

Handbok för den nyblivne åländska polisen

En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan landskapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik.
Saloranta Joonas

1/2019

Författare	Examen	
Joonas Saloranta	Polis (YH)	
Publikationens namn	Offentlighetsgrad	
<i>Handbok för den nyblivne åländska polisen – En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan landskapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik.</i>	Offentlig	
Handledare	Lärdomsprovets form	
Kjell Nylund Sabina Jordan	Operationellt lärdomsprov	
<p>Referat</p> <p>Syftet med lärdomsprovet är att ta reda på och redogöra för de skillnader som existerar inom vägtrafiklagen samt terrängtrafiklagen inom de två regionerna Åland och övriga Finland.</p> <p>Lärdomsprovet är ett operationellt lärdomsprov med produkt samt tillhörande rapport. Produkten i arbetet är en handbok som medföljer som bilaga. Materialinsamlingen har gjorts genom kvalitativa intervjuer samt grammatikalisk lagtolkning. Materialet som handboken är uppbyggd på består således av information som informanten gett samt skillnader som hittats då de två lagarna jämförts.</p> <p>Resultatet av undersökningen är att det finns många skillnader i lagarna, många av dem med väsentlig innebörd. I intervjun har även framkommit problematik som uppkommer i samband med att man har egen lagstiftning på Åland och vad problematiken kan leda till.</p>		
Sidantal	Månad och år då granskningen skett	Lärdomsprovets kod (OPS)
26 sidor + 26 sidor bilagor	Januari 2019	YH2016LP
Nyckelord		
<i>Polis, lagstiftning, vägtrafiklag, terrängtrafiklag, skillnader, Handbok, Åland och Finland</i>		

Abstract

Author		Degree	
Joonas Saloranta		Polis (YH)	
Name of the publication		Publicity of the degree	
<i>Handbok för den nyblivne åländska polisen – En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan landskapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik.</i>		Public	
Supervisor		The thesis is a:	
Kjell Nylund Sabina Jordan		Operational thesis	
<p>Abstract</p> <p>The purpose of this thesis is to find out and describe the differences in the legislation concerning road traffic and terrain traffic in Åland Islands and Finland.</p> <p>The thesis is an operational thesis with a product and an appurtenant report. The product in this work is a manual that follows as an attachment. The collection of material is done by interviews and interpretation of the laws in the two geographical areas. The material that the manual is consisted on is based on information given by the informant in addition to information found by comparing the laws.</p> <p>The result of the thesis is that there are plenty of differences in the laws, many of which have substantial significance. In the interview problems have emerged due to differences in the legislation in the two geographical areas and what those problems can lead to.</p>			
Number of pages	Month and year when the review took place	Thesis code (OPS)	
26 + 26 pages	January 2019	YH2016LP	
<p>Keywords</p> <p><i>Police, Legislation, traffic law, terrain traffic law, differences, manual, Åland islands and Finland</i></p>			

INNEHÅLL

1 INLEDNING	5
1.1 Begrepp och förklaringar	7
1.2 Tidigare forskning	8
1.3 Syfte	8
1.4 Avgränsningar	10
2 TEORIBAKGRUND	11
2.1 Den åländska lagstiftningsbehörigheten	11
2.1.1 Historia	11
2.1.2 Ålands lagstiftningsbehörighet	11
3 Material och metod	12
3.1 Operationellt lärdomsprov	12
3.2 SWOT-analys	13
3.3 Materialinsamlingsmetod.....	14
3.3.1 Kvalitativa intervjuer.....	15
3.3.2 Intervju med äldre konstapel A.....	16
3.3.3 Lagar som ingått i materialet	16
3.4 Innehållsanalys	16
3.5 Lagtolkning	17
3.6 Reliabilitet och validitet.....	19
3.7 Forskningsetik	19
4 Utformande av handboken	20
4.1 Innehållet i intervjun med äldre konstapel A	21
4.2 Handbokens innehåll	23
4.2.1 Innehåll.....	24
4.2.2 Utformning av handbokens inledning	24
4.2.3 Jämförelse.....	25
4.2.4 Avslut	26
4.2.5 Design och utformning	27
5 Sammanfattning och diskussion	28
6 Referenser	32
Bilagor	

1 INLEDNING

Enligt den första paragrafen i polislagen är polisens uppgift att ”*trygga rätts- och samhällsordningen, upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga, avslöja och utreda brott och föra brott till åtalsprövning.*” (Polislag för Åland, 2013). Detta betyder att polisens arbete långt går ut på att kontrollera att de lagar som skrivits följs. Polisen kan inte arbeta utanför lagen och inte straffa något som inte är emot lagen. För att polisen skall kunna arbeta inom lagens ramar måste en polisman ha djupgående kunskap om vad det står i lagen och förstå den. I arbetet används begreppet *fastlandet* menat övriga Finland förutom Åland. Åland kommer även hänvisas till som *landskapet*.

Genom Ålands ställning som en autonom del av Finland faller en viss lagstiftningsbehörighet till landskapet som i övriga fastlandet faller till regeringen. Lagstiftningsbehörigheten gör att viss lagstiftning skiljer sig från den som finns på fastlandet. Till den åländska lagstiftningsbehörigheten hör, förutom trafiklagstiftningen, även miljölagstiftning, polislagstiftning, hälso- och sjukvårdslagstiftning, med mera (Regeringen 2017.) I dagsläget utbildas alla Finlands poliser, inklusive dem som ämnar arbeta på Åland på Polisyrkeshögskolan i Tammerfors (Polamk, 2018). I den svenskspråkiga grundutbildningen för polis idag, YH¹, går man grundligt in på lagstiftningen som gäller i fastlandet. För de poliser som ämnar arbeta på Åland finns det dock i dagsläget inte någon utbildning för den åländska lagstiftningen eller ens till vilka delar den skiljer sig från den fastländska. Detta resulterar i att inläringen av skillnaderna ofta blir genom så kallad ”Learning by doing” vilket betyder att man lär sig skillnaderna i arbetet. Denna inlärningsmetod, även om den kan vara effektiv, leder lätt till missförstånd och fel i arbetet. Exempel på detta är ifall om en polis på Åland utfärdar ett körförbud för allvarlig likgiltighet är det inte gällande då termen inte existerar i åländsk lagstiftning. I praktiken tror sig då kunden vara i körförbud vilket han defakto då inte är.

¹ YH: Yrkeshögskola, den svenskspråkiga grundutbildningen för polis i Finland (www.polamk.fi)

Den åländska lagsamlingen finns att läsa i bokform under namnet Ålands lagsamling 2017 eller elektroniskt på Ålands landskapsregerings webbsida, www.regeringen.ax. Då det inte i nuläget finns någon utbildning som tar upp skillnaderna mellan den åländska lagstiftningen och den fastländska lagstiftningen så ställer det stora krav på den enskilda polisen att själv ta reda på vad som står i lagen. Detta gäller främst polisstuderande som utför sin arbetspraktik på Åland eller poliser som kommer och arbetar till Åland efter grundutbildningen. Mäniskor som kommer till Åland från fastlandet kan i vissa fall inte ens känna till att det finns skillnader i lagstiftningen. Till skillnad från webbplatser som presenterar finländsk lagstiftning, som till exempel Finlex.fi² och Edilex.fi³, som på ett användarvänligt och sökbart sätt visar upp lagen på webbsidan så måste den åländska lagen måste öppnas som en PDF från regeringen.ax. Där måste man sedan själv söka fram den gällande paragrafen.

Utgående från de skillnader jag själv hittat i vägtrafiklagen samt genom intervjuer med insatta poliser har sedan handboken, *Handbok för den nyblivne åländska polisen*, sammanställts. I fortsättningen kommer den endast refereras till som *handboken*. Handboken kan sedan skrivas ut och distribueras till nyanställda på Ålands polismyndighet.

Handboken kommer främst att vara till nytta för *fältpersonal*, det vill säga poliser som arbetar inom *alarm- och övervakningssektorn* på Åland, eftersom paragraferna jag tar upp i första hand tangerar de problem som kan dyka upp i *fältarbetet*, men även inom utredningar av trafikbrott kan handboken vara till nytta för att förtydliga de skillnader som existerar och på så vis undvika felaktiga rubriceringar och utredningar.

Handbokens samhällsnytta syns genom att höja den allmänna kompetensen bland nyanställda poliser och på så vis lättare garantera medborgarnas rättsskydd på Åland. En utbildad polismyndighet med kunskap om lagar har bättre möjligheter att arbeta korrekt och lagenligt. För min egen del är handboken ett sätt att bättre fördjupa mig i den åländska lagstiftningen och på vilket sätt den skiljer sig från den fastländska. Under arbetet med handboken har jag

² Finlex.fi är en gratis internetsida som rättsligt material som ägs av justitieministeriet. (www.finlex.fi, 2019)

³ Edilex.fi är en liknande sida som [Finlex](http://Finlex.fi) som presenterar rättsligt material. (www.edilex.fi, 2019)

fördjupat mig i aktuella trafiklagar på både fastlandet och Åland och på så vis även förbättrat min egen kunskap om lagstiftningen.

1.1 Begrepp och förklaringar

I detta delkapitel förklaras och redogörs för de begrepp och termer som används i arbetet. Begreppen radas upp i punktform enligt alfabetisk ordning och således ej i kronologisk ordning eller i relevansordning. Vissa begrepp kan ha olika innebörd i vardagligt tal men den redogörelsen som används i förklaringen är den samma som skall användas då termerna läses i texten.

Alarm- och utredningssektorn: Övergripande sektor som inkluderar både utredningssektorn samt alarm- och övervakningssektorn. Här arbetar både utredare och ordningspoliser. (Poliisi.fi, 2018).

Alarm- och övervakningssektorn: Den enhet där ordningspoliser arbetar, underställd Alarm- och utredningssektorn. (Poliisi.fi, 2018).

Alarmuppdrag: Uppdrag som polisen får från alarmcentralen eller direkt från allmänheten. (Poliisi.fi, 2018).

Filtret: Arbetsgrupp inom Ålands polismyndighet som arbetar med korttidsutredningar, det vill säga enklare utredningar som ej kräver mycket arbete. Hit hör även anmälningmottagningen. (Ålands polismyndighet, 2018).

Fältet: Polisiär term för området utanför polisstationen. Området som övervakas av ordningspoliser. (Egen definition).

Handbok: bok (i synnerhet av mindre format) som är avsedd för ständigt begagnande; särskilt och numera vanlig om en kortfattad, men någorlunda fullständig översikt av ett ämne (Svenska akademins ordbok, 2018)

Landskapet: Benämning för Åland (Egen definition).

Motorcykelpolis: En specialutbildning inom polisen som ger befogenhet till en polis att köra polismotorcykel. (Poliisi.fi, 2018).

Ordningspolis: Polis som arbetar med alarm- och uttryckningsuppdrag samt övervakning. (Poliisi.fi, 2018).

Operationellt lärdomsprov: En undersökning med målet att sammanställa en konkret produkt samt tillhörande rapport. (Jordan, 2009)

Prototyp: En första eller preliminär version av en fabrikation eller fordon av vilken andra former utvecklas (www.oxforddictionaries.com).

Fastlandet: Den geografiska regionen Finland exklusive Åland (Egen definition).

Rörliga polisen: Riksomfattande enhet inom den finska polisen som främst arbetade med trafikövervakning. Avslutades 2014. (Poliisi.fi, 2018).

Trafikbrott: Olagliga handlingar som strider mot trafiklagstiftningen. (Poliisi.fi, 2018).

Trafikpolis: Specialutbildad polis vars främsta uppgift är att övervaka trafiken och att den fungerar som den ska. Trafikpoliser arbetar oftast inom speciella trafikgrupper i inrättningarna. (Poliisi.fi, 2018).

Tung trafik: Fordon som väger mera än vanliga personbilar. T.ex. lastbilar och bussar (Poliisi.fi, 2018).

Utredning/ Utredare: Poliser vars huvudsakliga arbete är att utreda brott och föra utredda brott till åtalsprövning. Utredare arbetar på utredningssektorn. (Poliisi.fi, 2018).

1.2 Tidigare forskning

Som källor har använts Ålands landskapsregerings webbsida, www.regeringen.ax där även den åländska författningssamlingen finns. Den fastländska lagstiftningen har tagits från www.finlex.fi. Dessa två webbsidor har använts då lagarna jämförts med varandra. Information har även tagits från Ålands Landskapsregerings webbsida, www.lagtinget.ax samt böckerna *Fredens öar* (2016) av Susanne Eriksson, Lars Ingmar Jonsson och Barbro Sundback samt *De folkrättsliga grunderna för Ålands självstyrelse och svenskspråkighet* (2004) skriven av Lauri Hannikainen. Några tidigare arbeten eller handböcker inom detta område har inte i skrivande stund hittats. Det är på grund av detta som det kan anses att en handbok som denna behövs.

