar trafiken för övrigt. Idealet skulle vara, när

man rör sig med eller till häst i trafiken, att man skulle kunna använda sig uteslutande av vägar ämnade för användning av ridning eller körning av häst, där ingen annan trafik skulle vara tillåten. Men i verkligheten finns sådana vägar på ytterst få ställen, speciellt utanför områden där stallverksamhet finns, såsom travstall eller ridskolor. (Hevostietokeskus, 2020.)

Det hör till allemansrätten att man får rida på markområden som är i en annan persons ägo. Ifall användandet av markområden för ridning, orsakar större skada eller störning än ingen nämnvärd, så hör det till god sed att man kommer överens med markägaren om användandet. Steglaget, årstiden, vädret och underlagets hållbarhet är saker som kan orsaka skador på markområdet. Till allemansrätten hör inte att man stör markägarens användande av marken. På grund av detta är ridning förbjuden på odlade marker, gårdsområden, nyodlade skogsområden, på mark där det finns trädrötter samt på motionsstigar. Till allemansrätten hör också, att man får rida på privata vägar och terrängvägar, ifall det inte är märkt med ett trafikmärke uppsatt med kommunens samtycke, som förbjuder ridning. Körning av häst med kärra eller släde på privata vägar eller andra markområden hör inte till allemansrätten. (Hevostietokeskus, 2020.)

5.4.1 Ryttarens/hästförarens handsignaler

Som tidigare nämns i delkapitel 5.4 är det viktigt att föraren till det motordrivna fordonet uppmärksammar ryttarens/hästförarens eventuella handsignaler. Ryttaren/hästföraren kan med hjälp av dessa handsignaler visa sina avsikter till den övriga trafiken. Dessa avsikter kan till exempel vara "stanna" eller "kör om". Med handsignaler kan också signaleras ifall ekipaget har för avsikt att svänga av vägen till höger eller vänster. För att föraren till det motordrivna fordonet skall kunna beakta dessa handsignaler, är det av yttersta vikt att ryttaren/hästföraren uppmärksammar den övriga trafiken för att i så god tid som möjligt och vid behov kunna uppvisa handsignalerna. En förutsättning för nyttan av dessa handsignaler är att också föraren till det motordrivna fordonet förstår innebörden av dem. (Trafikskyddet, 2020.)

Ifall ryttaren/hästföraren lyfter sin arm rakt upp mot föraren till det motordrivna fordonet, borde denne stanna. Handsignalen för "stanna" är viktig och föraren till det motordrivna fordonet borde alltid iaktta särskild försiktighet och lyda när ryttaren/hästföraren uppvisar den handsignalen.

Ryttaren/hästföraren kan med "stanna" handsignalen signalera om att hästen är skrämmd eller uppjagad, eller att fler hästekipage följer som föraren till det motordrivna fordonet ännu inte sett. (Trafikskyddet, 2020.)

Efter "stanna" handsignalen borde föraren till det motordrivna fordonet vänta tills ryttaren/hästföraren ger handsignalen för att köra om. Detta gör ryttaren/hästföraren genom att röra på den uppsatta handen fram och tillbaka i en vinkande rörelse. När föraren till det motordrivna fordonet får "kör om"

handsignalen, får denne köra om hästekipaget. Vid omkörningen borde föraren till det motordrivna fordonet hålla en låg och jämn hastighet, och accelerera först när man är på ett behörigt avstånd ifrån hästekipaget. (Trafikskyddet, 2020.)

En ryttare/hästförare kan med samma hand signaler som en cyklist, signalera att man ämnar svänga av vägen man använder till höger eller vänster. Genom att sträcka ut den vänstra armen rakt mot vänster när man gör en vänster sväng, och höger arm rakt till höger vid höger sväng. Speciellt viktigt är att ryttaren/hästföraren signalerar till vänster vid vänstersväng, så att ett eventuellt bakomvarande fordon inte påbörjar en omkörning i den situationen. (Trafikskyddet, 2020.)

5.5 Olyckor med hästar inblandade

Konsument säkerhetslagen kräver att alla serviceleverantörer anmäler allvarliga olyckor till Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (TUKES). TUKES har undersökt 136 fall av olyckor som inträffat vid hästskötsel eller ridning. I dessa 136 fall finns inte stall på hemgårdar med eftersom de inte räknas som serviceleverantörer, så statistiken beträffande för olyckorna kan i verkligheten vara en annan. I dessa inträffade olyckor undersöktes vid vilken typ av stall olyckan inträffat och tidpunkten för olyckan. Därtill undersöktes vad som orsakat olyckan, samt vilken typ av skada orsakats av olyckan och dess allvarlighet. (TUKES, 2022.)

Majoriteten av materialet som samlats in för den här undersökningen TUKES gjorde kom från ridskolor. Andra informanter var hobby- och ridstall, vandringsstall, ryttarföreningar samt träningsstall och stall som erbjuder helpensionatsmöjlighet. I den här undersökningen menas med hobby- och ridstall ett stall som erbjuder samma service som en ridskola men i mindre skala och specialiserar sig mer inom en inriktning inom ridning. Vandringsstall erbjuder långgritter, ryttarföreningar ansvarar i huvudsak för tävlingsverksamhet inom ridning och träningsstall samt stall med helpensionatsmöjlighet som erbjuder logi för sina kunders hästar samt träningsverksamhet som är anpassad för deras klienters behov. I TUKES undersökning beaktades också årstiden, och april var den månad då flest olyckor inträffade. Det kan bero på att ridskolornas manegesäsong tidstypiskt övergår till ridplanssäsong utomhus i april, och hästarnas beteende kan förändras av miljöombytet. En annan månad med många olyckor var september. Det kan bero på att ridskolornas höstsäsong med nybörjarkurser startar. Nybörjares balans på hästryggen är inte utvecklad och det leder till att ryttaren lätt faller av hästen. Starka vindar under höstmånaderna på ridplanen orsakar att hästarna kan bete sig spänt och nervöst. (TUKES, 2022.)

Skadans allvarlighet klassificeras enligt instruktioner som TUKES Konsumentservicegrupp använder sig av. På basis av dessa klassificeringar är största delen av de rapporterade 136 olyckorna i den här undersökningen måttliga. I det insamlade materialet var åtta av olyckorna klassificerade som

allvarliga. Med allvarliga olyckor menas i det här sambandet olyckor som orsakade bestående men eller annan allvarlig skada. Inga dödsfall orsakade av ridolyckor har inkommit till TUKES under tiden för den här undersökningen. 85 av de rapporterade skadorna var måttliga. Med en måttlig skada menas en skada som kräver sjukhusvård, som till exempel en fraktur på ett ben eller en arm. Lindriga skadornas andel var 42 och till dem räknas blesstyrer och sår samt andra lindriga skador. Största delen av de till TUKES rapporterade olyckorna inträffade när ryttaren föll av hästen. Majoriteten av dessa olyckor inträffade i manegen. I 33 av olyckorna hade hästen blivit skrämmd av bland annat olika ljud, snö som fallit av taket och öppnandet av dörrar. (TUKES, 2022.)

Majoriteten av olyckorna där en häst och ett motordrivet fordon är inblandade, inträffar när hästen rymmer från sin inhägnad eller sliter sig från den som håller hästen. Dock finns det inte statistik på hur många olyckor eller riskfyllda situationer det finns där ett motorfordon och en häst råkar ut för en olycka. Vid en eventuell olycka där en häst är inblandad, är det inte endast hästen, ryttaren eller hästföraren som är i risk för att skadas, eller i värsta fall dö, utan även föraren till det motordrivna fordonet löper risk att förolyckas. Om det inträffar en olycka där det motordrivna fordonet träffar hästen, finns risken att hästen faller över det motordrivna fordonet och då kan följderna vara liknande som vid en älgkrock. När en häst rymmer och fortsätter sin färd på en allmän väg med annan trafik, utan vare sig ryttare eller förare, är det förstås svårare också för föraren av det motordrivna fordonet att anpassa sig och reagera till situationen. Då är också de eventuella skadorna ofta allvarligare.

6 HÄSTENS ARTTYPISKA BETEENDE

För att bättre förstå hur en häst reagerar i nya och oförutsedda situationer beskriver jag i detta kapitel hur en häst arttypiskt beter sig. Det behövs för att förstå att fast man tränar och skolar en häst att bli trafiksäker, så kan synintryck eller ljud hästen uppfattar som skrämmande, i samband med ett möte med ett motordrivet fordon, leda till oförutsett beteende hos hästen.

Hästen är ett flockdjur, som känner sig tryggare tillsammans med andra hästar än ensam och därför kan det också vara säkrare att rida eller köra i grupp när man gör det på en allmän väg med annan trafik. Men blir en häst i en grupp med flera hästar skrämmd, händer det ofta att de övriga hästarna i gruppen reagerar med att också bli skrämmda fastän de kanske inte ens vet vad den skrämmda hästen reagerade på. Man borde därför, om man rör sig med hästekipage på allmän väg med annan trafik, ha åtminstone en lugn, erfaren och trafiksäker häst som går först i ledet. Det skulle vara optimalt att ha en sådan typ av häst också sist i ledet. Samtidigt kan det medföra en större utmaning för föraren av det motordrivna fordonet att köra om flera hästekipage istället för ett.

