

# Ska Åland ha en trafikgrupp?

En intresseundersökning om att återinföra en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet.

David Bamm

6/2022

## REFERAT

**David Bamm: Ska Åland ha en trafikgrupp? - En intresseundersökning om att återinföra en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet.**

**Lärdomsprovets form:** undersökande

**Offentlighetsgrad:** offentligt

**Handledare:** Sabina Jordan, Jonna Öblom

**Examen:** Polis (YH)

---

En organisationsförändring är något som organisationer går igenom hela tiden.

Organisationsförändringar brukar verkställas för att förbättra eller utveckla en verksamhet inom organisationen. I det här lärdomsprovet undersöks intresset hos personalen vid Ålands polismyndighet och deras åsikter om återinförandet av en trafikgrupp vid myndigheten. Vid myndigheten har det uttryckts en önskan om att en trafikgrupp ska återinföras.

Undersökningen har gjorts med hjälp av en enkät som utformades med kvantitativa och kvalitativa metoder. Svaren från enkäten bearbetades med hjälp av hermeneutiska och fenomenografiska analysmetoder. Enkätens öppna svar tolkades genom att sammankoppla svaren med teori om organisationsomständigheter och organisationsförändringar.

Resultatet av undersökningen visar att personalen är positivt inställd till trafikövervakning och anser att det skulle kunna vara möjligt att införa en trafikgrupp vid myndigheten. Personalen anser att de nuvarande patrullerna har tid att utföra trafikövervakningen, men saknar motivation och tillräckligt med kunskap för att göra det. För att kunna förverkliga en trafikgrupp anser man i personalen att mera resurser i form av konstaplar, kunskap och utrustning behövs till myndigheten. Resultaten har gett upphov till förslag om formandet av en trafikgrupp. Lärdomsprovet har också gjorts för att vara till nytta vid planeringen av en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet.

---

**Sidantal:** 48 + 23

**Månad och år då granskningen skett:** juni 2022

**Nyckelord:** Åland, trafik, polis, trafiksäkerhet, trafikövervakning, organisation, Ålands polismyndighet

## TIIVISTELMÄ

**David Bamm: Ska Åland ha en trafikgrupp? - En intresseundersökning om att återinföra en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet.**

**Opinnäytetyön muoto:** tutkimuksellinen

**Julkisuusaste:** julkinen

**Ohjaajat:** Sabina Jordan, Jonna Öblom

**Tutkinto:** Polis (YH)

---

Organisaatiomuutos on asia, jota organisaatiot käyvät läpi jatkuvasti. Organisaatiomuutos toteutetaan yleensä organisaation toiminnan parantamiseksi tai kehittämiseksi. Tässä opinnäytetyössä tutkitaan Ahvenanmaan poliisiviranomaisen henkilöstön kiinnostusta ja mielipiteitä koskien liikenneryhmän perustamista laitokselle. Poliisivirasto on ilmaissut toiveesta palauttaa liikenneryhmää.

Tutkimus on suoritettu kyselylomakkeella, jota on laadittu sekä kvantitatiivisilla että kvalitatiivisilla menetelmillä. Kyselylomakkeen vastauksia vertailtiin ja analysoitiin hermeneuttisesta ja fenomenografisesta näkökulmasta. Kyselylomakkeen avoimet vastaukset tulkittiin vertaamalla vastaukset organisaation olosuhteisiin sekä organisaatiomuutoksiin.

Tutkimuksen tulokset osoittavat, että henkilöstö suhtautuu myönteisesti liikenteen valvomiseen. Liikenneryhmän perustamista laitoksella nähdään myös mahdollisuutena. Henkilökunnan mukaan nykyisillä partioilla on aikaa suorittaa liikennevalvontaa, mutta motivaatio ja osaaminen puuttuu. Jotta liikenneryhmää voidaan toteuttaa, tarvitaan lisää resursseja. Henkilöstön mukaan laitokselle tarvitaan lisää konstaapeleita, osaamista sekä varusteita. Opinnäytetyön tulokset ovat johtaneet ehdotukseen liikenneryhmän muodostamiseksi. Opinnäytetyön tarkoitus on myös olla hyödyksi Ahvenanmaan poliisiviranomaiselle tulevan liikenneryhmän suunnitteluvaiheessa.

---

**Sivumäärä:** 48 + 23

**Tarkastuskuukausi ja vuosi:** kesäkuu 2022

**Avainsanat:** Ahvenanmaa, liikenne, poliisi, liikenneturvallisuus, liikennevalvonta, organisaatio, Ahvenanmaan poliisiviranomainen

# INNEHÅLL

1 INLEDNING.....	1
1.1 Syfte och frågeställning.....	2
1.2 Avgränsning.....	2
1.3 Tidigare forskning .....	3
2 TEORIBAKGRUND .....	4
2.1 Bakgrund för återinförandet av en trafikgrupp .....	5
2.2 Trafikgrupper vid polisen.....	5
2.3 Statistik över trafikärenden på Åland.....	6
2.4 Utbildning i trafiksäkerhet och trafikövervakning.....	8
2.5 Ålands polismyndighets resurser för trafikövervakning.....	9
2.6 Åländsk lagstiftning .....	10
2.7 Myndighetssamarbete på Åland.....	11
2.8 Organisationsförändring.....	12
3 METOD .....	14
3.1 Kvantitativ och kvalitativ forskning.....	14
3.2 Material och materialinsamlingsmetod .....	15
3.3 Enkät som frågeformulär.....	15
3.4 Analysmetod.....	16
3.5 Hermeneutik .....	17
3.6 Fenomenografi.....	18
3.7 Forskningsetiska aspekter.....	18
3.8 Validitet och reliabilitet .....	19
4 ANALYS .....	19
4.1 Analys av enkätsvar .....	19
4.1.1 Förutsättningarna för en trafikgrupp.....	20
4.1.2 Den nuvarande trafikövervakningen .....	24
4.1.3 Resurser och utbildning .....	32

4.1.4 Effekterna av en trafikgrupp.....	35
4.1.5 Trafikgrupp som arbetsplats .....	40
4.2 Deltagarnas övriga åsikter.....	43
5 SAMMANFATTNING AV RESULTATET .....	45
6 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION .....	46
BILAGA 1 .....	53

## 1 INLEDNING

Under sommaren 2021 har det förts diskussioner och uttryckts en önskan om att en trafikgrupp skulle återinföras vid Ålands polismyndighet. Det har på flera år inte funnits någon regelbunden trafikgrupp på Åland. För tillfället består övervaknings- och alarmverksamheten av fyra fältgrupper. En trafikgrupp skulle vara en arbetsgrupp, vars syfte enbart skulle vara trafikövervakning och den skulle vara oberoende av den dagliga verksamheten. På Ålands polismyndighet har tankarna och känslorna kring en trafikgrupp varit delade. Det som står klart är att en trafikgrupp skulle öppna upp nya tjänster men då behövs större budget för att man ska kunna förverkliga den. I undersökningen har det tagits fram både positiva och negativa aspekter, samt även tagits fram förslag på lösningar och andra problem som kan uppstå i samband med återinförandet av en trafikgrupp. Informationen som tagits fram i undersökningen ska vara till nytta för Ålands polismyndighet. Polispersonalen vid Ålands polismyndighet har deltagit i intresseundersökningen för en trafikgrupp. I lärdomsprovet undersöker jag hur personalen förhåller sig till införandet av en trafikgrupp. För att få svar på frågan har personalen besvarat en enkät.

Det har funnits en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet, men den blev nerlagd 2010 på grund av brist på resurser. Då var problemet att det fanns för få konstaplar vid övervaknings- och alarmverksamhetsavdelningen. För att förhindra personalbrist placerades trafikgruppens konstaplar i andra enheter vid myndigheten. Efter nerläggningen av trafikgruppen 2010 har det diskuterades om en omorganisering vid myndigheten, så att det skulle vara möjligt att ha en aktiv trafikgrupp i myndighetens verksamhet. (Nya Åland 2010.)

Enligt polisens statistik utreds eller uppdagas det runt 100 000 trafikbrott av polisen runt om i landet varje år. Det betyder att 25 procent av polisens verksamhet årligen innefattar trafikärenden. Eftersom trafikövervakning är en så stor del av polisens uppgifter finns det specialiserade trafikgrupper vid varje polisdistrikt i landet. Alla poliser inom övervaknings- och alarmverksamheten har möjlighet att ingripa i trafikärenden, men trafikgrupperna är till för att hantera mera omfattande trafikkontroller och trafikövervakningar i Finland. Vid Ålands polismyndighet sköts trafikövervakningen endast av övervaknings- och alarmverksamhetens dagliga patruller. (Polisen 2020.)

Det har funnits tillfälliga trafikgrupper vid Ålands polismyndighet. Under den tiden studerande från Polisyreshögskolan utför sin praktik på Åland skapas tillfälliga trafikgrupper i inlärnings syfte. Trafikgruppen har då arbetat självständigt och inte varit en del av den dagliga verksamheten.

Anledningen till trafikgruppernas skapande har varit att uppfylla de krav som ställs på praktikanternas utbildning, som är att praktikanterna arbetar inom en trafikgrupp i tre veckor. Statistiken från trafikgrupperna utgör en del av teoribakgrunden i lärdomsprovet. (Ålands polismyndighet 2021.)

Resultatet av mitt lärdomsprov kan Ålands polismyndighet utnyttja vid planering och eventuellt skapande av en trafikgrupp. Undersökningen och resultatet kan också vara till nytta för landskapet Åland. En trafikgrupp kan exempelvis bidra till ökad trafikövervakning och en förbättrad trafiksäkerhet på Åland. Lärdomsprovet är slutligen en möjlighet för mig att fördjupa mig i ett ämne vilket jag kan ha nytta av i fortsatta studier eller i arbetslivet.

### **1.1 Syfte och frågeställning**

Syftet med mitt lärdomsprov är att undersöka intresset för en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet. Ämnet har jag valt av eget intresse för att undersöka ett aktuellt ärende. Frågeställningarna för lärdomsprovet är:

1. Hur stort är intresset hos Ålands polismyndighets personal att införa en trafikgrupp?
2. Kan en omorganisation som skulle möjliggöra en trafikgrupp verkställas vid myndigheten?
3. Hur kan en trafikgrupp anpassas till myndighetens nuvarande verksamheten?

Eftersom ämnet behandlar intresset hos personalen har jag valt att undersöka saken genom att skicka ut en enkät till polispersonalen. Mer om enkätens utformning i delkapitel 3.3.

### **1.2 Avgränsning**

Avgränsningen för arbetet är att utredningen omfattar Ålands polismyndighet och landskapet Åland. Avgränsningen behövs för att inte göra undersökningen för stor, så att nivån hålls inom ramarna för ett YH-lärdomsprov (Haikansalo, Jordan & Korander 2021). Avgränsningen är också nödvändig för mängden arbete och tid som finns reserverat för lärdomsprovet. All personal vid Ålands polismyndighet deltog inte i undersökningen. Det var endast anställda poliser vid myndigheten som deltog i enkäten som skickades ut. Enbart polispersonalen vid Ålands polismyndighet deltog i undersökningen för att lärdomsprovets svarsresultat inte skulle bli felaktigt eller för brett.

### 1.3 Tidigare forskning

Det finns lärdomsprov och tidigare forskning som gjorts gällande Ålands polismyndighet. Polisen på Åland är en landskapsmyndighet som hör under Ålands landskapsregering. Det betyder att Ålands polismyndighet som en självständig myndighet är oberoende av polisen på fasta Finland. De YH- och högre-YH lärdomsprov jag valt att lyfta fram är lärdomsprov som utförts gällande Åland. De lärdomsprov jag valt är undersökande och operationella lärdomsprov. Lärdomsprovets skribenter har använt sig av enkäter och intervjuer som riktats till polispersonalen. (Ålands landskapsregeringen 2022.)

Ett YH-lärdomsprov i vilket Ålands polismyndighet behandlas är *Handbok för den nyblivne åländska polisen - En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan landskapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik*. skrivet av Joonas Saloranta (2019). Lärdomsprovets syfte var att ta reda på skillnader mellan lagstiftningen på fastlandet och på Åland. Lärdomsprovet utfördes genom att intervjua anställda vid Ålands polismyndighet och analysera materialet. Med hjälp av analysen togs det fram problematik som uppstår då lagstiftningen är annorlunda på Åland jämfört med lagstiftningen på fastlandet. Som resultat av Salorantas (2019) lärdomsprov skapades en handbok, vars syfte var att hjälpa nyanställda vid Ålands polismyndighet att förstå skillnader mellan lagstiftningen inom trafiken på Åland och den fastländska lagstiftningen. Salorantas (2019) lärdomsprov resulterade i att en version av en handbok skapades. Arbetet i lärdomsprovet blev mer omfattande än förväntat på grund av hur den åländska Trafiklagstiftningen är stiftad. (Saloranta 2019.)

Till mitt lärdomsprov har jag haft användning av Salorantas (2019) lärdomsprov, eftersom det behandlar trafiken på Åland. Genom att läsa problematiken som Saloranta (2019) lyfter fram i sitt resultat och i sin diskussion har jag kunnat utforma min undersökningsplan.

*Har ni uppfattat? - En kvalitativ undersökning om hur ledningens formella kommunikation uppfattas av personalen vid Ålands polismyndighet*, är ett YH - lärdomsprov skrivet av John Clemes (2017). I lärdomsprovet har Clemes (2017) undersökt hur personalen vid Ålands polismyndighet uppfattat kommunikationen från organisationens ledning. I lärdomsprovet har kvalitativa intervjuer utförts för att ta reda på hur fenomenet uppfattas hos personalen. Lärdomsprovet visade att personalen ansåg att kommunikationen fungerade bra. Det slutliga resultatet hade Ålands polismyndighet nytta av i planeringen av utredningsenhetens verksamhet. För mitt lärdomsprov fungerar Clemes (2017) YH-lärdomsprov som en språngbräda i planeringsfasen eftersom

lärdomsprovet undersöker åsikter, tankar och uppfattningar gällande Ålands polismyndighets verksamhet. (Clemes 2017.)

Tommy Thörnroos (2019) har utfört ett högre-YH lärdomsprov, *DET ÄR MYCKET NU - en jämförelse mellan fältpersonalens uppfattning och statistiska uppgifter beträffande fältverksamheten inom Ålands polismyndighet under åren 2015 - 2019*. Lärdomsprovet utfördes gällande Ålands polismyndighet och undersökte fältpersonalens uppfattning om hur den dagliga verksamheten på fältet utvecklats under de senaste åren. Till undersökningen använde Thörnroos (2019) sig av en elektronisk enkät som fältpersonalen besvarade. Svaren från enkäten analyserade Thörnroos (2019) tillsammans med statistik på ingripande uppdrag från samma år. Resultatet från lärdomsprovet kunde användas för utveckling av lednings verksamhet vid myndigheten och i organisationens verksamhet. Thörnroos (2019) lärdomsprov har varit till nytta för mig då jag skapade enkäten och analyserade den. (Thörnroos 2019.)

Ett högre-YH lärdomsprov som behandlar Ålands polismyndighet är *FÖRÄNDRING ELLER FÖRVRÄNGNING?* skrivet av John Clemes (2019). Hans lärdomsprov behandlar organisationsförändring och utveckling vid Ålands polismyndighet. Lärdomsprovet behandlade även konkret omstrukturering av utredningsgrupperna på stationen. Lärdomsprovet som skrivits inför en högre YH-examen blev en fördjupad och omfattande forskning. Det här högre YH-lärdomsprov har jag haft nytta av i mitt lärdomsprov till YH-examen. I Clemes (2019) och mitt lärdomsprov behandlas en organisationsförändring vid samma organisation. (Clemes 2019.)

Clemes (2019) har i sitt lärdomsprov analyserat och tolkat personers åsikter och tankar kring verksamheten vid brottsbekämpningens enhet. Eftersom lärdomsprovet varit på en högre nivå har han även utfört projektet och kunnat analysera hur en omorganisering kunde realiseras i praktiken. Planeringen och arbetet Clemes (2019) utfört i sitt lärdomsprov har jag haft nytta av, i planeringsskedet av mitt lärdomsprov på lägre nivå. Dessutom utförde Clemes (2019) sitt lärdomsprov gällande Ålands polismyndighet, vilket även jag har gjort. Personalen var även bekant med att delta i undersökningar sedan tidigare, vilket underlättade då jag påbörjade min undersökning.

## **2 TEORIBAKGRUND**

I följande kapitel presenteras bakgrunden till ämnet och undersökningen. I kapitlen redovisas för Ålands polismyndighets möjlighet till trafikövervakning i form av statistik, resurser, utbildning och

behörighet. Bakgrunden till ämnet kommer från Polismästarens utsagor till Ålands landskapsregering. I teoribakgrundens delkapitel finns även diskussion kring organisationsförändring och myndighetssambeten på Åland.

## **2.1 Bakgrund för återinförandet av en trafikgrupp**

Styrelsen för Ålands polismyndighet lägger vikt på förebyggande verksamhet hos polisen. Den förebyggande verksamheten betonar vikten av polisens kontaktskapande med ungdomar och barn. Styrelsen önskar att myndigheten utreder möjligheten till att utföra vägning av tung trafik i framtiden. Detta görs på grund av att bland annat transporter med överlast har skadat vägar och broar. För att förhindra flera skador behöver man kunna utföra övervakningar på lastens surring och vikt. Enligt polismästaren hör vägning av tung trafik ihop med planerna på att införa en trafikgrupp i framtiden. Satsningen på införande av trafikgruppen kräver motivering i budgetförslaget för myndigheten som skickas till landskapsregeringen. (Styrelsen för Ålands polismyndighet 2021.)

Vid Ålands polismyndighet finns en aktiv motorcykelpolis, vars ansvarsområde är att övervaka trafiken, särskilt den lätta trafiken, mopeder och motorcyklar. Det är just nu den enda så kallade "patrullen" som fokuserar på trafikövervakning. Utöver de fyra fältgrupperna som finns vid myndigheten skulle den nya trafikgruppen exempelvis bestå av två patruller och en motorcykelpolis. Det skulle betyda att en överkonstapel och tre äldre konstaplar skulle behöva anställas eller omplaceras till trafikgruppen. Införandet av en trafikgrupp skulle innebära fyra nya tjänster och en kostnad på 250 000 euro. Trafikgruppen skulle hantera trafikövervakningen och därmed frigöra de nuvarande polispatrullerna inom övervaknings- och alarmverksamhetsområdet till andra uppgifter. Skärgårdsövervakning och närkontakt till allmänheten har på grund av antalet patruller inte kunnat prioriterats. Med hjälp av trafikgruppen kunde övriga patruller röra sig mera på landsbygden och de närliggande öarna som tillhör Åland. Samtidigt kunde man öka polisens förebyggande verksamheten gällande ungdomar och barn. Ålands polismyndighet framförde budgetförslaget till Ålands landskapsregering 2020, men fick då inte ärendet igenom. (Pawli, 2020.)