1.3 Syfte

Syftet med handboken var att utarbeta en lättläst handbok som skall underlätta för nyanställda och praktiserande poliser på Ålands Polismyndighet. Handboken sammanfattar de skillnader som finns inom de två regionernas, Ålands och fastlandets, vägtrafiklagar i en sammanhängande helhet. Sammanfattningen inkluderar paragrafer, definitioner och straffbestämmelser. Handboken är en kortfattad handbok, men är ändå någorlunda fullständig inom den ämnesbegränsning som valts. Avgränsningarna presenteras i delkapitel 1.4.

De frågor som jag med mitt arbete ämnat svara på är:

1. Finns det skillnader i *lagstiftningen* mellan fastlandets och landskapets lagstiftning gällande *vägtrafik*?
2. Vilka är de konkreta skillnader som poliser som arbetar med trafikfrågor på Åland själva uppfattar som störst?

I efterhand och enligt behov kan handboken revideras och påfyllas för att innefatta flera delar och mera kompletterande information. Handboken tar upp de viktigaste skillnaderna som en polis som nyligen migrerat till Åland för att arbeta kan stöta på i vardagen. Arbetet erbjuder även till en fortsatt undersökning om resultatet och möjligheter till förbättring och fortsatt utveckling av liknande arbeten, dessa presenteras i kapitel 5.

Ett andra användningsområde för denna handbok är att kontrollera användningsbehovet av handböcker av denna typ. Att undersöka nyttan av denna handbok kan ge viktig information för framtida arbeten om underlättande av polisernas arbete. För detta användningsändamål så är den geografiska begränsningen som så naturligt finns på Åland till stor hjälp.

I nuläget är handboken endast en prototyp, en första utgåva som bör testas i verkliga situationer. Handboken kommer att vara ett utkast som kan testas på Åland för att utreda behovet av handböcker inom området lagstiftningsskillnader men kan även ses som en prototyp av handböcker överlag inom polisens verksamhet. Prototypen bör testas i en verklighetstrogen miljö för att ge det bästa svaret på om handboken uppnår sitt mål att underlätta för användaren. Prototyptesting görs för att utvärdera nya designer före de fritt släpps ut på marknaden. Vid prototyperting så kontrolleras att prototypens design är av bra kvalitet, enkel att använda samt att den uppnår användarnas behov. Testningen visar också ifall om utvecklingen av produkten görs rätt och färdas i rätt riktning. För att garantera handbokens funktion i framtiden krävs det att en person blir utsedd att handha handbokens upprätthållande. Personen behöver vara insatt i lagstiftningen på både fastlandet och landskapet även när nya lagar stiftas.

Handboken som utformats är endast en prototyp och en så kallad första utgåva. Med det menas att innehåll och design ännu kommer att behöva utformas innan det kan fungera som

en färdig produkt. Då lagstiftningen är under ständig förändring och uppdatering kräver även handboken som färdig produkt en person som handhar och uppdaterar den med ny och uppdaterad information om lagstiftningen både på fastlandet och i landskapet.

1.4 Avgränsningar

Till den åländska lagstiftningsbehörigheten hör, förutom Trafiklagstiftningen, även miljölagstiftning, polislagstiftning, hälso- och sjukvårdslagstiftning, med mera. Dessa har inte inkluderats i arbetet på grund av deras mångfald och på grund av att inkludera dessa delar skulle vara oskäligt tidskrävande. Det är möjligt för någon annan att fortsätta på denna undersökning i framtiden och utöka handboken att omfatta även dessa delar. Om denna handbok ger ett positivt resultat kan detta leda till liknande prototyper av andra handböcker i framtiden och då även på andra och större områden. Ett tänkbart exempel där en elektronisk handbok skulle vara till nytta är t.ex. ny lagstiftning inom specifika områden som kräver en tidsperiod för att lära sig.

Arbetet är avgränsat till att endast inkludera Trafiklagstiftning, närmare bestämt vägtrafiklagen och till en viss del även terrängtrafiklagen. I tillämpade delar har även information inhämtats från andra lagar som används på *fastlandet*. Detta har gjorts på grund av att vissa paragrafer som finns i vägtrafiklagen för Åland inte finns med i vägtrafiklagen på fastlandet utan till dessa finns specifika andra lagar. Ytterligare har valen av begränsning gjorts till dessa områden på grund av att en fullständig *handbok* om skillnaderna på alla Ålands lagstiftnings behöriga områden skulle bli ett för stort arbete för denna nivå av undersökning. Det har även beslutats att begränsa arbetet till de skillnader som poliser som arbetar på Åland, i fält-, och utredningsuppgifter uppfattar som de mest problematiska skillnaderna. Handboken är således utformad att tänga sådana lagstiftningskillnader som polisen själva stöter på i sitt dagliga arbete.

Handboken är även begränsad till att användas på Åland. I föregående kapitel nämndes att handboken fungerar som en prototyp för liknande handböcker i framtiden. Ålands geografiska ställning gör även platsen ändamålsenligt för denna typ av prototyp-test. Eftersom Åland är ett avgränsat område från det övriga Finland både språkligt, kulturellt, geografiskt och lagmässigt gör det att test av olika prototypexperiment lätt kan undersökas på området. Prototypen ska hållas inom det geografiska området Åland men kan vid ett lyckat resultat

även börja användas på fastlandet för andra ändamål till exempel då ny teknik eller nya förfaringsätt börjar användas.

Avgränsningarna som gjorts är för att begränsa arbetet till de ramar som Polisyreshögskolan satt upp för utformning av lärdomsprov på denna utbildningsnivå. I kapitel 5 ges förslag på hur handboken kan fortsättas.

2 TEORIBAKGRUND

I detta kapitel redogörs för den teoribakgrund som hela arbetet grundar sig på. Teorin innefattar information och historia om Ålands lagstiftningsbehörighet. I kapitlet tas det även upp information om produktens design och innehåll samt om undersökningsmetoden.

2.1 Den åländska lagstiftningsbehörigheten

I kommande två delkapitel presenteras den åländska lagstiftningsbehörigheten. I kapitel 2.1.1 presenteras historien bakom behörigheten och i kapitel 2.1.2 presenteras den åländska lagstiftningsbehörigheten idag och inom vilka områden den finns.

2.1.1 Historia

Ålands självstyrelse tillåter Ålands Landskapsregering att stifta lagar inom vissa områden, som är gällande på Åland. Dessa delområden presenteras längre ner i detta kapitel. Denna rätt härstammar från det beslut som nationernas förbund⁴ gjorde 1921 där man beslöt att Åland fortsättningsvis skulle höra till Finland men dock vara en autonom del av landet. Det beslöts även att Åland skulle få behålla den självstyrelselag som Finlands riksdag antagit 1920. (Ålands Lagting, 2016.)

2.1.2 Ålands lagstiftningsbehörighet

På Åland är det Ålands lagting som stiftar de lagar som blir gällande på Åland. Ålands lagting fungerar således som en egen regering med av ålänningar invalda politiker som stiftar lagar. Ålands självstyrelselag reglerar självstyrelsen och den kan ändras av Finlands riksdag, på samma sätt som en ändring görs i Finlands grundlag, samt Ålands lagtings godkännande.

⁴ Nationernas Förbund är idag kallad Förenta nationerna, FN (Ålands Lagting, 2016.)

Självstyrelselagen har idag totalreviderats två gånger, 1951 och 1993. (Ålands Lagting, 2016.) I den Åländska Självstyrelselagens (SjL) 4Kap 17§ står det att det är lagtinget som har behörighet att stifta de landskapslagar som är gällande för landskapet Åland. I SjL 4Kap 18§ om landskapets lagstiftningsbehörighet står det inom vilka områden som landskapet har befogenhet att stifta lagar. De viktigaste sektorerna som Ålands lagting har lagstiftningsbehörighet inom är:

- Hälso-, sjukvård och miljö
- Intern trafik
- Kommunalförvaltning
- Näringslivet
- Polis
- Post
- Radio och tv
- Undervisning, kultur- och fornminnesvård

(Ålands Lagting, 2016.)

Den hela listan med lagstiftningsbehörigheten listas upp i Självstyrelselagen för Åland 4 kap 18§. Lagstiftningsbehörigheten listas upp i 27 olika punkter där de mest centrala för mitt arbete är punkt 21 om vägar och kanaler samt vägtrafik och punkt 25 om beläggande med straff. Storleken av straff förekommer inom rättsområden som hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. (Ålands självstyrelselag 1991:71 4Kap 17§-18§.)

Det är bland annat på basis av dessa lagar som den åländska polisen arbetar och om dessa skiljer sig åt väsentligt från de fastländska kan det resultera i oklarheter från en polis som nyligen påbörjat sitt arbete på Ålands polismyndighet.

3 MATERIAL OCH METOD

I detta delkapitel presenteras de metoder som använts för att samla in informationen till handboken. Här presenteras först innebörden av ett *operationellt lärdomsprov* och *SWOT-Analys*. Efter detta presenteras de två metoder som använts, det vill säga *kvalitativa intervjuer* samt *lagtolkning*.

3.1 Operationellt lärdomsprov

Med operationella lärdomsprov menas exempelvis att utredaren genomför ett projekt eller skapar en produkt samt en rapportering om den. Produkten som skapas kan vara i form av till exempel ett evenemang, en händelse, en webbsida eller en handbok. Inom operationella

lärdomsprov måste behovet av utvecklingen kunna motiveras och målgruppen skall vara förbestämd. (Jordan, 2009.) Motiveringen till utvecklingen kan göras till exempel genom intervjuer som behandlar ämnet med personer som är insatta i ämnet. Till planeringen av ett operationell lärdomsprov görs även en *SWOT-Analys* som bedömer olika styrkor och svagheter i arbetet. SWOT-Analys presenteras närmare i delkapitel 3.2.

Förutom konkreta produkter och evenemang kan operationella lärdomsprov även uttrycka sig som utvecklingsarbeten. I dessa arbeten försöker undersökaren avgränsa en redan existerande arbetsmodell eller tillvägagångssätt och utveckla den till att bli bättre. I dessa arbeten kan undersökaren även själv ingå i undersökningen till exempel genom att undersöka ett område där undersökaren vanligtvis arbetar. (Ibid.)

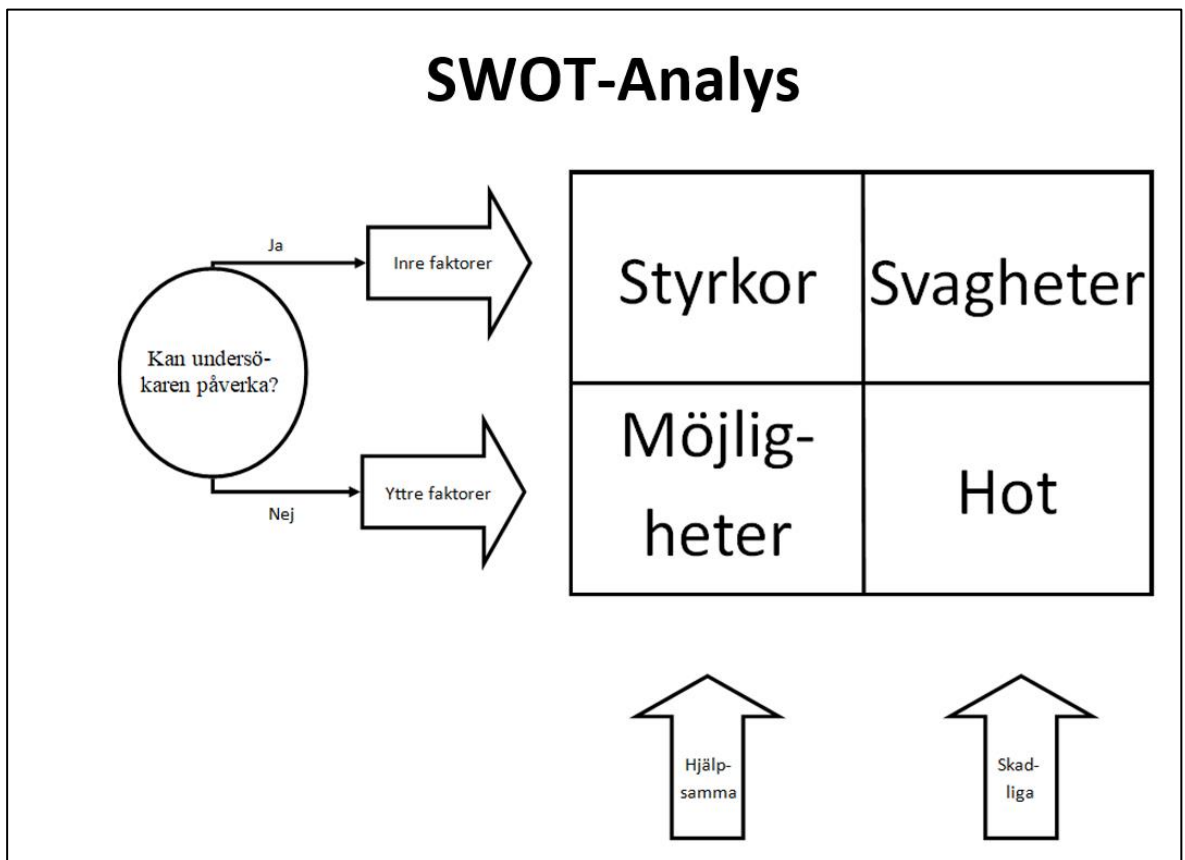
Då undersökaren själv ingår i undersökningen känner han eller hon själv redan till möjlig problematik som existerar och kan även redan ha förslag på förbättringar till den. Dock kan reliabiliteten ifrågasättas då undersökaren själv redan har förutfattade åsikter om ämnet. Om undersökningen är ett utvecklingsarbete skall det nuvarande förfarings sättet utvärderas och när arbetet är färdigt och testas bör även den nya modellen analyseras och utvärderas för att bedöma om projektet var lyckat. (Ibid.)

