

TILLFÖRLITLIGHET I HASTIGHETSÖVERVAKNING

Uppfattningar om utbildningen i användningen av hastighetsradarn bland
Helsingforspoliser

Walter Malmgren

12/2018

Författare		Examen
Walter Malmgren		Polis (YH)
Publikationens namn		Offentlighetsgrad
Tillförlitlighet i hastighetsövervakning. Uppfattningar om utbildningen i användningen av hastighetsradarn bland Helsingforspoliserna.		Offentlig
Handledare		Lärdomsprovets form
Kjell Nylund och Sabina Jordan		Undersökande lärdomsprov
Referat		
<p>Hastighetsradar hör till de viktigaste tekniska redskapen som polisen använder inom trafikövervakningen. Med tanke på att övervakning med hastighetsradar ofta inkluderar frågan om medborgares rättsskydd är det anmärkningsvärt, att ingen egentlig systematisk handledning i användningen av hastighetsradar ges inom ramen för polisutbildningen i Finland. Denna undersökning kartlägger praxis gällande handledning inom Helsingforspolisinspektion genom intervjuer med relativt nyutexaminerade polismän.</p> <p>Användningen av hastighetsradar kräver förutom kunskap om den tekniska utrustningens funktioner även kännedom om ett betydande antal faktorer som på olika sätt kan påverka radarmätningars tillförlitlighet. Osäkerhet hos en polisman när det gäller radarutrustningen och dess användning kan leda till att personen drar sig för att överhuvudtaget skaffa sig erfarenhet av hastighetsradar.</p> <p>I Polisyrkeshögskolans undervisningsplan ingår ingen kurs i användning av radarutrustning och denna studie visar, att inte heller arbetspraktiken nödvändigtvis ger tillräcklig handledning i radarövervakning. Undersökningen diskuterar de problem som bristen på lämplig utbildning kan leda till. I sammanfattningen presenteras några förslag på hur situationen kunde förbättras gällande kunskaperna om användningen av hastighetsradar bland polismän i övervaknings- och alarmsektorn.</p>		
Sidantal	Månad och år då granskningen skett	Lärdomsprovets kod (OPS)
27	12/2018	YH2016LP
Nyckelord		
Hastighetsradar, utbildning, trafikövervakning		

Tekijä		Tutkinto
Walter Malmgren		Polis (YH)
Julkaisun nimi		Julkisuusaste
Tillförlitlighet i hastighetsövervakning. Uppfattningar om utbildningen i användningen av hastighetsradarn bland Helsingforspolisier		Julkinen
Ohjaajat		Opinnäytetyön muoto
Kjell Nylund ja Sabina Jordan		Tutkiva opinnäytetyö
<p>Tiivistelmä</p> <p>Nopeustutka kuuluu tärkeimpiin työvälineisiin, joita poliisi hyödyntää liikennevalvonnassa. Ottaen huomioon, että tutkaperusteinen nopeusvalvonta usein sivuaa kysymystä kansalaisten oikeusturvasta, on huomionarvoista, ettei suomalainen poliisikoulutus sisällä minkäänlaista systemaattista ohjausta nopeustutkalaitteiston käytössä. Tässä tutkimuksessa valotetaan Helsingin poliisilaitoksella vallitsevia ohjauksen käytäntöjä koskien tutkalaitteiston käyttöä haastatteleamalla verraten vastikään valmistuneita poliisimiehiä.</p> <p>Nopeustutkan käyttö edellyttää sekä tietoa laitteiston teknisistä toiminnoista että useiden sellaisten tekijöiden tiedostamista, jotka eri tavoin voivat vaikuttaa tutkamittausten luotettavuuteen. Poliisimiehen epävarmuus suhteessa tutkavälineistöön ja sen käyttöön voi johtaa siihen, että henkilö kokonaan jättää hankkimatta kokemusta nopeustutkan käytöstä.</p> <p>Poliisiammattikorkeakoulun opetussuunnitelmaan ei kuulu yhtään kurssia, jolla käsiteltäisiin tutkalaitteiston käyttöä. Tämä tutkimus osoittaa kuitenkin, ettei työharjoittelukaan välttämättä tarjoa riittävää ohjausta tutkavalvonnassa. Tutkimus käsittelee niitä ongelmia, joita tarkoituksenmukaisen koulutuksen puute voi aiheuttaa. Yhteenvedossa esitellään joitakin ehdotuksia siitä, miten tietoutta nopeustutkan käytöstä voisi vahvistaa valvonta- ja hälytyssektorilla toimivien poliisimiesten keskuudessa.</p>		
Sivumäärä	Tarkastuskuukausi ja vuosi	Opinnäytetyökoodi (OPS)
27	12/2018	YH2016LP
Avainsanat		
Nopeustutka, koulutus, liikennevalvonta		

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING	1
1.1	Undersökningens syfte	2
1.2	Avgränsning av undersökningsproblem	2
1.3	Hypotes	3
1.4	Tidigare forskning	3
2	MATERIAL OCH METOD	4
2.1	Materialinsamling genom kvalitativ intervju	5
2.2	Analysmetod	6
2.3	Reliabilitet och validitet	7
2.4	Forskningsetik	7
3	UTBILDNING I ANVÄNDNING AV HASTIGHETS RADAR	8
3.1	Utbildningen i användningen i hastighetsradarn under grundstudierna	8
3.2	Nu gällande fortbildning i användning av hastighetsradarn	9
3.3	Hastighetsradarns bruksanvisningar	10
3.4	Utvecklingsmöjligheter i utbildningen enligt Turunen och Suhonen	11
3.5	Praktikhandledarens roll enligt Robin Huldén	13
4	UPPFATTNINGAR OM RADARUTBILDNINGEN	13
4.1	Utbildning i användning av hastighetsradarn under grundutbildningen	13
4.2	Utbildning i användning av hastighetsradarn under arbetspraktiken	15
4.3	Praktikhandledarens roll	16
4.4	Utbildning i användning av hastighetsradarn under arbetslivet	18
4.5	Betydelsen av eget initiativ i frågan om att få utbildning	19
4.6	Egen kunskapsnivå	20
4.7	Utvecklingsmöjligheter enligt informanterna	21
5	SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION	23
	REFERENSER	27

1 INLEDNING

Ett av de redskap som dagligen används av poliser på fältet är hastighetsradarn. Hastighetsradarn användes för första gången av polisen i USA i slutet av 1940-talet (Kennedy 2013). I Finland blev hastighetsradarn vanligare på 1950- och 1960-talet (Stolt m.fl. 2010, 33). Idag finns radarn i de flesta polisbilar i Finland. Till polisens vanligaste dagliga uppdrag hör trafikövervakning och för detta är hastighetsradarn ett viktigt verktyg.

Hastighetsradarn är en teknisk apparat som kräver utbildning för att användas rätt. I denna undersökning har jag kartlagt vilken sorts utbildning poliser får i användningen av hastighetsradarn och i vilken utsträckning. Med *hastighetsradar* avses i denna undersökning alla de olika radar som polisen i Finland använder för att mäta vägtrafikanters hastighet.

Liksom alla tekniska apparater har även hastighetsradarutrustningen sina begränsningar. Att göra tillförlitliga mätningar med radarutrustning beror i hög grad på den som använder utrustningen. Det är lätt att göra misstag, vilket har framkommit bl.a. genom att vissa domar där böter utfärdats med stöd av radarövervakning hävts i rätten då övervakningsresultaten inte ansetts vara tillräckligt tillförlitliga.

Intresset för ämnet väcktes då jag läste en nyhetsartikel i Iltalehti där en diplomingenjör fått böter för fortkörning. Han överklagade beslutet och hävdade att hastighetsradarns signal hade tagit störningar från ett annat fordon som körde på körfilen bredvid hans bil. Ärendet gick vidare till tingsrätten och åter vidare till hovrätten där domen till slut hävdes. (Elonheimo 2017.) Jag undrade hur detta kunde vara möjligt. Det väcktes en tanke om att den som utfört mätningen eventuellt inte fått en heltäckande utbildning i användningen av hastighetsradarn.