## **2.2 Trafikgrupper vid polisen**

Polisens övervakning av trafikregler, trafikbrott och trafiksäkerhet utförs i hela Finland. Arbetet utförs genom att samarbeta med myndigheter och organisationer runt om i landet. I huvudsak övervakas trafikhastigheter, säkerhet och nykterhet bland chaufförer. Förutom trafikövervakning arbetar polisen med att förebygga olyckor och trygga den allmänna trafikmiljön. Vid de elva polisinsrättningarna runt

om i Finland (Inrikesministeriet 2022) finns lokalpolisen, vilka har särskilda patruller, så kallade trafikgrupper, som enbart arbetar med trafikövervakningen. Trafikgruppernas konstaplar har bland annat deltagit i specialiserade utbildningar för att hantera tung trafik. Med tung trafik avses fordon som är större än personbilar, det vill säga lastbilar och arbetsfordon. Vid övervakning av tung trafik kontrolleras trafikduglighet, vilotider, varor och lastningar. Till polisens trafikövervakning hör även övervakning och kontroller till sjöss. Sjöpolisen övervakar bland annat båtarnas säkerhetsanordningar och att utrustning finns på båten. Sjöpolisen kontrollerar även chaufförernas användning av alkohol. Polisen ingriper i alkohol- och drogmissbruk i trafiken både på land och till havs. Rattfylleri är en av de vanligaste dödsorsakerna i Finland och polisens trafikgrupper övervakar dagligen användningen av alkohol och droger i trafiken. Olyckor påverkar främst chauffören, men risken för fara finns även för passagerare och andra medtrafikanter. Trafikövervakning är ett av polisens ansvarsområden och övervakningen har effektiverats hela landet. (Polisen 2021.)

### 2.3 Statistik över trafikärenden på Åland

Enligt Ålands statistik- och utredningsbyrå år 2020, fanns det 41 230 motorfordon registrerade på Åland, varav 30 840 var i trafik och 10 390 avställda. Den årliga uppföljningen visar att antalet fordon på Åland ökar för varje år. (Ålands statistik- och utredningsbyrå 2021.)

De årliga rapporterna från Ålands polismyndighet visar att den dagliga verksamheten hanterar cirka 700 trafikärenden varje år. Nedanför i figur 1 finns ett urklipp om trafikbrott eller trafikförseelser som polisen hanterade år 2019. (Ålands polismyndighet 2020.)

Rubricering	2018	2019
Fordonsskatteförseelse	45	41
Smitning (å)	0	0
Trafikförseelse	4	3
Trafikförseelse (å)	284	198
Äventyrandet av trafiksäkerheten	1	1
Äventyrandet av trafiksäkerheten (å)	480	417
Grovt äventyrandet av trafiksäkerheten (å)	18	14
Totalt	832	674

*Figur 1: Statistik på trafikbrott och trafikförseelser ur den operativa rapporten. I tabellen syns exempelvis statistik över olika brott som trafikförseelser och äventyrande av trafiksäkerheten. (Operativa rapporten 2019.)*

Det har funnits en aktiv trafikgrupp i samband med praktikanternas trafikperiod 2020 och 2021. Från trafikperioderna har det samlats in statistik av ärenden och uppdrag vid myndigheten. Statistiken har använts som bakgrund till mitt lärdomsprov. Praktikanternas trafikgrupp år 2021 bestod av en överkonstapel, två äldre konstaplar och fyra praktikanter. Både 2020 och 2021 var det en tre veckors period då praktikanternas trafikgrupp var aktiv. Resultaten från perioden redovisas med statistik på böter som delgivits och brott som uppdagats under perioden (se figur 2 och figur 3). (Ålands polismyndighet 2021.)

Ordningsbots-, bötes- och strafföreläggande	146
Kontrollanmälan	14
Interimistiskt körförbud	10
Övriga ingripande	9
Överlast	7
Olovlig körning	5
Grovt äventyrande	3
Rattfylleri	2
Straffbart bruk av narkotika	2

*Figur 2: Statistik på trafikbrott och trafikförseelser från den tillfälliga trafikgruppen 2020. I tabellen syns exempelvis brott som överlast och rattfylleri. (Praktikanternas trafikgrupp 2020.)*

Ordningsbots-, bötes- och strafföreläggande	121
Övriga ingripande	13
Körförbud	11
Kontrollanmälan	10
Grovt äventyrande	3
Olovlig körning	2
Grovt rattfylleri	2
Våldsamt motstånd mot tjänsteman	2

Straffbart bruk av narkotika	2
Överlast	1

Figur 3: Statistik på trafikbrott och trafikförseelser från den tillfälliga trafikgruppen 2021. I tabellen syns exempelvis brott som överlast och rattfylleri. (Praktikanternas trafikgrupp 2021.)

- Under tre veckors tid hanterade den dagliga verksamheten ca. 40 trafikärenden
- Under tre veckors tid hanterade praktikanternas trafikgrupp ca. 120 trafikärenden.

Förutom de ingripanden som registrerats har trafikgruppen påträffat över tusen kunder genom kontroller av fordon eller andra ingripanden under trafikperioden. (Ålands polismyndighet 2022.)

## 2.4 Utbildning i trafiksäkerhet och trafikövervakning

Studerande vid Polisyrrhögskolan i Tammerfors ges grundutbildning i trafikövervakning och trafiksäkerhet under sin Polis YH-examen. I utbildningen ingår bland annat kurser i lagstiftning, körutbildning, trafikövervakning och trafiksäkerhet. Kursen *Körteknik och -taktik* omfattar tre studiepoäng och studerande får utbildning i att hantera polisbilen. Under kursen bekantar studerande sig med utrustningen och redskapen i fordonen. Studierna omfattar även körkunskap och studerande ska efter utförd kurs kunna köra samt hantera polisbilen. Kursen *Trafiksäkerhet* omfattar sju studiepoäng och under kurserna studeras bland annat körrättigheter, trafikpsykologi samt trafiklagar. Till trafikutbildningen hör också trafikbrottsundersökning och trafikövervakning. Studerande lär sig att utföra undersökningar vid trafikolyckor. Undersökningarna innefattar insamlande av bevis och information från händelseplatser. Förutom att kunna utreda trafikolyckor ska studerande även behärska utredningen av trafikfylleri och andra allmänna trafikbrott. Efter avslutad examen ska polisen ha kompetens att arbeta i en trafikgrupp vid ett polisdistrikt. Polisyrrhögskolan erbjuder efter avslutad examen mer fördjupande kurser och specialiseringsstudier inom olika trafikområden, som tung trafik och utbildning för motorcykelpolis. (Polisyrrhögskolan 2021.)

Poliser som önskar fördjupa sin kunskap kan exempelvis söka sig till motorcykelpolisutbildningen vid Polisyrrhögskolan. Upp till 16 poliser utbildas årligen till motorcykelpoliser. Vid grundkursen lär deltagarna sig att hantera polismotorcykeln i olika situationer. Målet med kursen är att poliserna ska kunna använda polismotorcykeln till uppdrag och trafikövervakning. Kursen innehåller körkunskap i terräng och vid höghastigheter. På kursen studerar deltagarna olika lagar som terrängtrafiklagen och

vägtrafiklagen. Poliser som genomfört utbildningen ska kunna hantera polismotorcykeln som ett tryggt och säkert arbetsredskap. Dessutom får konstaplarna, som deltar i kursen, expertkunskap inom trafikövervakning och trafiksäkerhet. (Polisen 2022.)

Vid Polisyreshögskolan ordnas det utbildning för att övervaka tung trafik. Utbildningen i tung trafik ges till poliser som önskar få expertkunskap inom området tung trafik. I utbildningen ingår det att kunna kontrollera tunga fordonsvikter, last, släp och tekniska anordningar. Efter avlagd kurs ska deltagarna kunna övervaka, kontrollera och väga tung trafik. Kunskapen från kursen ska också underlätta utredningen av ärenden var tung trafik är inblandad. I kursen kan poliser, tulltjänstemän och gränsbevakare delta (Polisen 2022). Ett problem för de åländska konstaplarna har varit att kursen inte ordnats på svenska. Det här är något som man önskat från Ålands polismyndighet att Polisyreshögskolan skulle ordna i framtiden. Idag får Polis-YH studerande delvis utbildning inom tung trafik så fortbildningen skulle främst gälla de poliser som utfört den gamla grundexamen. (Polisyreshögskolan 2021.)

## **2.5 Ålands polismyndighets resurser för trafikövervakning**

Polisen på Åland har i sin patrullering tillgång till personbilar, skåpbilar, motorcyklar och cyklar. Bilarna är utrustade med larmanordningar för alarmkörningar. I fordonen finns övrig utrustning och fordonen kan användas vid trafikövervakning. På grund av sekretessbelagd information kan inte utrustningen och de nuvarande resurserna redogöras för i detalj i lärdomsprovet. (Polisen 2022.)

Polisen på Åland har möjlighet att mäta fordonshastigheter och utföra trafikkontroller. Till patrullernas verksamhet hör att hålla hastighetsövervakningar och blåskontroller. Polisen saknar egen vägningsutrustning i patrullbilarna, men har möjlighet att väga fordon, vid landskapskajen i Möckelö. (Polisen 2020.)

Som grund har poliserna vid Ålands polismyndighet genomgått Polisyreshögskolans yrkeshögskoleexamen eller utbildning enligt den gamla läroplanen för Polisskolans grundexamen. I YH-lärdomsprovet *När det blir bråttom - en fenomenografisk undersökning om polisens stressupplevelser under utryckningskörningar* skriven av Peter Kemmelmeier (2021) diskuterar han trafikutbildningen vid skolan. Kemmelmeier (2021) konstaterade i sitt lärdomsprov att trafikutbildningen ungefär varit den samma för både de som har utfört yrkeshögskoleexamen och grundexamen. Yrkeshögskoleexamen omfattade 10 studiepoäng i trafikutbildning, medan

grundexamen omfattade 11 studiepoäng (Kemmelmeier 2021). Som nämnts i tidigare kapitel finns det en aktiv motorcykelpolis vid Ålands polismyndighet. Med specialutbildning och arbetserfarenhet kan motorcykelpolisen anses vara kunnig och expert inom trafikövervakning. Den nuvarande kunskapen som finns vid Ålands polismyndighet inom trafikövervakning baserar sig på den enskilda konstapelns intresse för ämnet och tidigare arbetserfarenheter. Poliserna vid Ålands polismyndighet har baskunskap i trafikövervakning och trafiksäkerhet genom sin grundutbildning. Det finns också poliser som fått fortbildning eller arbetat i den tidigare trafikgruppen, men de är inte idag specifikt aktiva inom trafikövervakningen.

## 2.6 Åländsk lagstiftning

Åland har rätt att stifta egna lagar inom vissa områden som myndigheters verksamhet. I de områden Åland inte har behörighet att stifta egna lagar, följs de finländska lagarna. Åland har bland annat egen lagstiftning beträffande polisens verksamhet och vägtrafiklagen. Ålands lagting är den myndighet som stiftar de lagar som berör landskapet Åland. (Ålands landskapsregering 2022.)

*Landskapslag (2021:12) om tillämpning på Åland av polislagen* är den åländska lagen som berör polisens verksamhet. Polisens grunduppgift på Åland är att trygga rätts- och samhällsordningen. Vad beträffar trafikövervakning har polisen samma uppgifter som på fastlandet. Bestämmelser om övervakningen finns i Ålands vägtrafiklag. (Ålands landskapsregering 2021.)

*Vägtrafiklag (1983:27) för landskapet Åland* är den åländska lagen som berör trafikregler och fordonsbestämmelser. Till polisens uppgifter hör att övervaka att trafikreglerna följs av trafikanterna. Polisen har enligt lagen rätt att kontrollera fordon och reglera trafiken vid behov. Om trafiksäkerheten inte uppfyller de krav som ställs, kan polisen utföra nödvändiga handlingar genom att exempelvis hindra att ett fordon framförs i trafiken. Utöver det är polisen även ansvarig för att utreda olyckor, brott och andra olägenheter som sker i trafiken. Lagen tillämpas även på Fordonsmyndigheten, Tullen, Gränsbevakningsväsendet och andra myndigheter som hanterar trafikövervakning och fordon. Ålands polismyndighet har det huvudsakliga ansvaret beträffande trafikövervakning och tung trafik. (Ålands landskapsregering 2021.)

*Trafikbrottslag (2004:28) för landskapet Åland* är den åländska lagen som berör trafikbrott. Polisen hanterar och utreder de brott som är skrivna i lagen. Trafikbrott eller trafikförseelser uppstår då någon

bryter uppsåtligt eller oaktsamt mot vägtrafiklagen. Till de trafikbrott som polisen dagligen hanterar hör äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri och överhastigheter. (Ålands landskapsregering 2020.)

## 2.7 Myndighetssamarbete på Åland

Även om landskapet Åland inte är stort så är trafiken på Åland mångsidig. Förutom personbilar så finns det kollektivtrafik med bussar och taxibilar. I huvudsak är det polisen som övervakar trafiken, men de kan få stöd inom vissa trafikområden av andra myndigheter. (Visit Åland 2022.)

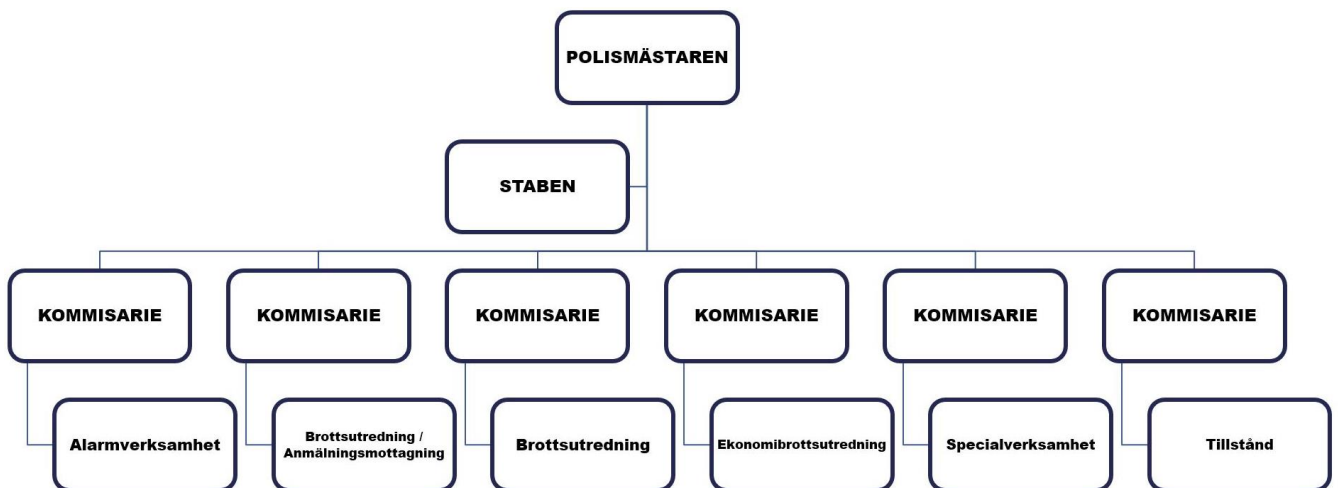
Vid Mariehamns hamn finns ett tullkontor som ansvarar för övervakningen av förtullningar på varor som transporteras in och ut från Åland. I samband med övervakning av varor kontrolleras fordon. Det kan handla om fordonens resrutt, varor, djur, chaufför eller passagerare. Tullen kontrollerar även fordon som säljs, köps och registreras på Åland. (Tullen 2022.)

Bevakningen av sjötrafik, färjor, flygfält och gränsen sköts av Gränsbevakningsväsendet på Åland. Gränsbevakarna och sjöbevakarna på Åland har som uppgift att utföra gränskontroller och utlänningsövervakning. Sjötrafiken övervakas och kontrolleras av sjöbevakarna under patrullering eller under sjöräddningsuppdrag. Övriga uppgifter som gränsbevakarna utför är brottsbekämpning och förebyggande arbete. När det handlar om trafikövervakning kan gränsbevakarna kontrollera fordon vid landstigningarna av färjor. På Åland sköter Gränsbevakningsväsendet främst sjöbevakningen, medan polisen hanterar trafiken på land. Polisen och Gränsbevakningsväsendet har ett aktivt samarbete på Åland. Polisen kan exempelvis begära transport för patrullering till öar utanför fasta Åland och då används gränsbevakningens båtar eller helikoptrar. Myndighetssamarbete mellan Ålands polismyndighet, Tullen och Gränsbevakningsväsendet hör till den vardagliga verksamheten på Åland. (Gränsbevakningsväsendet 2021.)

Fordonsmyndigheten på Åland är en myndighet som hanterar all besiktningens verksamhet. Fordonsmyndigheten är inte ett företag utan en myndighet som lyder under Ålands landskapsregering. Till Fordonsmyndighetens verksamhetsområde hör trafikskolor, besiktningar, statistik, säkerhet och förebyggande verksamhet. Till den dagliga verksamheten hör besiktningar och registreringar av fordon. Fordon som förs in på Åland och används på Åland registreras som åländska bilar. (Fordonsmyndigheten 2021.)

## 2.8 Organisationsförändring

Vid Ålands polismyndighet är omorganisering och organisationsprocesser vanliga. I delkapitel 1.3, tidigare forskning, diskuterades tidigare organisationsförändringar vid myndigheten. I *FÖRÄNDRING ELLER FÖRVRÄNGNING?*, skriven av John Clemes 2019 behandlar han organisationsförändring. Ålands polismyndighet anses i detta sammanhang vara en organisation. Polisen består av personer som tillsammans utgör organisationen. Organisationen består av olika grupper och personer med olika positioner. Ålands polismyndighet är en hierarkisk organisation i vilken man har chefer, gruppchefer och manskap. I figur 4 finns en simplificerad bild av myndighetens organisation och hierarki.