Hästar har levt som mer eller mindre tama, i symbios med människan, i tusentals år. Första tecknen som hittats på att en häst skulle ha använts till annan nytta som till exempel ridning, än endast föda till människan, finns från omkring sextusen år sedan. Många av de artypiska egenskaperna hos hästen har bevarats oföränderliga till nutiden. I samband med att hästen domesticerats, har dess beteendemönster och organsystem ändå bevarats oförändrade. Man kan påverka hästens beteendemönster till en viss del, men hästens inbyggda förmåga att klara sig i naturen finns kvar oförändrad. (Kaimio, 2012 s.10–11)

Synen är hästens viktigaste sinne. Som ett bytesdjur har hästen alltid behövt noggrant kunna iaktta sin omgivning för att hållas vid liv. Hästens syn är bra både i dagsljus och mörker. Hästens stora ögon möjliggör att den ser bra till sidorna och, bortsett från några områden, framåt. Trots att hästen har ett brett synfält, ser den inte alls rakt bakom sig själv. Också några meter rakt framför sig ser hästen endast om den höjer och sänker på sitt huvud. Hästens hörsel är utmärkt och den svänger sina öron mot ljudkällan. Tack vare sitt breda synfält behöver hästen inte, om den inte blir skrämmd, svänga sig själv mot ljudet, för att se vad som åstadkommit det. (Kaimio, 2012 s. 12)

Hästen är från det att den föds misstänksam mot allt nytt. Hästen iakttar sin omgivning hela tiden och uppfattar även de minsta förändringarna. Att hoppa till eller fly är hästens första reaktioner för nya saker eller upplevelser. Men när rädslan viker undan är hästen ett nyfiket djur. Ofta är hästen mer rädd för saker den inte ser ordentligt eller annars uppfattar. Då skulle det vara viktigt att få hästen svängd direkt mot den skrämmande saken, så att hästen ser det för den oroande saken ordentligt. När hästen får en chans att iaktta saken som är källan till oron, kan en del av rädslan försvinna. (Kaimio, 2012 s. 56–57)

När hästen uppfattar något som en annalkande fara eller en konfliktsituation, så flyr den. Trots många år av avel finns böjelsen och färdigheten att fly kvar, inbyggd i varje enskild hästs gener. Bytesdjurens beteende vid en annalkande fara och flykten bort från den kan variera mycket mellan arterna. Hästen kan, när den flyr, sparka och bocka, för att undkomma faran. (Kaimio, 2012 s. 75–76)

7 METOD OCH MATERIAL

I det här kapitlet presenterar jag vilken metod jag har använt mig av för att samla in, bearbeta och analysera mitt material. Jag skriver om metodologiska utgångspunkter och beskriver hur jag praktiskt har tillämpat den valda metoden. Utifrån frågeställningarna i min undersökning är min undersökning en kvalitativ undersökning med kvantitativt inslag. Jag beskriver hur jag har samlat in mitt material och hur jag analyserat det insamlade materialet. Till sist i metodkapitlet kommer jag att skriva om undersökningens validitet och reliabilitet, samt forskningsetiken och hur jag beaktat dessa i uppförandet av min undersökning.

7.1 Metodologiska utgångspunkter

När man gör till exempel ett lärdomsprov, är tanken att man ska lösa ett problem, eller få fram mer information om problemet. Själva problemet kan vara vilket som helst. Man kan också försöka få fram kunskap för att förändra eller utveckla en verksamhet som redan finns. Problemet kan alltså vara av praktisk natur. (Patel & Davidson, 2011, 9–10.)

Mitt forskningsproblem kan summeras till om ryttare/hästförare i Österbotten upplever att föraren till ett motordrivet fordon, ur ryttarnas/hästförarnas synvinkel, vet hur denne skall bete sig vid ett möte mellan ett motordrivet fordon och ett hästekipage. Syftet med undersökningen är att eventuellt utveckla och få in relevant information till bilskolorna hur ryttare/hästförare önskar att förarna till motordrivna fordon beter sig vid möten mellan motordrivna fordon och hästekipage.

Man väljer bland olika undersökningsmetoder beroende på vilken typ av problem man vill lösa eller få mera kunskap om. Undersökningarna kan vara *explorativa*, *deskriptiva*, *hypotesprövande*, *kvantitativa* och *kvalitativa undersökningar*. Kvantitativa och kvalitativa undersökningar kan beskrivas genom sättet man väljer att få fram, bearbeta och analysera informationen man samlat in. Sådan forskning i vilken man har använt sig av mätningar och statistiska bearbetnings- och analysmetoder för att få fram informationen kallas kvantitativ. Ifall man i sin forskning använder sig av kvalitativa intervjuer och tolkande, oftast verbala, analysmetoder kallas det för en kvalitativ forskning. (Patel & Davidson, 2011, 12–14.)

Frågeställningen kring undersökningsproblemet är det som bestämmer vilken typ av undersökningsmetod man kommer att använda sig av. Svar som man inte kan läsa av från statistik eller tabeller faller under den kvalitativa metoden. Man vill ha svar på till exempel frågorna "Hur? Hurudana?" och man vill använda sig av verbala analysmetoder, så som intervjuer eller enkäter. (Kananen 2017, 36, 82)

7.1.1 Den kvalitativa metoden

Den kvalitativa forskningen är inte en enhetlig företeelse och därför är det svårt att kort sammanfatta vad som egentligen menas med en kvalitativ intervju. Frågorna som intervjuaren ställer informanten, ger hen utrymme att svara med egna ord, det vill säga frågorna har en låg grad av strukturering. Med hög grad av standardisering menas att intervjuaren ställer frågorna i en bestämd ordning medan låg grad av standardisering betyder att frågorna ställs i den ordning som passar bäst i det enskilda fallet. Semistrukturerade intervjuer betyder däremot att intervjuaren gör en lista över särskilda teman som berörs, men informanten skall själv utforma svaren fritt. Ingen bestämd ordning på frågorna behövs. Man kan också utföra en intervju utan att i förväg ha utformat frågor. Då blir intervjun mera som ett samtal och det är den mest öppna formen av en kvalitativ intervju. Syftet med den kvalitativa intervjun är att identifiera och upptäcka egenskaper hos något, till exempel livsvärldar, uppfattningar om något fenomen hos den som blir intervjuad. Man kan alltså aldrig veta vad som är det sanna svaret på en fråga. (Patel & Davidson, 2011, 81–82.)

Den kvalitativa metodens typiska kännetecken är följande: forskningen sker i en äkta miljö och materialet insamlas från deltagarna genom interaktion. Forskaren är en operatör som samlar in materialet. Betydelser, synsätt och målet är en empirisk förståelse om det forskade ämnet ur deltagarnas perspektiv. Man måste samla in så mycket material att man får löst problematiken i forskningen i fråga. Materialinsamlingsmetoder kan vara intervjuer, enkäter, observationer och samlande av information från olika dokument. Dessa metoder kan också kombineras. (Kananen 2017, 34)

Jag har valt den kvalitativa metoden, eftersom jag vill undersöka hur ryttare/hästförare i Österbotten upplever att de blir bemötta av förare till motordrivna fordon. För att jag skall kunna få en så bra uppfattning som möjligt om hur detta upplevs ansåg jag att också öppna frågor behövdes, för att ryttarna/hästförarna med egna ord skulle få beskriva hur de upplever dessa möten som hästekipage med motordrivna fordon, utöver frågorna med färdiga svarsalternativ. Samma metodval användes också för enkäterna till bilskolorna.

7.2 Materialinsamlingsmetod

I den här undersökningen har jag använt mig av enkäter som jag skickat till mina informanter via e-post. I enkäten som rör hästekipagen finns elva frågor. Av frågorna är fyra öppna frågor, fyra är ja/nej frågor och resterande tre frågor är flersvarsalternativ. Jag hoppades på att få svar på enkäten från mellan 5–10 ryttare/hästförare och fick svar från fem ryttare/hästförare.

I enkäten till bilskolorna finns tre frågor. Svaren på frågorna till enkäten som skickades till bilskolorna använde jag som muntligt källmaterial i teoridelen på mitt lärdomsprov. Jag ville jämföra med vad som lärs ut om möten mellan motordrivna fordon och hästekipage, med hur ryttarna/hästförarna upplever att de blir bemötta och utifrån detta analyserade jag hur det kunde förbättras. (se Bilaga 2.) Båda intervjuerna är semistrukturerade, eftersom det finns frågor med svarsalternativ samt frågor som informanten får svara på fritt. Att det finns ett kvantitativt inslag i min undersökning beror på att en av frågorna till hästekipagen är formad till en "hur ofta" fråga, och svaren på den frågan kommer jag att behandla som statistik. Det gavs färdiga svarsalternativ till "hur ofta" frågan. (se Bilaga 1.)

Noggranna förberedelser är viktiga om man så tänker arbeta med en intervju eller enkät. Man bör reflektera över ifall frågeställningarna täcker alla aspekter, om man har behandlat alla delområden, och om man har lämplig mängd delområden. Man skall ta ställning till om alla frågorna behövs och ifall det går att missuppfatta frågorna. Man måste kritiskt granska frågorna man själv har förkunskap om. Speciellt gällande enkäter, där man inte kan motivera personen på samma sätt som vid en intervju, är det lätt hänt att man ställer för många frågor. Det kan leda till att intervjupersonen upplever det tröttsamt att svara, och låter bli att svara på enkäten. (Patel & Davidson, 2011, 86.)