Man kan fråga sig varför ett så bra och värdefullt redskap används i så liten utsträckning i övervaknings- och alarmsektorn. Att det verkar förhålla sig så baserar jag närmast på mina egna erfarenheter från min arbetspraktik vid Helsingfors polisinspektion. Man bör dock kunna utgå ifrån att kvaliteten på den utbildning man får i användningen av hastighetsradar har en inverkan på de utförda mätningarnas tillförlitlighet, men även på hur mycket utrustningen används. Ifall utbildningen i användningen av radarutrustningen är otillräcklig, kan det eventuellt leda till att trafikövervakningen lider.

Min undersökning är en kvalitativ undersökning där jag utnyttjar mig av halvstrukturerade intervjuer. Jag har intervjuat tre polismän som arbetar inom övervaknings- och

alarmverksamheten. Alla informanter har mindre än ett års arbetsfarenhet. Jag analyserar innehållet av dessa intervjuer och redogör för informanternas upplevelser om utbildningen i användningen av hastighetsradarn. Jag redovisar även för skillnaderna i polismännens upplevelser.

Denna undersökning är viktig med tanke på medborgarnas rättsskydd i trafikrelaterade brottsmål. I undersökningen belyser jag problemet med att handledning i användningen av hastighetsradar erbjuds i relativt begränsad utsträckning inom grundutbildningen.

1.1 Undersökningens syfte

Syftet med detta lärdomsprov är att undersöka nyblivna polismäns uppfattningar om utbildningen i användningen av hastighetsradar. Jag reder även ut vilken fastställd utbildning i användningen av hastighetsradarn som redan existerar. Denna presenteras i kapitel 3.2. Undersökningsfrågorna jag ämnar få svar på är således följande:

1. Hur uppfattas utbildningen i användningen av hastighetsradarn av nyblivna poliser?
2. Hur kunde utbildningen i användningen av hastighetsradarn utvecklas enligt nyblivna poliser?

Syftet med detta lärdomsprov är alltså inte att presentera hur en hastighetsradar fungerar. Avsikten är inte att ge några instruktioner i hur utrustningen borde användas, utan fokusen ligger enbart på hur, var och när man får utbildning i att använda den.

1.2 Avgränsning av undersökningsproblem

Arbetet är avgränsat så, att jag endast undersöker nyutexaminerade polisers kunskap och uppfattningar. Informanterna har alla mindre än ett års erfarenhet inom polisycket. Jag valde att göra denna avgränsning eftersom jag antar att man förr eller senare under karriären kommer i kontakt med hastighetsövervakning i någon form. Jag undersöker hur omfattande utbildningen är under ett tidigt skede av karriären. Dessutom har dessa personer sin egen arbetspraktik i färskt minne, och kan förmodligen bättre återkalla vad de lärt sig under praktiken. Informanterna arbetar alla för tillfället i Helsingfors och har även alla utfört praktiken där. Slutsatserna som dras i denna undersökning kommer därför förmodligen inte att direkt kunna tillämpas på andra områden i Finland.

Det tas inte ställning till informanternas egna attityder till att använda hastighetsradarn eller att arbeta med trafikuppdrag. Denna fråga diskuteras eventuellt, men en studie över polismäns attityder till trafikrelaterade uppdrag skulle kräva en separat undersökning.

1.3 Hypotes

Min hypotes är att utbildning i användning av hastighetsradar endast ges av praktikhandledare. Enligt min egen erfarenhet ingår det ingen specifik handledning i användningen av radarutrustning i Polisyreshögskolestudierna. I hypotesen utgår jag ifrån att detta kan leda till bristande insikter bland nyblivna polismän gällande användningen av hastighetsradar.

I undersökningen prövar jag min hypotes i enlighet med Bells riktlinjer om att undersökningsresultaten antingen bör stödja hypotesen eller motsäga den (Bell 2016, 48). Utgående från min hypotes har jag genom forskningsprocessen strävat efter att bilda mig en klar uppfattning om gängse bruk av hastighetsradarutrustning samt därmed förknippade problemsituationer.

1.4 Tidigare forskning

Veterligen har det inte gjorts någon tidigare forskning i Finland om utbildningen i användningen av hastighetsradarn. Ämnet har tangerats i vissa tidigare undersökningar utförda av studerande och personal på Polisyreshögskolan, men just de aspekter jag ämnar fokusera på har inte desto djupare diskuterats i dessa undersökningar.

Tommi Turunen och Veli Suhonen publicerade sitt lärdomsprov *Poliisikoulutuksen kehittäminen opiskelijoiden näkökulmasta* i maj 2018. I undersökningen frågade de studerandena på Polisyreshögskolan om olika kursers innehåll och hurdan deras kunskapsnivå i diverse ämnen har varit efter kursen. De frågade även studerandena om dessa enligt egen uppfattning ansåg sig ha erhållit tillräckliga kunskaper. Deras undersökning omfattade även kursoriska frågor kring användningen av hastighetsradarn och revikan¹, d.v.s. om studerandena ansåg sig ha fått tillräcklig utbildning på detta område under

¹ Polisens registerplåtavläsare

studietiden. Studerandenas åsikter har återgetts i statistiska diagram och jag kommer att redovisa för statistiken i kapitel 3.4.

Robin Huldén diskuterar handledarens roll i sitt lärdomsprov *Handledning av praktikanter*, publicerat 2017. Hans lärdomsprov fokuserar mer på hur handledaren själv kan lära sig från att handleda en praktikant, men nämner att till handledarens viktigaste egenskaper hör pedagogik och yrkeskunskap. Detta tangerar min undersökning så till vida att utbildandet av hastighetsradarn i hög grad vilar på praktikhandledarens ansvar.

2 MATERIAL OCH METOD

I detta kapitel presenteras de metoder som i denna undersökning använts för insamling och analys av material. Undersökningen bygger på tolkningar av olika människors uppfattningar om ett fenomen. Därför har jag valt att använda mig av fenomenografin som undersökningsmetod. En fenomenografisk undersökning riktar sig till att studera uppfattningar. Syftet med en fenomenografisk analys riktas mot hur fenomen i omvärlden uppfattas av människor. Begreppet *uppfattning* är sålunda centralt inom fenomenografin. Undersökningens resultat bygger på en hermeneutisk tolkning av den fenomenografiska analysen. (Patel & Davidson 2011, 32–33.)

I en undersökning som denna, som huvudsakligen är genomförd med en fenomenografisk metod, som bygger på tolkningar av upplevelser, bör även hermeneutiken beaktas. Jag har därför använt mig av hermeneutikens principer i min undersökning.

Hermeneutiken är en vetenskaplig inriktning där man studerar, tolkar och försöker bilda sig en förståelse för olika företeelser inom den mänskliga existensen. Hermeneutik betyder således ungefär tolkningslära. En hermeneutisk tolkning är ett samspel mellan forskaren och det studerade objektet. Forskaren och föremålet för forskningen betraktas som jämbördiga och man eftersträvar därför en gemensam förståelse av det fenomen som undersöks. I detta sammanhang används begreppet *förståelsehorisont*, som står för gränsen mellan vad som omfattas av förståelse och vad som faller utanför denna. I hermeneutiken är undersökarens forskarroll öppen, ”subjektiv” och engagerad. Hermeneutiken har följaktligen ibland kritiserats för att det oundvikligen till viss del subjektiva förhållningssättet kan medföra en risk för att forskaren inte problematiserar sin egen roll i tillräckligt hög grad. Den vetenskapliga objektiviteten kan då bli svår att hålla fast vid och det kan hända att analysen

av undersökningsmaterialet inte når tillräckligt djupt utan stannar vid en ytlig beskrivning av ett fenomen. (Patel & Davidson 2011, 28–34.)