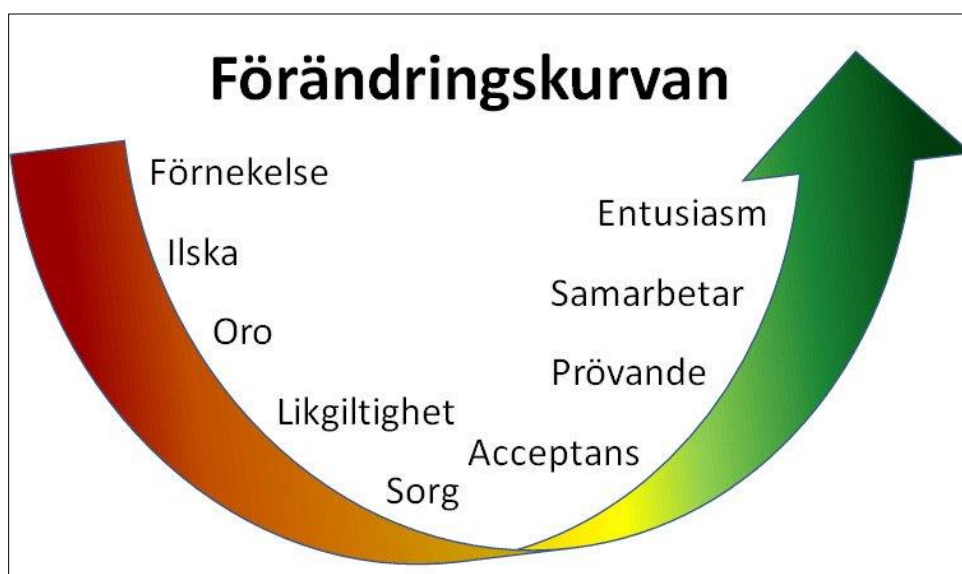


Figur 4: Överblick av Ålands polismyndighets hierarkiska organisation. På figuren syns polistjänster som finns vid Ålands polismyndighet. Polismyndighetens verksamhet är uppdelade i olika enheter. Enheterna har olika ansvarsområden och verksamhet. Exempelvis så ansvarar en enhet över alarmverksamheten medan en annan enhet ansvarar över brottsbekämpningen. Varje enhet leds av en kommissarie. Inom varje enhet arbetar manskapet som består av konstaplar. (Ålands polismyndighet 2016.)

Enhetscheferna agerar som befäl för sina respektive enheter. Enheterna består av underbefäl och manskapet. Dessa enheter och personer har alla egna intressen, uppgifter och åsikter. Myndighetens ledning framställer arbetsfördelningen och strategier för att utföra arbetet så effektivt som möjligt. Ledarskapet inom organisationen kan vara avgörande då det handlar om beslutsfattande och verkställande av en organisationsförändring. För att ledarskapet ska vara effektivt krävs det kommunikation mellan alla grupper inom organisationen. På så sätt kan motivationen hos arbetarna

öka, samtidigt som man presterar ett bättre resultat. Motivationen är den drivande kraften hos människors handlande och agerande. Organisationens målsättningar avspeglas på personalen och ifall målsättningarna inte går ihop med individernas mål kan det orsaka att motivationen sjunker. Försämrad motivation på en arbetsplats kan bland annat försämma arbetsprestationen och den allmänna trivseln. Ledningens relation till personalen bygger på kommunikation. Med goda förutsättningar kan organisationen utföra uppgifterna inom sitt ansvarsområde och uppnå sina målsättningar. (Clemes 2019, 5–15.)

Förändringar vid arbetsplatsen kan bemötas med motstånd. En förändring uppstår ofta i en organisation då ledningen inför nya målsättningar för organisationen. Bakgrunden för dessa målsättningar kan bero på inre eller yttre faktorer. Inre faktorer kan handla om förändring i polisens allmänna linje. Yttre faktorer kan bero på ny lagstiftning eller andra samhällsförändringar. I samband med förändringar kan också verksamheten inom en organisation förändras. En förändring hos polisen betyder ofta att man bör förbättra en del inom den nuvarande verksamheten. Då en förändring planeras kan det vara till fördel för ledningen att ta i beaktande personalens kultur och synvinklar vid arbetsplatsen. Motstånd vid förändringsprocessen kan vara utmanande, men också uppfattas positivt. Personalen har ofta en önskan om att kunna påverka i beslutsfattning och känna att deras åsikter är värdefulla vid en förändring. Motståndet kan bero på en viss rädsla hos personalen över att deras arbete ska förändras och att det i sin tur leder till negativa effekter. I figur 5 nedanför finns ett exempel på psykologiska reaktionsfaser vid förändring. Figur 5 illustrerar en förändringskurva som beskriver en individs känslor under en förändring. (Clemes 2017, 17–20.)



*Figur 5: Exempel på reaktioner vid förändring på arbetsplatsen. Kännetecknen för förändringskurvan är att en förändring till en början kan mötas av ett visst motstånd, för att sedan efter ett tag bli accepterad. Det här ett typiskt fenomenen och typiska reaktioner vid nya förslag eller införande av en organisationsförändring. (Brinkerhoff 2022.)*

Genom att starta en förändringsprocess kan individernas trygghet äventyras och individer kan uttrycka önskan om att låta "det gamla" vara som förut. Dessa åsikter kan ofta vara starka och det kan vara svårt att införa förändringar så att alla blir nöjda. Kommunikationen mellan ledningen och personalen kan minska rykten om förändringarna. Kunskap och information ger alla möjligheten att bilda sig en bättre uppfattning om de kommande förändringarna. Genom att inkludera den anställda personalen i planeringen skapas delaktighet och detta kan ge ett bättre slutresultat. (Clemes 2017, 20–21.)

### **3 METOD**

I följande kapitel presenteras metoden som jag har använt för att samla in och analysera materialet. I kapitlet beskrivs hur arbets- och forskningsprocessen för materialet gjorts. Grunden för metoden baserar sig på kvalitativa och kvantitativa metoder som beskrivs i det första delkapitlet. Därefter beskrivs hur frågeformuläret framställdes som en enkät och hur analysen av enkäten utfördes.

#### **3.1 Kvantitativ och kvalitativ forskning**

Begreppen *kvalitativ* och *kvantitativ forskning* handlar om hur man väljer att samla in, bearbeta och analysera information. Med en kvantitativ modell betonas analyser med mätningar och statistikjämförelser. Enkätinsamlingar är ett vanligt medel i kvantitativ forskning. I den kvalitativa metoden analyseras och tolkas insamlat material som baserar sig på intervjuer. I min analys använder jag mig av en kvantitativ insamlingsmetod av materialet medan analysen riktar sig mot en redovisande och tolkande framställning. (Patel & Davidson 2011, 13–14.)

Analysen av materialet som samlats in bearbetas med en blandad kvantitativ och kvalitativ metod. Målet med analysen är att resultatet från den enkät som skickas ut ska vara och generellt förståelig för allmänheten. En del av enkäten kan redovisas kvantitativt medan deltagarnas egna svar analyseras med en kvalitativt inriktad metod. (Patel & Davidson 2011, 111–125.)

### **3.2 Material och materialinsamlingsmetod**

Materialet till lärdomsprovet är en enkät som besvarats av poliserna vid Ålands polismyndighet. För att undersöka intresset för en trafikgrupp hos personalen vid Ålands polismyndighet har jag utformat en enkät. Enkäten är en del av materialet jag använt i lärdomsprovet. Enkäten skickades ut till Ålands polismyndighets polispersonal mellan 07.03.2022 - 20.03.2022. Enkäten finns som bilaga i lärdomsprovet.

### **3.3 Enkät som frågeformulär**

Jag har valt att använda mig av en enkät för att ta fram den information jag behöver till mitt lärdomsprov. Enkäten fokuserar på vad poliserna vid Ålands polismyndighet har för personliga åsikter och förslag angående trafikgruppen. Namn eller titel på de som besvarar enkäten hålls anonymt för forskaren och i det publicerade lärdomsprovet. I enkätens följebrev har jag berättat vad enkäten innehåller och till vilken nytta den kan vara för de som besvarar den. Eftersom intresset för undersökningen varit stor redan i planeringsfasen fanns det även möjlighet för de som besvarade enkäten att skicka privata bidrag till mig personligen via e-post. Dessa personer som valde att bidra har inte varit anonyma för mig, men är anonyma i det publicerade lärdomsprovet. Enkätens uppbyggnad är strukturerad så att det finns fem svarsalternativ, men även möjlighet att besvara frågan med en öppen fri text om man så önskar. Mer om hur enkätfrågorna var utformade i delkapitel 4.1. I lärdomsprovets bilaga 1 finns följebrevet och enkäten. Enkätens frågor bygger på statistik och information som tagits fram vid Ålands polismyndighet. Enkäten består av 20 frågor och deltagarna besvarar enkäten på internethemsidan Webropol. (Patel & Davidson 2011, 73–76.)

Enkätinsamlingsprogrammet Webropol fick jag rättigheter till genom polisens nätverk. Med hjälp av manualen från hemsidan lärde jag mig hur man skapar en enkät och nödvändiga verktyg för undersökningen. (Webropol, 2015.)

Enkäten var ett attitydformulär och med hjälp av det skulle jag ta reda på deltagarnas inställning till en trafikgrupp. Frågorna var skrivna som påståenden som deltagarna skulle ta ställning till. En del av frågorna hade en förklaringstext till vissa begrepp eller påståenden. Eftersom enkäten var utformad för personer som arbetar som poliser ansågs det att begreppen var bekanta för deltagarna. För att förhindra förutfattade svar var enkätens frågor ställda slumpmässigt både för och emot införandet av trafikgruppen. (Patel & Davidson 2011, 88–90.)

Innan den slutliga enkäten skickades ut till deltagarna utförde jag en fortsättningskurs i metodik – *Kvantitativa metoder* på Polisyrekeshögskolan. En testenkät skapades och ett testexemplar skickades ut till studerande och lärare vid Polisyrekeshögskolan. Efter feedbacken och bearbetningen av testenkäten så skickades den till en överkommisarie vid Ålands polismyndighet. Då enkäten blev godkänd av överkommisarien och handledarna skickades den ut till personalens e-post, till totalt 84 mottagare.

### 3.4 Analyismetod

Av enkäten görs en så kallad univariat analys på deltagarnas svar i enkäten. Det innebär att om man endast presenterar medelvärdet av vad deltagarna har svarat kan resultatet bli missvisande för läsaren. Därför räknar man medelvärdet (medeltalet), medianen och typvärdet av svarsresultaten. Från det uträknade värdet tillämpas sedan en standardavvikelse från svaren. Medelvärdet är det värdet man får då man adderar alla deltagares svar. Exempelvis om deltagarna har svarat i en sifferskala 1, 2, 1, 5, 1 blir medelvärdet 2. Medianen räknas utifrån det genom att arrangera talen i ordningen: 1, 1, 1, 2, 5 varpå det mittersta talet blir medianen, i det här fallet 1. Om talet är jämnt måste även skillnaden mellan de mittersta talen räknas. Typvärdet räknas genom att ta den siffran eller det värdet som det finns mest av, som i det här fallet är 1. Analysen ger då en överblick om att siffran 1 är en mera tillförlitlig "sanning" på svaren som getts i undersökningen. Från svaret bestämmer man om fördelningen på svaren är symmetrisk eller sned. Om medelvärdet, medianen och typvärdet alla är lika, så betyder det att fördelningen på svaren är symmetrisk. Ifall medelvärdet och medianen är större än vad typvärdet är så betyder det att fördelningen är positivt sned. Då typvärdet och medianen är större än vad medelvärdet är så betyder det att fördelningen är negativt sned. I exemplet 1, 1, 1, 2, 5 blir fördelningen på svaren symmetrisk. Analysen har tillämpats på frågorna 1 till 19 i frågeformuläret. (Jordan 2017.)

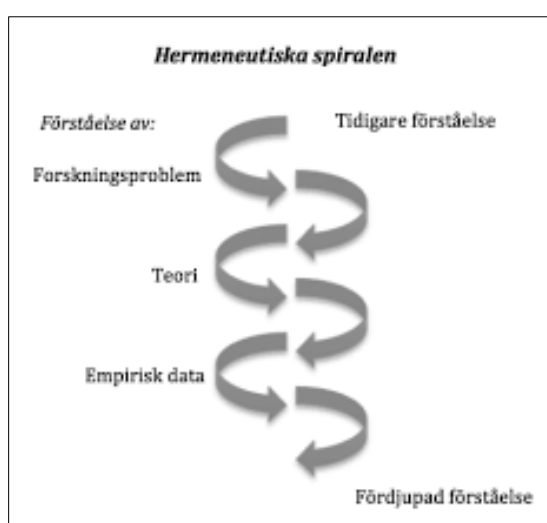
$$\frac{\sum \sqrt{(x-m)^2}}{n-1}$$

Figur 6: Formeln för att räkna standardavvikelse. Standardavvikelse och formeln visar hur mycket lika värden skiljer sig från medelvärdet i en tabell eller mätning. Genom att använda formeln kan man se hur stor spridning det finns för de olika värdena. (Biomedicinsk Analytiker 2014).

Ifall man vill ta reda på spridningsmättet behöver man räkna ut standardavvikelsen. I figur 6 ovanför visas formeln med vilken standardavvikelsen kan räknas ut. Standardavvikelsen kan vara nödvändig att räkna ut då svaren på en fråga har avvikande spridning. Ju mindre spridning eller avvikelser det finns i svaren, desto högre reliabilitet kan enkäten få. (Biomedicinsk Analytiker 2014.)

### 3.5 Hermeneutik

Hermeneutik eller tolkningslära handlar om att tolka och analysera. Inom forskning används hermeneutik för att analysera olika handlingar, känslor eller texter. Hermeneutik är en central metod som används inom samhällsvetenskaper. I min undersökning och analys har jag använt mig av hermeneutik för att tolka och förstå de svar som jag samlat in. Eftersom min undersökning handlar om en intressefråga betyder det att deltagarna svarar enligt deras egna känslor och åsikter gällande ämnet. Analysen och tolkningen inom hermeneutiken bygger på undersökarens egen förståelse av ämnet. Genom att läsa igenom svaren från enkäten har jag bildat mig en uppfattning av dem, varefter svaren har analyserats både från en objektiv och en subjektiv synvinkel. Undersökarens uppgift är att analysera svaren både från undersökarens och deltagarnas olika synvinklar. Hermeneutiken kan i sin helhet beskrivas med den "Hermeneutiska spiralen" (se figur 7) och handlar om hur en ny text tolkas. Genom att studera tidigare forskning så har jag fått jag få en uppfattning av ämnet varefter jag har bildat mig en ny uppfattning av det nya insamlade materialet. På så sätt utvecklas ny förståelse för ämnet och processen kan upprepas kontinuerligt. (Patel & Davidson 2011, 28–30.)



Figur 7: Hermeneutiska spiralen och metodens process. Principen hos den hermeneutiska spiralen är att undersökningar upprepas och förnyar föråldrad information. Det finns ingen gräns på hur många gånger processen kan upprepas. (Hygerth 2016.)

### 3.6 Fenomenografi

Fenomenografi handlar om att studera och analysera uppfattningar. Metoden används för att tolka och studera hur människor upplever ett fenomen. När man undersöker människornas uppfattning om ett fenomen antas det att dessa personer har ett förhållande till fenomenet och kan ge sina åsikter om det. Exempelvis så kan man anse att personer som arbetar som poliser kan ge pålitliga åsikter och förslag om trafikövervakning. En fenomenografisk analys innebär att man skaffar förhandsinformation om ämnet inför analysen. I analysen kan man bland annat jämföra likheter och olikheter i svaren. Liknande svar kan kategoriseras i redovisningen. Jag har använt mig av metoden då jag analyserade enkätsvaren för att producera resultatet och framställa en uppfattning av svaren. (Patel & Davidson 2011, 32–33.)

### 3.7 Forskningsetiska aspekter

Lärdomsprovets myndighetshandlingar hanteras enligt Offentlighetslagen (2021:79) för Åland. Det slutliga lärdomsprovet är offentligt. Avgörandet i vad som är sekretessbelagt eller innehåller en skyddsnivå är upp till Ålands polismyndighet. Eventuella handlingar som är under behandling vid myndigheten publiceras inte. Allt material som samlats in till lärdomsprovet kan sparas på en privat dator. Fysiskt material kan lagras på arbetsplatsen eller i privatbostad. Myndighetens material förstörs eller återlämnas efter att lärdomsprovet har publicerats. (Ålands landskapsregering 2022.)

I en undersökning är det viktigt att beakta forskningsetiska aspekter. Undersökningen tar fram ny kunskap som är pålitlig och trovärdig. Arbetet ska vara till nytta för forskaren och vara aktuellt i samhället. Enligt den svenska myndigheten Vetenskapsrådet finns fyra etikregler. Dessa regler eller krav är:

- *informationskravet,*
- *samtyckeskravet,*
- *konfidentialitetskravet*
- *nyttjandekravet.*

Informationskravet betyder att forskaren ska informera deltagarna om att en undersökning utförs. Med det menar man att själva undersökningen i ämnet inte ska hållas hemligt. Samtyckeskravet betyder att deltagandet i undersökningen är frivilligt och att deltagare ska själva få välja om de deltar eller inte.

Konfidentialitetskravet går hand i hand med sekretess och offentlighet. Allt material som är insamlat genom intervjuer, enkäter eller liknande ska hållas i tryggt förvar. Personuppgifter eller annan känslig information får inte spridas, utan ska användas endast av forskaren och för forskarens undersökning. Med nyttjandekravet menas att all information som samlas in av enskilda personer endast får användas för undersökningen. Dessa regler används under hela undersökningen. Under arbetets gång är det viktigt att planera och försiktigt hantera det insamlade materialet. Deltagare i undersökningen ska få information om bakgrunden och syftet med undersökningen, när de exempelvis svarar på en intervju eller en enkät. Vid redovisningen av resultatet ska de etiska reglerna beaktas, för att ge undersökningen mer trovärdighet. Dessa krav och regler har jag beaktat då jag utformat enkäten till personalen vid Ålands polismyndighet. Bland annat samtyckeskravet är beaktat då deltagande i undersökningen är frivillig. Konfidentialitetskravet är beaktat genom att hålla namn och arbetsuppgift anonyma i enkäten. (Patel & Davidson 2011, 62–65.)

### **3.8 Validitet och reliabilitet**

Validitet och reliabilitet är viktigt för en tillförlitlig enkät. Att uppnå en enkät som är helt tillförlitlig är problematisk, då deltagarna kan svara annorlunda vid upprepande av enkäten. I enkätens följebrev redovisade jag för statistik och ämnet som undersöktes. Genom att redovisa för den nuvarande informationen kan svaren från enkäten uppfattas som mera pålitliga, då alla deltagare fått samma basinformation inför frågorna. Om enkäten skulle göras upprepade gånger borde följebrevet uppdateras med ny information som eventuellt framkommit. För att öka reliabiliteten i enkäten har enkätens svar analyserats med hjälp av flera metoder. (Patel & Davidson 2011, 101–105.)