Jag försökte tänka på olika riskfaktorer när jag gjorde enkätfrågorna. Jag ville inte ha med för många frågor, för att minimera risken att informanten upplever att svarandet tar för lång tid. Jag inkluderade frågor med färdiga svarsalternativ och formulerade frågorna så att de inte är för ledande. Jag har också öppna frågor, så att informanten har möjlighet att svara med egna ord, och kanske öppna upp ett svar ytterligare. Till sist har även informanten möjlighet till fritt ord, om det finns något rörande ämnet hen vill lyfta fram som inte framkommit i frågorna. Ifall frågorna ändå väckte tankar eller verkade oklara för informanterna, uppmanade jag dem i följebrevet att vara i kontakt med mig med låg tröskel.

Eftersom Österbotten är tvåspråkigt översatte jag själv båda enkäterna samt följebrevet till finska för att samla in material också från finskspråkiga deltagare. Frågorna är uppställda på samma sätt i den finska versionen. Både den svensk-och finskspråkiga enkäten till ryttarna/hästförarna, samt till bilskolorna, finns med i lärdomsprovet i sin ursprungliga form som bilagor.

Både intervjuaren och informanten är så kallade medskapare i samtalet i en kvalitativ intervju, ifall intervjun sker öga mot öga. Det är viktigt att intervjuaren personligen kan samtala med informanten, så att ett förtroende byggs upp och att de tillsammans kan bygga upp ett sammanhängande och meningsfullt resonemang angående det forskade ämnet. Det krävs också att intervjuaren kan behärska kroppsspråk, gester och språkbruk som intervjupersonen kan relatera till. Social bakgrund, ålder, kön, sexuell läggning och etnisk tillhörighet är faktorer som kan påverka den kvalitativa

intervjun och intervjuaren bör ta i beaktande. Att intervjuaren har förkunskaper och har förberett sig väl inom området som skall forskas är till fördel. (Patel & Davidson, 2011, 82–83.)

Orsaken till att jag bestämde mig för att utföra intervjuerna med enkäter utskickade med e-post beror på att jag själv bor och arbetar i Helsingfors, men jag ville göra undersökningen om hur hästekipage upplever att de blir bemötta av förare av motordrivna fordon i Österbotten.

Eftersom min intervju gjordes med enkäter utskickade med e-post, fanns det ingen möjlighet för mig att personligen bygga upp ett förtroende hos mina informanter. I följebrevet utskickat via e-post tillsammans med enkäten har jag presenterat mig själv, presenterat undersökningen och att den görs till mina studier vid Polisyreshögskolan och vilket syftet är med undersökningen. I följebrevet berättade jag att deltagandet i undersökningen är frivilligt, och att man ger sitt samtycke till deltagandet genom att svara på enkäten. Jag informerade vidare att endast jag själv som skribent till lärdomsprovet, är den enda som behandlar svarsmaterialet och att det materialet kommer att förstöras två månader efter lärdomsprovets publicering. I följebrevet står också skrivet att inga personuppgifter samlas in. Följebrevet finns med i lärdomsprovet i sin ursprungliga form, både den svensk- och finskspråkiga versionen, som bilaga. (se Bilaga 3.) Nackdelarna med att göra en intervju med enkät via e-post är att man inte får samma kontakt med informanten som man kan tänka sig att man får när man sitter tillsammans under en personlig intervju. Man ser inte heller informantens kroppsspråk och miner. Man har heller inte möjligheten att ställa följdfrågor man kanske skulle vilja ställa efter något svar. Däremot har informanten möjlighet att svara på en enkät när hen har möjlighet till det. Man kan ha avbrott och fortsätta svara på enkäten en annan dag. Man hinner kanske tänka igenom sina svar bättre. Risken att e-posten med enkäten helt enkelt faller i glömska är också en risk.

När tanken om att göra ett lärdomsprov som behandlar temat med häst i trafiken väcktes under våren 2022 gjorde jag preliminära muntliga förfrågningar till två kontaktpersoner ifall intresse finns att delta och svara på en enkät om ämnet. Jag var i kontakt med dessa två personer igen under sommaren 2023 när jag påbörjade arbetet med lärdomsprovet för att försäkra mig om att de fortfarande var intresserade att delta i undersökningen. Dessa två förmedlade mina kontaktuppgifter vidare till personer de tänkte sig kunde vara intresserade av att delta i undersökningen. Fyra personer kontaktade mig med visat intresse för deltagande till undersökningen. Jag skickade ut enkäten till sex personer och fick svar inom utsatt tid för deadline av fem personer. Jag väntade en vecka efter utsatt datum för deadline innan jag började med att sammanfatta svaren.

Jag hade hoppats på att få svar från 5–10 deltagare. En av informanterna frågade om hen kunde skicka enkäten vidare till eventuella intresserade hen kände, men svaren jag fick skickade till mig, kom alla från deltagare jag själv skickat enkäterna till. Jag hade fem svar att utarbeta min analys från,

och anser att det är tillräckligt. Alla personer som svarade är från Österbotten och rör sig ute med häst(ar) på allmänna vägar med annan trafik.

7.3 Analysmetod

I det följande beskriver jag metoden jag använde mig av för att analysera det insamlade materialet. Min undersökning är en kvalitativ undersökning med kvantitativt inslag. Jag har först beskrivit hur man gör en kvalitativ analys och presenterar senare i texten hur jag själv gått tillväga för att analysera det insamlade materialet.

Man arbetar med textmaterial när man gör en kvalitativ bearbetning. Intervjuaren bearbetar den utskrivna texten eller transkriberar ljudupptagningarna från intervjuerna. Med transkribering avses att intervjuaren skriver ner ljudupptagningarna ord för ord. Ofta blir textmaterialet stort och gör att kvalitativa undersökningar är tids- och arbetskrävande. Det är en bra idé att föra dagbok över sina egna tankar och reflektioner som dyker upp under den här arbetsprocessen. Det är på så sätt enkelt att gå tillbaka och se hur kunskapen av det man studerat utvecklats under processens gång. Att göra en löpande analys, det vill säga att man gör en analys direkt efter varje intervju, ger en bättre bild av hur man skall gå vidare. Om man väntar med att göra en analys till efter att man samlat in allt material har man ett större arbete med att gå tillbaka till allt det oanalyserade insamlade materialet. Man blir eventuellt tvungen att intervjua personerna på nytt på grund av att man förbisett någon relevant fråga i undersökningen. Slutmaterialet skall läsas igenom många gånger helst ostört och så sammanhängande som möjligt. Under läsningen för man löpande anteckningar och skriver genast ner de tankar man får under genomläsningen. (Patel & Davidson, 2011, 120–121.)

Den slutliga texten skall skrivas så att den är tillgänglig för läsaren. Texten är ofta en blandning av citat från intervjuer och egna tolkningar och kommentarer. En balans mellan dessa intervjuer och de egna tolkningarna är målet man strävar efter. Man kan också infoga delar med både frågor och svar från intervjun, för att visa läsaren hur tolkningarna i texten uppstod från intervjun. Det är viktigt att tänka på att man har rubriker som passar in på teman i texten och lagom långa avsnitt. I en kvalitativ intervju skall de olika delarna stöda varandra för att bilda en helhet. Det betyder att man måste beskriva relationen mellan de tolkade delarna till varandra. (Patel & Davidson, 2011, 121–122.)

Eftersom materialet i mitt lärdomsprov är fenomenografiskt, vilket betyder att materialet baserar sig på informanternas upplevelser och förståelse inom ämnet, kommer jag att analysera det med hjälp av hermeneutiken. Inom hermeneutiken utgår man från det man själv förstår om ämnet, sin egen så kallade förståelsehorisont. Ju mer man läser och lär sig om ämnet, desto vidare blir den egna förståelsehorisonten. När den egna förståelsehorisonten vidgas, blir man öppen till att se nya upptäckter ur kanske en annan synvinkel, om ämnet. (Jordan, 2022.) Det finns ingen universell

metod för hur man skall författa en text från en kvalitativ bearbetning. Varje forskare hittar sitt arbetssätt som fungerar för en, för att få ihop en läsbar text. (Patel & Davidson, 2011, 122.)

I vägtrafiklagen (10.8.2018/729) står det skrivet, hur och var ett hästekipage skall befinna sig på en allmän väg med annan trafik. Men det står inte direkt skrivet någonstans om hur förare till motordrivna fordon borde bete sig i dessa situationer, därför vill jag undersöka hur ryttare/hästförare uppfattar att de blir bemötta i dessa situationer. Materialet jag fick in från bilskolorna, om hur de lär ut att man som förare till ett motordrivet fordon, borde bete sig, jämförde jag med svaren från ryttarna/hästförarna om hur de önskar att de skulle bli bemötta av förarna till motordrivna fordon i dessa möten. Man skall analysera och kritiskt granska skillnaderna och försöka komma fram till en slutsats hur dessa kunde konkretiseras.

Jag skickade ut enkäten med frågorna till ryttarna/hästförarna till sex personer. Jag fick svar av fem personer. När jag fick svaren skickade tillbaka till mig, läste jag igenom svaren, främst för att kontrollera att inga frågor missuppfattats, och på så sätt kunde ge missvisande information som kunde påverka resultatet av undersökningen. En vecka efter utsatt deadline, kopierade jag in alla svaren till ett Word-dokument, som jag namngav till Informant 1–5.