För att undersöka uppfattningar om användningen av radarutrustning har jag arbetat med öppna, kvalitativa intervjuer i enlighet med Patel och Davidsons definition (ibid.). Informanterna har alltså med egna ord fått beskriva sin uppfattning av användningen av hastighetsradar och den utbildning de erhållit. Efter att ha transkriberat intervjuerna har jag förverkligat den fenomenografiska analysen i fyra steg: 1) studie av data och etablering av ett helhetsintryck; 2) observation av likheter och skillnader i utsagorna i de respektive intervjuerna; 3) kategorisering av uppfattningar i beskrivningskategorier samt 4) studie av den underliggande strukturen i kategorisystemet. Denna process är *induktiv*, vilket innebär att jag läst och sorterat materialet tills jag börjat skönja tydliga mönster som jag kunnat dra slutsatser av gällande undersökningsresultaten.

2.1 Materialinsamling genom kvalitativ intervju

Intervjuer är en teknik för att samla information som bygger på frågor. Vanligtvis sker intervjun genom att intervjuaren träffar intervjupersonen personligen för att genomföra intervjun, men de kan även genomföras t.ex. via telefonsamtal eller e-post. (Patel & Davidson 2011, 73.)

Jag har valt att bortse från kvantitativa metoder, såsom enkäter, eftersom dessa metoder används för att omvandla informationen till siffror och mängder. Eftersom jag undersöker uppfattningar om någonting lämpar sig kvalitativa intervjuer bäst som materialinsamlingsmetod för denna undersökning. Genom kvalitativa metoder får man en djupare uppfattning av det man undersöker. (Holme & Solvang 1997, 76–78.)

Jag har valt att intervjua tre nytexaminerade polismän med mindre än ett års arbetserfarenhet från övervaknings- och alarmsektorn samt trafiksektorn. För att förbättra växelverkan har jag träffat två av informanterna. En av informanterna intervjuades per telefon. Varje informant ombads svara på tio frågor.

2.2 Analysmetod

Som analysmetod har jag bearbetat intervjumaterialet kvalitativt. Jag har använt mig av kvalitativa intervjuer, där all strukturering och organisering av informationen skett efter att intervjuerna slutförts. I enlighet med Holme och Solvangs (1997) rekommendationer har jag strävat efter att på förhand identifiera vilka slags problem av analyserande karaktär intervjumaterialet skulle komma att bjuda på. Detta för att minska på analysfasens arbetsbelastning. (Holme & Solvang 1997, 139.)

För textanalys kan man skilja mellan två huvudsakliga former: *helhetsanalys* och *delanalys*. I en helhetsanalys ser man till helheten i det insamlade materialet. Problemet och frågeställningen som man vill arbeta med i fortsättningen väljs ut först efter att intervjuerna är gjorda. Sådana aspekter i materialet som inte har att göra med de teman och problemområden som valts berörs inte. För att göra en delanalys utgår man ifrån att det transkriberade materialet i sig är en text som innehåller påståenden om vissa företeelser som mer eller mindre är knutna till den företeelse som står i fokus för undersökningen. Problemet är med andra ord definierat på förhand. Med hjälp av intervjufrågorna vill man få fram olika påståenden och uppfattningar om problemet. Delanalys som analysmetod förutsätter att materialet går att dela i olika utsagor som kan kategoriseras. Dessa kan ställas upp i t.ex. tabellform. (Holme & Solvang 1997, 141–143.) För min undersökning valde jag att använda mig av delanalysmetoden, eftersom jag betraktade det som en möjlighet att jag kunde ha förutfattade meningar om de problem som jag ämnade undersöka.

Det material som jag samlat in genom intervjuerna finns i form av ljudinspelningar och stickordsanteckningar. En del av det analytiska arbetet med intervjumaterialet bestod i att transkribera det, det vill säga skriva ut det ord för ord (Åbo Akademi 2011). Informanterna är alla finskspråkiga, så jag har intervjuat och transkriberat materialet på finska. Efter det översatte jag materialet till svenska. Jag har ordnat och strukturerat materialet så att det är lättare att följa texten. I materialet har jag märkt ut stickord och gjort anteckningar för att senare minnas dem, då jag redovisat dem i undersökningen. I kapitel 4 har jag presenterat materialet genom blockcitat som jag nämnt som exempel.

2.3 Reliabilitet och validitet

Till den del som undersökningen baserar sig på intervjumaterial, d.v.s. informanternas personliga uppfattningar, måste forskningsresultatens reliabilitet anses vara relativt. Med ett annat urval av informanter är det fullt möjligt att andra tyngdpunkter än de som framträder i undersökningen skulle ha framkommit. Analysen av intervjumaterialet bör således betraktas som ett komplement till redogörelsen för rådande praxis när det gäller utbildningen. Till den del som informanternas svar och analysen av dessa entydigt anknyter till problematiken med radarutbildningen bör mina forskningsresultat anses ha hög validitet.

Ifall det hade varit större variation i intervju svaren skulle jag eventuellt ha varit tvungen att utföra fler intervjuer. Eftersom svaren skilde sig åt relativt lite ansåg jag det inte nödvändigt.

För att säkerställa en möjligast korrekt återgivning av innehållet i intervjuerna spelades de in. Att jag kunnat gå igenom materialet upprepade gånger, och därmed kunnat avläsa inte bara faktainnehåll utan även nyanser och betoningar i det som informanterna framfört, bör ha stärkt reliabiliteten i undersökningen. Samtidigt finns intervjuerna bevarade för eventuell framtida evaluering och kontroll av mina forskningsresultat. Materialet kommer att förstöras senast sex månader efter att lärdomsprovet publicerats.

2.4 Forskningsetik

De forskningsetiska aspekterna har beaktats genom att behålla alla informanter anonyma. För att säkerställa informanternas anonymitet presenteras endast hur länge de arbetat och i vilken polisinställning de arbetar. Jag kommer inte heller att nämna några namn som informanterna uppger i sina intervjuer, för att säkerställa även de nämnda personernas anonymitet.

Fyra övergripande etikregler gällande humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning har formulerats av vetenskapsrådet, den svenska myndighet som fördelar medel till forskning men som även har ett övergripande ansvar för frågor om etiska krav på forskning. De fyra huvudkraven är; 1) informationskravet, vilket innebär att forskaren ska informera de som deltar i undersökningen om dess syfte; 2) samtyckeskravet, vilket innebär att de som deltar i undersökningen har rätt att själva bestämma om sin medverkan i undersökningen; 3) konfidentialitetskravet, som innebär att alla uppgifter om informanter och andra deltagande ska behandlas med största möjliga konfidentialitet, och ska förvaras på så sätt att obehöriga

inte kan ta del av dem, samt; 4) nyttjandekravet, som kräver att uppgifter som samlats in om enskilda personer endast får användas för forskningsändamål. (Patel & Davidson 2011, 62–63.)

Informationskravet och samtyckeskravet har beaktats genom att jag i början av varje intervju berättat åt informanterna om undersökningsuppgiftens syfte samt att det är frivilligt att delta i undersökningen som informant. Konfidentialitetskravet uppfylls genom att jag hemlighåller alla informanternas identitet. Uppgifterna som informanterna delgett kommer inte att användas för något annat syfte än denna undersökning. Således uppfylls även nyttjandekravet.

3 UTBILDNING I ANVÄNDNING AV HASTIGHETS RADAR

Som huvudsakligt material för detta lärdomsprov har jag utfört intervjuer med polismän som har arbetat mindre än ett år inom övervaknings- och alarmsektorn samt inom trafiksektorn. Jag har utfört halvstrukturerade, kvalitativa intervjuer, i vilka informanterna fritt berättat om sina erfarenheter och upplevelser gällande utbildningen i användningen av hastighetsradarn. Jag har även utfört en intervju med en sakkunnig.

Jag har kontrollerat Polisyrkeshögskolans undervisningsplan för att undersöka om utbildningen av hastighetsradarn hör till polisens grundutbildning. Mer om detta i kapitel 3.1.