## **4 ANALYS**

I följande kapitel analyseras och redovisas resultatet från enkäten. Enkätens frågor är uppdelade i delkapitel och de första 19 frågorna redovisas för med samma analysmodell. Analysen för fråga 20 med personliga kommentarer redovisas för i ett eget kapitel.

### **4.1 Analys av enkätsvar**

Enkäten skickades ut till Ålands polispersonals e-postbrevlåda och nådde 84 mottagare. Enkäten publicerades även på Ålands polismyndighets interna polisnätverk. Enkäten besvarades av sammanlagt 46 poliser, från olika enheter vid myndigheten. Svarsprocenten var med andra ord 55 procent. Att notera är att en del av poliserna som var mottagare av enkäten hade semester eller

tjänstledigt under tiden enkäten var aktiv. Eftersom deltagarna i enkäten är anonyma finns ingen fördelning av kön, ålder eller arbetsposition inom myndigheten. Frågeformuläret innehåller frågor med svarsskalan 1–5 som anges som:

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet inte / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt

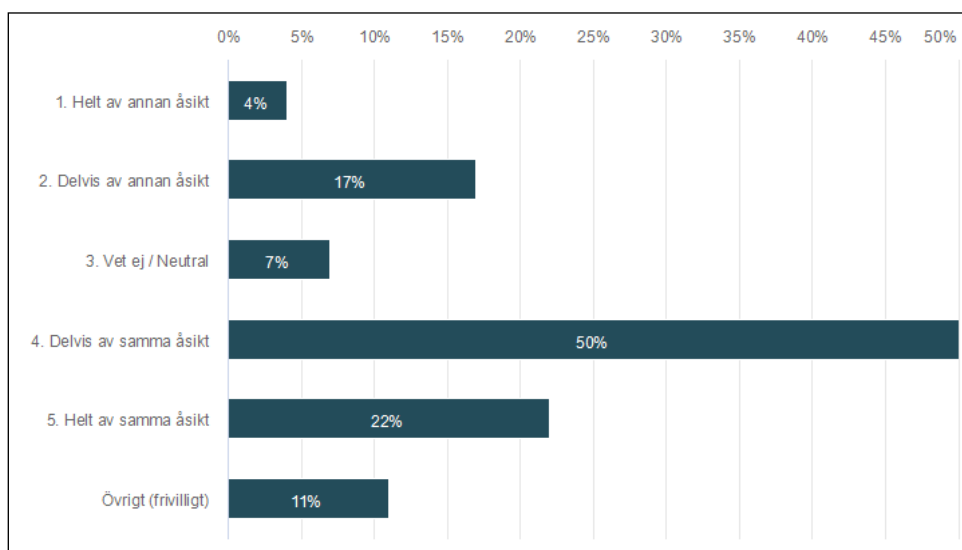
I univariat analysen har skalan omvandlats till siffrorna: 1 Helt av annan åsikt, 2 Delvis av annan åsikt, 3 Vet inte / Neutral, 4 Delvis av samma åsikt, 5 Helt av samma åsikt.

Enkätens resultat publiceras i form av grafiska modeller. Tillsammans med modellerna finns deltagarnas övriga svar och tillägg på frågorna. Dessa presenteras som "exempel". Enkäten har en inbyggd funktion som ger medelvärdet, medianen och typvärdet på deltagarnas svar. Deltagarnas svar på "övrigt" inkluderas inte i medelvärdet, medianen och typvärdet. En del av frågorna är grupperade i ett eget delkapitel för att presentera det så tydligt som möjligt för läsaren. Frågorna analyseras i samma ordning som de var ställda i enkäten.

#### 4.1.1 Förutsättningarna för en trafikgrupp

Fråga 1. Trafikövervakning är ett av polisens viktigaste arbetsområden.

*Till polisens trafikövervakning hör bland annat säkerhetsutrustning i fordon, lagstiftning, fordonens förare och andra trafikanter. Polisens prioriterar övervakning av hastigheten och trafiksäkerhet.*



*Figur 8: deltagarnas svarsfördelning i fråga 1.*

I fråga 1 ansåg största delen av deltagarna att trafikövervakning är ett av polisens viktigaste arbetsområden. I kommentarsfältet för alternativet "övrigt" har några av deltagarna poängterat att det är svårt att sätta prioritering i "viktighetsordning" och att trafikövervakning är viktigt men inte det viktigaste området. (Se figur 8)

Exempel 1:

Trafikövervakning är så mycket mer än bara trafikövervakning. I trafiken hittar polisen också narkotika, vapen, efterlysta personer osv. Genom trafikövervakning hittar polisens således annan brottslighet, och får genom trafiklagstiftningen ström att utföra en mängd åtgärder.

Exempel 2:

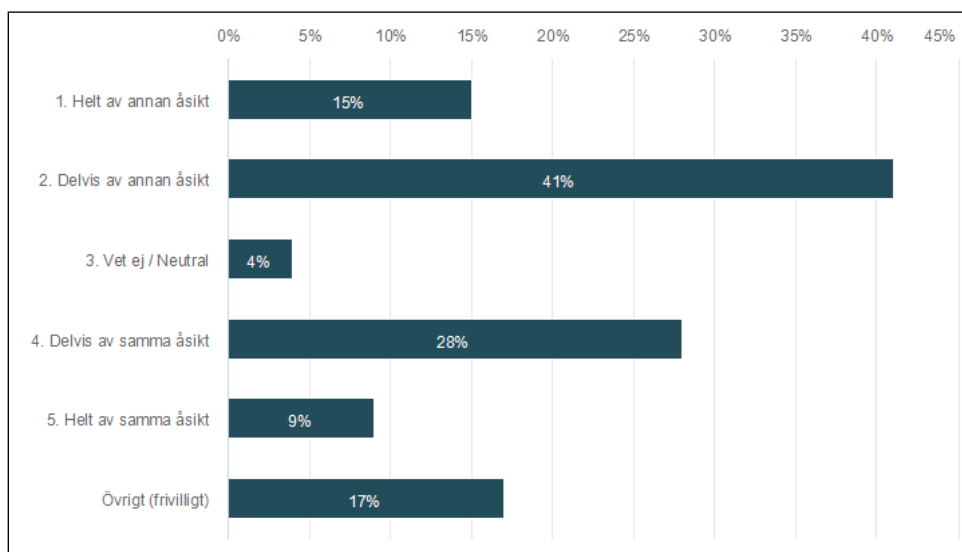
Det handlar inte bara om att skriva böter utan även om förebyggande arbete i skolor och daghem.

Medelvärde av svaren är 3,7, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 4 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Det här betyder att majoriteten av personalen tycker att trafikövervakningen är ett av polisens viktigaste arbetsområden. Man kan också anse att till trafikövervakning hör även förebyggande arbete hos ungdomar och nya förare.

Fråga 2. Det behövs en trafikgrupp på Åland för att hantera trafikärenden på fältet, så att de övriga fältpatrullerna kan fokusera på alarm- och övervakningsuppgifter.

*Exempelvis så kan flera patruller krävas vid en trafikolycka, vilket kan orsaka att det inte finns lediga fältpatruller till övriga uppdrag.*



Figur 9: deltagarnas svarsfördelning i fråga 2.

I fråga 2 är deltagarnas åsikt delade. Flera anser att de är av en annan åsikt. På frågan "Det behövs en trafikgrupp på Åland för att hantera trafikärenden på fältet, så att de övriga fältpatrullerna kan fokusera på alarm- och övervakningsuppgifter." anser deltagarna i kommentarerna att all övervakning behöver organiseras för att förverkliga den. Deltagarna anser att mer kompetens behövs för att hantera trafikärendet och mera tid behövs för att kunna övervaka fler områden. Deltagarna lyfter fram att just nu är skärgården helt oövervakad till en stor del av året och där behövs det en förändring. (Se figur 9)

Exempel 3:

All övervakning måste styras upp. Vissa områden är helt oövervakade och förebyggande arbete finns knappt.

Exempel 4:

Främst för att möjliggöra övervakning av tung trafik och patrullering på landsbygden och i skärgården.

Exempel 5:

Anser att det behövs en trafikgrupp för spetskompetens [inom trafikövervakning], men inte för att låta de andra kollegorna "slippa" ingripa i trafiken.

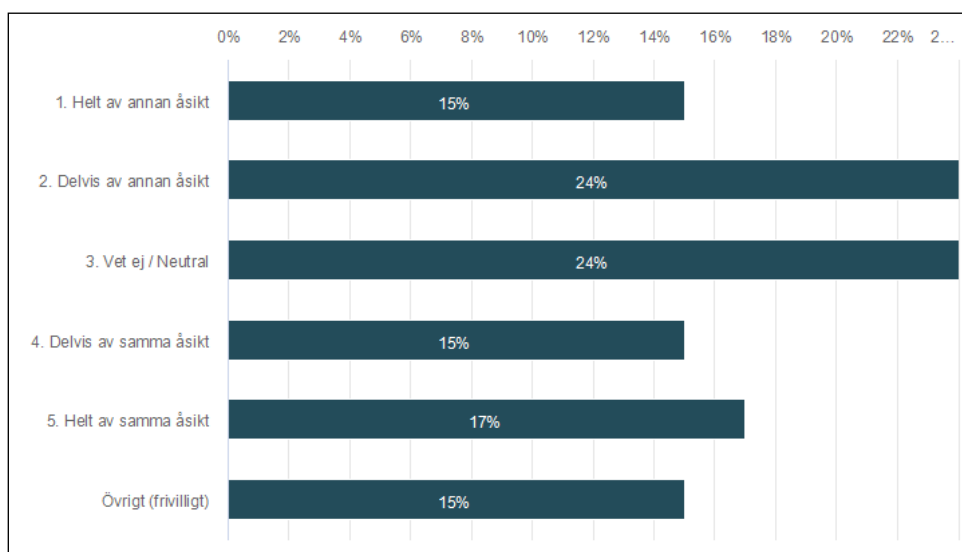
Exempel 6:

Första steg är att öka kompetens [inom trafikövervakning] med arbetsplatsutbildning och bra processer.

Medelvärde av svaren är 2,7, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 2 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Svaren är fördelade i frågan och majoriteten av personalen anser att det inte behövs en trafikgrupp för att underlätta den nuvarande verksamheten. En av orsakerna till fördelningen kan vara deltagarnas placering och uppgift vid myndigheten. Uppfattningen kan möjligtvis vara olika beroende på arbetsplatsen. Svaren visar på att det finns personal som anser att en trafikgrupp behövs för att kunna hantera andra uppgifter. Samtidigt anser en del av personalen att det inte behövs utan att övervakningen i allmänhet behöver styras om, det vill säga att personalens uppfattning om arbetsbelastningen varierar.

### Fråga 3. Det skulle vara möjligt att skapa och införa en trafikgrupp i verksamheten vid myndigheten.



Figur 10: deltagarnas svarsfördelning i fråga 3.

I fråga 3 är svaren utspridda på alla svarsalternativ. En del av personalen anser att det är möjligt att skapa och införa en trafikgrupp, medan en del anser att det inte är möjligt. De sju deltagarna som skrivit kommentarer är alla överens om att mera resurser behövs i form av polistjänster och kunskap hos konstaplarna. (Se figur 10)

#### Exempel 7:

Varifrån tar man dessa konstaplar, finns det lediga tjänster? Man måste akta sig för att bilda en trafikgrupp som inte har möjlighet till att jobba med det som de ska, att jämt och ständigt behöva avstå från sitt riktigt, planerade arbete för att arbeta som vanlig alarmpatrull är inte bra.

#### Exempel 8:

Till detta [trafikgruppen] skulle fler resurser krävas. Just nu räcker inte bemanningen till.

#### Exempel 9:

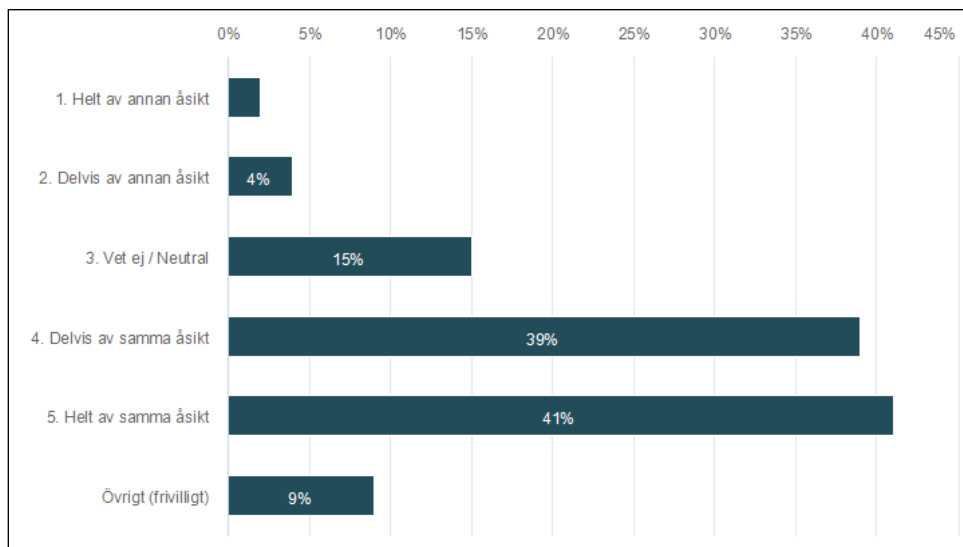
Ja [till trafikgrupp], om fler polistjänster skulle finnas.

Medelvärde av svaren är 2,7, medianen av svaren är 3, typvärdet av svaren är 2,5 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Beträffande den här frågan så är svaren mycket jämnt fördelade. Det här kan bero på att alla i personalen inte haft tillgång till samma information. Ledningen kan ha en uppfattning om verksamheten medan manskapet har en annan. Med tanke på svaren verkar det som om att man anser att någon form av omorganisering borde göras innan en trafikgrupp införs.

### 4.1.2 Den nuvarande trafikövervakningen

#### Fråga 4. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med tid att hantera trafikövervakningen.



Figur 11: deltagarnas svarsfördelning i fråga 4.

I fråga 4 är majoriteten av deltagarna av åsikten "delvis av samma åsikt" eller "helt av samma åsikt" beträffande att de nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med tid att hantera trafikövervakningen. Den största delen av året finns det tid att utföra trafikövervakning, med undantag för exempelvis högtider och festhelger. (Se figur 11)

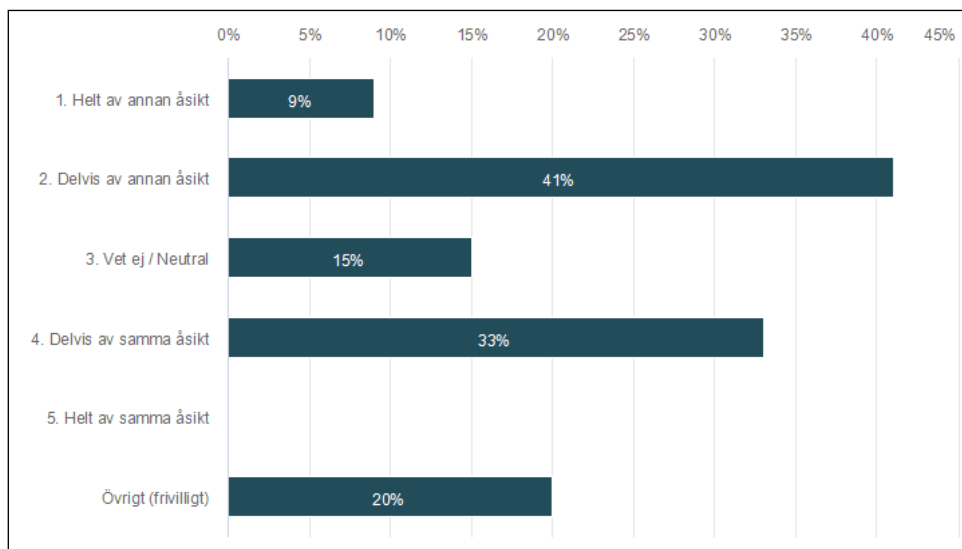
Exempel 10:

Ur arbetsbelastningen sett, behövs ingen trafikgrupp. Arbetsmängden är låg och patrullerna hinner med att göra både och. Dock finns det andra aspekter som behöver lyftas fram.

Medelvärde av svaren är 4,1, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 5 och fördelningen i svaren är positivt sned.

Det här betyder att majoriteten av personalen anser att tid finns att hantera trafikövervakningen utan en trafikgrupp. Svaren i frågan har en viss motstridighet till svaren i fråga 2 i vilken många ansåg att en trafikgrupp behövs för att frigöra de andra patrullerna.

Fråga 5. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med kunskap att hantera trafikövervakningen.



Figur 12: deltagarnas svarsfördelning i fråga 5.

I fråga 5 anser majoriteten att de är "helt av annan åsikt" eller "delvis av annan åsikt". En del av deltagarna anser att de är "delvis av samma åsikt" och några har valt "vet ej / neutral". (Se figur 12)

Exempel 11:

Spetskompetens saknas vad gäller bland annat tung trafik och i övrigt trafikövervakning som helhet. Överhastighet, obesiktade fordon och stop-plikt behärskar alla, men vad gäller fordonens skick osv brister kunskapen.

Exempel 12:

Inte gällande tung trafik.

Exempel 13:

Till vardagliga ärenden ja, men inte till mer specialiserad typ av övervakning, tex farliga transporter, tung trafik.

Exempel 14:

Ett fåtal med stor [trafik-] kunskap, resterande konstaplar brister i sina kunskaper.

Exempel 15:

De som vill, kan. Men alla har tillräckliga kunskaper att hantera de normala trafikärenden som påträffas på Åland

Exempel 16:

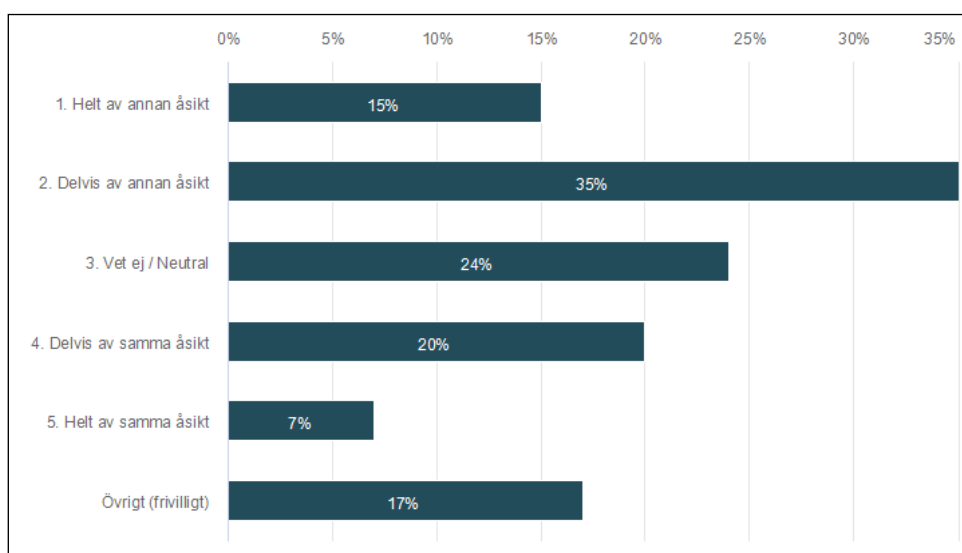
Grundkunskap bör man själv kunna läsa och uppdatera sig på. Tung trafik och yrkesmässig kräver specialutbildning.