3.2 SWOT-analys

Bokstäverna i akronymen *SWOT* står för *Strengths, Weaknesses, Opportunities* och *Threats*, översatt till svenska blir det *styrkor, svagheter, möjligheter* och *hot*. En SWOT-analys är ett sätt att identifiera styrkor och svagheter i ett projekt. Styrkorna och svagheter delas ännu in i yttre och inre faktorer. De inre faktorerna är sådana som undersökaren själv kan påverka. De inre faktorerna är arbetets styrkor och svagheter. Yttre faktorer är däremot sådant som undersökaren på egen hand inte kan påverka. Det är faktorer som miljön och oförutsedda förändringar i samhället. De yttre faktorerna i en SWOT-analys är möjligheterna och hoten. (Sarsby, 2016.)

Alla faktorer i en SWOT-analys bör tas i beaktande av undersökaren. Med en god SWOT-analys kan undersökaren redan i ett tidigt skede försöka identifiera problem som kan uppkomma i skapandet av projektet och i bästa fall undvika dem eller förvandla dem till styrkor och möjligheter. (Ibid.)

SWOT-analyser är vanliga i affärsvärlden där de används både för att analysera sin egen affärsidé eller projekt men även för att analysera motståndarens. Genom att läsa om och analysera projektets svagheter och hot kan undersökaren med alternativa tillvägagångssätt försöka vända svagheter och hoten till styrkor och möjligheter. I figur 1 förklaras hur en SWOT-analys görs. (Ibid.)



Figur 1. En grafisk beskrivning på hur en SWOT-analys utförs. Figuren är min egna översättning på den som A. Sarsby gjort i sin bok.

I detta lärdomsprov har en SWOT-analys gjorts angående arbetets eventuella styrkor, svagheter, möjligheter och hot. SWOT-analysen kan läsas i bilaga 2.

3.3 Materialinsamlingsmetod

I följande avsnitt presenteras innebörden av kvalitativa intervjuer. Här presenteras också hur intervjun i detta arbete gjordes och positiva och negativa aspekter med intervjutypen. Efter

detta presenteras den person som intervjuades som informant till arbetet. Exakta citat som sades i intervjun kan läsas i delkapitel 4.1.

3.3.1 Kvalitativa intervjuer

Frågor som börjar med *vem, hur/ på vilket sätt* och *varför* kräver ofta att undersökaren använder sig av en kvalitativ forskningsmetod (Nyberg, 1999). *Kvalitativ studie* innebär en undersökning av ”mjukdata” som man analyserar genom tolkning och i vilken man behandlar ett mindre urval intervjuobjekt, mellan 1 – 20 enheter. (Jordan, 2017, S7). I informationsanskaffningen till handboken har använts kvalitativa intervjuer. En intervju med en polis på Ålands polismyndighet som är insatt i trafik och lagstiftningsfrågor har gjorts. Personen har även blivit tillfrågad om dennes namn får användas i arbetet som muntlig källa. Personen som jag intervjuat har lång erfarenhet av arbete med trafikfrågor. Personen är motorcykelpolis på Åland och således även insatt i trafiklagstiftningen på Åland.

Informanten har i sin intervju svarat på frågor om vad denne själv uppfattar som problematiskt med lagstiftningen och vilka lagstiftningsskillnader denne själv upptäckt i arbetet. Intervjun har hjälpt till att identifiera de skillnader som främst dyker upp i arbetet för en polis på Åland.

Intervjun har genomförts genom att skicka frågor till informanten via e-post. Valet att intervjua informanten via e-post är för att få noggrant genomtänkta svar på frågorna och ge denne tid att tänka igenom vad denne ämnar svara för att få ett så sanningsenligt svar som möjligt. Eriksson och Wiedersheim-Paul (2006) skriver i boken *Att utreda, forska och rapportera* om för och nackdelar med en postenkät⁵. Positiva aspekter är att det är ett bra sätt för intervjuer med långa svarsmöjligheter och det finns ingen intervjuareffekt vilket betyder att intervjuaren påverkar den intervjuade. Utöver det har de låg kostnad per uppgiftslämnare. Negativa egenskaper för en sådan intervju kan vara att insamlingen ofta tar lång tid och svarsfrekvensen blir låg samt att det är svårt att följa upp frågor (Eriksson & Wiedersheim-Paul, 2006.) Förutom dessa fördelar så förminskar även risken för felskrivningar och feltolkningar då informanten själva kan skriva ner svaren på sin intervju.

⁵ Postenkät är en enkät som skickas till informanter via post, kan jämföras med en e-post intervju

3.3.2 Intervju med äldre konstapel A

Den första personen som intervjuades till detta arbete är en äldre konstapel som för tillfället arbetar i en fältgrupp på Åland. För att bevara personens anonymitet kommer han nedan refereras till som A. A har arbetat som polis sedan 2003. Förutom att arbeta på Åland har han även jobbat i Österbotten där han utfört sin arbetspraktik bland annat i deras rörliga polis tunga trafikgrupp. Med polisens tunga trafikgrupp menas den grupp av trafikpoliser som specialiserat sig inom övervakning av tung trafik där man bland annat strävar efter att övervaka trafiksäkerheten, förebygga transportbrottslighet och att kontrollera att sociallagstiftning för vägtrafik efterföljs. Tyngdpunkterna för polisens övervakning av tung trafik är kontroll av fordonets skick, körsätt, lastning samt transport av farliga ämnen. (Polisen, 2015).

På Åland har A främst arbetat inom fält- och alarmverksamheten inom polisen. Inom den avdelningen har han främst arbetat med uppgifter som tangerar trafik. Han har även via polisens specialutbildning fått behörighet att arbeta som motorcykelpolis. Inom grundkursen för motorcykelpoliser studeras bland annat *vägtrafiklagen* och *terrängtrafiklagen* samt olika praktiska övningar i hantering av motorcykel. (Polisen, Polamk, 2018).

3.3.3 Lagar som ingått i materialet

Till detta arbete har olika lagar gällande på Åland och i fastlandet använts. Huvudsakligen har Vägtrafiklag för landskapet Åland (1983:27) och den fastländska Vägtrafiklagen (3.4.1981/267) använts för jämförelsedelen av handboken. Utöver dessa har även andra lagar gällande i fastlandet använts för att hitta paragrafer som inte tas upp i den fastländska vägtrafiklagen men som tas upp i dess åländska motsvarighet till dessa hör den fastländska Terrängtrafiklagen (22.12.1995/1710) samt Förordning om användning av fordon på väg (4.12.1992/1257). Landskapslag om allmänna vägar i landskapet Åland (1957:23) har använts till definitionsdelen av handboken. Till straffbestämmelserdelen av handboken har använts Strafflagen (19.12.1889/39) samt den åländska Trafikbrottslagen (2004:28).

3.4 Innehållsanalys

Inom denna undersökning har analyserats både lagtext och intervjusvar. Lagtexten har tolkats ordagrant enligt vad som står i de två regionernas lagar. Delkapitel 3.5 behandlar lagtolkningen som vetenskap djupare.

Annika Lantz skriver i boken *Intervjumetodik* (2007) att det inte är ovanligt att de resultat som har baserats på öppna intervjuer tolkas fel. Detta kan vara för att undersökaren tolkar svaren fel eller generaliserar svaren (Lantz, 2007.) I denna undersökning har informanten fått svara på en rad frågor genom e-post. På detta sätt minskar risken att undersökaren tolkar svaren fel eller rent av glömmer bort att ta med väsentliga delar eller ord som informanten sagt. Efter att informanten svarat på intervjun har svaren granskats och använts som informationsbas till både handboken och till att undersöka behovet av en sådan handbok. Fakta som informanten har givit har även kontrollerats att det stämmer genom att granska aktuell lag.

En kvalitativ analys innebär att man samlar in den information man fått genom till exempel intervjuer och försöker analysera den och dess mening, en kvalitativ analys skall således vara beskrivande (Ibid). Den Kvalitativa analysens giltighet är beroende av hur väl intervju svaren har blivit bevarade och presenterade (Ibid). I denna undersökning presenteras delar av intervjun som blockcitat, dessa kan läsas i delkapitel 4.1.

3.5 Lagtolkning

De lagar som stiftas är så kallade *starkt förpliktande* rättskällor vilket betyder att när man skall bedöma en handling *rättstridighet* skall dessa prioriteras över andra *rättskällor* som till exempel *prejudicerande* domar, *rättsvetenskaplig* litteratur och utländsk lagstiftning. (Sommardal, 2018.)

Dan Frände presenterar i sin bok *Om särskilda brott och allmänna läror* två huvudprinciper inom straffrätten som ofta uttrycks med de latinska uttrycken *nullum crimen sine lege* vilket översatt betyder *inget brott utan lag* och *nulla poena sine lege* vilket betyder *inget straff utan lag*. (Frände, 2014.) Den straffrättsliga *legalitetsprincipen* säger att ingen kan bli dömd för en handling som inte bröt mot lagen då handlingen inträffade (SL 3kap 1§). Man kan på så vis se legalitetsprincipen som en sammanfattning av de två tidigare nämnda principerna. Frände berättar även om *analogiförbudet* som främst riktar sig till domare där de utdömer straff. Analogiförbudet betyder att en domare inte får använda en analog tolkning vid utdömande av straff, utan lagens innebörd skall avläsas ordagrant till vad som står i lagen. Analog tolkning kan dock användas om det är till den misstänktes fördel (Frände, 2014.)

Vid vanlig lagtolkning kan olika tolkningsmodeller användas. Vanligtvis så börjar man med att tolka lagen genom så kallad *grammatikalisk* tolkning. Med grammatikalisk tolkning så avses att lagen avläses ordagrant och används endast till vad som står i den. Inom civilrätten kan även andra tolkningsmodeller användas som till exempel analog tolkning där man försöker förstå vad som menades då texten eller kontraktet skrevs och även om den inte ordagrant konkretiserar handlingen kan de genom sammanhanget förstå vad som menades. (Sommardal, 2018.)

Inom straffrätten används endast grammatikalisk tolkning, eftersom legalitetsprincipen förbjuder en person från att bli betraktad som skyldig om handlingen inte var olaglig då den begicks och alla straff samt straffrättsliga påföljder ska grunda sig på lag (SL 3kap 1§).

Forskning, i vilken man studerar lag och lagtexter kallas *rättsdogmatik*. Inom rättsdogmatiken finns straffrättsdogmatiken som är en mera avgränsande del av rättsdogmatiken. Johan Boucht och Dan Frände beskriver *straffrättsdogmatikens* forskningsobjekt i boken *Finsk Straffrätt* som "*rättsliga normer som anknyter till brott och straff*" (Boucht & Frände, 2007.) I boken berättar Boucht och Frände att straffrätten till natur är *dikotomisk*, det vill säga tvådelad. Domen är alltså friande eller fällande. På grund av detta är det viktigt att *stämningansökan* är tillräcklig i sin gärningsbeskrivning, eftersom det är utgående från den som domaren bedömer om gärningen bryter mot den skrivna lagen. Processen i vilken domaren bedömer handlingen mot lagens text kallas *subsumtion* (Boucht & Frände, *Finsk straffrätt, Grundkurs i straffrättens allmänna läror*, 2007.) Ett vanligt exempel på subsumtion är då det är fråga om hastighetsöverträdelse. N körde över den bestämda hastighetsbegränsningen. Om handlingen är bevisad och lagen tydlig, är förfarandet rutinartat. Om handlingen är bevisad, men lagen istället är otydlig, uppkommer istället frågan om huruvida lagen kan tillämpas.