3.1 Utbildningen i användningen i hastighetsradarn under grundstudierna

Polisyrkeshögskolans grundutbildning för poliser består av 170 studiepoäng² obligatoriska kurser. Av dessa är sådana kurser som kan tänkas ha något att göra med trafikövervakning *Trafiksäkerhet* (7 studiepoäng), *Grunderna i övervaknings- och alarmverksamhet* (3 studiepoäng) och *Körteknik och -taktik* (3 studiepoäng). Det finns även en valbar, finskspråkig kurs *Liikennevalvonnan ja liikennetikostenkäytännöt* (2 studiepoäng). (Polisyrkeshögskolan 2018.)

² En studiepoäng motsvarar ca. 27 timmar arbete

Kurshelheten Körteknik och -taktik är indelad i två delperioder. Den första av dessa heter *Polisbilen som arbetsredskap och fordonets teknik*. I delperiodens kursbeskrivning står det så här: ”Under delperioden skaffar sig studerande grundfärdigheter i användandet av polisbil och utrustningen i den samt övervakning av fordon i trafiken” (Polisyreshögskolan 2018). Man kunde tänka sig att användningen av hastighetsradarn skulle introduceras i denna kurs, men i själva kursbeskrivningen nämns hastighetsradar inte.

Vid Polisyreshögskolan har man planerat en valbar kurs där trafikövervakningsmetoder skulle behandlas. Meningen har varit att en sådan kurs också skulle omfatta handledning i användning av centrala redskap som utnyttjas inom trafikövervakningen, bl.a. hastighetsradarn. Tanken har varit att kursen skulle ge studerandena behövliga insikter i hur hastighetsradar ska användas enligt alla gällande bestämmelser och anvisningar. Tillsvidare har kursen inte förverkligats på grund av resurs- och tidsbrist. (Tamminen 2018.)

3.2 Nu gällande fortbildning i användning av hastighetsradarn

Vid Polisyreshögskolan ordnades 2016 en utbildningsdag, under vilken olika trafikövervakningsmetoder behandlades. Utbildningsdagen arrangerades av Polisstyrelsen och var riktad till utbildarna i trafikövervakningsredskap inom polisinsättningarna. De polismän som deltog i denna utbildningsdag har efter detta varit ansvariga för att utbilda personalen på sin lokala polisinsättning.

Redskap som behandlades under utbildningsdagen var Dräger Drugtest 5000, instrument för mätning av medelhastighet, hastighetsradar, alkometrar, mopedmätare och decibelmätare. Kursledare var Heikki Ihalainen (Polisstyrelsen). Som utbildare under kursen agerade äldre konstaplarna Hannu Leppänen och Timo Vihervaara från Polisinsättningen i Inre Finland samt överkonstapel Risto Maksimainen från Polisinsättningen i Östra Nyland.

Under utbildningsdagens hastighetsradarutbildning poängterades bland annat att det är av vikt att användaren förstår radarns funktion och är medveten om risken för tekniska fel och störningar. I annat fall föreligger risk för otillförlitliga mätresultat som kan visa sig problematiska med tanke på medborgarnas rättsskydd. Den polisman som utför radarmätningen är helt och hållet ansvarig för att den hastighet som radarn anger överensstämmer med den verkliga situationshastigheten. Böter kan utfärdas på basis av ett radarutslag om fordonets hastighet överskrider 6 km/h över den tillåtna hastigheten. Enligt

Polisstyrelsens instruktioner bör man dessutom från den hastighet som radarmätningen anger alltid dra av 3 km/h; ett tekniskt säkerhetsavdrag på grund av marginalerna i radarutrustningens mätningprecision (Poliisihallitus 2016). Med dessa åtgärder strävar man efter att trygga medborgarnas rättsskydd i ärenden som gäller fortkörning.

Enligt anvisningarna som gavs under utbildningsdagen 2016 får ett fortkörningsmål aldrig baseras endast på en radarobservation av den misstänktes hastighet. Man bör först med ögonmått fastställa att fordonet framförs fortare än det övriga trafikflödet. Först därefter ska man avläsa radarns utslag. Man bör även fastställa patrullbilens hastighet enligt radarutslag vid tidpunkten för mätningens utförande. Om man exempelvis saktar in eller accelererar vid tidpunkten för radarmätningen kan detta orsaka att radarn uppfattar patrullbilens hastighet fel. Då anger radarn även fel hastighet hos det mål som övervakats. Med andra ord är det två saker man måste vara säker på för att kunna lita på resultatet av en radarmätning: 1) en observation av ett fordon i rörelse samt 2) hastigheten av det egna fordonet enligt radarn. (Tamminen 2018.)

Det finns visserligen ett antal övriga faktorer som kan förorsaka störningar i radarmätningar. Dessa faktorer finns upptagna i listan över störningsmoment i hastighetsradarns bruksanvisning. Mer om dessa i kapitel 3.3.

Äldre konstapel Tuomas Kaukoranta vid Östra Finlands polisinrättning upplyser om att man där förverkligat en utbildning i användning av radarutrustning som över 90 % av polisinrättningens anställda inom övervaknings- och alarmsektorn deltagit i. I övrigt liknar handledningssituationen beträffande användningen av radarutrustning i många avseenden den som även råder inom Helsingfors polisinrättning: praktikanter får åtminstone någon slags handledning i samband med utförande av arbetsuppgifter. (Kaukoranta 2018.)

3.3 Hastighetsradarns bruksanvisningar

I bruksanvisningen för hastighetsradarn Stalker Dual DSR har man listat diverse störningskällor som kan orsaka fel i avläsningen av radarmätningar. Listan upptar följande störningskällor: terräng, regn, elektroniska störningar, störningar i fordonets tändning, störningar som beror på bilens fläkt och störningar som beror på radiosändare.

De flesta fasta objekt men också t.ex. trädens löv är ogenomträngliga för radarns signaler. Man måste därför försäkra sig om att det inte finns några hinder mellan radarn och målet för

mätningen. Även glasfönster reflekterar delvis radarsignalen. Radarstrålen är därför svagare då radarn används genom patrullbilens fönster.

Regn suger upp och splittrar radarsignalen. Detta försvagar strålen och ökar risken för att radarn avläser hastigheten från regndropparnas hastighet istället för det avsedda målet.

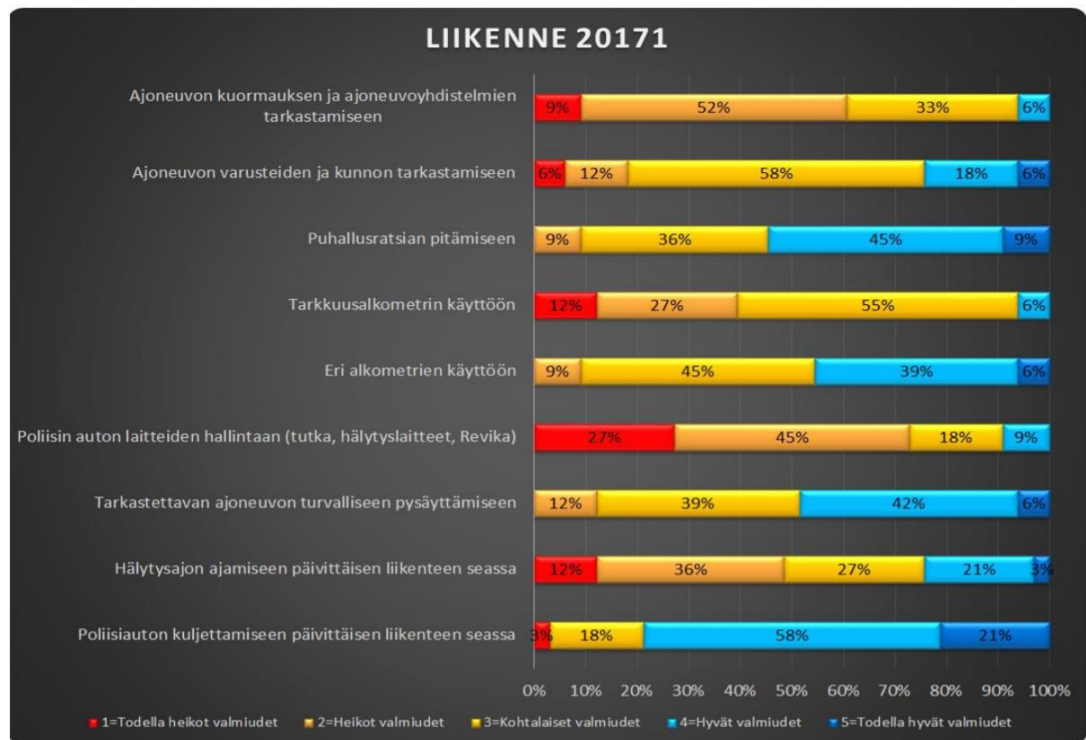
Elektroniska störningskällor är bland annat neonljus, radiosändare, elkablar och transformatorer. Dessa kan förorsaka att strålen förkortas eller att signalen bryts. (Stalker Dual DSR, Käyttäjän käsikirja. Årtal saknas.)