Medelvärdet av svaren är 2,7, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 2 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

I kommentarerna framgår att man anser att baskunskap inom trafikövervakning behärskas, men att tung trafik och specialiserad kunskap inom trafikövervakning inte finns. Just nu anser man att situationen är den att det finns en del konstaplar med stor kunskap och att övriga förlitar sig på att de hanterar svårare trafikärenden. Exempel 11 tar upp baskunskap om trafikövervakning, som framkommer i delkapitel 2.3. Polisyreshögskolan har i sitt kursutbud olika fortbildningar inom

trafikövervakningsområdet, men detta kan enligt enkätsvaret tolkas vara otillräckligt vid Ålands polismyndighet. Som det framkommer i delkapitel 2.4 så saknas tung trafikutbildningen på svenska. Det här är möjligen orsaken till att personalen upplever att det inte finns tillräckligt med kunskap inom övervakningen av tung trafik. Personalen har den uppfattningen att det finns ett fåtal konstaplar med tillräcklig kunskap för att hantera trafikuppdrag. Man kan tolka svaren som att det finns behov att utbilda fältpersonalen inom flera trafikområden. Exempelvis kunde ökad kunskap inom de nuvarande patrullerna ge bättre resultat vid trafikövervakningen.

#### Fråga 6. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med vilja att hantera trafikövervakningen.



Figur 13: deltagarnas svarsfördelning i fråga 6.

I fråga 6 är svaren splittrade. Majoriteten anser i fråga 6 att de är "helt av annan åsikt" eller "delvis av annan åsikt" när det handlar om att de nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med motivation att hantera trafikövervakningen. Deltagarna har uttryckt i kommentarerna att aktiviteten styrs av fältchefens intresse av vägtrafikövervakning. Man menar också att för tillfälle beror aktiviteten på vilken arbetsgrupp som är på jobb. (Se figur 13)

#### Exempel 17:

Hänger helt på fältchefens aktivitet. Allmänt kunde [trafikövervakningen] aktiviteten vara bättre.

#### Exempel 18:

Motivation måste man ha när man valt fältarbete!

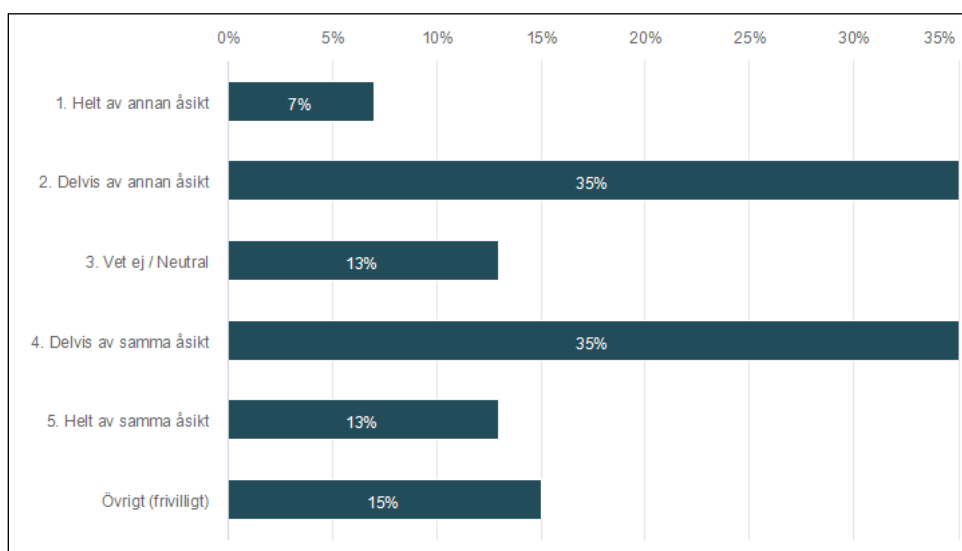
#### Exempel 19:

Polisarbetet är ett brett område, och ingen kan allt, men lite av allting. För att utföra en effektiv trafikövervakning behövs tillräckligt intresserade som bereds möjlighet att mer eller mindre enbart syssla med sitt intresse - trafik. I dagens läge ger bemanningen inte utrymme för dem.

Medelvärde av svaren är 2,6, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 2 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

För att summera fråga 4, 5 och 6 verkar det som att personalen har olika uppfattningar om den nuvarande trafikövervakningen. Man anser att tiden finns, kunskapen finns hos en del konstaplar och att motivationen finns beroende på konstapelns. Som diskuterats i delkapitel 2.8, kan detta bero på eventuella missnöjen eller missförstånd mellan ledningen, förmän och manskapet (Clemes 2019). Bristande kunskap och otydliga linjedragningar kan vara orsaken till att konstaplar inte behärskar enbart trafikövervakning, även om motivationen finns.

#### Fråga 7. Den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt effektiv.



Figur 14: deltagarnas svarsfördelning i fråga 7.

I fråga 7 är svaren jämnt fördelade. Majoriteten av deltagarna är av "delvis av samma åsikt" eller "helt av samma åsikt" beträffande att den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt effektiv. Deltagarna

lyfter fram att den nuvarande trafikövervakningen är delvis effektiv men saknar utsträckning utöver fortkörning och obesiktade fordon. (Se figur 14)

Exempel 20:

Inte gällande övervakning av tung trafik och mängden övervakning utanför fasta Åland.

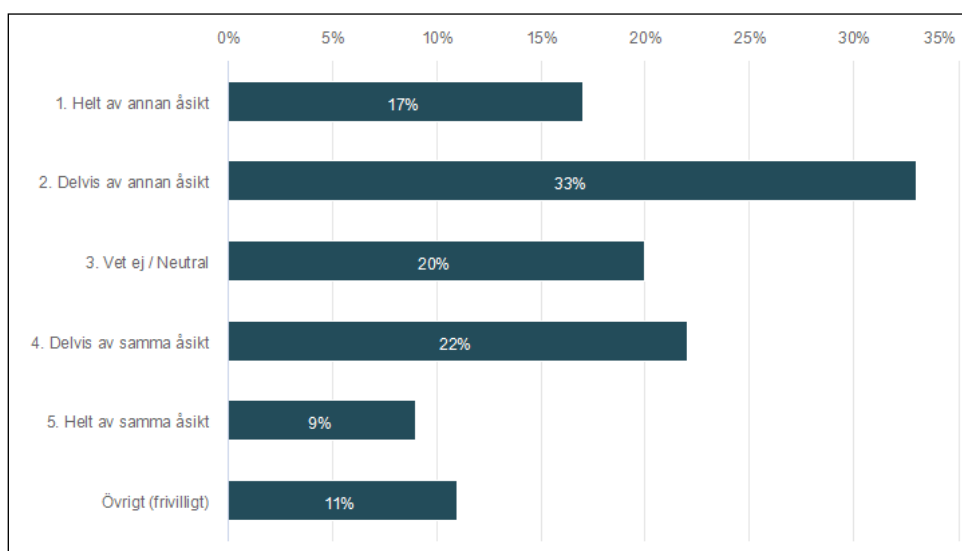
Exempel 21:

Eftersom intresset är utbrett på några konstaplar så behöver dessa vara på jobb för att det ska vara en effektiv övervakning.

Medelvärdet av svaren är 3,1, medianen av svaren är 3, typvärdet av svaren är 2 eller 3 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Svaren visar en viss kontradiktion till tidigare fråga. En stor andel anser att den nuvarande trafikövervakningen inte är tillräckligt effektiv samtidigt som många svarade i fråga 2 (Det behövs en trafikgrupp på Åland för att hantera trafikärenden på fältet, så att de övriga fältpatrullerna kan fokusera på alarm- och övervakningsuppgifter.) att det inte behövs en trafikgrupp. De kan tolkas som att den nuvarande trafikövervakningen inte är tillräckligt effektiv, men att det inte heller krävs att en trafikgrupp införs.

#### Fråga 8. Den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt omfattande.



Figur 15: deltagarnas svarsfördelning i fråga 8.

I fråga 8 finns en jämn spridning men majoriteten anser att de är "delvis av annan åsikt" eller "helt av annan åsikt" beträffande att den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt omfattande. Deltagarna anser att övervakningen nu endast är på grundnivå och att endast ett fåtal konstaplar har kunskapen att utföra "omfattande" arbete beträffande trafik. (Se figur 15)

Exempel 22:

Om de med intresse är på jobb är den [trafikövervakningen] omfattande, annars hålls den på grundnivå.

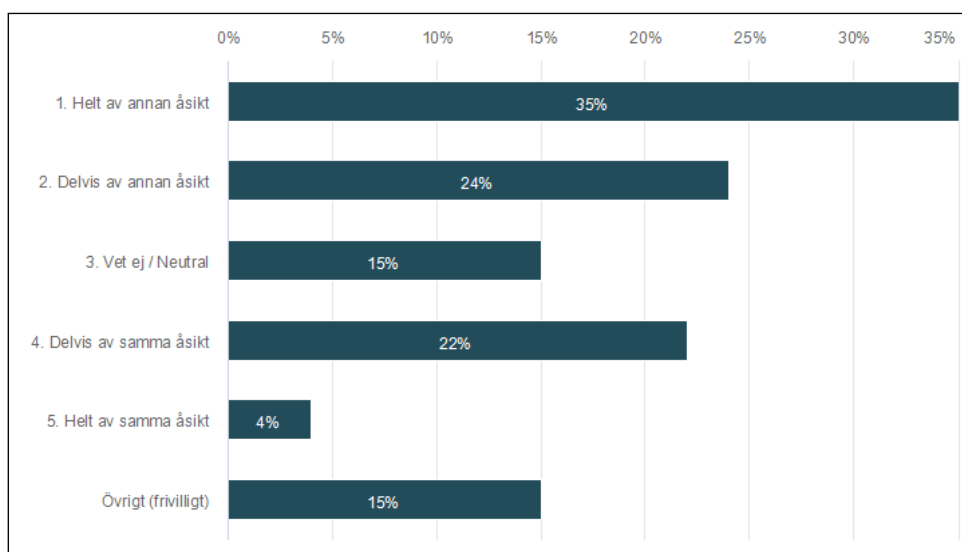
Exempel 23:

Övervakningen kunde göras bredare, med hjälp av spetskompetens.

Medelvärdet av svaren är 2,7, medianen av svaren är 2,5, typvärdet av svaren är 2 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Svaren på frågan visar på ett återkommande fenomen. Det finns brister i specialkunskap och trafikövervakning utöver övervakning av personbilar. Det finns endast ett fåtal konstaplar som behärskar övervakning av exempelvis farliga transporter och tung trafik.

Fråga 9. Det finns för lite trafik och motorfordon på Åland för att en trafikgrupp ska behövas.



Figur 16: deltagarnas svarsfördelning i fråga 9.

I fråga 9 anser majoriteten att de är "helt av annan åsikt" eller "delvis av annan åsikt" beträffande mängden fordon på Åland. Frågan "det finns för lite trafik och motorfordon på Åland för att en trafikgrupp ska behövas." baserar sig på Ålands statistik- och utredningsbyrå år 2020. Det fanns då 41 230 motorfordon registrerade på Åland, varav 30 840 var i trafik och 10 390 avställda. Deltagarna anser i kommentarerna att det finns tillräckligt med fordon på Åland för att motivera införandet av en trafikgrupp. (Se figur 16)

Exempel 24:

Det är inte fråga om volym utan ett delområde som per lag bör övervakas.

Exempel 25:

Delvis av samma åsikt, däremot kunde trafikgruppen arbeta i perioder, inte 365 dagar i året.

Exempel 26:

Vi har tillräckligt. Med en trafikgrupp kan de ta dagar i skärgården också.

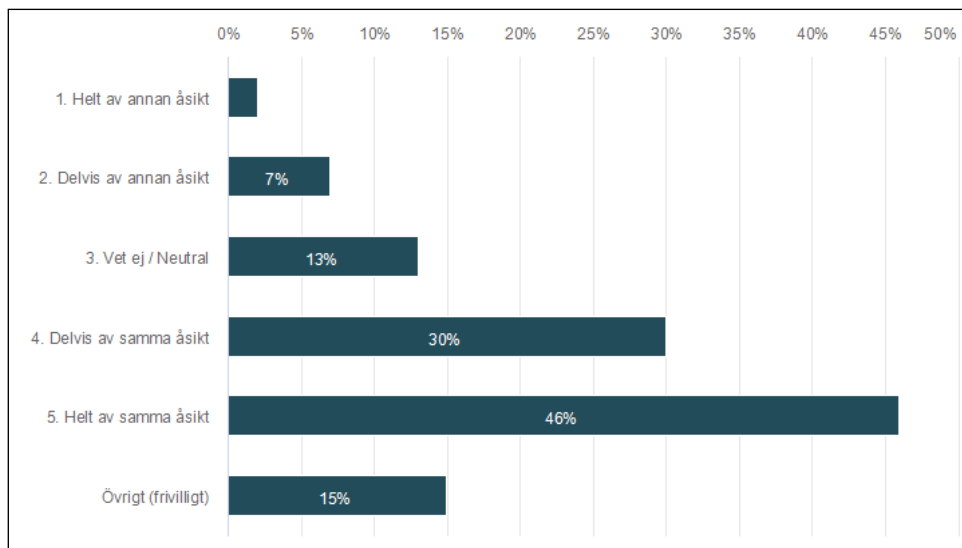
Medelvärde av svaren är 2,4, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 1 och fördelningen i svaren är positiv sned.

Det här kan betyda att personalen anser att det finns tillräckligt med fordon och trafik på Åland för att en trafikgrupp skulle vara lämplig. I statiken beaktas endast de fordon som är registrerade på Åland. Statistiken beaktar inte tillfälliga fordon som används av exempelvis turister. Som diskuterades i delkapitel 2.3 så ökas mängden registrerade fordon på Åland varje år. Även om man idag anser att antalet fordon är för lågt för att ha en trafikgruppen, så kunde en trafikgrupp exempelvis skapas i förebyggande syfte med tanke på ökningen av fordon på Åland. (Ålands polismyndighet 2020.)

I delkapitel 2.7 diskuterades myndighetssamarbetet på Åland. Vid ökningen av mängden fordon så kan det behövas ytterligare eller ökat samarbete mellan de olika myndigheter på Åland som kontrollerar och övervakar trafiken. Som deltagarna kommenterade så är det och kommer vara ökning av trafiken under vissa tider på året. På Åland så är trafikökningen störst under sommaren. Fordonens ökning på sommaren handlar främst om turistbesök eller semesterresor (Visit Åland 2022).

### 4.1.3 Resurser och utbildning

#### Fråga 10. Myndigheten behöver mera resurser för att skapa trafikgruppen.



Figur 17: deltagarnas svarsfördelning i fråga 10.

I fråga 10 är majoriteten överens om att myndigheten behöver mera resurser för att skapa trafikgruppen. Tillsammans har 76 procent av deltagarna svarat att de är "delvis av samma åsikt" och "helt av samma åsikt"

(Se figur 17)

Exempel 27:

För att skapa trafikgruppen ÅPM behöver mycket mera personal till fältet att täcka upp operativ verksamhet.

Exempel 28:

Arbetsuppgifterna har breddats och bland annat utredningen har behövt mera resurser för ekonomisk brottslighet, utlänningar mm. Fältet har samma behov. Alla andra inrättningar har en trafikenheter, och författning grunden (lagstadgade kravet) är det samma.

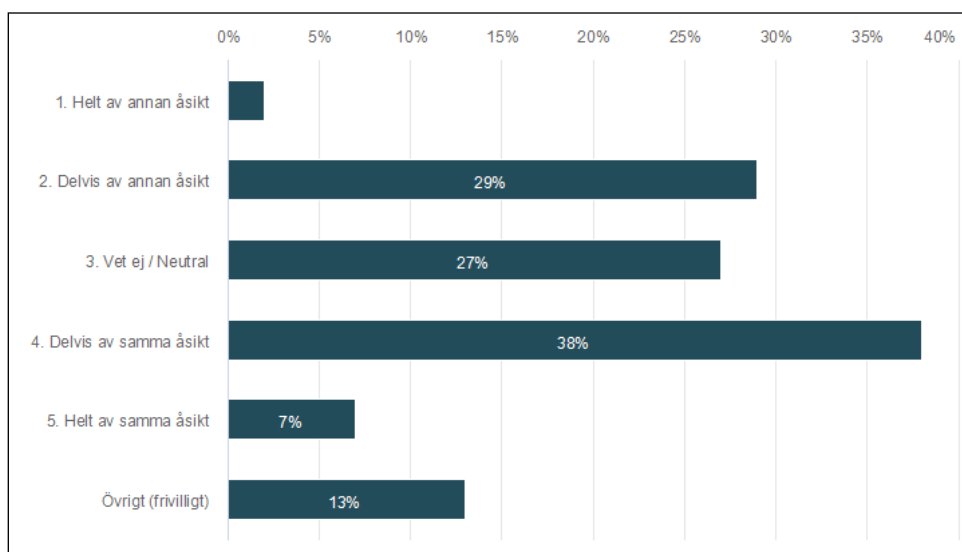
Exempel 29:

Fältgrupperna går redan på minimibemanning så någonstans måste det trollas fram flera konstaplar.

Medelvärde av svaren är 4,1, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 5 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Deltagarna poängterar att för dessa nya tjänster krävs det nya konstaplar och inte att man tar konstaplar från de nuvarande fältpatrullerna. För att möjliggöra trafikgruppen kan det krävas att antalet poliser vid myndigheten ökas. Myndighetens resurser för trafikövervakning diskuterades tidigare bland annat i delkapitel 2.1 och 2.4. I delkapitel 2.5 framkommer det att de nuvarande patrullerna har möjlighet att utföra kontroller och övervakningar i trafiken (Polisen 2020). Planen för trafikgruppen är att fyra nya tjänster tillsätts vid myndigheten. Det visar också att det finns konstaplar för tillfälle vid myndigheten som besitter kunskapen och kompetensen att arbeta i en trafikgrupp.