Om en lag är otydligt skriven eller saknar väsentliga delar kan den i värsta fall bli oanvändbar i praktiken. Ett tydligt exempel på när lagstiftningen inte varit tydlig och uttömmande på Åland är när de så kallade "*Elopederna*", eller som de i folkmun kallas elmopederna, började synas i stadsbilden. Lagstiftningen hade under en längre tid inte haft någon kategori för Elopeden och det blev oklart om hur den skulle betraktas och vilka bestämmelser som gällde om den. Detta kommer fram i en intervju som *Ålands radio och tv* gjort med kommissarie

Thörnroos 2018 med rubriken ”*Mopelen klassas som cykel*” (Jansson, 2018). Även om lagar är tydligt skrivna kan de ändå tolkas på olika sätt av olika personer. Detta kan påvisas genom att studera domslut från de olika domstolarna i landet. Ett ärende som tingsrätten tagit ett beslut i kan sedan hovrätten ta ett helt annat beslut i.

3.6 Reliabilitet och validitet

Med validitet avses överensstämmelsen mellan vad som påstås att skall undersökas och vad som faktiskt undersökts. Om en undersökning skall anses vara valid så krävs det att undersökningen i sig, undersökningsfrågorna och materialet sammanstämmer med frågorna som ställts. Till exempel i en intervju eller enkät skall frågorna sammanstämma med undersökningsfrågorna och resultatdelen behandlar samma ämne som ämnats undersöka. (Patel & Davidson, 2016.)

Reliabiliteten i en undersökning visar på instrumentens tillförlitlighet. Instrument i en undersökning kan vara till exempel intervju eller enkät. Reliabiliteten kan påverkas av yttre faktorer som undersökaren inte kan påverka (ibid.) Instrumentet som huvudsakligen använts i denna undersökning är intervjuer. Då intervjuerna till detta arbete skickats via e-post har yttre faktorer inte kunnat kontrolleras, ej heller har jag som intervjuare kunnat leda informanten till rätt spår vid behov. Eftersom informanterna ändå svarat på de frågor som ämnats för undersökningen bör anses att undersökningen är reliabel.

Eftersom handboken är en jämförelse mellan två olika lagar där paragraferna eller momenten är skrivna direkt som de står i lagen bör informationen som finns däri anses vara reliabel. Informanten som intervjuats har en lång erfarenhet av att arbeta med frågor gällande trafik och de saker som de tagits upp i intervjuerna är sådant som denne själv uppmärksammat i sitt dagliga arbete. På så vis bör informationen anses vara reliabel.

3.7 Forskningsetik

Vid all slags undersökningar så bör den som undersöker ta hänsyn till forskningsetiska aspekter och de etiska krav som ställs. Målet med forskningsarbete är att ta fram trovärdig information som är av nytta till individer och samhället men därtill ska undersökaren ta hänsyn till informanternas skydd. En informant får till exempel inte utsättas för kränkning eller

förödmjukelse och ej heller bli lurad till vad informationen som denne avgett skall användas till. (Patel & Davidson, 2016.)

De fyra viktigaste forskningsetiska kraven är *informationskravet*, *samtyckeskravet*, *konfidentialitetskravet* och *nyttjandekravet*. Informationskravet innebär att forskaren skall berätta till informanterna om undersökningens syfte. Samtyckeskravet som betyder att deltagande i undersökningen är frivillig. Konfidentialitetskravet innebär att uppgifter om informanterna skall i mån av möjlighet hållas hemliga och deras personuppgifter skall förvaras så att utomstående ej kan ta del av dem. Nyttjandekravet innebär att de uppgifter som utredaren fått fram om enskilda individer endast får användas till undersökningen. (ibid.)

De forskningsetiska aspekterna har beaktats genom att, före intervjun, informera informanten om vad intervjun går ut på och hur svaren kommer att användas. Det ställdes även som fråga i intervjun om huruvida de skulle godkänna att deras namn publiceras i samband med handboken som en muntlig källa till informationen och vad detta innebär. Före intervjun presenterades undersökningen till informanten och tillfrågades personligen om huruvida denne ville vara med i undersökningen alls. För att ännu betrygga konfidentialitetskravet har beslutet tagits att inte publicera namnet på den intervjuade utan endast hänvisa till honom som äldre konstapel A. Publiceringen av personens namn skulle inte medföra något väsentligt till rapporten eller till produkten. Intervjuerna har förstörts före publiceringen av lärodomsprovet.

4 UTFORMANDE AV HANDBOKEN

Följande kapitel förklarar handbokens innehåll och dess uppbyggnad. Först presenteras den intervjuade personen. Efter detta presenteras vad som sagts i intervjun som handbokens innehåll byggs upp på genom korta underrubriker samt blockcitater. Efter detta presenteras hur handboken är uppbyggd och dess olika delar. Sedan presenteras handbokens inledning såsom den är skriven i den klara produkten. Avslutningsvis presenteras kort handbokens design och utformning.

4.1 Innehållet i intervjun med äldre konstapel A

I intervjun med A har han besvarat på olika frågor gällande lagstiftningsskillnader inom trafikfrågor och vad han själv anser vara de största skillnaderna. A själv påpekar att han noterat väsentliga skillnader inom allt som gäller trafik. Han avser här den åländska trafikbrottslagen som används för att tillämpa straffstadganden för olika trafikbrott. Således används inte strafflagens bestämmelser om straff för trafikbrotten. Han påpekar även att Åland har helt eller delvis egna lagar när det gäller fordonskonstruktioner, besiktningar samt registreringar. I lagar som fordonslagen tillämpas fastlandets lag till en viss del och till en viss del landskapets egna bestämmelser. Han säger även att problem har speciellt uppstått i situationer då ändringar har gjorts i lagar eller nya lagar stiftats och man inte rättat hänvisningarna i andra lagar till de nya.

Registerskyltar

Några märkbara skillnader som A tar upp i intervjun är registerskyltars placering som i övriga Finland är specifik inom hur många skyltar skall finnas på fordon, var de skall finnas och hur fastsättningen skall vara. På Åland finns inte den specificeringen vilket betyder att registerskyltar kan sättas flera till antalet och även fel väg så länge som de finns på de rätta platserna på fordonet.

Motoriserad cykel/ lätt el fordon

A påpekar här problematiken med kategoriseringen av lätta elfordon. Han säger att på fastlandet finns det en klar definition på vad som skall anses vara en cykel och vad som skall anses vara ett lätt elfordon. På Åland klassas motoriserade cyklar eller lätta elfordon som har en hastighet på högst 20 km/h eller en effekt på högst 250W som cyklar. Lätta elfordon som färdas över 15km/h skall ändå ha en trafikförsäkring med nuvarande lagstiftning, vilket gör att en åländsk cykel som färdas över 15km/h borde ha en trafikförsäkring.

Körförbud

Allvarlig likgiltighet används ej som tillämpning för utgivande av körförbud. Allvarlig likgiltighet betyder att på basis av att en person tydligt är likgiltig inför Trafiklagstiftning be-läggs personen med körförbud. På Åland används istället ett 10 dagars körförbud om någon överskrider hastigheten med minst 30km/h.

Utryckningskörning

Den åländska lagstiftningen tillåter att man bryter mot trafikreglerna endast då utryckningsfordonet använder både ljud- och ljussignaler på bilen.

Det har under arbetets gång framkommit vilka svårigheter det finns med egen lagstiftning på ett lokalt område. Även om den åländska Vägtrafiklagen är delvis lik den finska vägtrafiklagen finns det skillnader i centrala ord i paragraferna som kan ändra på hela innebörden. I exempel 1 framkommer det att förutom i vägtrafiklagen så finns det många andra lagar där det finns stora skillnader.

Exempel 1:

Åland har en egen Trafikbrottslag och tillämpar därför inte Strafflagens bestämmelser angående trafikbrott. Åland har en egen Vägtrafiklag, och när det kommer till olika fordonskonstruktioner, Fordonslag. (Äldre konstapel A.)

Andra problem som kan uppkomma är om polisen ifråga inte vet vilken lag som skall tillämpas, i vissa fall tillämpas delar av fastländsk lagstiftning och delar av åländsk. Detta kan ses i exempel 2.

Exempel 2:

Lagar om besiktningar och registreringar, så har Åland helt eller delvist egna lagar. T.ex. i Fordonslagen tillämpas den finska lagen till viss del och sedan följer Ålands egna bestämmelser. (Äldre konstapel A.)

I intervjun med äldre konstapel A framkommer det tydligt hur problemsituationer kan uppkomma speciellt med nyanställda som nödvändigtvis inte är insatta i Ålands egna lagstiftning. Problem som framkommer är att polisen själv har krav på sig att känna till lagstiftningen på Åland som inte nödvändigtvis är utbildade till poliser.

Exempel 3:

Allt med trafikövervakningen är lite svårare, då man ska veta dessa skillnader. Att det inte heller finns en uppdaterad lagtext att se i gör saken också mera utmanande. (Äldre konstapel A.)

Enligt den information som samlats under intervjun verkar det finnas ett behov av en samlingsplats för det lagstiftningsskillnader som finns. Det vore då viktigt att den samlade informationen är den senaste och att informationen uppdateras kontinuerligt.

Exempel 4:

Alla ändringar i lagtexten finns på nätet att söka, men sökmaskinen är dålig och ändringarna tycks strömma ut ur lagtinget och att pussla ihop en lag en hög med ändringar gör arbetet ibland mycket svårt. Man får ofta framstå som en som inte kan sin sak framför kunden och kunderna blir frustrerade när saker blir komplicerade. (Äldre konstapel A.)

Problematiken som uppstår i samband med nuvarande tillvägagångssätt är att lagstiftningen ändrar på Åland och det är svårt för människor att hitta den senaste versionen och uppdaterade lagstiftningen. Som Äldre konstapel A beskriver är det krävande och ofta svårt för den enskilde konstapeln att hålla sig uppdaterad om nuvarande bestämmelser och då uppdateringar görs kan de vara svåra att pussla ihop med den redan existerande lagen.

4.2 Handbokens innehåll

Handboken är uppdelad i tre delar. Den första delen innefattar rubrik, innehållsförteckning, förord och definitioner. Förordet är till för att informera läsaren om hur handboken bör användas och har praktisk information till användningen. Definitioner som radas upp är definitioner där det finns skillnader i lagstiftningen.

Handbokens andra del är den egentliga jämförelsedelen där bägge regioners lagar jämförs mot varandra. Båda lagar finns då ordagrant på varje sida. I slutet av varje sida finns centrala delar i punktform.

Den sista delen i handboken innefattar delar av den åländska trafikbrottslagen och den fastländska motsvarigheten, detta för att förtydliga skillnaderna för läsaren och för att enkelt hitta straffskalan för ifrågavarande brott. Denna del innefattar även paragrafer som inte innehåller skillnader.

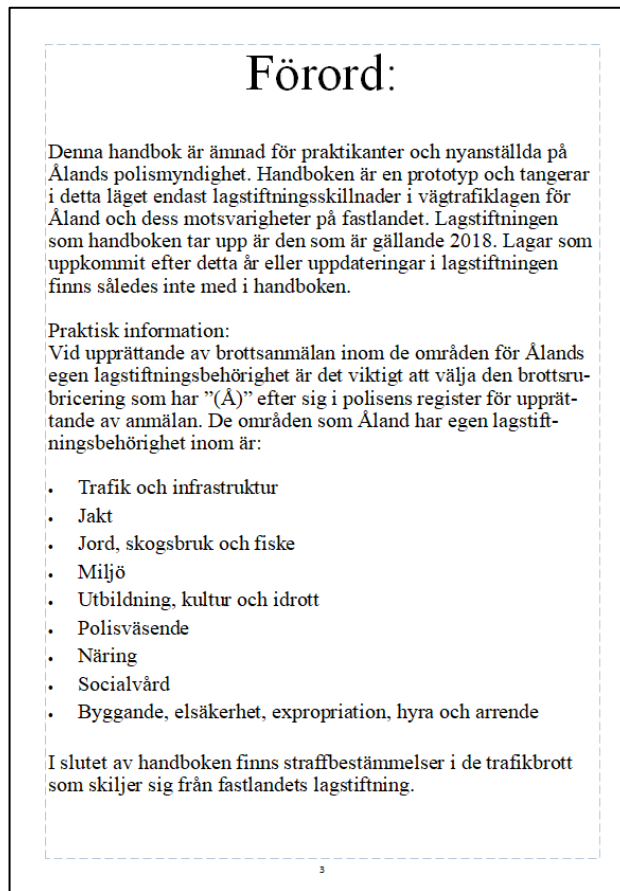
4.2.1 Innehåll

Handboken innehåller punkter som tagits upp av en polis, anställd på Ålands polismyndighet som har lång erfarenhet av arbete som polis. Polisen är själv insatt i Trafiklagstiftning inom Ålands polismyndighet på sitt område. Polisen är en *motorcykelpolis* som arbetar på *ordningspolisen*, det vill säga den grupp av poliser som arbetar med *alarmuppdrag* som kommer till polisens kännedom från alarmcentralen samt med övervakning.