Ovannämnda störningsmoment är sådana som någon som är oerfaren i att använda hastighetsradarn inte nödvändigtvis inser bör beaktas. Dessa faktorer behandlades på Polisstyrelsens utbildningsdag vid Polisyrkeshögskolan (se kapitel 3.2.).

3.4 Utvecklingsmöjligheter i utbildningen enligt Turunen och Suhonen

Tommi Turunen och Veli Suhonen har gjort en enkätundersökning i sitt examensarbete *Poliisikoulutuksen kehittäminen opiskelijoiden näkökulmasta* (Utveckling av polisutbildningen från studerandenas synvinkel, min översättning). De har frågat kurserna 2016/1 och 2017/1 (första kurserna av fyra kurser åren 2016 och 2017) om olika ämnen som studeras på Polisyrkeshögskolan och hur dessa ämnen kunde utvecklas enligt de studerande som svarat på enkäten. De har fokuserat på tekniska kunskaper, såsom maktmedel, första hjälp och trafik.

Turunen och Suhonen har presenterat svaren i grafer som visar resultaten i procent. Grafen för trafik kunskaper har jag presenterat i figur 1.



Figur 1: Presentation av enkätsvar gällande färdigheter i trafik. (Turunen & Suhonen 2018)

Turunen och Suhonen har placerat radarn, revikan och larmanordningen i samma fråga, d.v.s. färdigheterna att använda polisbilens olika apparater. Figur 1 kan tolkas så att av alla frågor som ställdes svarade informanterna att de har haft de sämsta kunskaperna just i denna fråga, den sjätte frågan i grafen, *Färdigheter i hanteringen av polisbilens apparater (radar, larmanordning, revika)*. På denna har 27 % av informanterna svarat att de har ytterst svaga färdigheter och 45 % har svarat att de har svaga färdigheter. Majoriteten av studerandena är alltså av den åsikten att de inte har bekantat sig med dessa apparater tillräckligt mycket under grundutbildningen och har således haft svaga färdigheter i att använda dem då de inlett sin arbetspraktik. (Turunen & Suhonen 2018.)

Turunen och Suhonen har även plockat citat från enkätsvaren som skrivits i de öppna svarfälten. Jag har sammanfattat innehållet av de citat som Turunen och Suhonen valt med i sitt arbete som har med bilens apparater att göra.

I de öppna svarsfälten i enkäten skrevs bland annat att polisbilens apparater varit totalt främmande då arbetspraktiken inleddes. Den utrustning som finns i skolan behandlades inte ordentligt och ingen berättade hur den borde användas. Vidare skrevs det att varken radarn eller revikan behandlades under grundutbildningen. Informanterna har inte varit medvetna om hur de fungerar.

3.5 Praktikhandledarens roll enligt Robin Huldén

Kraven på praktikhandledarna är höga inom polisyrket. En polisstuderande kommer för första gången i kontakt med det riktiga polisarbetet under arbetspraktiken. Arbetspraktiken är indelad i olika delområden, övervaknings- och alarmsektorn, trafiksektorn, brottsbekämpningen och polisjouren. Inom alla dessa delområden har en handledare utsetts för varje praktikant och handledarens uppgift är att se till att praktikanten lär sig att utföra arbetet lagenligt och enligt praxis. Utöver att handledaren lär ut arbetet fungerar han eller hon även som stödperson och förebild för den som handleds (Huldén, 2017).

Det betyder även att sådant som hamnar utanför Polisyrkeshögskolans läroplan är på handledarens ansvar att lära studeranden. Eftersom man inte får någon utbildning i användningen av hastighetsradar vid Polisyrkeshögskolan borde man kunna utgå ifrån att det är på praktikhandledarens ansvar att ge den, antingen inom övervaknings- och alarmsektorn eller inom trafiksektorn.

4 UPPFATTNINGAR OM RADARUTBILDNINGEN

I detta kapitel presenterar jag det material som jag fått från intervjuerna. Materialet är presenterat i citat från intervjuerna som jag översatt från finska till svenska. Citaten är således inte exakta. Jag har sorterat materialet i kortare underrubriker.

Jag har intervjuat tre äldre konstaplar som arbetar inom Helsingfors polisinrättning. Alla dessa har mindre än ett års arbetserfarenhet. Två av informanterna arbetar inom övervaknings- och alarmsektorn och en arbetar inom trafiksektorn. Eftersom informanternas intervjusvar inte innehöll betydliga skillnader har jag inte nämnt vilken informant som arbetar inom vilken sektor. Jag har namngivit informanterna A, B och C.

4.1 Utbildning i användning av hastighetsradarn under grundutbildningen

Det erbjuds ingen utbildning i användning av polisens radar apparatur under grundutbildningen, för tillfället. Under diverse övningskörningar har vissa haft på radarn.

Vissa lärare har eventuellt berättat om den, men det har inte hört till utbildningens innehåll och någon systematisk undervisning har därför inte förekommit.

Exempel 1:

Om jag minns rätt hade vi ingen utbildning gällande användningen av radarn i skolan. Under stadskörningen³ körde vi eventuellt med radarn på, med inte koncentrerade vi oss på den. (Informant C)

Exempel 2:

Jag vill minnas att vi under landsvägskörningen tangerade hastighetsradarn kort. Det kan även vara så att vi hade någon teknisk sida till den. I varje fall var utbildningen i användningen av hastighetsradarn knapp i skolan. (Informant A)

Exempel 3:

Om jag minns rätt så tycker jag att vi inte hade någonting om hastighetsradarn i skolan. Om vi hade något så frågades det åtminstone inte i någon tentamen. (Informant B)

Majoriteten av studerandena är alltså av den åsikten att de inte har bekantat sig med dessa apparater tillräckligt mycket under grundutbildningen och har således haft svaga färdigheter i att använda dem då de inlett sin arbetspraktik

Som framgår från exemplen 1–3 upplever informanterna att det inte varit någon utbildning i användning av hastighetsradar under grundutbildningen. Majoriteten av studerandena vid Polisyreshögskolan upplever att de har svaga kompetenser i att använda hastighetsradarn då de inleder sin arbetspraktik, vilket framgår i kapitel 3.4. 27 % av studerandena är av den åsikten att de har ytterst svaga färdigheter i att använda hastighetsradarn och 45 % är av den åsikten att de har svaga färdigheter. Bland studerandena vid Polisyreshögskolan finns det stor efterfrågan för en kurs där radarapparaturen skulle behandlas. (Turunen & Suhonen 2018.)

³ Stadskörningen och landsvägskörningen hör till kurshelheten *Körteknik- och taktik*. Syftet med dessa körningar är att bli van vid att köra i stadstrafik och landsvägstrafik.