#### Fråga 11. Det krävs att mer utrustning ordnas till trafikövervakningen.



Figur 18: deltagarnas svarsfördelning i fråga 11.

I fråga 11 är deltagarnas svar jämnt fördelade. Medelvärde visar att flera deltagare kan anses vara neutrala eller har valt alternativet "vet ej" beträffande om det krävs att mer utrustning ordnas till trafikövervakningen. Deltagarna lyfter fram att alla patrullbilar behöver ha alkomätare och att fordonsvägningsutrustning skaffas. (Se figur 18)

Exempel 30:

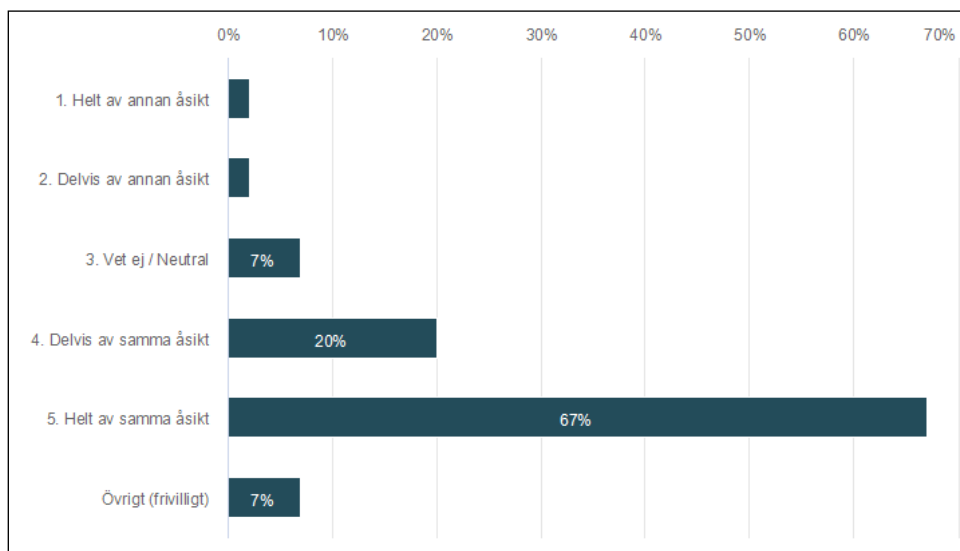
Det som saknas är exempelvis vågar och teknisk utrustning, decibelmätare, ljusgenomsläpp osv. Dock omotiverat att lägga budget på detta då det kan lånas från andra inrättningar i perioder då det behövs.

Medelvärde av svaren är 3,1, medianen av svaren är 3, typvärdet av svaren är 4 och fördelningen i svaren är positivt sned.

Även om en del anser att det inte krävs mera utrustning visar svaren på att utrustning i viss uträkning behövs. Den viktigaste utrustningen som borde skaffas anser många att är utrustning för vägning av fordon.

#### Fråga 12. Det krävs att tungtrafikutbildning ordnas till trafikövervakningen.

*Tungtrafik innebär kontroller av bland annat lastbilar, vägningar, transporter och vilotider.*



Figur 19: deltagarnas svarsfördelning i fråga 12.

I fråga 12 har 87 procent av deltagarna svarat att de är "delvis av samma åsikt" eller "helt av samma åsikt" i frågan om det krävs att tungtrafikutbildning ordnas till trafikövervakningen. Deltagarna har även kommenterat att det krävs specialutbildning inom specialområden. Tung trafik är något som deltagarna flera gånger kommenterat i de tidigare frågorna. (Se figur 19)

Exempel 31:

Helt klart.

Exempel 32:

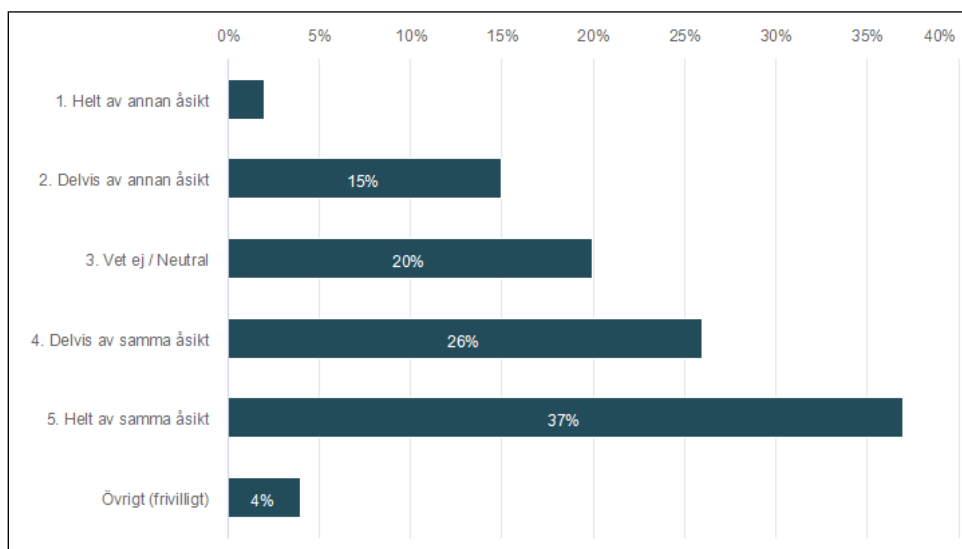
Specialområde, så utbildning till de som har specialområdet.

Medelvärde av svaren är 4,5, medianen av svaren är 5, typvärdet av svaren är 5 och fördelningen i svaren är symmetrisk.

Det här betyder att majoriteten anser att mera kunskap och utbildning om tung trafik behövs till konstaplarna vid myndigheten

#### 4.1.4 Effekterna av en trafikgrupp

Fråga 13. Jag ser fördelar och positiva effekter vid införandet av en trafikgrupp.



Figur 20: deltagarnas svarsfördelning i fråga 13.

I fråga 13 är majoriteten av deltagarna "helt av samma åsikt" beträffande om påståendet "Jag ser fördelar och positiva effekter vid införandet av en trafikgrupp.". En del av deltagarna har svarat "vet ej / neutral" och en minoritet har även svarat "delvis av annan åsikt" (Se figur 20). I kommentarerna tillägger en deltagare att ledningsförhållanden är viktigt att prioritera för att hålla effekterna goda. I delkapitel 1.3 fjärde stycket diskuterades kommunikationen vid Ålands polismyndighet (Clemes 2017). I Clemes (2017) undersökning visade det att personalen ansåg att kommunikationen mellan ledningen och personalen fungerade bra vid myndigheten (Clemes 2019).

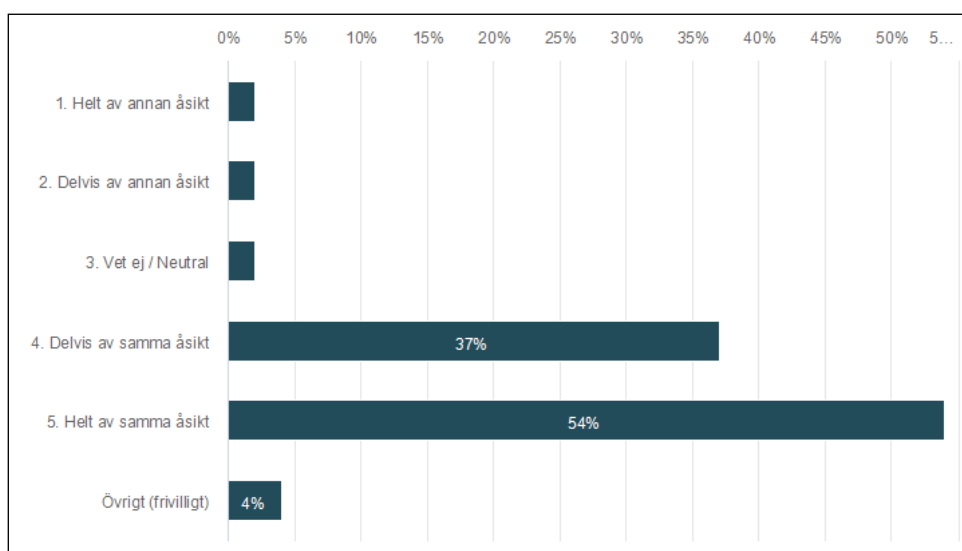
Exempel 33:

Det behöver tydligt preciseras vad trafikgruppens uppgift är och ledningsförhållandet till övervakning- och alarmenheten fältchefen. Risk att de blir utnyttjade till allt annat också.

Medelvärde av svaren är 3,8, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 5 och fördelningen i svaren är negativt sned.

Svaren visar att majoriteten av personalen anser att införandet av en trafikgrupp medför positiva effekter.

#### Fråga 14. Trafikövervakning ger goda förebyggande effekter och ökar trafiksäkerheten.



Figur 21: deltagarnas svarsfördelning i fråga 14.

I fråga 14 har 91 procent av deltagarna svarat "delvis av samma åsikt" eller "helt av samma åsikt" beträffande att trafikövervakning ger goda förebyggande effekter och ökar trafiksäkerheten. Majoriteten anser att trafikövervakning är förebyggande arbete. (Se figur 21)

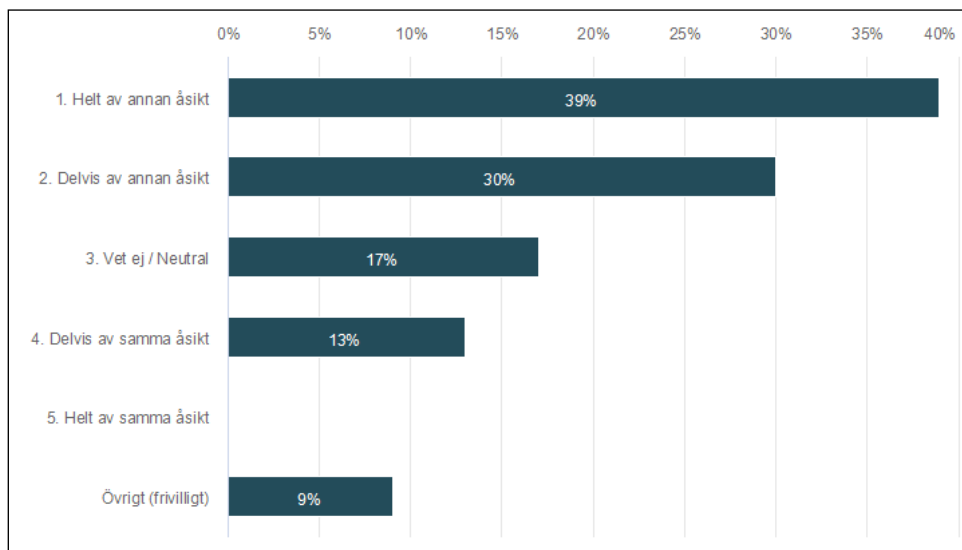
#### Exempel 34:

Det beror på vilken trafikövervakning man gör.

Medelvärde av svaren är 4,4, medianen av svaren är 5, typvärdet av svaren är 5 och fördelningen i svaren är symmetrisk

Det här visar att personalen nästan är helt eniga om att trafikövervakning ger goda förebyggande effekter och ökar trafiksäkerheten. Man kan anse att all trafikövervakning inte är förebyggande, utan att det beror på vilken slags trafikövervakning man gör.

#### Fråga 15. En trafikgrupp medför mera negativa effekter än positiva.



Figur 22: deltagarnas svarsfördelning i fråga 15.

I fråga 15 anser 69 procent att de är "helt av annan åsikt" eller "delvis av annan åsikt" i påståendet "En trafikgrupp medför mera negativa effekter än positiva.". Dessutom har 13 procent svarat att de är "delvis av samma åsikt" och 17 procent att de "vet ej / neutral" i frågan. (Se figur 22)

#### Exempel 35:

Vissa trafikanter kan känna sig förföljda, såsom mopedister och återkommande förbrytare, men så är det på alla plan i alla problemområden.

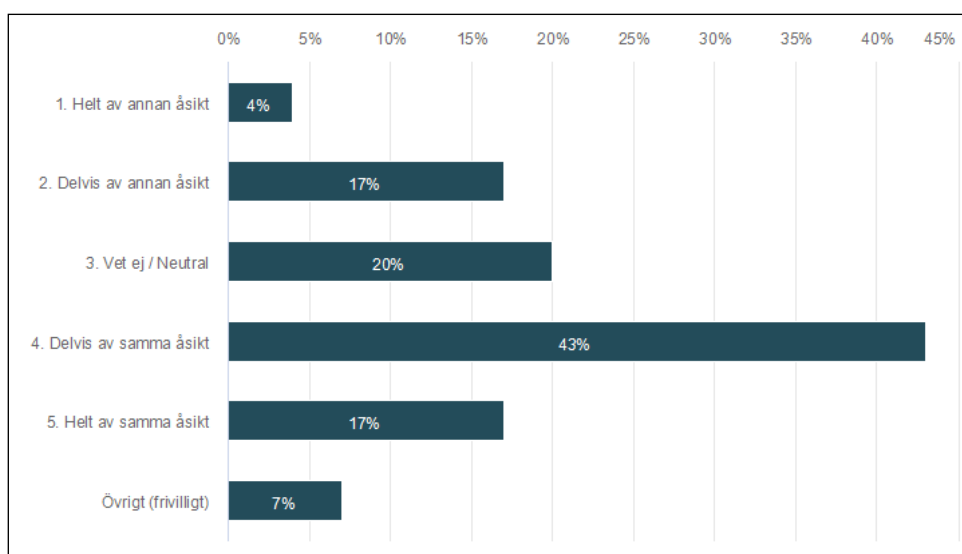
#### Exempel 36:

Beror på hur man bildar denna grupp.

Medelvärdet av svaren är 2,0, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 1 och fördelningen i svaren är positivt sned.

Det betyder att negativa effekter kan uppstå, men att det ändå anses finnas mera positivt än negativt med verksamheten. Deltagarna kan anse att en trafikgrupp inte medför mera negativa effekter, men det utesluter inte att det finns negativa effekter. Deltagarnas kommentarer visar på att dessa effekter handlar både om inre och yttre faktorer. I delkapitel 2.8 andra stycket diskuterades att en faktor vid förändring och vid arbetsplatsen kan vara personalens motivation. Exempelvis så kan hög motivation hos personalen bidra till goda resultat vid skapandet av en trafikgrupp (Clemes 2019, 5–15.). Det finns liknande svarsfördelning i fråga 15 som i fråga 13. Fråga 13 visade att personalen ansåg att trafikövervakningen ger positiva effekter. I fråga 15 visar svaren att personalen anser att de finns få negativa effekter vid införandet av en trafikgrupp. Dessa två frågor kan sammankopplas och deltagarnas svar i fråga 13 samt fråga 15 visar på att deltagarna svarat likadant på samma fråga. I delkapitel 3.3 tredje stycket förklaras det att det fanns frågor ställda i slumpmässig ordning både för och emot införandet av trafikgruppen för att förhindra förutfattade svar. (Patel & Davidson 2011, 88–90.)

#### Fråga 16. Allmänheten har en positiv attityd till trafikövervakning.



Figur 23: deltagarnas svarsfördelning i fråga 16.

I fråga 16 har majoriteten av deltagarna svarat att de är "delvis av samma åsikt" i frågan "allmänheten har en positiv attityd till trafikövervakning.". Deltagarna kommenterar att det beror på vem i allmänheten man frågar. Eftersom attityden är personlig kan det ibland förekomma en negativare attityd hos personer som upprepade gånger haft att göra med polisen. (Se figur 23)

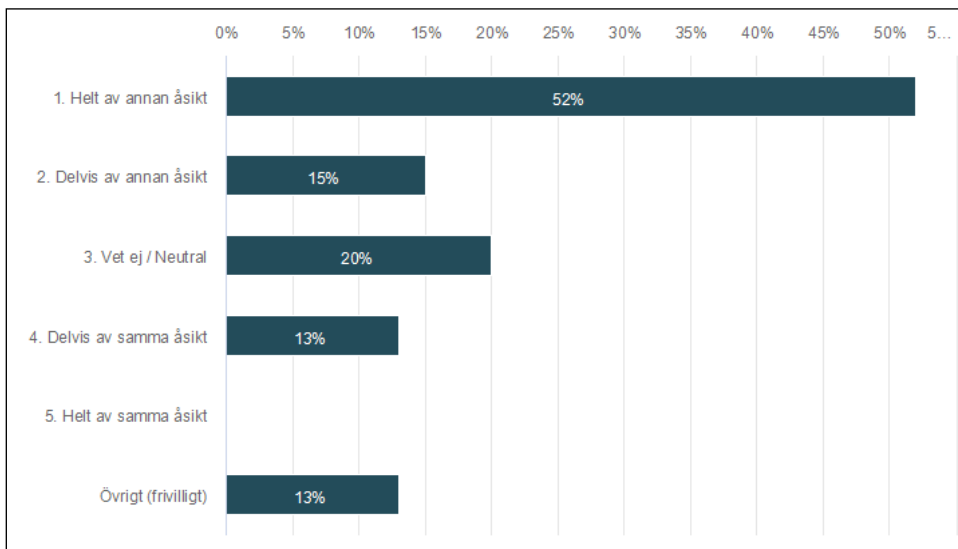
Exempel 37:

Väldigt personligt, men de allra flesta.

Medelvärde av svaren är 3,4, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 4 och fördelningen i svaren är negativt sned.

Svaren som givits reflekterar i stort sett personalens egna erfarenheter och uppfattning gällande allmänhetens attityd till trafikövervakning. Det här betyder att de flesta har den uppfattningen att allmänheten har en positiv attityd till trafikövervakning av polisen.

Fråga 17. Genom att återinföra en trafikgrupp och genom att öka trafikövervakningen minskar man förtroendet mellan polisen och allmänheten.



Figur 24: deltagarnas svarsfördelning i fråga 17.

I fråga 17 har majoriteten svarat att de är "helt av annan åsikt" beträffande att återinföra en trafikgrupp och genom att öka trafikövervakningen skulle minska förtroendet mellan polisen och allmänheten. Deltagarna kommenterar att det beror på vem man möter och hur personerna behandlas. (Se figur 24)

Exempel 38:

En känsla av "Häxjakt" kan finnas, men så är det alltid.