Jag läste svaren och började utläsa gemensamma nämnare i svaren. Jag sammanställde först ett dokument med alla informanternas svar till varje fråga. De svaren som tangerade varandra kombinerade jag. Till sist sammanställde jag alla svaren till en helhet varifrån det går att utläsa alla svaren. Frågorna med ja/nej svar och frågorna med flersvars alternativ ansåg jag var lättast att utläsa om jag räknade ut en svarsprocent på dem. Eftersom jag fått in svar av 5 personer, utgjorde en persons svar 20 % i undersökningen. Fastän min undersökning är en kvalitativ undersökning anser jag att den kvantitativa metoden får fram resultaten bättre i dessa ja/nej frågor och frågorna med flersvars alternativ. Dessa ja/nej frågor utgör en bra grund som svaren på de resterande öppna frågorna ger. Dessa öppna frågor är de huvudsakliga forskningsfrågorna som mitt lärdomsprov bygger på.

Inom utsatt svarstid fick jag svar från en av de två bilskolorna jag skickade enkäten till. Personen som svarade arbetar som bilskollärare i Österbotten och jag använde hans svar som muntlig källa i delkapitel 5.3 i detta lärdomsprov. På detta sätt fick jag en jämförelsegrund till svaren från ryttarna/hästförarna utöver Vägtrafiklagens bestämmelser.

Materialet jag fick från enkäterna utskickade till ryttarna och hästförarna jämförde jag med det insamlade materialet från bilskolorna. Jag undersökte om det som lärs ut i bilskolorna motsvarar hur ryttarna/hästförarna upplever att de blir bemötta när de rör sig med häst på allmänna vägar med

annan trafik, och ifall ryttarna/hästförarna anser att det finns brister i förarna till de motordrivna fordonens kunskap om hur man borde bete sig vid dessa möten.

Jag funderade vidare på hur polisen skulle kunna arbeta med att förebygga att olyckor eller att farliga situationer vid dessa möten mellan motorfordon och hästekipage skulle inträffa. Dessutom reflekterade jag över om man på ett mer effektivt sätt kunde redan under bilskolan informera om riskerna och utbilda nya förare för trygga möten och omkörningar där hästekipage är involverade.

Det material jag fick fram i intervjuerna med ryttarna och hästförarna jämförde jag med den teoretiska informationen jag beskrivit i kapitel 5. Jag jämförde vad bilskolorna svarat om hur de lär ut bemötandet med hästekipage med svaren från hur ryttarna och hästförarna skulle vilja att förarna av motorfordon visste om, och tänker på i situationer i möten med och omkörningar av hästekipage. Med den informationen jag fick fram från det ovannämnda materialet, funderade jag på hur polisen kunde hjälpa till med att informera om riskerna vid möten mellan motorfordon och hästekipage och hur det skulle vara önskvärt att båda dessa parter uppförde sig och beaktade vid dessa möten. Utifrån svaren från bilskolorna funderade jag på om och hur man med ett eventuellt samarbete mellan dessa två aktörer och polisen kunde informera blivande förare av motorfordon om hur ett önskvärt beteende i möten med hästekipage i trafiken med så få risker för olyckor som möjligt, skulle se ut.

7.4 Validitet och reliabilitet

I det här delkapitlet förklarar jag först vad som menas med validitet och reliabilitet i en undersökning. I det följande presenterar jag hur jag beaktat validiteten och reliabilitet i min undersökning.

Att veta vad man undersöker handlar om att det man säger att man skall undersöka överensstämmer med det man faktiskt undersökt. När man gör undersökningar gällande till exempel hur människor upplever något eller deras kunskap om något är det fråga om abstrakta fenomen. Abstrakta fenomen är inte påtagliga fenomen som till exempel längd och vikt. Det betyder att man inte heller kan ta fram dessa fenomen och titta på dem och på så sätt bestämma sig för vad de är utan man måste komma på ett sätt att kunna definiera fenomenet. (Patel & Davidson 2011, s. 102.) Validiteten i en kvalitativ undersökning går som en röd tråd genom hela forskningsprocessen. Validiteten kopplas till om forskaren har lyckats skaffa underlag för att kunna tolka den undersöktes livsvärld och hur väl forskaren kan tillämpa och använda sin egen förståelse i hela forskningsprocessen. (Patel & Davidson 2011, s. 106.)

Jag har genom mitt eget hästintresse kontakter med olika hästägare i Österbotten, och har därigenom fått personligen i kontakt med två informanter. För att anonymiteten skall hållas intakt, och att jag inte själv personligen skall känna alla mina informanter har jag bett dessa två att informera om

undersökningen till andra hästägare/-skötare, och mina två informanter har vidarebefordrat min e-post med enkäterna och följebrevet till de andra informanterna. De skickade svaren via e-post till mig, eftersom de i den vidarebefordrade e-posten fick mina kontaktuppgifter.

Mina informanter är personer som äger eller sköter hästar eller bedriver någon form av hästverksamhet i olika delar av Österbotten. Informanterna har fördelats till både från mera svenspråkiga orter och till mera finskspråkiga orter. Informanterna är både manliga och kvinnliga och bland dem finns ryttare, hästförare och de som både rider och kör sin(a) häst(ar). Jag upplever att jag utarbetat ett ganska täckande koncept för att få reda på hur dessa informanter som hästekipage, upplever att de bemöts av förare till motordrivna fordon. Jag har också själv ägt häst och ridit i många år och jag anser att jag själv också har en god inblick i hur hästar arttypiskt beter sig. Eftersom allt jag utövat i hästväg har skett i Österbotten, så vet jag att man ibland blir tvungen att använda sig av allmän väg med annan trafik när man rör sig i den trakten till häst.

Mina källor är till en del facklitteratur. Till exempel forskningens olika metoder och hästars arttypiska beteende är hämtat från böcker av skribenter med kännedom inom området. Lagtexter har jag också använt mig av, och alltid den senaste uppdaterade versionen på hemsidan Finlex. Jag har använt mig av några nyhetsartiklar från Yles hemsidor för att referera om två olika olyckor i vilka hästar och motorfordon varit inblandade i för att upplysa läsaren om vilken typ av olyckor som kan ske utan att för den skull försöka lyfta fram någon skyldig till olyckorna. Jag har också använt mig av en muntlig källa som har svarat på frågorna hur utbildningen av möten mellan motorfordon och hästekipage i bilskolor ser ut. Min muntliga källa arbetar som bilskollärare i Österbotten.

Mina två forskningsfrågor var hur trygga ryttarna/hästförarna känner sig i att förarna till de motordrivna fordonen vet hur man beter sig vid ett möte mellan ett motordrivet fordon och ett hästekipage och hur ryttarna/hästförarna önskar att förarna till motordrivna fordon beter sig vid ett möte mellan motordrivna fordon och ett hästekipage? Dessa frågor var min röda tråd under analyseringsprocessen av det insamlade materialet. Jag läste igenom det insamlade materialet med forskningsfrågorna i åtanke, skrev ner alla de enskilda svaren jag fått från informanterna för att till sist kunna sammanställa ett resultat där svaren som tangerade varandra sammanställdes och att alla de enskilda svaren också framkom. Speciellt svaren från de öppna frågorna som rörde farliga situationer ryttarna/hästförarna upplevt i trafiken, kunde återspeglas till vad som sägs i vägtrafiklagen. Slutsatsen jag kom fram till i av analyseringen från det insamlade materialet gav svar till båda mina forskningsfrågor.

7.4.1 Forskningsetik

I det följande kapitlet presenterar jag de fyra forskningsetiska principerna. Efter att jag presenterat dessa, anger jag hur jag beaktat dessa forskningsetiska principer i min egen forskning.

Syftet med de fyra forskningsetiska principerna är att styra upp riktlinjer mellan forskaren och informanten för att minimera riskerna för konflikt mellan forskningskravet och individskyddskravet. Det är ändå inte tänkt att de fyra forskningsetiska principerna ska ersätta forskarens eget ansvar och bedömningar, utan hellre ge ett upplägg för dennes insikter och egna reflektioner i ansvarstagandet. (Vetenskapsrådet, s.6)

Informationskravet betyder att informanten skall informeras om forskningens syfte och att deltagandet i undersökningen är frivilligt. Dessutom ska informanten meddelas om vem som forskar och på vilket sätt forskaren är kopplad till den institution som forskningen utförs vid. Informanten skall också få information om hur forskningen kommer att utföras, i stora drag. Informanten skall också meddelas att materialet som samlas in endast används till den nämnda forskningen. Samtyckeskravet innebär att informanterna skall själva få bestämma om de vill delta i undersökningen eller inte. Ifall deltagarna skulle vara minderåriga, behövs samtycke från deras vårdnadshavare. Informanterna som deltar i en undersökning skall behandlas med konfidentialitet och inga obehöriga skall få tillgång till deras personuppgifter. Man ska i sin undersökning rapportera analysen på ett sådant sätt att ingen utomstående skall kunna känna igen någon av informanterna. Detta tas upp i konfidentialitetskravet. Nyttjandekravet innebär att ifall man samlar in personuppgifter, får dessa endast användas för forskningens ändamål. Personuppgifterna får inte användas eller utlånas till kommersiellt bruk eller andra syften som är icke-vetenskapliga. (Vetenskapsrådet)

Jag har i följebrevet, som skickades ut i samband med enkäten via e-post, presenterat mig själv, var jag studerar och syftet med mitt lärdomsprov. Jag har informerat om att deltagandet är frivilligt och att man som informant ger sitt samtycke till att delta i undersökningen när man skickar den ifyllda enkäten tillbaka till mig. Jag har informerat om att svaren behandlas anonymt och att endast jag som skribent har tillgång till enkäterna samt att ingen persondata samlas in. Ifall informanterna behöver nämnas i lärdomsprovet kommer de att vara nämnda som Informant 1, Informant 2 och så vidare. Den enda personliga informationen jag har fått av mina informanter är deras e-postadresser och telefonnumret av fyra. Svaren, samt e-posterna de skickats ifrån och telefonnumren, förstörs efter att lärdomsprovet publicerats. Vidare har jag gett ut min kontaktinformation till informanterna, min e-postadress samt telefonnummer, och bitt informanterna att vara i kontakt med mig, ifall de har frågor eller tankar kring ämnet. Jag har också nämnt var lärdomsprovet kommer att publiceras.