En genomgång av Polisyreshögskolans gällande undervisningsplan visar att användningen av hastighetsradar inte ingår i grundutbildningens kursutbud (Polisyreshögskolan 2018). Detta står i samklang med informanternas upplevelser i exempel 1–3 om att någon systematisk handledning i användningen av radarutrustning inte förekom under deras studietid vid Polisyreshögskolan. I den mån informanterna överhuvudtaget lärt sig något om radaranvändningen har det skett under praktikperioden.

4.2 Utbildning i användning av hastighetsradarn under arbetspraktiken

Under praktiken infaller inläringen av hur hastighetsradarn ska användas huvudsakligen under perioden inom trafiksektorn. Det verkar vara under praktikperioden i trafiksektorn som radarutrustningen förefaller ha använts mest, vilket framgår i exempel 4–6.

Exempel 4:

Här i Helsingfors används hastighetsradarn antagligen mest inom trafiksektorn. Under perioden i trafikgruppen fördjupade vi oss lite mer i dess funktioner, t.ex. hur man får radarn att mäta framåt och bakåt. Men jag kan inte säga att jag skulle ha fått så mycket ut av det. Jag har t.ex. inte använt den bärbara radarn någonsin så jag vet inte överhuvudtaget hur den fungerar. (Informant A)

Exempel 5:

På fältperioden höll vi några hastighetsrazzior med min handledare, han använde apparaterna för det mesta men han förklarade nog hur han gör. Vi använde handradarn och ibland bilens radar. (Informant B)

Exempel 6:

I övervaknings- och alarmsektorn finns det vissa som är bättre på att utföra mätningar med hastighetsradarn och t.ex. revikan, sedan finns det de som inte kan det överhuvudtaget. Det är ganska ojämnt, tycker jag. Jag skulle säga att det mest hänger på nivån av ens eget intresse i ämnet. (Informant B)

4.3 Praktikhandledarens roll

När det gäller den utbildning som ges under praktikperioden har handledaren en avgörande roll. Också om man under praktikperioden utför hastighetsmätningar, är det inte säkert att praktikanterna får konkret utbildning i samband med trafikövervakningsuppgifter, vilket framgår i exempel 7–9. Exempel 4 påvisar även detta.

Exempel 7:

Jag hade en aktiv handledare under trafikperioden. Med honom använde vi hastighetsradarn mycket. Vi hade dock inget teoretiskt paket om radarn utan all utbildning skedde inom ramen för arbetet.
(Informant B)

Exempel 8:

Under praktiken beror det antagligen på vem du har som handledare.
(Informant A)

Exempel 9:

På arbetspraktiken under perioden i övervaknings- och alarmsektorn minns jag inte att vi skulle ha behandlat radarn överhuvudtaget.
(Informant C)

Praktikanternas erfarenheter beträffande handledning gällande radarutrustning är i hög grad varierande. Exempel 10 påvisar detta.

Exempel 10:

Det är för tillfället slumpmässigt vad var och en lär sig om radarn under praktiken. Människornas erfarenheter har varit väldigt varierande.
(Informant C)

Att man instrueras i de tekniska grundprinciperna för användandet av radarutrustningen innebär inte nödvändigtvis, att man får någon utbildning i ordets rätta bemärkelse. Detta framgår i exempel 11 och 12.

Exempel 11:

I trafiksektorn gick vi nog igenom basfunktionerna till hastighetsradarn och vi använde den verkligen. Men det fanns ingen etablerad utbildning. Utbildningen skedde i praktiken, inom ramen för arbetet. (Informant C)

Exempel 12:

Jag fick ingen teoretisk utbildning i hur man använder hastighetsradarn under praktiken. All utbildning skedde inom ramen för arbetet. Jag vet inte ens om det finns något teoretiskt inlärningsmaterial. Något sådant har jag åtminstone inte sett. (Informant B)

Det är även vanligt, att varje enskild polisman på eget initiativ fördjupar sig i sådana aspekter av polisarbetet som han eller hon själv intresserar sig för. Vilka som i praktiken skaffat sig ens grundläggande kunskaper om användningen av radarutrustning kan därför vara nog så slumpmässigt, vilket framgår i exempel 13.

Exempel 13:

Det är säkert liksom med många andra saker inom polisarbetet, det beror mycket på vad man själv gillar att göra. De människor som gillar att mäta hastigheter med radarn har säkert tagit reda på hur det fungerar och behärskar det således. Andra gillar t.ex. att söka efterlysta personer och är duktiga på det. Det kräver en viss mängd eget initiativ. (Informant A)

Praktikhandledaren fungerar som förebild och stödperson för den som handleds (Huldén 2017). Det är sannolikt att intressen och attityder gentemot vissa saker inom polisyrket förs vidare från handledaren till den handledda.

4.4 Utbildning i användning av hastighetsradarn under arbetslivet

Efter att man blivit utexaminerad från Polisyreshögskolan och börjar arbeta ligger ansvaret för olika utbildningar dels på polisinrättningen, dels på varje enskild polisman. Ibland ordnas det utbildningar då det sker förändringar, men oftast delegeras ansvaret till polismannen själv i form av en anvisning eller en nätkurs. Utbildning överlag erbjuds i ringa mängd. Utbildningen baserar sig långt på kollegornas kunskaper och vad de kan dela med sig. Exempel 14–16 påvisar detta.

Exempel 14:

Det har jag märkt här på arbetet att det inte ordnas någon helhetsmässig skolning om alla ändringar och förnyelser. Resurserna skulle inte räcka till för det. Jag har lärt mig genom att de erfarna kollegorna delat med sig av den kunskap och information de har. (Informant A)

Exempel 15:

Vi har inte haft någon utbildning i användningen av hastighetsradarn på arbetet, men vi har nog utfört hastighetsmätningar. (Informant B)

Exempel 16:

Utbildningen har skett inom ramen för arbetet. Vi har åkt någonstans för att utföra hastighetsövervakning och på samma gång gått igenom vad olika knappar på kontrollen betyder och vad de har för funktioner. (Informant C)

Informanterna var alla överens om att utbildningsmängden varit för liten. Ingen av dem har upplevt den utbildning som de fått som officiell. En sådan utbildning, menar de, skulle innehålla åtminstone något teoripaket om hur radarn fungerar. Det ingår en betydande mängd fysik i hur radarn fungerar. Om man inte är medveten om radarns fysikaliska egenskaper på något plan kan det leda till att man gör misstag med den. Detta framgår i exempel 17–19.

Exempel 17:

Det är helt okej att utbildningen i många praktiska saker hänger på praktikhandledarnas initiativ, men radarn är inte så komplicerad så det

kunde nog enligt mig finnas någon gemensam anvisning i t.ex. skolan. Jag tycker att det sättet vi lärt oss använda radarn är något oklar eller vag. Jag upplever inte att jag fått tillräckligt med utbildning i ämnet. (Informant B)

Exempel 18:

Jag känner inte att jag fått tillräckligt med utbildning i användningen av hastighetsradarn med tanke på hur lätt det är att göra misstag med den och problematiken som den medför, som t.ex. att signalen kan ta studsningar/(reflektioner) från andra fordon. Det har visserligen ofta sagts här i trafiksektorn att man först måste upptäcka att en bil kör hårdare än trafikflödet och efter det se vad radarn påvisar. (Informant C)

Exempel 19:

Alltid kunde det finnas mera utbildning. Om jag ska vara ärlig så inte kan jag egentligen använda radarn så bra. Nuförtiden finns det så många olika apparater och system och man behöver nödvändigtvis inte använda dem varje dag. Det räcker att man har en allmän kännedom om apparaten och vet hur den fungerar. Men när det uppstår något problem eller inställningar borde ändras så tar kunskaperna slut fort. (Informant A)

4.5 Betydelsen av eget initiativ i frågan om att få utbildning

Att ta eget initiativ och be om hjälp har en stor betydelse både under praktiken och senare under arbetslivet. Det kan vara väldigt lätt att få handledning av kollegor som hanterar någon del av arbetet bättre än vad man själv gör. Det kräver dock oftast att man själv är aktiv i att be om att få denna handledning, vilket framgår i exempel 20–22.