Exempel 39:

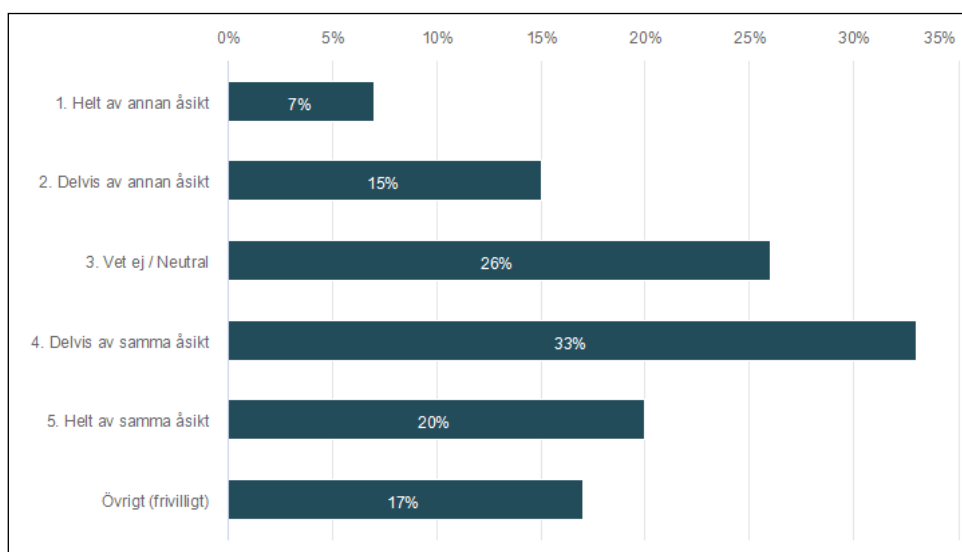
Så länge man sköter det på ett bra sätt, värnar om Ålands litenhet och polisen närhet till samhället. Rätt personer behövs.

Medelvärdet av svaren är 1,8, medianen av svaren är 1, typvärdet av svaren är 1 och fördelningen i svaren är negativt sned.

Som nämnts i tidigare frågor handlar det, enligt deltagarna, om bemötande av kunder och hur trafikövervakningen utförs. Det här betyder att personalen anser att införandet av en trafikgrupp inte minskar förtroendet mellan polisen och allmänheten.

#### 4.1.5 Trafikgrupp som arbetsplats

Fråga 18. Jag önskar att en trafikgrupp återinförs vid myndigheten.



Figur 25: deltagarnas svarsfördelning i fråga 18.

I fråga 18 tar deltagarna ställning till om en trafikgrupp ska återinföras vid myndigheten. En stor del av deltagarna anser att de är "delvis av samma åsikt" eller "helt av samma åsikt". Några av deltagarna har valt "vet ej / neutral" som svarsalternativ och 22 procent är "delvis av annan åsikt" eller "helt av annan åsikt" (Se figur 25). Deltagarna anser att en trafikgrupp gärna får införas så länge den införs på "rätt" sätt. Deltagarna anser att resurser behövs och att nuvarande personal inte får "lida" av att en trafikgrupp införs.

Exempel 40:

Kluven till förslagen, främst då eventuella nya resurser skulle behöva sättas på mer högprioriterade områden så som brottsutredning av alla dess former.

Exempel 40:

Om resurserna [till en trafikgrupp] finns så varför inte.

Exempel 42:

På rätt premisser, och att inte bemanning tas från nuvarande fältgrupper.

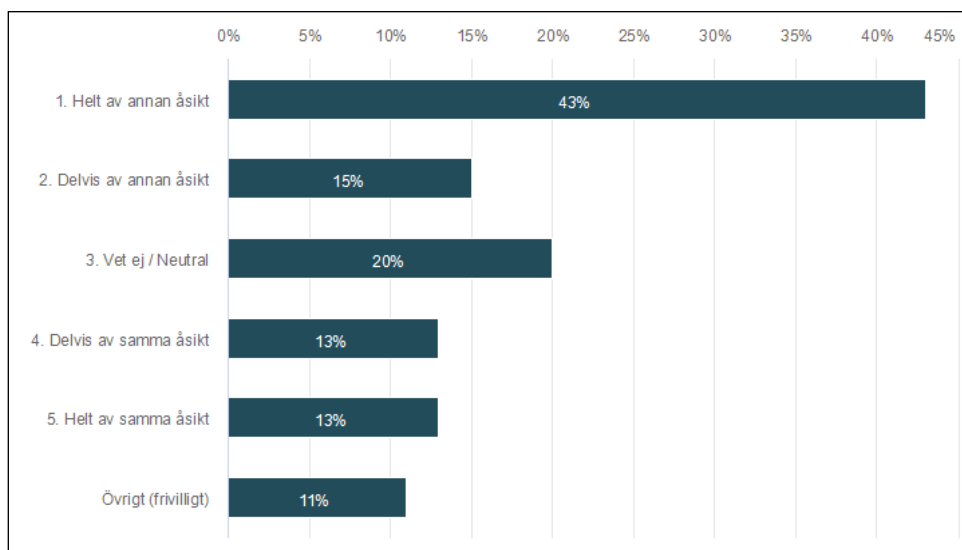
Exempel 43:

Om trafikgruppen även skulle innefatta att de utreder sina egna ärenden skulle jag vara med positiv till att den infördes.

Medelvärde av svaren är 3,4, medianen av svaren är 4, typvärdet av svaren är 4 och fördelningen i svaren är negativt sned.

Det här visar en fördelad personalåsikt angående införandet av en trafikgrupp. Till stor del är man positivt inställd till införandet och enkäten tyder på att de flesta uppfattar trafikövervakning som något viktigt och positivt. Faktorer som troligen påverkat åsikterna är utförandet av omorganiseringen och förverkligande av en trafikgrupp.

#### Fråga 19. Jag skulle kunna tänka mig att arbeta i trafikgruppen.



Figur 26: deltagarnas svarsfördelning i fråga 19.

I fråga 19 ställs frågan om deltagarna i enkäten personligen skulle kunna tänka sig arbeta i trafikgruppen. Majoriteten av deltagarna har svarat "helt av annan åsikt". Med detta kan man tolka att en stor del av den nuvarande personalen inte är intresserad av en plats i en trafikgrupp. Till stor del visar deltagarnas svar att det inte finns intresse av att arbeta i en trafikgrupp. Detta utesluter inte att någon från myndigheten har intresse att arbeta i en trafikgrupp. Av deltagarna har 13 procent svarat "helt av samma åsikt" i frågan. (Se figur 26)

Exempel 44:

Beror på vem som leder den, och vad verksamhetens mål är.

Exempel 45:

Har intresse för trafiken, men även för allt annat polisarbete. Vill inte knyta mig till enbart trafikövervakning.

Exempel 46:

Under förutsättning att det finns bemanning för de andra uppgifterna så att en sådan grupp får koncentrera sig på sitt utan att avbrytas ständigt.

Exempel 47:

Verkligen inte!

Exempel 48:

Jag har min plats där jag trivs på, har inte intresse av att arbeta med trafik.

Medelvärdet av svaren är 2,4, medianen av svaren är 2, typvärdet av svaren är 1 och fördelningen i svaren är positivt sned.

Det här betyder att av den nuvarande personalen har få ett intresse av att arbeta i en trafikgrupp. Som exempel 48 påvisar kan svarsfördelningen bero på individens plats i organisationen och att hen inte är motiverad att byta arbetsuppgift eller arbeta med trafikövervakning. För myndigheten kan det här betyda att man behöver nya poliser som inte för tillfälle är anställda vid myndigheten.

## 4.2 Deltagarnas övriga åsikter

Fråga 20 i enkäten var ett öppet svarsfält i vilket deltagarna kunde uttrycka åsikter, tankar eller ge andra kommentarer angående enkätens innehåll. Här nedan presenteras kommentarerna.

Exempel 49:

Ska man jobba på fältet måste man vara intresserad av trafik som det är i dagsläget. Och alla är ju inte det. Så visst mera resurser på äldre konstaplar så är det möjligt.

Exempel 50:

Kunskap behövs! Faran med att bilda en skild trafikgrupp är att de aldrig får jobba med det som de planerat och att arbetstiderna flyttas hela tiden. Då blir de ändå reserv för alarmpatrullerna. På sikt leder det till att folk ledsnar och tappar intresset för trafik eller om det går riktigt tokigt slutar helt inom polisen.

Exempel 51:

Ja, till trafikgrupp, om myndigheten får helt nya tjänster till detta och inte behöver tas från befintliga. Om tjänsterna tas från övriga fältpersonalen kommer fältet gå på knä och tillräcklig bemanning fås ej.

Exempel 52:

Det mest troliga som skulle ske om det skulle bildas en trafikgrupp är att de skulle bli utnyttjade till att hoppa in i vanliga dagliga verksamheten då någon från ordningssidan är sjuk, så har det alltid varit. Man blir tilldelad en specialuppgift men får ändå sköta det vardagliga jobbet utöver alla specialuppgifter, så i princip får man bara fler arbetsuppgifter. Så har jag upplevt det under mina 16år här.

Exempel 53:

Problemet vid Ålands polismyndighet för tillfället, som hindrar en potentiell trafikgrupp från att lyckas, är underbemanning hos fältet. Införs en trafikgrupp under nuvarande omständigheter skulle det innebära att trafikgruppen skulle vara tvungna att åka på vanliga uppdrag i stället för att syssla 100% med trafik, som en trafikgrupp borde. Under andra omständigheter, d.v.s. att fältet har tillräckligt med personal utan att räkna in trafikgruppen, så är det en helt annan sak. Då ser jag positivt på införandet av en trafikgrupp.

I deltagarnas kommentarer, exempel 49 – 53, framkommer det att idén om en trafikgrupp är bra. Ett upprepat krav på utformande av trafikgruppen är att nya tjänster behövs. Det kommer att behövas tydliga arbetsförhållanden mellan ledning, alarm- och övervakningspatrullerna samt trafikgruppens patruller. Detta krav verkar komma från konstaplarnas tidigare erfarenheter och uppfattning av olika enheter. Som framkommer i delkapitel 2.1 så är det enligt den nuvarande planen önskat att fyra nya tjänster tillsätts (Pawli 2020).

#### Exempel 54:

Att hålla sig uppdaterad med den speciallagstiftning som krävs för att kunna sköta trafikövervakning fullt ut, kan omöjligt uppfyllas av alla som arbetar på fältet, vilket kan medföra att trafikanterna behandlas olika. Det borde finnas en liten grupp som besitter spetskompetensen. Den behöver inte nödvändigtvis fungera 24 timmar i veckan.

#### Exempel 55:

På Åland händer det inte så mycket under dagarna att myndigheten skulle behöva en skild grupp att hantera trafikärenden. Trafikövervakning hör till alla poliser. Vi skulle skapa mer specialkunskaper till några poliser och de skulle befinna sig i varje grupp tillexempel. Då skulle varje grupp ha möjlighet att bli bättre och hantera mera trafikärenden.

#### Exempel 56:

Trafikövervakning innebär att man övervakar i det närmaste allt. Att som tjänsteman skapa sig kvalificerad kunskap på trafikområdet ger bra stöd för att kunna utveckla övriga polisiära kunskapsområden utifrån det. Ålands polismyndighet har i dagsläget och har under de senaste två, tre åren - haft bästa möjliga läge att bygga upp intresset och kunskapen kring en mer välutvecklad trafikövervakning, främst för att det finns flertalet unga, villiga och modiga tjänsteman som är kunniga på området. Kursmöjligheter och det att man utbildat flertalet motorcykelpoliser har understött denna goda utveckling.

I exempel 54 – 56 diskuteras alternativ till trafikgruppen. Förslag som läggs fram är att utbilda enskilda konstaplar med spetskompetens i stället för att bilda en specifik grupp. Det skulle betyda att inga nya tjänster behöver tillsättas. I stället skulle man integrera konstaplarna med spetskompetens i de nuvarande grupperna för att på så sätt kunna förmedla kunskapen.

#### Exempel 57:

Man måste komma ihåg att Trafiklagstiftningen är åländsk behörighet, alltså bör Ålands själv lösa utmaningen på ett sätt som passar Åland. Att lämna trafiken negligerad är inte ett lämpligt förfarandesätt.

#### Exempel 58:

På alla poster inom myndigheten krävs numera kunnande inom flera områden. Polisen idag skall vara bred och kunna utföra alla typer av arbetsuppgifter. Jag tror att för enskild polisman så skulle trivseln vara större om man i lugn och ro fick fördjupa sig i det som man själv känner att är ens kall. Alla kan inte vara intresserade av allting och att å ut och in göra ett bra jobb inom ett område som man inte trivs med är osannolikt. Om det finns intresse så skulle myndigheten må bäst av att utnyttja allas kunnande och utnyttja personalen för det som dom brinner för. Då blir vi den bästa myndigheten. Om det finns intresse för en trafikgrupp så jättebra, inkludera även förebyggande verksamhet inom område trafik ex. trafikjoker, besök till skolorna, utbilda allmänheten genom att lägga in insatser där problemen uppstår.

Fråga 20 har besvarats av flera deltagare och svaren visar på intresset och motivationen att utveckla myndighetens framtidsplaner. Deltagarna tar fram både negativa och positiva synvinklar om skapande av en trafikgrupp. Som exempel 57 och 58 lyfter fram handlar förverkligande av trafikgruppen om att beakta Åland självstyrelse och Ålands landskap. I delkapitel 1.3 och 2.6 diskuterades Åland och Ålands polismyndighets särskilda självstyre beträffande lagstiftningen och polisens verksamhet. Att skapa en trafikgrupp med samma riktlinjer som på fastlandet kan exempelvis skapa konflikt och därför borde det åländska samhället vara i fokus. (Ålands landskapsregeringen 2022.)

## 5 SAMMANFATTNING AV RESULTATET

I lärdomsprovet har jag undersökt intresset för införandet av en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet. Lärdomsprovets frågeställningar var:

- 1. Hur stort är intresset hos Ålands polismyndighets personal att införa en trafikgrupp?
- 2. Kan en omorganisation för en trafikgrupp verkställas vid myndigheten?
- 3. Hur kan en trafikgrupp anpassas till myndighetens nuvarande verksamheten?

I enkätsvaren framkommer en viss osäkerhet om en trafikgrupp ska införas eller inte. Personalen är i allmänhet positivt inställd till trafikövervakning och trafiksäkerhet. De flesta anser att trafikövervakning medför goda effekter. Med hjälp av trafikgruppen kunde förebyggande verksamhet och övervakningen av skärgården öka. Trafikgruppen skulle även göra det möjligt för polisen att övervaka landsbygden och den åländska skärgården. Undersökningen har visat att majoriteten av personalen tycker att en trafikgrupp ska återinföras vid myndigheten.

Undersökningen visar att många i personalen är tveksamma till en omorganisering. Många uppfattar att myndigheten har för lite resurser i form av konstaplar. Det krävs att nya tjänster tillsätts vid myndigheten och att ingen exempelvis tvångsplaceras i denna trafikgrupp. Man kan tolka att personalen önskar att myndigheten försäkras om att det finns tillräckligt med bemanning på de nuvarande enheterna, innan en ny enhet införs.

Personalen tillfrågades om en trafikgrupp ska införas så att de nuvarande patrullerna ska kunna fokusera på alarm- och övervakningsuppdrag. Majoriteten av personalen svarade då att en trafikgrupp inte behövs till den orsaken. För att jämföra så visade andra frågor i enkäten att man ändå önskade att en trafikgrupp ska återinföras. Majoriteten av personalen anser att de nuvarande patrullerna har tillräckligt med tid att utföra trafikövervakning, men saknar kunskap och motivation. En del av personalen uppfattar den nuvarande trafikövervakningen som effektiv och en del som ineffektiv. Fortbildning inom trafikövervakning kunde öka baskunskapen hos de nuvarande patrullerna och skapa en gemensam linje för trafikövervakning vid myndigheten. Ett återkommande problem som tas upp är att specialkunskap inom trafikövervakning saknas. Speciellt specialisering i tung trafik, farliga transporter och vägning av fordon. Ett alternativ som deltagarna tagit upp är att i stället för att införa en trafikgrupp så skulle man utbilda specialiserade trafikpoliser som skulle finnas i varje fältgrupp. Då skulle alla fältgruppers verksamhet ha samma linje och ha samma kunskapsnivå.

## **6 SAMMANFATTNING OCH DISKUSSION**

Undersökningens syfte har varit att ta reda på hur stort intresset är hos personalen vid Ålands polismyndighet för att återinföra en trafikgrupp. Bakgrunden till undersökningen har varit diskussionen som förts vid myndigheten om återinförandet av en trafikgrupp. Det intresset undersökte jag med hjälp av en enkät, som sedan analyserades och presenterades som resultat. Enkäten innehöll 20 frågor med olika ställningstaganden. Utöver frågorna gavs deltagarna möjlighet att fritt kommentera ämnet. Enkäten skickades ut till hela polispersonalen vid myndigheten. Enkäten besvarades av 46 deltagare.

Resultaten från enkäten redovisades med figurer och en tolkande analys. De centrala resultaten från undersökningen var att majoriteten av personalen var positivt inställda till trafikövervakning och införandet av en trafikgrupp. Personalens centrala förslag eller krav var att nya tjänster tillsätts till trafikgruppen och att den allmänna nivån på trafik kunskapen vid myndigheten borde höjas.

Enkäten har visat att personalen vid myndigheten engagerar sig med förslag, feedback och kritik vid förändringar. Personalens förslag på utveckling har framkommit i undersökningen. Ett alternativ i stället för en trafikgrupp är att öka trafik kunskapen hos konstaplarna vid övervakning- och alarmverksamheten. Genom att öka baskunskapen skulle man kunna öka den allmänna nivån för trafikövervakningen. På så sätt skulle trafikövervakningen kunna bli mer effektiv och omfattande. Förutom ökandet av baskunskapen kunde man också utbilda enskilda trafikpoliserna eller motorcykelpoliserna som skulle vara trafikspecialister i fältgrupper. En utvecklad fortbildning vid Polisyrkeshögskolan på svenska kunde bidra till att det skulle vara enklare att bilda en trafikgrupp på Åland. Utbildning på svenska skulle också öka möjligheten för den enskilda konstapeln att fortbilda sig inom trafiken. Förslag på hur man praktiskt kunde införa en trafikgrupp är att från början se över ledningsförhållandet mellan trafikgruppen och de övriga patrullerna. Önskan hos personalen är att trafikgruppen ska kunna arbeta självständigt och inte vara en extra resurs för övervakning- och alarmverksamheten. Eventuellt kunde trafikgruppen då även utreda de brott som uppdragas. För att verkställa en sådan lösning behövs det troligen också utredare till trafikgruppen. Resultaten från enkäten har visat att kommunikationen mellan ledningen och manskapet kan förbättra ett eventuellt skapande av en trafikgrupp i framtiden.