4.2.2 Utformning av handbokens inledning

I handbokens inledning har det redogjorts för användningsområde och målgruppen. I handboken meddelas även året då lagarna i handboken är stiftade, för att användaren själv ska kunna bedöma trovärdigheten i innehållet även år efter handboken skrivits och läsa av om den blivit uppdaterad.

I inledningen har också kort skrivits ner praktisk information angående användningen av handboken samt användning av polisens register för anmälnings skrivande. I samband med det har även skrivits inom vilka områden Åland har egen lagstiftningsbehörighet så att användaren lätt kan se om den anmälan denne skall skriva baserar sig på åländsk eller fastländsk lagstiftning. Efter inledningen kommer en innehållsförteckning till handboken. Inledningen kan ses i figur 2.



Figur 2. Figuren visar förorden till handboken såsom den är skriven i prototypen.

4.2.3 Jämförelse

I jämförelsedelen av handboken, det vill säga den egentliga informationsdelen av handboken, så har det sida vid sida radats upp de skillnader som jag själv hittade tillsammans med de skillnader som informanten uppgett. Först finns paragraferna eller momenten ordagrant om de finns i båda regionernas lagstiftning och sedan i punktform finns redogjort för de egentliga skillnaderna. Centrala ord i paragraferna har svärtats för att uppmärksamma läsaren på skillnaderna. Exempel på hur en sida i jämförelsedelen ser ut kan ses i figur 3.

<h2>Tomgångskörning</h2>	
<p>VTLÄ: 31a Förbud mot onödig tomgångskörning</p> <p>"När fordon stannats av annan orsak än tvingande trafik hinder skall motorn stängas av inom en minut. Motorn får dock hållas i gång under längre tid när det är nödvändigt för fordonets tekniska och säkra användning samt när det är nödvändigt för fordon som används yrkesmässigt."</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 minut alltid • Gäller ej för fordon som används yrkesmässigt när det är nödvändigt • Ej specifikt polisens fordon 	<p>Förordning om användning av fordon på väg 5§</p> <p>"1. Ett motordrivet fordon som har stannat av någon annan orsak än tvingande trafik hinder får ha motorn igång högst två minuter. När temperaturen är under -15°C får motorn dock vara igång högst fyra minuter innan körningen påbörjas. Traktors, motorredskaps eller på bilunderrede byggt motorredskaps motor får dock vara igång så länge det behövs för att förbereda fordonet före påbörjandet av det arbete som utförs med fordonet eller redskapet.</p> <p>2. Förbudet mot tomgång gäller varken utryckningsfordon som utför brådskande uppdrag, fordon som används i polisens tjänsteuppdrag eller fordon som inväntar sin tur för en avgasmätning. Förbudet gäller inte heller fordon vars huvudsakliga av eller den tilläggsanordning så som en avfallspress, en kompressor, en pump eller ett lyftbord som den huvudsakliga användningen förutsätter; kräver att motorn är igång"</p> <ul style="list-style-type: none"> • >-15°C 2 min • < -15°C 4 min • Gäller ej fordon i polisens tjänsteuppdrag

Figur 3. På bilden syns en av sidorna i handbokens jämförelsedel. På sidan ser man hur jämförelsedelen är uppbyggd med den egentliga lagtexten först i kursiverad form samt svärtningen av centrala ord. De centrala skillnaderna är sedan även skrivna i punktform nedanför lagtexten.

4.2.4 Avslut

I slutet av handboken finns ett sammandrag över innehållet i Trafikbrottslagen samt den motsvarande straffstadgan i strafflagen eller en annan giltig lag som används på fastlandet, detta för att läsaren lätt skall kunna identifiera straffet för det ifrågavarande brottet samt straffet för motsvarande brott på fastlandet. I figur 4, kan ses hur straffbestämmelsedelen av handboken ser ut. Som avslutande sidor i handboken finns ett register över de lagar som använts för sammanställningen av handboken samt från vilket år de är. Handbokens sista sida presenterar författaren och året då handboken sammanställts.

Straffbestämmelser	
Trafikbrottslagens bestämmelser:	Strafflagen och vägtrafiklagen:
Äventyrande av trafiksäkerheten: Böter—3 månader fängelse	Äventyrande av trafiksäkerheten: Böter—6 månader fängelse
Grovt äventyrande av trafiksäkerheten: 30 DB—2 år fängelse	Grovt äventyrande av trafiksäkerheten: 30 DB—2 år fängelse
Rattfylleri: Böter—6 månader fängelse	Rattfylleri: Böter—6 månader fängelse
Grovt rattfylleri: 60 DB—2 år fängelse	Grovt rattfylleri: 60 DB—2 år fängelse
Överlämnande av motordrivet fordon till berusad: Böter—1 år fängelse	Överlämnande av motordrivet fordon till berusad: Böter—1 år fängelse
Smitning: Böter—1 år fängelse	Smitning i vägtrafik: Böter—1 år fängelse
Olovlig körning: Böter—3 månader fängelse	Förande av fortkaffningsmedel utan behörighet: Böter - 6 månader fängelse
Trafikförseelse: Böter	Trafikförseelse: Böter
Användning av obesiktigat eller oregistrerat fordon: Böter	Användning av obesiktigat eller oregistrerat fordon: Böter
Försummelse att använda skyddsutrustning: Böter	Försummelse att använda skyddsutrustning: Böter
Förseelser som gäller skyldighet att uppvisa körkort och andra handlingar: Böter	Förseelser som gäller skyldighet att uppvisa körkort och andra handlingar: Tillåtet
Störande eller onödig körning: Böter	Störande eller onödig körning: Böter

Figur 4. I slutet av handboken finns ett kapitel om straffbestämmelser. Där redogörs för skillnader i straffbestämmelser för olika brott samt även för skillnader i brottsrubriceringen. Exempelvis är brotten "Olovlig körning" och "Förande av fortkaffningsmedel utan behörighet" varandras motsvarigheter med olika rubriceringar på Åland och i fastlandet.

4.2.5 Design och utformning

Designen för handboken är ett enkelt dokument skrivet i Microsoft Office-programmet *Publisher*. Då handboken i detta skede endast är en prototyp har jag beslutat att inte lägga ner någon större mängd tid på utformningen. Om prototypen lyckas och handboken visar sig vara till nytta och personer önskar använda den så kan den designas bättre för att ytterligare underlätta det för läsaren samt ge den ett mera tillfredställande utseende. Detta arbete bör då göras av en person med bättre utbildning för redigering och grafisk design. Till detta kan även behövas licenser för fotografier eller bakgrundsbilder.

5 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION

Syftet med den här undersökningen har varit att undersöka skillnaderna i vägtrafiklagen mellan fastlandets och Ålands vägtrafiklag och på basis av de skillnaderna sammanställa en lättläst handbok. Handboken skulle i första hand vara ett hjälpmedel för praktikanter och nyanställda på Ålands Polismyndighet.

Materialet som undersökningen är uppbyggd av är insamlad genom att jämföra de två regionernas lagstiftning samt genom att intervjua en polis på Åland. I intervjun framkommer dennes syn på behovet av en handbok och hur nuvarande system för jämförande av lagar fungerar. Närmare om materialet kan läsas i kapitel 3.

Metoden som huvudsakligen användes till uppbyggandet av handboken, som presenteras i delkapitel 3.5, är grammatikalisk lagtolkning där två lagar har jämförts mot varandra ordagrant. De paragrafer i vägtrafiklagen för Åland där det även finns skillnader i enstaka ord mot den fastländska vägtrafiklagen har samtalats och presenteras i handboken.

Den slutliga handboken består av 20 sidor, varav en sida behandlar definitionsskillnader, 13 sidor behandlar paragrafskillnader och en sida behandlar skillnader i straffbestämmelser. Resterande sidor är tekniska beskrivningar om handboken och dess användning. Handboken finns för påseende i bilaga 1.

I samband med skrivandet av lärdomsprovet har jag behövt sätta mig in i rådande vägtrafiklagstiftning på både åländsk sida som fastländsk. Jag har för att konstruera handboken läst många sidor åländsk lagtext som jag sedan jämfört med den fastländska motsvarigheten. Denna jämförelse har förbättrat min egen kunskap om lagstiftningen men även min kunskap på områden som kritisk läsning och att hitta behövliga lagar och paragrafer, inte bara i den lag som jag läst utan även i andra. Även intervjudelen av mitt arbete har fått mig att inse vilka skillnader det finns i rådande lagtexter och inse innebörden av enstaka ord i paragraferna.

Eftersom arbetet är begränsat till endast en lag har det gett mig möjlighet att fördjupa mig i den lagen mera än jag skulle haft om jag skulle ha valt att göra en övergripande handbok om

flera lagar eller till och med alla lagar där det råder skillnader gentemot den fastländska. Då jag valt att endast beröra en enda lag så kan det anses höja trovärdigheten i mitt arbete. Jag har på detta vis haft tid att läsa igenom lagarna noggrant och hitta de skillnader som faktiskt existerar.

Eftersom handboken är en digital handbok som kan läsas på alla smarttelefoner, läsplattor och datorer har det en väldigt billig produktionskostnad till kunden, i detta fall polisen. Om polisen ifråga väljer att printa ut den får det plats med fyra handbokssidor i en vanlig A4 pappersark, vilket gör att även som utskrift är handboken relativt billig och miljövänlig.

Att lärdomsprovet är begränsad till endast en lagstiftning kan även ses som en svaghet. Eftersom handboken endast berör den åländska Vägtrafiklagen så betyder det att många väsentliga lagar som berör fordon och vägtrafik har förbisetts. Detta kan göra att handboken inte uppnår den potential som den teoretiskt hade kunnat göra om den innefattade alla skillnader som berör vägtrafik. Denna svaghet kan dock vändas till en möjlighet om en annan studerande väljer att fortsätta på handboken och behandla andra relevanta lagar. Handboken har på så vis möjlighet att göras mera heltäckande och i framtiden inte bara behandla vägtrafiklagen utan alla de åländska lagar där det kan hittas skillnader gentemot deras fastländska motsvarigheter.

En annan svaghet som mitt arbete har är att mina egna kunskaper inom grafisk design är begränsade, vilket gör att handboken inte utseendemässigt är så tilltalande i sin nuvarande form. Detta kan leda till att potentiella läsare håller sig från att läsa den i större utsträckning än vad de skulle göra med en handbok med en mera tilltalande visuell form.

För att handboken skall bli använd i större utsträckning på Åland krävs det att det görs reklam om den på Åland bland poliser. Bristande reklam om produkten kan leda till att den används bristfälligt eller inte alls. Om möjligheten eller viljan att göra reklam om handboken inte finns kan detta vara en svaghet för produkten.

En möjlighet som mitt lärdomsprov för med sig är, som tidigare nämnt, möjligheten för någon annan att fortsätta på handboken och inkludera flera lagar med och på så vis möjliggöra

en heltäckande handbok. Mitt lärdomsprov öppnar även upp möjligheter för flera studeranden i framtiden att skriva liknande handböcker om andra ämnen.

En annan möjlighet som min handbok för med sig är att om den visar sig vara lyckad kan detta bli ett sätt att kontinuerligt hålla Ålands befolkning, inte minst polis uppdaterad om nya lagar som stiftas på Åland. Om arbetet i framtiden visar sig vara lyckat och behövt kan handboken ges över till lagstiftande myndigheter som själva ser till att upprätthålla handboken med nya lagar som stiftas.

Teknikens utveckling öppnar även upp ytterligare en möjlighet med handboken. Möjligheten att digitalisera den och omvandla den till en webbsida eller applikation till en telefon, dator eller smart surfplatta. En IT-kunnig person skulle kunna använda informationen i handboken som redan finns i digital form som ett Microsoft Publisher dokument och använda det till att göra handboken mera lättåtkomlig på digitala medier.

Det största hotet som min handbok möter grundar sig på handbokens mest centrala informationskälla, lagen. Lagar stiftas och ändras kontinuerligt. De minsta skillnaderna i lagtexten kan framkalla stora förändringar i betydelsen. Om en lag ändras på Åland eller på fastlandet är handboken inte längre trovärdig om den innehåller information om de lagar som stiftades då handboken skrevs. För att frångå detta hot krävs det att handboken uppdateras lika ofta som lagarna. Detta kräver att en person är nämnd som ansvarig för handbokens innehåll och ser till att den uppdateras då det finns behov.

Andra hot emot handboken är möjliga nya kurser på Polisyreshögskolan som lär ut lagstiftningsskillnaderna redan under grundutbildningen. Detta skulle försämra handbokens nytta då personer som ämnar arbeta på Åland redan skulle inneha nödvändig information. Handboken skapades för att förbättra ett nuvarande problem. Om problemet löses på annat sätt fungerar det lika väl. Då finns även en möjlighet att handboken i sig visar upp behovet av en kurs om åländsk lagstiftning på Polisyreshögskolan och kanske även triggat andra att starta en sådan kurs.