Exempel 20:

Efter att jag fått tjänst har utbildningen fortfarande skett vid sidan om arbetet. Jag har frågat kollegerna då jag behövt hjälp med någon funktion. Det har inte varit någon egentlig utbildning i något skede. (Informant C)

Exempel 21:

Om man får någon utbildning i något ämne beror långt på ens eget initiativ. Det beror även på vem man har kört med och vem man haft som handledare under praktiken. (Informant C)

Exempel 22:

Det beror säkert på hurdan din arbetsgrupp är och vad som är kollegornas intresse och kunskapsnivå i ämnet överlag. Om patrullkompisen har varit mer orienterad i trafikövervakning och hastighetsmätningar så har han kunnat handleda i hur man gör. Ingen kommer heller att komma till dig och säga att ”jag kan använda den här radarn, kom och se hur den används”. Det kräver nog en viss mängd eget initiativ. Då patrullkompisen föreslår åt en att utföra hastighetsövervakning måste man själv säga till om man inte kan använda radarn. Då brukar kollegan dela med sig av sin kunskap. (Informant A)

Som man kan se från exemplen ovan har det även en betydelse hurdan grupp man arbetar i. I intervjun med Informant A nämndes att det i vissa grupper kan vara så, att ingen i hela gruppen är engagerad i utförande av trafikövervakning. Om man arbetar i en sådan grupp kan det hända att man inte får någon vidareutbildning i just t.ex. användningen av hastighetsradarn.

4.6 Egen kunskapsnivå

Jag ställde frågan samma fråga gällande egen kunskapsnivå enligt egen kännedom åt alla informanter. Frågan lydde: På vilken nivå är du i att använda hastighetsradarn enligt din egen åsikt?⁴

1. ⁴ Millä tasolla olet mielestäsi nopeustutkan käytössä?

1= Erittäin huono, 2 = Melko huono, 3 = Ei hyvä eikä huono, 4 = Melko hyvä, 5 = Erittäin hyvä

Jag använde mig av en variant av Likertskalan där 1 = Våldigt dålig, 2 = Ganska dålig, 3 = Varken bra eller dålig, 4 = Ganska bra, och 5 = Våldigt bra. Alla informanter gav samma svar på frågan, d.v.s. 3, varken bra eller dålig. Nedan informanternas svar på frågan. (Bryman 2012, 165.)

Exempel 23:

Jag är inte en sådan person att jag använder radarn i varje arbetsskift. Jag har inte så stor iver för att använda den. Så jag skulle säga att jag är på en treas nivå. (Informant B)

Exempel 24:

Antagligen en trea. Jag antar att det skulle krävas mer praktisk erfarenhet för att jag skulle kunna säga att siffran var högre. (Informant C)

Exempel 25:

Säkert en trea. (Informant A)

4.7 Utvecklingsmöjligheter enligt informanterna

På basis av intervjumaterialet verkar det som om radarutbildningen behöver utvecklas. Vissa var av den åsikten att mängden utbildning man får är lämplig, men själva substansen av utbildningen borde vara mer ändamålsenlig. Informanterna hade flera förslag på hur man kunde utveckla utbildningen. De nämnde bland annat att man kunde ha en kurs i användningen av hastighetsradarn under grundutbildningen. Utbildningssättet under arbetspraktiken är enligt informanterna bristfällig och slumpmässig. Detta framgår i exempel 26–28.

Exempel 26:

Grundfunktionerna är relativt enkla, så jag känner inte att det krävs några stora öknings i mängden utbildning man får. Nog lär man ju sig också i dagligt arbete av kollegor. (Informant B)

Exempel 27:

Man kunde nog bättre säkerställa att alla har grundkunskaperna. Utbildningsmängden behöver nödvändigtvis inte öka men den kunde göras mer ändamålsenlig. Det skulle kunna finnas någon utbildning i skolan, åtminstone gällande grunderna. (Informant B)

Exempel 28:

Det skulle säkert inte vara ett dåligt tillägg om man skulle lära sig grundfunktionerna i skolan. För tillfället beror det på praktikhandledaren. Om man på fältperioden har en sådan handledare som inte arbetar med trafikärenden så kan det hända att man inte kommer i kontakt med ett enda trafikärende under hela fältperioden. Det är så slumpmässigt vad var och en lär sig. (Informant C)

För tillfället lär sig polisstuderandena att använda hastighetsradarn under arbetspraktiken. Som handledare fungerar praktikhandledarna i trafiksektorn samt övervaknings- och alarmsektorn. För att förbättra enhetligheten av utbildningen och öka praktikanternas teorikunskap om hur hastighetsradarn fungerar kunde det ordnas en utbildning på polisstationen innan man faktiskt utför hastighetsövervakning. En sådan utbildning skulle vara lämplig vid inledningen av perioden i trafiksektorn, vilket framgår i exempel 29.

Exempel 29:

Trafikperioden inleddes med en utbildningsdag, under vilken vi repeterade många saker som har att göra med t.ex. vägtrafiklagen och de vanligaste arbetsuppgifterna i trafikövervakningen. Då skulle vi även bra ha kunnat behandla hastighetsradarn i teorin. (Informant B)

Ett teoretiskt inlärningspaket kunde mycket väl stöda den praktiska undervisningen som sker under arbetspraktiken, vanligtvis inom ramen för arbetet. Med hjälp av en sådan teorikurs kunde man göra en snabb genomgång av hur radarn fungerar och vad de olika knapparnas funktion är. Detta framgår i exempel 30.

Exempel 30:

Jag tror inte att man lär sig använda radarn i ett klassrum, men det kunde nog finnas någon mer etablerad utbildning och eventuellt något teoripaket om t.ex. radarns fjärrkontroll, vad knapparna betyder och vad de gör. Det kunde vara en laminerad manual som kunde finnas i bilarna. Jag har inte sett någon teoretisk material om hastighetsradarn. Det skulle säkert finnas nytta för någon sorts teoretisk grundpaket om radarn. (Informant C)

Informanterna poängterade att det är viktigt att den bot man till slut skriver på basis av det som har avlästs från hastighetsradarns skärm är korrekt. Att polismannen kan vara säker på resultatet säkerställer att medborgarnas rättsskydd uppfylls, vilket framgår i exempel 31–32.

Exempel 31:

Det viktigaste är att resultatet är korrekt, att det inte uppstår några misstag. Det är lätt att göra misstag med hastighetsradarn om man inte vet hur den fungerar. (Informant C)

Exempel 32:

Att boten man ger är korrekt hänger på polismannens observationer om vad hastighetsradarn påvisat. Med tanke på detta tycker jag nog att det borde finnas en mer officiell och hållbar utbildning än den kunskap som bara förmedlas från en kollega till en annan. (Informant B)

5 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Syftet med denna undersökning är att ta reda på hur den nuvarande utbildningen i användning av hastighetsradar uppfattas av nyblivna poliser. För att nå målet har tre informanter från Helsingfors polisinspektion intervjuats. Undersökningens slutsats är att utbildningsmängden uppfattas vara för liten och mer ändamålsenlig utbildning efterfrågas.

Utöver alarmuppdragen är trafikövervakningen ett av polisens centralaste övervakningsuppdrag på fältet. Trafikövervakning kan göras väldigt enkelt med en enskild

patrull eller som ett projekt i vilket flera patruller medverkar. Trafikövervakning sker visserligen i allmänhet bara på patrullens eget initiativ.