8 RESULTAT

I det här kapitlet presenterar jag resultatet från det analyserade insamlade materialet i den här undersökningen. Som analysmetod använde jag den kvalitativa metoden med kvantitativa inslag.

Jag skickade ut sex enkäter till ryttarna/hästförarna, som hädanefter i texten nämns som informanter, och fick fem svar. Det innebär en svarsprocent på 83,34 %. En av de fem informanterna som svarade på enkäten utgör en svarsprocent på 20. Frågorna med ja/nej svar och frågorna med flersvars alternativ ansåg jag var lättast att utläsa om jag räknade ut en svarsprocent på dem. Eftersom jag fått in svar av 5 personer, utgjorde en persons svar 20 % i undersökningen.

Den första frågan i min enkät lyder var informanten utövar ridning eller körning med häst. De följande sju frågorna i min enkät var ja/nej frågor (fyra), eller frågor med svarsalternativ (tre). Jag har analyserat svaren till dessa åtta frågor med svarsprocenten från informanternas svar. De övriga tre frågorna är öppna frågor. Jag kommer också att bifoga citat från dessa enkätsvar i undersökningen.

100 % av informanterna utövar ridning eller körning av häst med travkärra på olika håll i Österbotten och 100 % av informanterna använder sig av allmänna vägar med annan trafik när de rider, kör med travkärra eller rör sig på annat sätt med häst. 80 % av informanterna använder allmänna vägar med annan trafik flera gånger i veckan och 20 % några gånger i månaden. 60 % av informanterna svarar att på den allmänna vägen med annan trafik de rör sig på med häst är måttligt trafikerad, medan 40 % av informanterna svarar att den allmänna vägen med annan trafik de rör sig på är lite trafikerad. 60 % av informanterna rör sig med häst och travkärra på allmänna vägar med annan trafik, 20 % rider samt kör med travkärra och 20 % rider samt leder en häst med ryttare.

På frågan om informanterna känner sig trygga i vetskapen om att förare till motordrivna fordon vet hur de skall bete sig i ett möte med ett hästekipage på en allmän väg med annan trafik, ansåg 100 % att de inte var det. 80 % av informanterna var inte nöjda med hur förarna till motordrivna fordon för tillfället beter sig vid möten med hästekipage på allmänna vägar med annan trafik medan 20 % var nöjda med bemötandet. På frågan om informanterna anser att undervisningen i bilskolorna är tillräcklig för att lära ut ett önskvärt beteende vid möten mellan hästekipage och motordrivna fordon i trafiken svarade 100 % att undervisningen inte är tillräcklig.

I det följande presenterar jag hur informanterna skulle önska att föraren till det motordrivna fordonet beter sig vid ett möte med ett hästekipage. Frågan var öppen, och informanterna fick svara med egna ord. Svaren från alla informanter tangerade dock varandra. Utifrån svaren kunde jag konkludera att ett önskvärt beteende från förare till motordrivna fordon vid möte med ett hästekipage skulle vara som följande:

Ryttarna/hästförarna önskar att föraren till det motordrivna fordonet skall sakta ner hastigheten rejält när hen upptäcker ett hästekipage, och fortsätter framåt långsamt. Föraren till det motordrivna fordonet borde i detta skede uppmärksamma ryttarens/hästförarens handsignaler. En konstant och långsam hastighet när motorfordonet närmar sig, kör om och fortsätter efter mötet med hästekipaget är bättre än om motorfordonet stannas helt. Enligt informanterna kan hästar reagera mera över stillastående objekt än objekt som rör sig med ett konstant och långsamt tempo.

Men ifall ryttaren/hästföraren visar med sina handsignaler att motorfordonet bör stannas, skall detta uppmärksammas och åtlydas. Till exempel om hästen blir skrämmd av det motordrivna fordonet kan ryttaren/hästföraren be föraren att stanna sitt motordrivna fordon med hjälp av handsignaler. Informanterna skrev att ifall hästen blir skrämmd, är det för dem som ryttare/hästförare tryggare att ta sig förbi ett stillastående motorfordon och att föraren till det motordrivna fordonet fortsätter sin färd i ett långsamt och konstant tempo, när hästekipaget tagit sig förbi och är på behörigt avstånd från motorfordonet. Det här skulle helst få göras så, att föraren väntar till ryttaren/hästföraren ger tecken med handsignal åt föraren att fortsätta. Föraren till det motordrivna fordonet borde också tänka på att ge tillräckligt med utrymme åt hästekipaget i sidled vid omkörning/möte. Som tidigare nämnts, önskar informanterna att föraren håller den konstanta och långsamma hastigheten tills motorfordonet är på behörigt avstånd från hästekipaget efter omkörningen/mötet och inte accelererar genast när omkörningen/mötet har skett. Om det är skymning eller mörkt önskar informanterna att föraren till det motordrivna fordonet växlar från helljus till halvljus precis som man gör vid ett möte med ett annat motordrivet fordon.

Jag frågade informanterna om de upplevt farliga situationer i trafiken som ryttare/hästförare i ett hästekipage och ifall dessa situationer kunde ha undgåts på något sätt enligt dem. Alla informanterna svarade att de farliga situationer de varit med om i trafiken enligt dem har berott på för hög situationshastighet av det motordrivna fordonet som lett till att deras häst blivit skrämmd. När situationshastigheten vid ett möte med ett hästekipage är för hög hinner föraren till det motordrivna fordonet till exempel inte uppmärksamma eventuella handsignaler vilka jag beskriver i delkapitel 3.5.1, från ryttaren/hästföraren. Att ryttarens/hästförarens handsignaler inte uppmärksammas eller ignoreras av förarna till motordrivna fordon är något som framkommer i exempel 1.

Exempel 1: Var ute med travkärra när en bil närmade sig bakifrån. Markerade tydligt med handen genom att sträcka ut armen till vänster att vi kommer att svänga ner till en mindre väg om ungefär 50 meter. Bilisten ignorerade handsignalen och körde om oss. Vi var tvungna att stanna för att inte svänga in i sidan på bilen. Tur att min häst hade en sådan dag att han stannade för han kan bli het vid körning.

Kunde ha undvikits ifall bilisterna skulle vara medvetna om handrörelsernas betydelse. Vi viftar inte i luften med händerna för nöjes skull när vi har en häst att hålla i. (Informant 2.)

Som jag beskrivit i delkapitel 3.3 om vad som stadgas i vägtrafiklagen (10.8.2018/729) 3. kapitel ska en ryttare eller hästförare iaktta de tecken vid reglering av trafiken, de trafikordningar och de trafikregler som gäller körning av motordrivna fordon. Informant 2 har i exempel 1 beskrivit att hen tydligt visat handtecken att ekipaget kommer att svänga till vänster åt det bakomliggande motordrivna fordonet. Handtecknet från en hästförare att svänga till vänster skall jämföras som ett motordrivet fordon som med sin blinker signaler om en kommande vänstersväng. Ändå har det bakomliggande fordonet kört om häst ekipaget, så att häst ekipaget blivit tvunget att väja, genom att stanna och avbryta sin vänstersväng, för det omkörande motorfordonet. I vägtrafiklagen (10.8.2018/729) 3. kapitel 31§ om omkörning stadgas det att om det framförvarande fordonet (i exempel 1 är det framförvarande fordonet ett häst ekipage) svänger till vänster eller tydligt förbereder en sådan sväng (i exempel 1 förbereds vänstersvängen med handsignal) får omkörningen endast ske till höger. Det som beskrivs i exempel 1 kan jämföras med att det bakom körande motordrivna fordonet har kört om, på vänster sida, ett framförvarande motordrivet fordon som blinkat till vänster för att signalera om en kommande vänstersväng.

Att förare till motordrivna fordon inte uppmärksammar eller totalt ignorerar ryttares/hästförares handsignaler är inte bara ett problem, utan också olagligt. Fastän det i vägtrafiklagen (10.8.2018/729) 3. kapitel 31§ stadgas att man får köra om ett vänstersvängande fordon på höger sida, är det inte heller att rekommendera i ett fall där det svängande fordonet är ett häst ekipage. I vägtrafiklagen (10.8.2018/729) 3. kapitel 33 § om den omkörande och den omkördes ömsesidiga skyldigheter kan man läsa att ett omkörande fordon skall hålla ett betryggande avstånd till det fordon eller den gående som körs om och även i övrigt se till så att omkörningen inte äventyrar säkerheten.

Något som framkommer i exempel 2 är att föraren till det motordrivna fordonet borde tänka på, för att undvika att farliga situationer vid omkörning/möte uppstår, är vägunderlaget. För hög situationshastighet vid möte på till exempel en grusväg, kan orsaka att grus sprätter upp på hästens ben, vilket kan leda till att hästen blir skrämmd. Samma sak gäller vid snöslask och om man kör i vattenpölar.