Möjligheten att Åland ger upp sin rätt att stifta egna lagar och istället helt ställa sig under fastländsk lagstiftning ser jag som liten. Dock bör detta ändå ses som ett möjligt hot mot

handboken då ett sådant förfarande skulle lämna handboken värdelös. Som jag tidigare nämnde skapades handboken för att lösa ett nuvarande problem och även detta skulle bara vara en alternativ lösning.

På basis av det arbete som gjorts för framställandet av denna handbok kan några slutsatser dras. Den första är att en handbok som denna skulle kunna underlätta för nyanställda poliser att lära sig de lagstiftningsskillnader som finns men det kan även underlätta för arbetet bland dem som redan arbetat en längre tid om handboken uppdateras kontinuerligt. Om polisen skulle ha en plats där alla skillnader i lagstiftningen finns på ett och samma ställe så skulle detta på sikt kunna främja polisens kompetens. Om handboken skulle utvidgas att innefatta även andra områden än trafiklagstiftning skulle kompetensen främjas ytterligare.

En annan slutsats som kan dras från detta arbete är det finns ett behov av en plattform där all uppdaterad information kring lagstiftningsskillnaderna finns. Som framkom i intervjun med Äldre konstapel A upplevde även han problem med att hitta och sammanställa ny och uppdaterad lagstiftning även om han jobbat med sådana frågor en längre tid. På basis av det kan antas att nya poliser har ännu större problem med detta.

Den sista slutsatsen som framkommit under arbetets gång är att omfattningen av arbetet var större än vad jag i början förväntat mig. Liknande arbeten eller fortsättning på detta arbete som ännu önskas hållas på kandidatnivå bör vara minst lika begränsade som denna och endast innehålla en mycket avgränsad del av lagen. För att sammanställa en större helhet som skulle innehålla flera lagar eller ett större område, till exempel hela trafiklagstiftningen med tillhörande lagar kräver mera arbete och skall göras av personer som är mera insatta i lagstiftningen på respektive område. Jag uppmanar andra människor till att fortsätta skriva arbeten om lagstiftningsskillnader mellan de två regionernas lagar men poängterar då att begränsa arbetena så långt som möjligt för att framställa dem med önskat resultat inom en möjlig tidsram.

6 REFERENSER

- Boucht, J., & Frände, D. (2007). Finsk straffrätt, grundkurs i straffrättens allmänna läror. i J. Boucht, & D. Frände, *Finsk straffrätt, grundkurs i straffrättens allmänna läror* (s. 19). Helsingfors: Edita Prima Oy.
- Boucht, J., & Frände, D. (2007). Finsk straffrätt, Grundkurs i straffrättens allmänna läror. i J. Boucht, & D. Frände, *Finsk straffrätt, Grundkurs i straffrättens allmänna läror* (ss. 33-34). Helsingfors: Edita Prima Oy.
- Edita Publishing Ab. (den 3 4 1981). *Vägtrafiklag*. Hämtat från finlex.fi:
<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810267?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=trafi%2A>
- Eriksson, L. T., & Wiedersheim-Paul, F. (2006). *Att utreda forska och rapportera*. Malmö: Liber.
- Eriksson, S., Johansson, L. I., & Sundback, B. (2006). *Fredens öar: Ålands självstyrelse, demilitarisering och neutralisering*. Mariehamn: Ålands fredsinstitut.
- Frände, D. (2014). *Om särskilda brott och allmänna läror*. Helsingfors: Forum iuris.
- Hannikainen, L. (2004). *De folkrättsliga grunderna för Ålands självstyrelse och svenskspråkighet*. Åbo: Institutet för mänskliga rättigheter vid Åbo Akademi.
- Jansson, J. (den 27 07 2018). *Mopelen klassas som cykel*. Hämtat från Ålandsradio.ax:
<https://alandsradio.ax/nyheter/mopelen-klassas-cykel>
- Jordan, S. (2017). *FOUT Introduktionsföreläsning i Metodik*. Tammerfors: Polisyreshögskolan.
- Jordan, S. (2009). *Operativt lärdomsarbete Utvecklingsarbete*. Tammerfors: Polisyreshögskolan.
- Lantz, A. (2007). *Intervjumetodik*. Polen: Studentlitteratur.
- Nyberg, R. (1999). *Skriv vetenskapliga uppsatser och avhandlingar med stöd av IT och Internet*. Vasa: Edutime.
- ordboksredaktion, S. a. (juli 2018). *www.saob.se*. Hämtat från Svenska Akademiens Ordbok: https://www.saob.se/artikel/?seek=handbok&pz=1#U_H201_110370
- Patel, R., & Davidson, B. (2016). *Forskningsmetodikens grunder*. i R. Patel, & B. Davidson, *att planera, genomföra och raporetra en undersökning* (ss. 102-104). Lund: Studentlitteratur AB.

- Patel, R., & Davidson, B. (2016). Forskningsmetodikens grunder. i R. Patel, & B. Davidson, *Att planera, genomföra och rapportera en undersökning* (ss. 62-63). Lund: Studentlitteratur.
- Polisen. (den 16 08 2015). *Polisen.ax*. Hämtat från www.polisen.ax:
https://www.polisen.ax/trafiksakerhet/overvakning_av_tung_trafik
- Polisen. (den 18 06 2018). *Polamk*. Hämtat från Polamk.fi:
https://www.polamk.fi/sv/korutbildning/utbildning_for_motorcykelpoliser
- Polisen. (den 26 11 2018). *Poliisi.fi*. Hämtat från Polisen: <https://www.poliisi.fi/ita-suomi/jarjestyspoliisi>
- Sarsby, A. (2016). *Swot Analysis*. England: Leadership Library.
- Sommardal, E. (2018). *Inledning till juridiken Fil*. Tammerfors.
- Ålands Lagting. (den 26 1 2016). *Ålands Lagting*. Hämtat från
<https://www.lagtinget.ax/sjalvstyrelsen/bakgrunden-sjalvstyrelsen>
- Ålands landskapsregering. (1983:27). Vägtrafiklag för landskapet Åland. *Vägtrafiklag (1983:27) för landskapet Åland*. Mariehamn, Åland, Finland: Ålands landskapsregering.
- Ålands landskapsregering. (1991:71). *regeringen.ax. Ålands lagsamling*. Mariehamn, Åland, Finland: Ålands landskapsregering. Hämtat från Ålands lagsamling.

Bilagor:

Bilaga 1.

Handbok för den nyblivne åländska polisen

Handbok för den nyblivne åländska polisen

2018

Utgåva 1

Innehåll:

Innehåll.....	2
Förord.....	3
Definitioner.....	4
Terrängtrafik.....	5
Omkörning.....	6
Onödig körning.....	7
Tomgångskörning.....	8
Mobiltelefon.....	9
Stannande och parkering.....	10
Gå- och gårdsgata.....	11
Särskilda parkeringsförbud.....	12
Handlingar.....	13
Körljus.....	14
Utryckningsfordon.....	15
Lätt elfordon.....	17
Straffbestämmelser.....	18
Lagar.....	19
Avslut.....	20

Förord:

Denna handbok är ämnad för praktikanter och nyanställda på Ålands polismyndighet. Handboken är en prototyp och tangerar i detta läget endast lagstiftningsskillnader i vägtrafiklagen för Åland och dess mot-svarigheter på fastlandet. Lagstiftningen som handboken tar upp är den som är gällande 2018. Lagar som uppkommit efter detta år eller uppdateringar i lagstiftningen finns således inte med i handboken.

Praktisk information:

Vid upprättande av brottsanmälan inom de områden för Ålands egen lagstiftningsbehörighet är det viktigt att välja den brottsrubricering som har "(Å)" efter sig i polisens register för upprättande av anmälan. De områden som Åland har egen lagstiftningsbehörighet inom är:

- Trafik och infrastruktur
- Jakt
- Jord, skogsbruk och fiske
- Miljö
- Utbildning, kultur och idrott
- Polisväsende
- Näring
- Socialvård
- Byggnad, elsäkerhet, expropriation, hyra och arrende

I slutet av handboken finns straffbestämmelser i de trafikbrott som skiljer sig från fastlandets lagstiftning.

Definitioner

Definitioner Åland:

Väg: väg, allmän och enskild väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik och som inte stängts av för allmän trafik *samt en led som är ämnad för cykeltrafik och en gång- eller ridväg invid en väg;*

Terräng: Ingen definition

Cykel: Med cykel avses ett fordon som har minst två hjul, pedaler eller vevanordningar och som saknar motor. Till cyklar hänförs också fordon som har en elmotor med en effekt på högst 250 W, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten stiger till 25 kilometer i timmen. Till cyklar hänförs även ett eldrivet fordon utan tramp- eller vevanordning vilket är avsett huvudsakligen för befordran av en person och avsett att föras av den åkande samt konstruerat för en hastighet av *högst 20 kilometer i timmen*

Körfält: med vägmarkering utmärkt eller annan för bil tillräckligt bred del av körbanan

Övergångsställe: del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana eller cykelbana och som angivits med vägmärke eller vägmarkering;

Släpfordon: ett fordon som konstruerats för att dras av ett motordrivet fordon; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar;

Definitioner fastlandet:

Väg: *väg* såsom allmän benämning allmän och enskild väg, gata, byggnadsplaneväg, snöskoterled och torg samt annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik;

Terräng: terrängmarkområden och isbelagda vattenområden som inte är vägar och som inte är avsedda för motorfordons-, spår- eller lufttrafik

Cykel: ett fordon tillverkat för transport av en eller flera personer eller gods som är utrustat med pedaler eller vevanordningar och som också kan ha en elmotor med en effekt på högst 250 watt, förutsatt att motorn fungerar endast vid trampning och kopplas ur funktion senast när hastigheten *stiger till 25 km/h*

Körfält: med vägmarkering utmärkt eller annan för bil tillräckligt bred längsgående del av körbanan samt *cykelfält*

Skyddsväg: del av väg som är avsedd att användas av gående för att korsa körbana, cykelbana eller spårväg och som angivits med vägmärke eller vägmarkering

Släpfordon: ett fordon som kopplas till ett annat fordon; släpfordon är släpvagnar och släpanordningar *samt jämförbar utbytbar dragen utrustning*

Terrängtrafik

Vägtrafiklagen Åland (VTLÅ) 4§ Trafik utanför väg

”När motordrivnet fordon framförs utanför väg skall föraren iaktta den omsorg och varsamhet som påkallas av omständigheterna. Förutom för nödvändig servicekörning, sjuktransport eller annan av jämförbar orsak nödvändig tillfällig trafik får i tätort motordrivnet fordon inte utan tillstånd framföras, stannas eller parkeras utanför väg på sådan mark som inte är avsedd för trafik med sådana fordon.”

- Terrängtrafikförseelse existerar inte på Åland
- Ej hastighetsbegränsning

Terrängtrafiklagen (TTL) 4§ rätt att färdas i terrängen

”Det är förbjudet att utan markägarens eller markinnehavarens tillstånd färdas med, stanna eller parkera motordrivna fordon på markområden i terräng.”

5§ Användning

”När ett motordrivnet fordon förs utanför väg skall iakttas den omsorg och försiktighet som omständigheterna kräver för undvikande av fara och skada.

Ett motordrivnet fordon skall i terräng användas så att skador på och olägenheter för naturen och den övriga miljön, fastigheter och naturnäringar undviks samt så att bosättningen och den övriga miljön inte störs i onödan.”

6§ Åldersgräns

- 15 år

4 kap Straffstadganden

25§ Terrängtrafikförseelse

- Uppsåtligt / oaktsamt
- Böter

Omkörning

VTLÅ 24§ Omkörningsförbud

” Fordon får inte överskrida eller köra på spärrlinje som skiljer trafik i samma riktning. Inte heller får fordon överskrida eller köra på spärrlinje som skiljer trafikriktningarna om inte en streckad linje finns omedelbart invid spärrlinjens högra sida”

- Redan att passera spärrlinjen är straffbart

VTL 18§ Omkörningsförbud

”Förare av omkörande fordon skall noggrant försäkra sig om att omkörningen inte föranleder fara.

Omkörning så att den mötande trafikens sida används är förbjuden:

- 1) när sikten på grund av backkrön eller kurva eller av annan orsak är otillräcklig för en trygg omkörning;*
- 2) om det körfält som skall användas vid omkörning inte på en tillräckligt lång sträcka är fritt och utan hinder för en trygg omkörning;*
- 3) om föraren inte efter omkörningen kan återvända till sin fil utan fara och utan att väsentligt störa den övriga trafiken;*
- 4) sedan förare av framförförande fordon genom riktningstecken angett att han ämnar köra om annat fordon;*
- 5) sedan förare av bakomkörande fordon har påbörjat omkörning; samt*
- 6) i korsning och plankorsning med järnväg samt omedelbart före sådan.*

Omkörningsförbud gäller inte korsning, om den korsande vägen är en stig, ägoväg eller annan mindre väg, och utanför tätort annan korsning än sådan som anges med vägmärke.”