Intervjuerna av polismän som hittills bara har en kort karriär bakom sig visar att den utbildning man får i användningen av hastighetsradarn varierar från person till person. Ansvaret för utbildning i användningen av hastighetsradar ligger främst hos dem som handleder en praktikant under alarm- och övervakningsperioden samt under trafikperioden. Detta ansvar verkar inte ha poängterats tillräckligt, vilket leder till att vissa som utexamineras från Polisyreshögskolan inte har fullgoda kunskaper i användningen av hastighetsradar. Väl inne i arbetslivet är det på vars och ens eget ansvar att lära sig använda radarn, ifall man inte lärt sig det under praktiken. Då blir det dock främst en fråga om eget intresse och initiativ, vilket i sin tur kan leda till att många poliser inte alls lär sig använda radarn eller åtminstone inte kommer att fördjupa sin kunskap efter praktiken.

Det finns ingen systematisk utbildning i användningen av hastighetsradar, vilket till och med under vissa omständigheter kan resultera i problem med att trygga medborgarnas rättsskydd. En grundläggande princip gällande användning av teknisk apparatur måste vara att man inte i tjänsteutövande ska använda utrustning man inte fått utbildning för. I Polisyreshögskolans läroplan ingår ingen utbildning i användningen av hastighetsradar. Veterligen har det inte heller definierats explicit att utbildning i användningen av hastighetsradarn ska ges under praktiken, även om man mycket väl kunde tänka sig att detta ämnesområde kunde inkluderas i praktikperioden inom trafiksektorn.

Som en möjlig lösning till det problem jag diskuterat i denna studie kunde man i Polisyreshögskolans undervisningsplan införa åtminstone en valbar kurs som skulle täcka alla de olika apparaterna som finns i polisbilen. En sådan kurs kunde utformas så, att den fördjupar kunskaperna i användningen av polisbilens utrustning och på så sätt skulle underlätta och effektivera det praktiska inlärandet under praktikperioden. Om kursen vore valbar, så skulle deltagande i den visserligen fortfarande hänga på vars och ens eget intresse, så alla skulle inte få den utbildningen som kursen skulle erbjuda. Andelen handledare med fördjupad kunskap om hur radarutrustningen används korrekt skulle dock sannolikt öka med tiden.

Ytterligare en förbättring vore att dela ut en användarmanual för hastighetsradar som stöd för arbetet åt praktikanter t.ex. då de inleder sin praktikperiod inom trafiksektorn. Det finns redan bruksanvisningar till de radar som används inom polisen, men dessa är långa och

komplicerade och kan delvis vara svåra att förstå. En praktisk manual kunde innehålla en förenklad och komprimerad version av innehållet i de egentliga bruksanvisningarna. På så sätt skulle den väsentliga tekniska informationen kunna göras lättare tillgänglig för alla – såväl handledare som praktikanter.

Resultatens validitet i denna undersökning är begränsad till Helsingfors polisinrättning. Systematisk radarutbildning förekommer enligt uppgift åtminstone i viss grad i andra delar av landet. Vidare forskning i problematiken kring utbildning i användningen av radarutrustning kunde kunna omfatta en mer heltäckande studie av situationen inom andra polisinrättningar. I en sådan studie kunde man med fördel jämföra erfarenheter av radarutbildningen inom olika polisinrättningar som grund för en diskussion om hur en reguljär utbildning kunde utformas inom ramen för grundstudierna vid Polisyreshögskolan.

Vad gäller undersökningsresultatens reliabilitet, måste sammanfattningsvis understrykas, att ett annat urval informanter mycket väl hade kunnat ge en delvis annorlunda bild av situationen beträffande polismännens upplevelse av sin kompetens att hantera radarutrustning. Erfarna polismän måste rimligtvis förväntas ha förvärvat goda insikter i användning av central apparatur under yrkeskarriären. Denna undersökning signalerar dock tydligt, att det åtminstone vid Helsingfors polisinrättning inte finns någon genomtänkt struktur för hur denna förvärvade kunskap skulle överföras till nyutexaminerade polismän inom övervaknings- och alarmsektorn. I den mån fungerande strukturer för systematisk handledning i användning av radarutrustning utvecklats på andra håll i landet, finns det säkert orsak att studera dessa lösningar närmare i syfte att utarbeta bättre modeller för handledning även inom Helsingfors polisinrättning.

Insamlandet av material för denna undersökning kunde ha genomförts med en mer kvantitativ metod, som t.ex. en enkätundersökning, varvid ett bredare spektrum av informanter kunde ha anlitats. Informanterna kunde också ha valts så att de skulle ha representerat ett större område, möjligen hela landet. Enkät svar ger dock i allmänhet inte utrymme för lika djupa tolkningar som kvalitativa intervjuer och undersökningsresultaten skulle därför antagligen i högre grad ha tagit formen av en statistisk presentation. Genom att jag använt mig av kvalitativa metoder blev undersökningsresultaten förmodligen mer mångfasetterade än de skulle ha blivit med en mer kvantitativ metod. Däremot kunde dessa två metoder givetvis ha använts jämsides, varvid den statistiska informationen kunde ha utnyttjats som komplement till de kvalitativa intervju svaren. En sådan kombination av

undersökningsmetoder skulle dock ha resulterat i ett betydligt vidlyftigare arbete och därmed riskerat överstiga proportionerna för ett lärdomsprov på yrkeshögskolenivå.

Denna undersökning har gett mig värdefull kunskap om användningen av radarutrustning i trafikövervakningen. Den teoretiska kunskap jag erhållit kompletterar på ett avgörande sätt den handledning jag fick under praktikperioden vid Helsingfors polisinrättning. Kanske den viktigaste lärdomen är en fördjupad insikt om problemen med radarmätningars tillförlitlighet. I dagens teknikdominerade arbetsmiljöer är det lätt att invagga sig i en övertro på den ständigt mer avancerade teknikens kapacitet och precision. Denna undersökning är en hälsosam påminnelse om att nyttan av varje tekniskt hjälpmedel alltid sist och slutligen beror på hur goda förutsättningar den som använder tekniken har att fatta avgöranden om teknikens tillförlitlighet i varje enskild situation.

REFERENSER

Bell, J., (2016). *Introduktion till forskningsmetodik*. Lund, Studentlitteratur AB

Bryman, A., (2012) *Social research methods*. Oxford, Oxford University Press.

Elonheimo, P. (2017). *Insinööri nujersi poliisin tutkan - hovioikeus mitätöi sakot*.

Publicerad i Iltalehti 16.3.2017. Hämtad 22.1.2018 från

<https://www.iltalehti.fi/uutiset/a/201703162200086594>

Huldén, R., (2017) *Handledning av praktikanter*. Tammerfors, lärdomsprov i Polisyrkeshögskolan.

Kennedy, P., (2013). *Who made that traffic radar?* Artikel i The New York Times Magazine.

Hämtad 21.10.2018, från <https://www.nytimes.com/2013/09/01/magazine/who-made-that-traffic-radar.html>

Kaukoranta, T., (2018). *E-postmeddelande till författaren 30.11.2018*.

Holme, I. & Solvang, B., (1997). *Forskningsmetodik – Om kvalitativa och kvantitativa metoder*. Lund, Studentlitteratur.

Patel, R. & Davidson, B., (2011). *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund, Studentlitteratur.

Poliisihallitus (2016). *Nopeusvalvonnan puuttumisraja*. Ohje POL-2016-8939.

Polisyrkeshögskolan, (2018). Tammerfors, *Undervisningsplan – Läsår 2018–2020*.

Stalker Dual DSR. *Liikesuunnan tunnistava poliisitutka ajoneuvokäyttöön. Käyttäjän käsikirja*. Årtal saknas.

Tamminen, J., (2018). *Trafiklärare vid Polisyrkeshögskolan*. Intervju 21.11.2018.

Turunen, T. & Suhonen, V., (2018). *Poliisikoulutuksen kehittäminen opiskelijoiden näkökulmasta*. Tammerfors, lärdomsprov i Polisyrkeshögskolan

Åbo Akademi (2011). *Transkriberingsregler*. Åbo, Kulturvetenskapliga arkivet Cultura vid Åbo Akademi. Hämtad 07.11.2018, från

<http://web.abo.fi/arkiv/etn/dokument/blanketter/transkribregl.pdf>