Exempel 2: Kyllä, nämä tilanteet olisi voitu välttää hidastamalla auton nopeutta. Autoilijan pitäisi myös huomioida, että ohitustilanteessa kelikin vaikuttaa: esim. talvella sohjoinen keli: kuuluu erikoista ääntä, kun vesisohjoja lentää, sekä sitä voi myös lentää hevosen jaloille. Samoin soratiellä kiviä voi lennellä ohitustilanteessa hevosen päälle tai vesiputista vettä juuri kohdalla. (Informant 3)

Ja, dessa situationer kunde ha undgåts genom att sänka bilens hastighet. Bilisten borde också beakta att föret kan påverka omkörningssituationen: till exempel snöslask på vintern: låter på ett speciellt sätt när snöslask sprätter runt, samt att snöslask kan sprätta upp på hästens ben. På samma sätt kan småsten på en grusväg sprätta upp på hästen eller vatten ur en pöl. (Informant 3, min översättning)

Som informant 3 beskriver i exempel 2, kunde man undvika farliga situationer i trafiken mellan möten med hästecipage och motordrivna fordon genom att sänka situationshastigheten. Att man inte äventyrar säkerheten vid omkörningar som stadgas i vägtrafiklagen (10.8.2018/729) 3. kapitel 33 § om den omkörande och den omkördes ömsesidiga skyldigheter, som jag också tog upp efter exempel 1, är något som förare till motordrivna fordon också borde tänka på i situationer som informant 3 beskriver i exempel 2. I vägtrafiklagens (10.8.2018/729) 2. kapitel om principer för vägtrafik, 5 § står det skrivet att ett fordonets hastighet och avstånd till andra vägtrafikanter skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande av vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets belastning och lastens art samt andra omständigheter. Det här kan tolkas som situationer som informant 3 beskriver i exempel 2 där föret kan påverka omkörningssituationen i form av att vatten eller snöslask stänker på hästecipaget.

Till sist frågade jag informanterna om de har något de vill tillägga till ämnet. Som svar fick jag att det är bra att man tar upp och skriver om ämnet med häst i trafiken. Två av informanterna skrev att förare till större fordon skulle få visa mer hänsyn och respekt för hästar i trafiken. Speciellt kör stora traktorer, som kan vara lika breda som vägen där de möter hästecipaget på, med hög situationshastighet. Traktorerna drar ofta stora skramlande släp eller arbetsmaskiner efter sig. De borde sakta ner hastigheten ytterligare med tanke på detta. Höga ljud från snöskotrar eller mopeder är också något som kan skrämma en häst. Det skulle enligt informanterna vara viktigt att föraren till dessa beaktar detta genom att sänka hastigheten och inte accelerera i hästecipagets närhet.

Hästecipagen har lika stor rätt att använda sig av allmänna vägar med annan trafik som motordrivna fordon har, men ryttarna/hästförarna känner sig som inkräktare bland de motordrivna fordonen framkommer i exempel 3.

Exempel 3: Jag har ingen annanstans att köra än på allmän väg bland annan trafik. Det är inte roligt för man vet aldrig vad man möter så en del av njutningen försvinner. Jag känner mig som en inkräktare och med tanke på hur vissa bilister bemöter oss uppfattar dom oss också som sådana.

Kunskap och dess spridning är jätteviktigt för att trygga vår existens bland bilarna. Tyvärr syns likgiltigheten som ökar i övriga samhället även här. Det är bara jag-bilisten-som har rätt att vara på vägen så det är helt ok att skrämma hästen, och människan som rider/kör. (Informant 2.)

Informant 2 beskriver i exempel 3 att hen inte har någon annanstans att köra än på allmän väg med annan trafik, vilket hen har rätt till. Ridvägar, som jag skriver om i delkapitel 3.3, får endast användas av ryttare till häst. I samma delkapitel står det hänvisat från trafikskyddet att ett hästekipage med kärra och häst skall befinna sig på körbanan. I vägtrafiklagens (10.8.2018/729) 2. kapitel om principer för vägtrafik, stadgas det i 3 § om vägtrafikanternas allmänna skyldigheter att en vägtrafikanter skall för undvikande av fara och skada följa trafikreglerna och iaktta den omsorg och försiktighet som krävs med hänsyn till omständigheterna. I samma kapitel 4 § står det att en vägtrafikanter skall för undvikande av fara och skada förutse andra vägtrafikanternas agerande och anpassa det egna agerandet enligt det för att främja en smidig och trygg trafik. Vidare i samma kapitel 5 §, som jag också nämnde i samband med exempel 2, kan man läsa att ett fordonets hastighet och avstånd till andra vägtrafikanter skall anpassas till vad trafiksäkerheten kräver med beaktande av vägens skick, vädret, väglaget, sikten, fordonets belastning och lastens art samt andra omständigheter. Kontrollen över fordonet måste kunna behållas i alla trafiksituationer.

Att kontrollen över fordonet måste kunna behållas i alla trafiksituationer gäller också för att ryttaren/hästhjälparen skall kunna hålla kontroll på sin(a) häst(ar). Man bör dock komma ihåg att hästen är en levande varelse, med en egen vilja och dessutom ett flyktdjur vars reaktion är att fly när den blir skrämmd. Att föraren till det motordrivna fordonet beaktar de ovannämnda lagparagrafer underlättar situationen för att ryttaren/hästhjälparen skall kunna hålla sin(a) häst(ar) under kontroll vid omkörningar och möten mellan hästekipage och motordrivna fordon.

Hur ryttarna/hästhjälparerna önskar bli bemötta vid möten mellan motordrivna fordon och hästekipage sammanfaller med det som i Hippos anges hur förare till motordrivna fordon borde bete sig vid möten med hästekipage som jag beskriver i delkapitel 5.4. Min muntliga källa som svarade om hur bilskolorna utbildar sina elever i dessa situationer, som jag skrivit om i delkapitel 3.4, sammanfaller också bra med hur det önskvärda beteendet borde vara. Ändå anser min muntliga källa och alla mina informanter att undervisningen om möten mellan motordrivna fordon och hästekipage i körutbildningen inte är tillräcklig och endast en av mina fem informanter kände sig för tillfället nöjd med hur förare till motordrivna fordon bemöter hästekipage i trafiken. Ingen av mina informanter kände sig trygga i vetskapen om att föraren till ett motordrivet fordon vet hur de skall bete sig vid dessa möten.

Det som kan anses att stod ut i svaren från informanterna var omnämmandet av situationshastigheten. Alla som varit med om farliga situationer med sitt hästekipage i trafiken anser att situationen berodde på motorfordonets höga hastighet, och situationen kunde ha undgåts genom att sänka hastigheten. Att föraren hellre håller en låg och konstant hastighet vid mötet istället för att stanna helt var också något nästan alla nämnde.

Förare till de motordrivna fordonen borde beakta ryttarens/häsförarens handsgnaler önskas också av ryttarna/häsförarna. Det kan anses att det inte borde vara svårt för en förare till ett motordrivet fordon att åtminstone förstå handsgnalen för stanna, eftersom det förväntas att en förare till ett motordrivet fordon också borde känna till polisens handsgnaler.

Eftersom all teori i körutbildningen i dagsläget är online-utbildning är det svårt för bilskollärarna att bedöma vad eleverna lär sig. Det största ansvaret på att lära sig och ta reda på mer information som rör körutbildningen landar på eleven, och sedan kan lärarna bara hoppas att det görs och tillämpas i praktiken.

9 DISKUSSION

Syftet med det här lärdomsprovet vara att undersöka hur trygga ryttare/häsförare i Österbotten känner sig i vetskapen om att förare till motordrivna fordon vet hur de borde bete sig när de möter ett hästekipage på allmän väg och hur ryttare/häsförare önskar att de skulle bli bemötta av förare till motordrivna fordon i dessa situationer.

Jag skickade enkäter till ryttare/häsförare i Österbotten och svaren från dessa utgjorde mitt material. Jag skickade även enkäter till bilskolor i Österbotten för att få en tillförlitlig muntlig källa till teoridelen av detta lärdomsprov, om hur möten mellan motordrivna fordon och hästekipage i trafiken behandlas i körutbildningen. Min undersökning blev en kvalitativ undersökning med kvantitativt inslag av det insamlade materialet. Svaren från informanterna jämförde jag med min muntliga källas utsaga.

Resultatet från undersökningen visar att informanterna inte känner sig trygga i vetskapen om att förare till motordrivna fordon vet hur de skall bete sig i möten med ett hästekipage på allmän väg. Varken informanterna eller min muntliga källa vid bilskolan anser att körutbildningen rörande möten mellan motordrivna fordon och hästekipage på allmän väg är tillräcklig. Hur informanterna önskar att hästekipage på allmän väg skulle bli bemötta av förare till motordrivna fordon är stämmer överens med information som finns att få på till exempel Trafikskyddets eller olika ryttaröreningars hemsidor om hur ett önskvärt beteende vid dessa möten skulle utföras på bästa och tryggaste sätt.

För informanterna var kanske den enklaste frågan att svara på i enkäten hur de önskar att förare till motordrivna fordon skulle bete sig vid möten med hästekipage på allmän väg med annan trafik. Det beror möjligen på att informanterna är personer med hästvana. Informanterna vet hur hästar arttypiskt beter sig och kan kanske därför sätta sig in i situationen hur de själva, som förare till ett motordrivet fordon, beter sig när de möter ett hästekipage på allmän väg och önskar att andra förare skulle bete sig. De vet hur viktig situationshastigheten är, hur viktigt det är att reagera på ryttarens hand signaler och reagera på dessa, samt att de troligtvis läser av hela situationen på ett annorlunda sätt än en person som inte har haft mycket kontakt med hästar.