Onödig körning

VTLÅ 31§ Förbud mot körning som hindrar eller medför olägenhet 2 mom.

Förordning om användning av fordon på väg 4§ Förbud mot onödig och störande körning

”Fordonets färdväg, hastighet och körsätt skall anpassas så att onödig och störande körning undviks”

*” Onödig och störande körning **i tätorter** är förbjuden. Inom tätorter skall fordonets rutt och körsätt även i övrigt anpassas så att andra inte onödigt störs.”*

- Gäller all körning

- Gäller endast tätort

Tomgångskörning

VTLÅ: 31a Förbud mot onödig tomgångskörning

*”När fordon stannats av annan orsak än tvingande trafik hinder skall motorn stängas av inom **en minut**. Motorn får dock hållas i gång under längre tid **när det är nödvändigt** för fordonets tekniska och säkra användning samt när det är **nödvändigt för fordon som används yrkesmässigt.**”*

- 1 minut alltid
- Gäller ej för fordon som används yrkesmässigt när det är nödvändigt
- Ej specifikt polisens fordon

Förordning om användning av fordon på väg 5§

*”1. Ett motordrivet fordon som har stannat av någon annan orsak än tvingande trafik hinder får ha motorn igång **högst två minuter**. När temperaturen är under **-15°C får motorn dock vara igång högst fyra minuter** innan körningen påbörjas. Traktors, motorredskaps eller på bilunderrede byggt motorredskaps motor får dock vara igång så länge det behövs för att förbereda fordonet före påbörjandet av det arbete som utförs med fordonet eller redskapet.*

*2. Förbudet mot tomgång gäller varken utryckningsfordon som utför brådskande uppdrag, **fordon som används i polisens tjänsteuppdrag** eller fordon som inväntar sin tur för en avgasmätning. Förbudet gäller inte heller fordon vars huvudsakliga av eller den tilläggsanordning så som en avfallspress, en kompressor, en pump eller ett lyftbord som den huvudsakliga användningen förutsätter, **kräver att motorn är igång**”*

- >-15°C 2 min
- < -15°C 4 min
- Gäller ej fordon i polisens tjänsteuppdrag

Mobiltelefon

VTLÅ 32a § Förarens användning av mobiltelefon under färd

*”Föraren av ett motordrivet fordon får inte använda **mobiltelefon** under körningen genom att hålla den i handen ”*

Gäller inte:

- Radio- eller televisionsmottagare
- Annan ljud- eller bildåtergivningsapparat
- Kommunikationsapparat

VTL 24a§ Användning av kommunikationsapparater under körning

”En radio- eller televisionsmottagare, annan ljud- eller bildåtergivningsapparat eller kommunikationsapparat får inte under körning användas på ett sådant sätt att detta kan inverka menligt på användningen av fordonets manöveranordningar eller på något annat sätt störa förarens koncentration på trafiken.

Föraren av ett motordrivet fordon får inte under körning använda mobiltelefon så att han eller hon håller den i handen.”

Stannande och parkering

VTL Å 33 §. Stannande och parkering

*”Fordon får stannas eller parkeras endast på vägens högra sida. På enkelriktad väg, får fordon dock stannas eller parkeras även på vägens vänstra sida. Fordon skall stannas eller parkeras i vägens riktning och så långt från körbanans mitt som möjligt. Fordon som används vid utdelning av **post och som på taktet har försetts med en gul roterande lampa** får på dubbelriktad väg stannas på vägens vänstra sida. Härvid skall särskild försiktighet iakttas.”*

- Utdelning av post med gul roterande lampa

VTL 26§ Stannande och parkering

”Fordon får på väg stannas eller parkeras endast på dess högra sida. På enkelriktad väg är det tillåtet att stanna och parkera även på vänstra sidan av vägen.

Fordon skall stannas eller parkeras i vägens riktning och så långt som möjligt från körbanans mitt.

***Fordon som transporterar mjölk** utanför tätort får jämväl på dubbelriktad väg stannas vid mjölkbrygga även på vänstra sidan av vägen för på- eller avlastning. Härvid skall föraren iakttaga särskild försiktighet.”*

- Mjölkbilar på landsbygden

Gå-, och gårdsgata

VTLÅ 42§ trafik på gågata och gårdsgata

1 mom.

*”På en gågata och en gårdsgata får fordon inte föras med högre hastighet **än gångfart**...”*

- Diffus hastighet

VTL 33a§ Körning på gågata

2 mom.

*”Körhastigheten på en gågata skall anpassas till gångtrafiken och **får inte överskrida 20 km/h.**”*

- 20 km/h

Särskilda parkeringsförbud

VTLÅ 36§ Särskilda parkeringsförbud.

- Momentet saknas i VTLÅ
- Problemet med förstörda bilar ”parkerade” runtom på Åland

VTL 28§ Särskilda parkeringsförbud 2 mom.

”Fordon som inte faktiskt används i trafiken får inte lämnas, förvaras eller läggas upp i lager på en väg ”

Handlingar under körning

VTLÅ 69§ Skyldighet att uppvisa vissa handlingar

”Förare av motordrivet fordon skall på begäran av polisman uppvisa sitt körkort, fordonets registerutdrag och handling som han enligt särskilda bestämmelser är skyldig att medföra. (2004/6) Har föraren inte körkort med sig, skall polismannen tillåta att färden fortsätts, om förarens identitet har konstaterats och han kan förmodas inneha körkort. I annat fall skall föraren åläggas att inom särskilt utsatt tid uppvisa körkortet för polismyndighet. På motsvarande sätt kan förfaras om föraren inte medfört annan handling som avsetts i 1 mom. ”

- Kräver körkort och registerutdrag med i bilen

VTL 94 § Skyldighet att visa upp körhandling

*”En förare av ett motordrivet fordon är skyldig att på begäran visa upp intyg över att fordonet är registrerat eller någon annan handling för en polisman, **om föraren är skyldig att ha med sig intyget eller handlingen i fråga.***

Om föraren inte har med sig en handling som avses i 1 mom., får polismannen tillåta att körningen fortsätter, om förarens identitet kan fastställas. Föraren kan då åläggas att inom en viss tid visa upp handlingen för polisen.”

- Krävs ej längre registerutdrag med i bilen

Körljus

VTL Å 48§ Förbud mot oriktig användning av ljus

*”Fordons ljus får inte användas så att förare av annat fordon kan bländas. På ett fordon får inte visas annat än **vitt eller gult ljus framåt** och inte visas **vitt ljus bakåt** annat än vid backning eller vid arbete som kräver vitt ljus. På fordon som används i polisens tjänsteuppdrag får dock, för stoppande av ett framförvarande fordon, samtidigt med blått blinkande ljus användas ljusanordning som framåt kastar rött blinkande sken”*

Förbjuder framåt

- All annan färg än vitt eller gult

Förbjuder bakåt

- All annan färg än rött/ vitt

VTL 38§ Förbud mot oriktig användning av ljus

”Fordons ljus får ej användas så, att förare av annat fordon kan bländas.

*I fordon får det inte användas anordningar som kastar eller reflekterar **rött sken framåt** eller, om inte annat föreskrivs särskilt, anordningar som **kastar eller reflekterar vitt eller ljusgult sken bakåt**. På polisbil och bil som används av polisen i tjänsteuppdrag, på polismotorcykel som används som utryckningsfordon samt på tullens och gränsbevakningsväsendets fordon får dock för stoppande av fordon som kör framför användas en anordning som visar ett rött blinkande sken framåt samtidigt med ett blått blinkande larmljus.”*

- Förbjuder rött framåt

Utryckningsfordon

VTLÅ 50§ Undantagsbestämmelser

2 mom.

*”Den som framför **utryckningsfordon** under avgivande av särskilda ljussignaler eller fordon i polisens tjänsteuppdrag får, om uppdraget det oundgängligen påkallar och särskild försiktighet iakttas, framföra fordonet på väg, del av väg eller annat område där körning är förbjuden”*

- Endast polisens utryckningsfordon

VTL 25§ Hastighetsbegränsningar

3 mom.

*”Förare av utryckningsfordon och av fordon som används vid trafikövervakning eller **i polisens**, gränsbevakningsväsendets eller Tullens tjänsteuppdrag eller i **tjänsteuppdrag** enligt 86 § 1 mom. i lagen om militär disciplin och brottsbekämpning inom försvarsmakten (255/2014) samt förare av fordon som hör till en kortege som leds av ett polisfordon får överskrida den högsta tillåtna hastigheten enligt denna paragraf, om uppdragets brådskande natur nödvändigtvis kräver det. ”*

- **Alla** polisens fordon

Utryckningsfordon

VTLÅ 50§ Undantagsbestämmelser.

1mom ”Undantagsbestämmelser Förare av utryckningsfordon i brådskande uppdrag får avvika från de trafikregler och hastighetsbegränsningar som inte särskilt gäller honom eller henne, om nödvändig försiktighet iaktas och särskilt föreskrivna ljud- och ljussignaler avges ”

- Gäller endast utryckningsfordon
- Utryckningskörning endast med ljud OCH ljussignaler

VTL 48§ Undantagsstadganden 1 mom.

”Förare av utryckningsfordon och förare av fordon som hör till en kortege som leds av ett polisfordon får i brådskande uppdrag, med iakttagande av nödvändig försiktighet, avvika från de trafikregler som inte särskilt gäller honom eller henne. Föraren skall dock lämna fri passage för tåg och annan anordning som löper på järnvägsskenor. Förare av utryckningsfordon och förare av polisfordon som leder en kortege skall avge föreskrivna ljud- och ljussignaler.”

Lätt elfordon

VTLÅ

- Finns inte speciella bestämmelser angående lätta elfordon.
- Tillhör kategorin cyklar

VTL 45a§ Användning av lätta elfordon

”På förare av lätta elfordon tillämpas de trafikregler som gäller cyklister.

Ett sådant självbalanserande lätt elfordon som hålls i balans också när fordonet står stilla eller saknar förare får dock i gångfart och i enlighet med de bestämmelser som gäller gående föras på en gångbana. Då ska fordonets förare lämna gående fri passage.”

Straffbestämmelser

Trafikbrottslagens bestämmelser: Strafflagen och vägtrafiklagen:

Äventyrande av trafiksäkerheten: Böter - 3 månader fängelse

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten: 30 DB - 2 år fängelse

Rattfylleri: Böter - 6 månader fängelse

Grovt rattfylleri: 60 DB - 2 år fängelse

Överlämnande av motordrivet fordon till berusad: Böter - 1 år fängelse

Smitning: Böter - 1 år fängelse

Olovlig körning: Böter - 3 månader fängelse

Trafikförseelse: Böter

Användning av obesiktigt eller oregistrerat fordon: Böter

Försummelse att använda skyddsutrustning: Böter

Förseelser som gäller skyldighet att uppvisa körkort och andra handlingar: Böter

Störande eller onödig körning: Böter

Äventyrande av trafiksäkerheten: Böter - 6 månader fängelse

Grovt äventyrande av trafiksäkerheten: 30 DB - 2 år fängelse

Rattfylleri: Böter - 6 månader fängelse

Grovt rattfylleri: 60 DB - 2 år fängelse

Överlämnande av motordrivet fordon till berusad: Böter - 1 år fängelse

Smitning i vägtrafik: Böter - 1 år fängelse

Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet: Böter - 6 månader fängelse

Trafikförseelse: Böter

Användning av obesiktigt eller oregistrerat fordon: Böter

Försummelse att använda skyddsutrustning: Böter

Förseelser som gäller skyldighet att uppvisa körkort och andra handlingar: Tillåtet

Störande eller onödig körning: Böter

Lagar

Åland:

Självstyrelselagen (SL) 1991:71
Vägtrafiklagen Åland (VTLÅ) 1983:27
Landskapslag om allmänna vägar i landskapet Åland (1957:23)
Trafikbrottslagen (TRBL) 2004:28

Fastlandet:

Terrängtrafiklagen (TTL) 1995/1710
Vägtrafiklagen (VTL) 1981/267
Förordning om användning av fordon på väg
1992/1257
Strafflagen (SL) 1889/39

Avslutning

Handbok för den nyblivne åländska polisen är skriven av yngre konstapel Joonas Saloranta som examensarbete för polisens grundutbildning (YH). Första utgåvan är skriven 2018.

Aktuella lagar i handboken är från 2018

Bilaga 2.