Det intressanta för mig i dessa möten mellan motordrivna fordon och hästekipage är inställningen hos vissa förare till motordrivna fordon. Jag jämför igen en häst med en älg, eftersom de storleksmässigt är relativt lika. Om en förare till ett motordrivet fordon uppfattar en älg vid sidan av vägen hen kör på, är en trolig reaktion att föraren saktar in och väjer till motsatt sida av vägen ifall det finns möjlighet till det. Föraren iakttar troligtvis älgens rörelser och följer med situationen på bästa sätt för att undgå att en olycka inträffar. Om en förare till ett motordrivet fordon istället uppfattar ett hästekipage på allmän väg, där de har lika stor rätt enligt lag att befinna sig på som det motordrivna fordonet, kan reaktionen hos föraren vara helt annorlunda. Istället för att sakta in kan föraren istället, enligt informanterna, accelerera och stryka sig upp efter hästekipaget vid omkörningen/mötet. Hand signalerna från ryttaren/hästföraren ignoreras och hästekipaget kan känna sig som en inkräktare på den allmänna vägen.

Fastän hur trafiksäker en häst är, så kan den ändå bli skrämdd av något. Det behöver inte ens vara själva motorfordonet eller något föraren till det motordrivna fordonet gör eller inte gör. Det kan vara något som inträffar på samma gång, till exempel en fågel som flyger upp från diket bredvid vägen. Ryttaren/hästföraren borde vara på sin vakt hela tiden för att en oförutsedd händelse inträffar, men det borde föraren till det motordrivna fordonet också vara och köra så pass långsamt att man hinner reagera på om hästen blir skrämdd och gör ett utfall till sidan, eller att man hinner se och beakta ryttarens/hästförarens eventuella hand signaler. Både motorfordonet och hästekipaget har lika stor rätt att använda sig av den allmänna vägen, men båda har också likadana skyldigheter att följa.

Bara genom att föraren till det motordrivna fordonet skulle sänka hastigheten på sitt fordon när hen upptäcker ett hästekipage skulle göra skillnad. När hastigheten är lägre har föraren till det motordrivna fordonet en bättre möjlighet att läsa av hela situationen och hen hinner uppfatta ryttarens/informantens eventuella hand signaler. Hen hinner stanna ifall ryttaren/hästföraren så visar och väja till den motsatta sidan av vägen eller eventuellt se om det till exempel en mindre väg som hästekipaget kan ta in på så att en omkörning/möte kan undgås.

Med jämna mellanrum dyker videor upp i flöden på sociala medier om hur förare till motordrivna fordon borde agera i möten med hästekipage, men dessa videor sprids och delas i första hand mellan ryttare och hästförare. Man kunde visa dessa videor som visar önskvärt beteende gällande möten med hästekipage och ryttarens/hästförarens handsignaler som en del av körundervisningen. Jag kan tänka mig att visuellt material kunde vara intressantare för en bilskoleelev att titta på, än att bara läsa en text om.

Eftersom all teori i körundervisningen sker online idag, så är det också svårare att undervisa om hur det skulle vara önskvärt att förare till motordrivna fordon skulle bete sig vid dessa möten. Med tanke på online utbildningen är det också svårare att få till stånd ett samarbete mellan polisen och bilskolan inom utbildningen om möten med motorfordon och hästekipage. Man kan till exempel inte ha en polis att lära ut och informera, också om vägtrafiklagen, gällande om dessa möten under en teorilektion i körutbildningen. Ifall dessa möten dessutom är en situation man råkar utför sällan, är risken stor att man glömmer hur man skulle bete sig i dem när de uppstår. Fast jag här betonar undervisningen om ämnet i körutbildningen till bilskoleelever, anser jag inte att förare till motordrivna fordon som kört i flera år, alltid vet hur de skall bete sig vid dessa möten heller.

Polisen är synlig på många mässor och evenemang runt om i landet. Eftersom förebyggande arbete är en del av polisens uppgifter, kunde videomaterial på hur möten mellan hästekipage och motordrivna fordon borde gå till, visas på dessa mässor och evenemang. Videor på hur en skrämmd häst beter sig skulle också kunna vara lärorikt att visa. Polisen, som är en synlig organisation i sociala medier, skulle kunna dela dessa videor till sina följare på sociala medier, för att påminna, eller uppmärksamma, om riskerna för olyckor där hästekipage och motordrivna fordon är inblandade. Ryttarens/hästförarens handsignaler är också något som polisen kunde informera om vid dessa tillfällen.

När jag började tänka på vad jag vill skriva om i mitt lärdomsprov, konstaterade jag från första början att jag vill göra något relaterat till hästar. Hästar och ridning har varit mitt stora intresse genom livet och jag ville kombinera det till ett lärdomsprov som passar Polisyreshögskolan. Genom att göra ett lärdomsprov om ett ämne som intresserar mig också personligen, var jag ganska säker på att iveren för att skriva och slutföra lärdomsprovet inte heller skulle falna.

Ett ämne som det alltid diskuterats kring i hästkretsar jag rört mig i, är att det är få förare till motordrivna fordon som vet hur de skall bete sig vid ett möte med ett hästekipage på allmän väg. Nästan alla ryttare/hästförare jag känner har varit med om farliga situationer i trafiken, jag själv medräknad, som till stor del har berott på förarens ignorans. Ignorans både till hästekipaget och/eller till ryttarens/hästförarens handsignaler.

Jag avgränsade mitt område för undersökningen till Österbotten och anser att det var ett lämpligt val. Att jag från första lärdomsprovsseminariet i augusti 2023 fick tipset om att inkludera bilskolans informant till muntlig källa i teoridelen för att kunna jämföra enkätsvaren till, var något som fungerade bra i utförandet och analysen av lärdomsprovet. Hade jag fått in flera enkätsvar, hade kanske resultatet blivit annorlunda. De svar jag fått av mina informanter kan ändå anses var tillförlitliga, eftersom alla mina informanter är personer med hästvana och är tvungna att använda sig av allmänna vägar med annan trafik med sin(a) häst(ar). Jag hittade bra och tillförlitliga källor till mitt lärdomsprov, eftersom jag använde mig av till exempel vägtrafiklagen. Största utmaningen för mig med lärdomsprovet var att skriva vetenskaplig text och att få in alla referenser och hänvisa på korrekt sätt, eftersom jag aldrig tidigare skrivit en vetenskaplig text jämförbar med den här. Jag har hållit mig till den tidsplan jag hade angivit i forskningsplanen jag gjorde under juni 2023. Att kombinera lärdomsprovet med arbetet under praktikperioden har ibland känts utmanande, men det har ändå lyckats.

Vidare forskning till det här lärdomsprovet kunde vara att undersöka möten mellan hästekipage och motordrivna fordon på allmän väg ur föraren till det motordrivna fordonets synvinkel. Hur upplever de dessa möten och undervisningen om det i körutbildningen. Något ryttare/hästförare också pratar om är hur hästtransporter på allmänna vägar blir bemötta av förare till motordrivna fordon. Många har upplevt farliga situationer vid till exempel omkörningar där det omkörande fordonet kört om med signalhornet på, vilket resulterat i att hästen i transporten blivit skrämmd, eller helt enkelt att säkerhetsavståndet inte beaktats tillräckligt.

REFERENSER

Eläinten hyvinvointikeskus, Eläintieto.fi: [Hevonen seura- ja harrastuseläimenä - Eläintieto.fi \(elaintieto.fi\)](#) hämtad 01.08.2023

Finlex: [Vägtrafiklag 729/2018 - Uppdaterad lagstiftning - FINLEX®](#), hämtad 19.06.2023

Hevostietokeskus: [Ohjeita hevosen kanssa liikenteessä tai maastossa liikkuvalla | Hevostietokeskus](#); hämtad 31.05.2023

Hippolis, Suomen Hippos ry, Suomen Ratsastajainliitto ry, Luke hevostalous, Ratsastus.fi: [Hevostalous lukuina 2022 \(ratsastus.fi\)](#) hämtad 01.08.2023

Hippos: [Ota hevuskuljetukset ja -valjakot huomioon liikenteessä – ennakoidulla varmistat turvallisen matkan - Hippos](#); hämtad 19.06.2023

Jordan, Sabina 2021. *Forskningsfilosofi*. Föreläsning hösten 2022, Tammerfors, Polisyrkeshögskolan.

Kaakinen, Elina, journalist, Yle: ["Se oli ihan sellainen verimeri siinä tiellä" – hevosen ja auton kohtaamisella voi olla kohtalokkaat seuraukset \(yle.fi\)](#) hämtad 18.08.2023

Kaimio, Tuire 2012. *Hevosen kanssa, hevosen käyttäytyminen*. WSOY, Helsingfors.

Kananen, Jorma 2017. *Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä*. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Hämtad 13.09.2023.

Liikenneturva: [Hevonen liikenteessä - Kohtaa ratsukko rauhallisesti - Liikenneturva](#); hämtad 31.05.2023

Liikenneturva: [Ratsastaja – tunne liikennesäännöt ja erotu liikenteessä - Liikenneturva](#); hämtad 31.05.2023

Närhi, Tiina 2022: *Poliisihevosen valintaprosessi*. Tampere. Poliisiammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö.

Patel, Runa & Davidson, Bo 2011: *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Upplaga 4:7. Lund: Studentlitteratur AB.

Pitkänen, Silvia & Roth, Tuire: *Hevonen liikenteessä*. Iisalmi. Ammattikorkeakoulu Savonia. Opinnäytetyö.

Rintamaa, Tuomo, journalist, Yle: [Miten ihmeessä kolarissa kuolleet neljä hevosta olivat päässeet karkuun aitauksesta? Sähköaita oli ehjä ja portti kiinni \(yle.fi\)](#) hämtad 18.08.2023

Tilastokeskus.fi: [Ajoneuvokanta alueittain \(ml. Ahvenanmaa\) muuttujina Alue, Ajoneuvoluokka, Liikennekäyttö, Vuosi ja Tiedot. PxWeb \(stat.fi\)](#) hämtad 31.05.2023

Tukes: [Tutkitut ratsastustapaturmat | Turvallisuus- ja kemikaalivirasto \(Tukes\)](#) hämtad 03.08.2023

Valtonen, Julia, journalist, Iltalehti: [Porvoo: Henkilö menehtyi auton ja hevosen törmäyksessä \(iltalehti.fi\)](#) hämtad 15.08.2023

Vetenskapsrådet, *Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning*

BILAGA 1

Enkät till ryttare/hästförare.

1. På vilken ort utövar du ridning eller körning av häst?

Svar:

2. Rör du dig med häst på allmänna vägar med annan trafik?

Ja / Nej

3. Hur ofta rör du dig med häst på allmänna vägar med annan trafik?

En gång i veckan / Flera gånger i veckan / Några gånger i månaden / Med några månaders mellanrum / 6 månaders mellanrum / En gång i året / Inte alls

4. Hur rör du dig med häst på allmänna vägar med annan trafik?

Ridning / Med travkärra / På annat sätt, hur:

5. Hur mycket trafik är det på vägen du använder?

Lite / Måttligt / Mycket

6. Känner du dig trygg i vetskapen om att motorfordonets förare känner till hur de skall bete sig vid möte med ett häst ekipage i trafiken?

Ja / Nej

7. Är du för tillfället nöjd med hur motorfordonens förare bemöter häst ekipage i trafiken?

Ja / Nej

8. Anser du att man i bilskolor får tillräckligt mycket undervisning i hur man bemöter ett häst ekipage i trafiken?

Ja / Nej

9. På vilket sätt önskar du dig att motorfordonets förare skulle närma sig ett häst ekipage i trafiken?

Svar:

10. Har du varit med om en olycka eller en nära ögat situation när du rört dig med häst i trafiken?

Ifall ja, kunde man ha undgått situationen på något sätt?

Svar:

11. Har du något annat du vill tillägga om ämnet?

Svar:

BILAGA 2

Enkät till bilskolor.

1. Behandlas ämnet hur man som förare av ett motorfordon bemöter ett hästekipage i trafiken (på allmän väg där det finns annan trafik) alls i bilskoleutbildningen?
Ja/Nej
2. Ifall ja, hur råder man i utbildningen att bete sig som förare av ett motorfordon i möte med ett hästekipage i trafiken?
3. Anser du att utbildningen om hur man som förare av ett motorfordon bemöter ett hästekipage i trafiken är tillräcklig?
Ja/Nej

BILAGA 3

Följebrevet

Hej

Jag heter Emilia Saaristo, jag studerar på YH2021 och jag håller på att slutföra mina studier på Polisyrkeshögskolan. Du har valts ut att delta i en enkätförfrågning till mitt lärdomsprov. Deltagande är frivilligt, vilket betyder att du kan neka till att delta. Enkätförfrågningen fylls i för hand på dator. Genom att fylla i enkätförfrågningen ger du ditt samtycke till att delta i undersökningen.

Undersökningens resultat kan bidra med nyttig information om hur personer som tillfälligt rör sig som hästekipage på allmänna vägar med annan trafik, blir bemötta av motorfordonens förare. Tanken är att få samlat in information om hur hästekipagen önskar sig bli bemötta av motorfordonens förare i trafiken, och om de anser att utbildningen om detta verkar vara tillräcklig i bilskolorna. Samtidigt vill jag få en uppfattning om hur utbildningen för bemötande av hästekipage realiserar i bilskolor, eller om det överhuvudtaget tas upp i studierna.

I undersökningen vill jag lyfta fram hur polisen skulle kunna genom förebyggande arbete, se till att man redan i bilskoleutbildningen skulle få integrerat om hur hästekipage önskar man bemöter dem i trafiken så att så få olyckor eller farosituationer som möjligt skulle uppstå.

Lagring av material:

Dina personuppgifter samlas inte in. Insamlade enkäter behandlas av lärdomsprovets skribent Emilia Saaristo. Insamlade enkäter sparas hos skribenten två månader efter att lärdomsprovet har publicerats, varefter enkäterna förstörs på vederbörligt sätt. Endast skribenten har tillgång till enkäterna. Lärdomsprovet publiceras på Theseus.

Kontaktuppgifter:

Emilia Saaristo

050 3381503

emilia.saaristo@edu.polamk.fi

BILAGA 4

Enkät till ryttare/hästförare (finska)

1. Millä paikkakunnalla harrastat ratsastusta tai ravikärryillä ajamista?

Vastaus:

2. Liikutko hevosen kanssa yleisillä teillä, joissa on muuta liikennettä?

Kyllä / Ei

3. Kuinka usein liikut hevosen kanssa yleisillä teillä, joissa on muuta liikennettä?

Kerran viikossa / Useamman kerran viikossa / Pari kertaa kuukaudessa / Parin kuukauden välein / 6 kuukauden välein / Kerran vuodessa / En ollenkaan

4. Miten liikut hevosen kanssa yleisillä teillä, joissa on muuta liikennettä?

Ratsastaen / Ravikärryillä / Muulla tavalla, miten:

5. Paljonko liikennettä tiellä, jota käytät, on?

Vähän / Kohtalaisesti / Paljon

6. Oletko sitä mieltä, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajat tietävät tarpeeksi hyvin, kuinka kohdata ratsukko/valjakko turvallisesti liikenteessä?

Kyllä / Ei

7. Oletko tällä hetkellä tyytyväinen siihen, miten moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajat kohtaavat ratsukot/valjakot liikenteessä?

Kyllä / Ei

8. Oletko sitä mieltä, että autokouluissa saa tarpeeksi opetusta siitä, miten moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja tulisi kohdata ratsukot/valjakot liikenteessä?

Kyllä / Ei

9. Millä tavalla toivoisit, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja lähestyisi ratsukkoa/valjakkoa liikenteessä?

Vastaus:

10. Oletko joutunut onnettomuuteen, tai lähellä piti tilanteeseen liikuessasi hevosen kanssa liikenteessä? Mikäli olet, olisiko tilanteesta voitu välttyä jollain tavalla?

Vastaus:

11. Onko sinulla jotain muuta, mitä haluat lisätä aiheeseen?

Vastaus:

BILAGA 5

Enkät till bilskolor (finska)

1. Käsittelettekö autokoulukoulutuksessa aihetta kuinka moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tulisi kohdata ratsukko/valjakko liikenteessä (yleisellä tiellä, missä on muuta liikennettä) lainkaan?
Kyllä/Ei
2. Mikäli kyllä, kuinka moottorikäyttöisen ajoneuvonkuljettajaa neuvotaan kohtaamisessa ratsukon/valjakon kanssa?
3. Onko teidän mielestänne koulutus kuinka moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tulisi kohdata ratsukko/valjakko liikenteessä riittävä?
Kyllä/Ei

BILAGA 6

Saatekirje

Hei,

Nimeni on Emilia Saaristo ja opiskelen YH2021- linjalla. Olen päättämässä opintojani Poliisiammattikorkeakoulussa. Sinut on valittu osallistumaan kyselyyn koskien opinnäytetyötäni. Osallistuminen on vapaaehtoista, mikä tarkoittaa, että voit kieltäytyä vastaamasta. Kyselylomake täytetään tietokoneella. Täyttämällä kyselylomakkeen, annat suostumuksesi osallistua tutkimukseen.

Tutkimuksen tulos voi antaa tarvittavaa tietoa siitä, miten henkilöt, jotka satunnaisesti liikkuvat ratsukkona tai valjakkona yleisillä teillä, missä on muuta liikennettä, tulevat kohdatuksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajilta. Ajatuksena on kerätä tietoa siitä, miten ratsukot tai valjakot toivoisivat tullessa kohdatuksi moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajilta liikenteessä, ja mikäli heidän mielestään opetus tähän liittyen autokouluissa on riittävä. Samanaikaisesti haluan saada käsityksen siitä, miten opetus autokouluissa näistä kohtaamisista toteutetaan, mikäli sitä lainkaan opetetaan.

Tutkimuksessa haluan nostaa esille, miten poliisi voisi ennalta ehkäisevänä työnä, tehdä yhteistyötä autokoulujen kanssa ja saada integroitua ajo-opetuksessa, miten ratsukot ja valjakot toivoisivat, että moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettaja heidät liikenteessä kohtaisi, niin että voitaisiin välttyä onnettomuuksilta tai lähellä piti tilanteista.

Materiaalin säilytys:

Henkilötietojasi ei kerätä. Opinnäytetyön laatija Emilia Saaristo käsittelee palautetut kyselylomakkeet. Laatija säilyttää palautetut kyselylomakkeet kaksi kuukautta opinnäytetyön julkaisemisesta, ja sen jälkeen kyselylomakkeet tuhotaan. Ainoastaan laatijalla on pääsy kyselylomakkeisiin. Opinnäytetyö julkaistaan Theseuksessa.

Yhteystiedot:

Emilia Saaristo

050 3 381 503

emilia.saaristo@edu.polamk.fi