Swot-analys – Handbok för den nyblivne åländska polisen

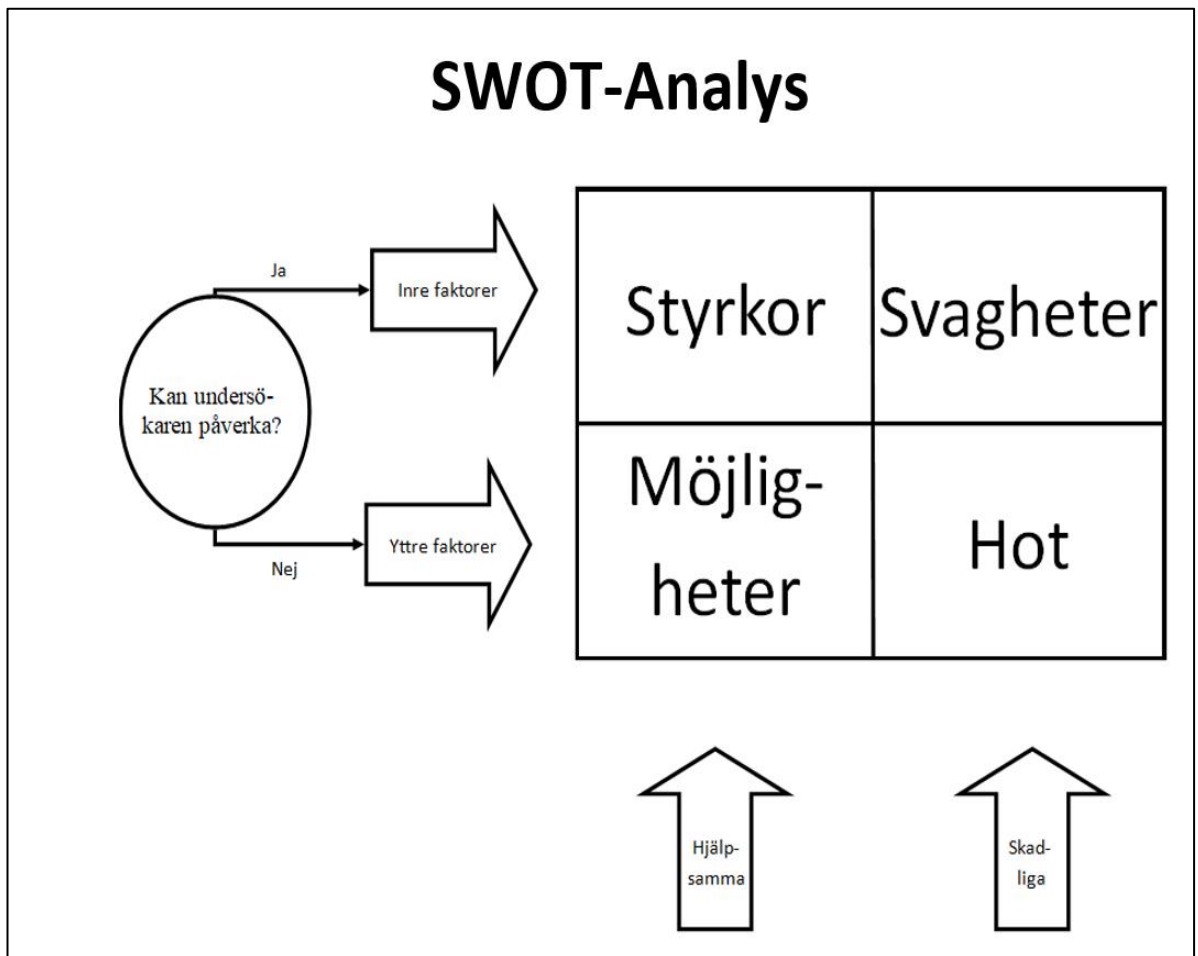
Polisyrkeshögskolan, YH 2016

Saloranta Joonas

13.12.2018

1. Swot

Swot-analys är ett välanvänt verktyg som används av industri, handelsbolag och andra projektplanerare över hela världen. Akronymen SWOT står för Strengths, Weaknesses, Opportunities och Threats. Översatt är dessa styrkor, svagheter, möjligheter och hot. En SWOT-analys görs för att analysera projektets olika styrkor och svagheter (Sarsby, A 2016.) Idén med att göra en SWOT-analys är att identifiera faror med ett projekt och vända svagheter och hot till styrkor och möjligheter. För att göra en SWOT-analys skall projektets olika moment delas in i faktorer som undersökaren själv kan kontrollera, så kallade inre faktorer och sådant som skribenten inte kan kontrollera, yttrefaktorer. De inre faktorerna är projektets styrkor och svagheter och kan i viss mån kontrolleras och åtgärdas av undersökaren. De yttre faktorerna, projektets hot och möjligheter kan nödvändigtvis inte kontrolleras av undersökaren men de bör tas i beaktande. (Sarsby, A 2016.)



Figur 1. Grafisk beskrivning på hur en SWOT-analys utförs. Figuren är min egna översättning på den som A. Sarsby gjort i sin bok.

2. Styrkor

En styrka i mitt lärdomsprov är att det ökat min kunskap på området. I samband med skrivandet av lärdomsprovet har jag behövt sätta mig in i rådande vägtrafiklagstiftning på både åländsk sida som fastländsk. Jag har för att konstruera handboken läst många sidor åländsk lagtext som jag sedan jämfört med den fastländska motsvarigheten. Denna jämförelse har förbättrat min egen kunskap om lagstiftningen men även min kunskap på områden som kritisk läsning och att hitta behövliga lagar och paragrafer inte bara i den lag som jag läst utan även i andra. Även intervjudelen av mitt arbete har fått mig att inse vilka skillnader det finns i rådande lagtexter och inse innebörden av enstaka ord i paragraferna.

En annan styrka som mitt lärdomsprov har är att den är begränsad till endast vägtrafiklagen. Eftersom arbetet är begränsat till endast en lag har det gett mig möjlighet att fördjupa mig i

den lagen mera än jag skulle haft om jag skulle ha valt att göra en övergripande handbok om flera lagar eller till och med alla lagar där det råder skillnader gentemot den fastländska. Då jag valt att endast beröra en enda lag så kan det anses höja trovärdigheten i mitt arbete. Jag har på detta vis haft tid att läsa igenom lagarna noggrant och hitta de skillnader som faktiskt existerar.

Då handboken är en digital handbok som kan läsas på alla smarttelefoner, läsplattor och datorer har det en väldigt billig produktionskostnad till kunden, i detta fall polisen. Om polisen ifråga väljer att printa ut den får det plats med fyra handbokssidor i en vanlig A4 pappersark vilket gör att även som utskrift är handboken relativt billig och miljövänlig.

3. Svagheter

Den andra styrkan jag skrev om i föregående kapitel, det vill säga att lärdomsprovet är begränsad till endast en lagstiftning kan även ses som en svaghet. Då handboken endast berör den åländska Vägtrafiklagen så betyder det att många väsentliga lagar som berör fordon och vägtrafik har förbisetts. Detta kan göra att handboken inte uppnår den potential som den teoretiskt skulle kunna ha om den innefattade alla skillnader som berör vägtrafik. Denna svaghet kan dock vändas till en möjlighet om en annan studerande väljer att fortsätta på handboken och behandla andra relevanta lagar. Handboken har på så vis möjlighet att göras mera heltäckande och i framtiden inte bara behandla vägtrafiklagen utan alla de åländska lagar där det kan hittas skillnader gentemot deras fastländska motsvarigheter.

En annan svaghet som mitt arbete har är att mina egna kunskaper inom grafisk design är begränsade vilket gör att utseendemässigt är handboken inte så tilltalande i sin nuvarande form. Detta kan leda till att folk håller sig från att läsa den i större utsträckning än vad de skulle göra med en handbok med en mera tilltalande visuell form.

För att handboken skall bli använd i större utsträckning på Åland krävs det att det görs reklam om den på Åland bland poliser. Bristande reklam om produkten kan leda till att den används bristfälligt eller inte alls. Om möjligheten eller viljan att göra reklam om handboken inte finns kan detta vara en svaghet för produkten.

4. Möjligheter

En möjlighet som mitt lärdomsprov för med sig är som tidigare nämnt möjligheten för någon annan att fortsätta på handboken och inkludera flera lagar med och på så vis möjliggöra en heltäckande handbok. Mitt lärdomsprov öppnar även upp möjligheter för flera studeranden i framtiden att skriva liknande handböcker om andra ämnen.

En annan möjlighet som min handbok för med sig är om den visar sig vara lyckad kan detta bli ett sätt att kontinuerligt hålla Ålands befolkning, inte minst polis uppdaterad om nya lagar som stiftas på Åland. Om arbetet i framtiden visar sig vara lyckat och behövligt kan handboken ges över till lagstiftande myndigheter som själva ser till att upprätthålla handboken med nya lagar som stiftas.

Teknikens utveckling öppnar även upp en till möjlighet med handboken. Möjligheten att digitalisera den och omvandla den till en webbsida eller applikation till en telefon, dator eller smart surfplatta. En person kunnig inom IT skulle kunna använda informationen i handboken som redan finns i digital form som ett Microsoft Publisher dokument och använda det till att göra handboken mera lättåtkomlig på digitala medier.

5. Hot

Det största hotet som min handbok möter grundar sig på handbokens mest centrala informationskälla, lagen. Lagar stiftas och ändras kontinuerligt. De minskade skillnaderna i lagtexten kan framkalla stora förändringar i betydelsen. Om en lag ändras på Åland eller på fastlandet är handboken inte längre trovärdig då den innehåller information om de lagar som stiftades då handboken skrevs. För att från komma detta hot krävs det att handboken uppdateras lika ofta som lagarna gör det. Detta kräver att en person är nämnd som ansvarig för handbokens innehåll och ser till att den uppdateras då det finns behov.

Andra hot emot handboken är möjliga nya kurser på Polisyreshögskolan som lär ut lagstiftningsskillnaderna redan under grundutbildningen, detta skulle försämra handbokens nytta då personer som ämnar arbeta på Åland redan skulle inneha nödvändig information. Handboken skapades för att förbättra ett nuvarande problem. Om problemet löses på annat sätt fungerar det lika väl. Då finns även en möjlighet att handboken i sig visar upp behovet av en kurs om åländsk lagstiftning på Polisyreshögskolan och kanske även triggat andra att starta en sådan kurs.

Möjligheten att Åland ger upp sin rätt att stifta egna lagar och istället helt ställa sig under fastländsk lagstiftning ser jag som liten. Dock bör detta ändå ses som ett möjligt hot mot handboken då ett sådant förfarande skulle lämna handboken värdelös. Som jag tidigare nämnde skapades handboken för att lösa ett nuvarande problem och även detta skulle bara vara en alternativ lösning.

6. Sammanfattning

Som nämnts i tidigare finns det många styrkor och möjligheter med mitt arbete. Det finns även ett flertal svagheter och hot med genom att beakta dem i utförandet av arbetet och i framtiden kan dessa med viss ansträngning vändas till styrkor och möjligheter. När svagheter och hot tas i beaktande ser jag många möjligheter att använda handboken i det operationella, dagliga arbetet på Ålands polismyndighet. Det viktiga med arbetet är att upprätthålla och uppdatera informationen som finns däri för att handboken skall innehålla aktuell information.

7. Referenser

Sarsby, A. (2016). *SWOT Analysis*. England: Leadership Library

Bilaga 3.

Intervju frågor

Intervju

Följande intervju kommer att användas som basmaterial för mitt lärdomsprov. Arbetet kommer att ta upp lagstiftningsskillnader mellan Åländsk och fastländsk lagstiftning samt problem som kan uppkomma för praktikanter eller nyanställda inom Ålands polismyndighet på grund av skillnaderna. Området som tas upp är skillnader i trafiklagstiftningen mellan rikets och Ålands lagstiftning. Trafiklagstiftningen valde jag att inkludera på grund av Ålands möjlighet att skriva ägna trafiklagar och dennes möjlighet att orsaka problem för nyanställda eller praktikanter på grund av deras brist på kunskap inom området. Att svara på intervjun är frivilligt.

Med ditt godkännande så kan ditt namn att publiceras i arbetet och ditt namn kan användas som en muntlig källa för arbetet.

Dina svar är av största vikt för arbetet och därför skall du ta god tid på dig att svara på frågorna och tänka igenom dina svar. Det är även därför som jag valt att utföra intervjun via e-post för att de dig som svarande möjlighet att ta tid på dig att fundera på och besvara frågorna.

Godkänner du att ditt namn publiceras som en källa för arbetet?

1. **Hur länge har du arbetat som polis?**
2. **Inom vilka avdelningar har du arbetat?**
3. **Hur länge har du arbetat som polis på Åland?**
4. **Har du arbetat som polis utanför Åland och iså fall hur länge?**
5. **Har du i ditt arbete märkt av väsentliga skillnader inom den åländska och fastländska lagstiftningen?**
6. **Inom hurudana situationer har du märkt av dessa skillnader?**
7. **Kan du nämna några märkbara skillnader som du har upptäckt? (Ge så många exempel som du vill, ju fler exempel ger bredare bas till min informationssammanfattning)**
8. **Har dessa skillnader påverkat ditt arbete och isåfall hur?**
9. **Har skillnaderna i lagstiftningen orsakat problemsituationer i ditt arbete och isåfall hurdana?**
10. **Har du något som du ännu önskar tillägga?**