Lärdomsprovets arbetsprocess och resultat har jag varit nöjd med. Syfte och frågeställningarna har varit att undersöka intresset av en trafikgrupp och omorganisering vid Ålands polismyndighet. Undersökningsprocessen har varit rörlig och förändrades i början av utförandet. Något som kunde göras i undersökningen är en uppföljande enkät efter att resultatet hade presenterats. Exempelvis kunde man undersöka huruvida personalen förhåller sig till att utföra en fortbildning för att öka bas trafik kunskaperna. På så sätt kunde man kanske fått mer fördjupad information och fler förslag till skapandet av en trafikgrupp. Antalet poliserna som besvarade enkäten kan ha påverkat slutresultatet. Enkäten kunde ha varit tillgänglig att besvara över en längre tid än några veckor. På så sätt kunde ännu flera i personalen haft möjligheten att besvara enkäten. Enkät som materialinsamlingsmetod fungerade bra, men ett alternativ kunde ha varit att intervjua flera konstaplar i personalen för att eventuellt få olika synvinklar från olika enheter vid myndigheten. Det här skulle dock eventuellt gjort att personerna inte skulle hållits anonyma. Trots försök att hålla informanterna anonyma så kunde de

identifieras av andra kollegor. Möjligheten att få mera information och svar genom enkäten ökade då deltagandet var anonymt. Undersökningen har för övrigt gett mig en möjlighet att fördjupa mig i polisorganisationens ledning och verksamhet.

Genom att avgränsa eller lämna bort olika delar i undersökningen ger det en möjlighet för framtida studerande att fortsätta undersöka ämnet. En budget och specifika uträkningar av kostnader för resurser är något som kunde utarbetas. I min undersökning har jag inte tagit fram hur en trafikgrupp praktiskt skapas. Det här kan också undersökas i framtida lärdomsprov. Materialinsamlingsmetoden som jag använt mig av går att användas vid liknade intresseundersökningar hos personal vid myndigheten. Ett annat alternativ kunde vara att undersöka intresset för en trafikgrupp hos befolkningen på Åland och deras uppfattning av hur en trafikgrupp fungerar och vilken nytta den har på Åland.

## REFERENSER

Biomedicinsk Analytiker 2014: *Standardavvikelse*.

Finns att läsa: <https://biomedicinskanalytiker.org/2014/03/27/standardavvikelse/>. Läst 20.3.2022.

Brinkerhoff Robert 2022: *Förändringsresan*.

Finns att läsa: <https://xplan.se/om-xplan/forandningsresan/>. Läst 21.3.2022.

Clemes, John 2017: *Har ni uppfattat? - En kvalitativ undersökning om hur ledningens formella kommunikation uppfattas av personalen vid Ålands polismyndighet*.

Tammerfors: Polisyreshögskolan. Lärdomsprov.

Clemes, John 2019: *FÖRÄNDRING ELLER FÖRVRÄNGNING? - Operationellt utvecklingsarbete gällande projekt för omstrukturering av allmänna utredningen vid Ålands polismyndighet*. Tammerfors: Polisyreshögskolan. Lärdomsprov.

Fordonsmyndigheten 2021: *Om Fordonsmyndigheten*.

Finns att läsa: <https://www.fma.ax/om-fordonsmyndigheten>. Läst 8.1.2022.

Gränsbevakningen 2021: *Som sjöbevakare på Åland*.

Finns att läsa: <https://rajamedia.raja.fi/sv/-/som-sjobevakare-pa-aland>. Läst 25.2.2022

Haikansalo, Anu & Jordan, Sabina & Korander, Timo. 2021: *Anvisningar för lärdomsprov*.

Tammerfors: Polisyreshögskolan. Lärdomsprov.

Hygerth, Johanna: 2016: *Utveckling för vem? - En studie om en medelstor stad i förändring*.

Uppsala: Kulturgeografiska institutionen. Masteruppsats.

Inrikesministeriet 2022: *Organisation och ansvarsfördelning inom polisen*.

Finns att läsa: <https://intermin.fi/sv/polisvasendet/organisation-och-ansvarsfordelning-inom-polisen>.

Läst 3.2.2022.

Jordan, Sabina 2017: *UNIVARIAT ANALYS - Variabelvärdenas fördelning, centraltendens och spridningsmått*. Tammerfors: Polisyreshögskolan.

Kemmelmeier, Peter 2021: *När det blir bråttom: en fenomenografisk undersökning om polisers stressupplevelser under uttryckningskörningar*. Tammerfors: Polisyreshögskolan. Lärdomsprov.

Nya Åland 2010: *Upplöst trafikgrupp och nerpackad fartkamera*.

Finns att läsa: <https://www.nyan.ax/nyheter/lokalt/upplost-trafikgrupp-och-nerpackad-fartkamera/>.

Läst 6.1.2022.

Patel, Runa & Davidson, Bo 2011: *Forskningsmetodikens grunder, att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.

Pawli, Johan 2020: *Polisen vill ha tillbaka sin trafikgrupp*. Mariehamn: Ålands radio. Finns att lyssna: <https://alandsradio.ax/nyheter/polisen-vill-ha-tillbaka-sin-trafikgrupp>.

Polisen 2020a: *Polisens statistik - område hela Finland*. Helsingfors: Polisen.

Polisen 2020b: *Potpurri av trafikbrott*.

Finns att läsa: <https://polisen.ax/-/potpurri-av-trafikbrott>. Läst 25.1.2022.

Polisen 2021: *Trafiksäkerhet och -övervakning*.

Finns att läsa: <https://poliisi.fi/sv/trafiksakerhet-och-trafikovervakning>. Läst 3.3.2022.

Polisen 2022a: *Kurs i övervakning av tung trafik*. Tammerfors: Polisyreshögskolan

Polisen 2022b: *Fordon*. Finns att läsa: <https://polisen.ax/fordon>. Läst 11.3.2022.

Polisen 2022c: *Utbildning för motorcykelpoliser*.

Finns att läsa: <https://polamk.fi/sv/utbildning-for-motorcykelpoliser>. Läst 3.3.2022.

Polisyreshögskolan 2021a: *Utbildningsstyrelsens möte 11/2021*. Tammerfors: Polisyreshögskolan

Polisyreshögskolan 2021b: *Utbildning och studier*.

Finns att läsa: <https://polamk.fi/sv/utbildning-och-studier>. Läst 18.2.2022.

Saloranta, Jonas 2019: *Handbok för den nyblivne åländska polisen: En operationell undersökning kring lagstiftningsskillnader mellan land-skapet Ålands och den fastländska lagstiftningen gällande trafik*. Tammerfors: Polisyrkeshögskolan. Lärdomsprov.

Styrelsen för Ålands polismyndighet 2021: *Mötesprotokoll 2-2021*.  
Mariehamn: Ålands polismyndighet.

Thörnroos, Tommy 2019: *DET ÄR MYCKET NU: -en jämförelse mellan fältpersonalens uppfattning och statistiska uppgifter beträffande fältverksamheten inom Ålands polismyndighet under åren 2015—2019*. Tammerfors: Polisyrkeshögskolan. Lärdomsprov.

Tullen 2022: *Förtullning av varor som skickas mellan Åland och övriga Finland samt mellan Åland och EU*. Finns att läsa: <https://tulli.fi/sv/privatpersoner/aland>. Läst 23.2.2022.

Visit Åland 2022: *Resa inom Åland*.  
Finns att läsa: <https://www.visitaland.com/resa/inom-aland/>. Läst 1.3.2022.

Webropol 2015: *Webropol 3.0 Manual Development version*. Helsingfors: Webropol.

Ålands landskapsregering 2020: *Trafikbrottslag (2004:28) för landskapet Åland*. Finns att läsa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/200428>. Läst 7.3.2022.

Ålands landskapsregering 2021a: *Landskapslag (2021:12) om tillämpning på Åland av polislagen*.  
Finns att läsa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/202112>. Läst 7.3.2022.

Ålands landskapsregering 2021b: *Vägtrafiklag (1983:27) för landskapet Åland*.  
Finns att läsa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/198327>. Läst 7.3.2022.

Ålands landskapsregering 2022a: *Offentlighetslag (2021:79) för Åland*.  
Finns att läsa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning/alex/202179>. Läst 7.3.2022.

Ålands landskapsregeringen 2022b: *Åländsk lagstiftning*.  
Finns att läsa: <https://www.regeringen.ax/alandsk-lagstiftning>. Läst 7.3.2022.

Ålands polismyndighet 2016: *Årsberättelse 2015*. Mariehamn: Mariehamns tryckeri

Ålands polismyndighet 2020: *Operativa rapport*. Mariehamn: Ålands polismyndighet.

Ålands polismyndighet 2021a: *Statistik från praktikanternas Trafikgrupp*.  
Mariehamn: Ålands polismyndighet.

Ålands polismyndighet 2021b: *Tillfällig trafikgrupp 2020*. Mariehamn: Ålands polismyndighet.

Ålands polismyndighet 2022: *Tillfällig trafikgrupp 2021*. Mariehamn: Ålands polismyndighet.

Ålands statistik- och utredningsbyrå 2021: *Motorfordon 2020*. Finns att läsa:  
<https://www.asub.ax/sv/statistik/motorfordon-2020>. Läst 22.2.2022.

## BILAGA 1

### Frågeformulär: trafikgrupp på Åland

Hej!

Innan utexamineringen från Polisyrkeshögskolan utför jag mitt examensarbete. Bakgrunden till mitt examensarbete kommer från diskussionen vid Ålands polismyndighet om att återinföra en trafikgrupp. I mitt examensarbete har jag valt att undersöka intresset för en trafikgrupp vid Ålands polismyndighet och hur anställda vid myndigheten upplever den nuvarande trafikövervakningen. Återinföringen av en trafikgrupp skulle innebära att fyra poliser skulle placeras i denna trafikgrupp och endast arbeta med trafikärendet.

I mitt frågeformulär önskar jag att ni tar ställning i frågan och hur ni upplever möjligheten och nödvändigheten att införa en trafikgrupp.

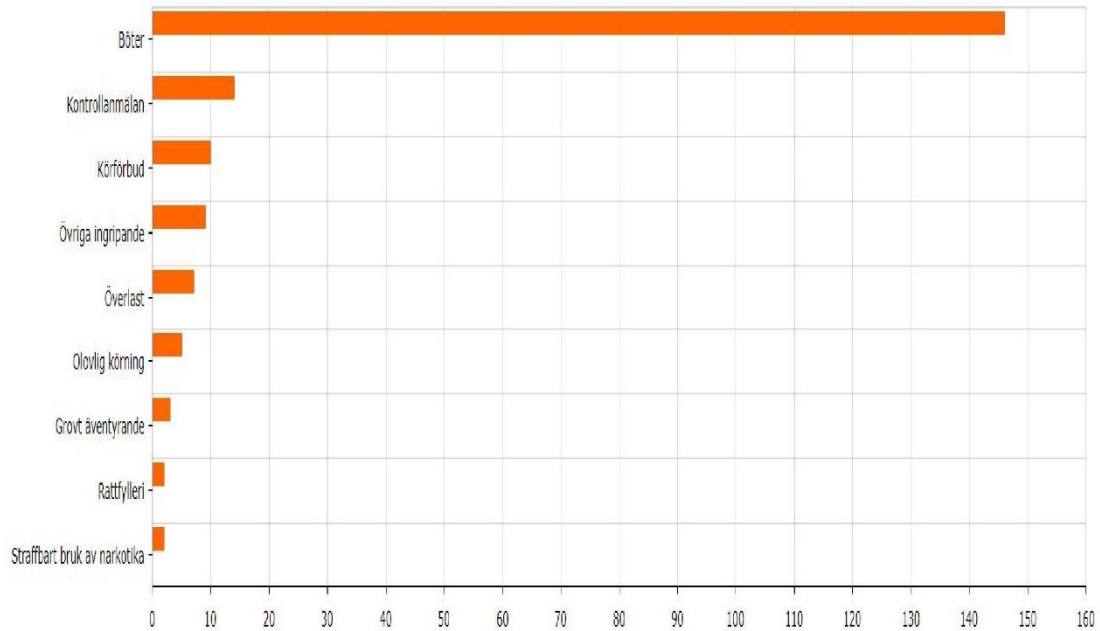
Rubricering	2018	p. 2019
Fordonsskatteförseelse	45	41
Smitning (Å)	0	0
Trafikförseelse	4	3
Trafikförseelse (å)	284	198
Äventyrande av trafiksäkerheten	1	1
Äventyrande av trafiksäkerheten (Å)	480	417
Grovt äventyrande av trafiksäkerheten (Å)	18	14
<b>Totalt</b>	<b>832</b>	<b>674</b>

Ett urklipp från den operativa rapporten 2019. De årliga rapporterna visar att den dagliga verksamheten hanterar ca. 700 trafikärenden varje år.

Enligt Ålands statistik- och utredningsbyrå år 2020 så fanns det 41 224 motorfordon registrerade på Åland, varav 30 840 var i trafik och 10 390 avställda. ([www.asub.ax/sv/statistik/motorfordon-2020](http://www.asub.ax/sv/statistik/motorfordon-2020))

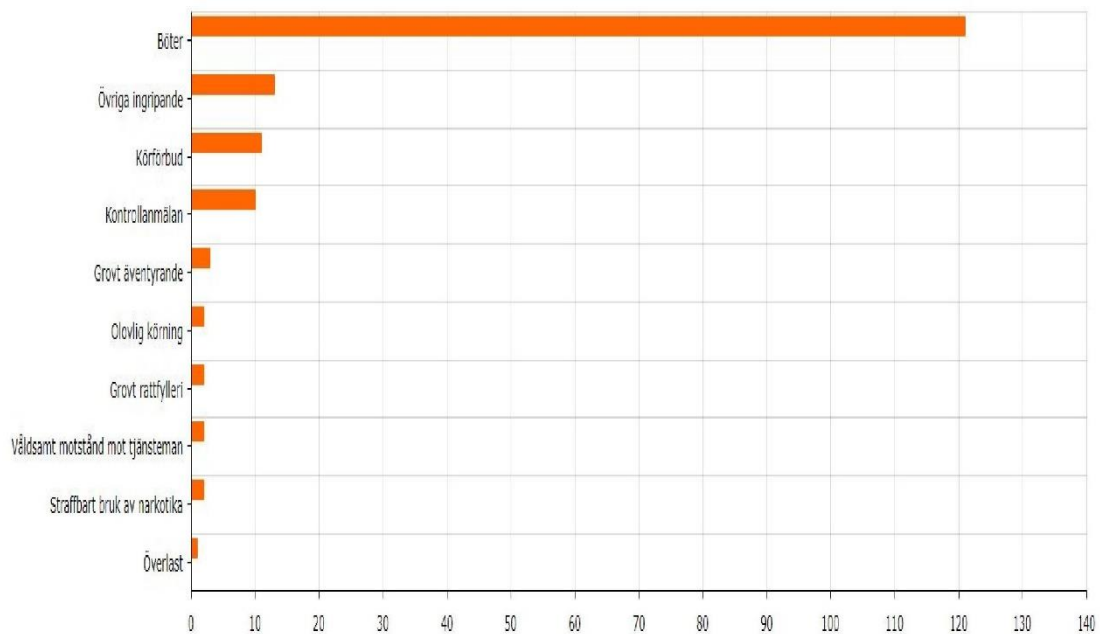
Nedanför ser ni statistik och resultat från då myndigheten haft en aktiv trafikgrupp i samband med praktikanternas trafikperiod 2020 och 2021. Statistiken har använts som bakgrund till mitt examensarbete. Praktikanternas trafikgrupp 2021 bestod av en överkonstapel, två äldre konstaplar och fyra praktikanter. Både 2020 och 2021 var det en tre veckors period då praktikanternas trafikgrupp var aktiv. Resultaten från perioden redovisas med statistik av böter och brott som uppdragats under perioden. Förutom det har trafikgruppen påträffat över tusen kunder genom trafikstopp eller andra ingripanden under trafikperioden.

Ålands polismyndighet, statistik av trafikgruppen, 2020



Praktikanternas trafikgrupp 2020: resultat (ctrl & + om formatet är otydligt på användarens plattform)

Ålands polismyndighet, statistik av trafikgruppen, 2021



Praktikanternas trafikgrupp 2021: resultat (ctrl & + om formatet är otydligt på användarens plattform)

-Under tre veckors tid hanterade den dagliga verksamheten ca. 40 trafikärenden.

-Under tre veckors tid hanterade praktikanternas trafikgrupp ca. 120 trafikärenden.

#### INFORMATION TILL DELTAGARNA

Svaren från enkäten kommer jag att analysera och använda i mitt examensarbete. Svaresresultaten kommer att presenteras i mitt examensarbete. Svaresresultaten ska också kunna användas vid planeringen hos myndigheten. Enkäten behandlar inte utredningens och förundersökningens parter i trafikärendena.

- Deltagandet är frivilligt
- Enkäten är anonym

#### SEKRETESS

Enkäten utförs genom Webropol och utanför polisens nätverk. Det betyder att eventuella sekretessbelagda svar behöver skickas till min epost david.bamm@polisen.ax / david.bamm@poliisi.fi. Jag tar gärna emot kommentarer eller annat som jag kan ha nytta av i mitt examensarbete.

- De som skickar epost till mig håller jag anonyma och inga namn publiceras.

När examensarbete är färdigt förstörs allt material som inte använts.

#### INSTRUKTIONER

Svaren på frågorna ges i form av skalan 1 till 5 beroende på om man håller med eller inte håller med påståendet. Utöver svaren kan man även skriva kommentarer i fältet för "övrigt" om det finns saker man önskar tillägga.

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt: \_\_\_\_\_

Frågeformuläret består av 4 sidor och 20 frågor, som tar ca. 15-20 minuter att svara på.

ENKÄTEN ÄR ÖPPEN TILL 20.3.2022



### 1. Trafikövervakning är ett av polisens viktigaste arbetsområden.

Till polisens trafikövervakning hör bl.a. säkerhetsutrustning i fordon, lagstiftning, fordonens förare och andra trafikanter. Polisens prioriterar övervakning av hastigheten och trafiksäkerhet.

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt)

---

**2. Det behövs en trafikgrupp på Åland för att hantera trafikärenden på fältet, så att de övriga fältpatrullerna kan fokusera på alarm- och övervakningsuppgifter.**

Exempelvis kan flera patruller krävas vid en trafikolycka, vilket kan orsaka att det inte finns lediga fältpatruller till övriga uppdrag.

- 1. Helt av annan åsikt
  - 2. Delvis av annan åsikt
  - 3. Vet ej / Neutral
  - 4. Delvis av samma åsikt
  - 5. Helt av samma åsikt
  - Övrigt (frivilligt)
-

**3. Det skulle vara möjligt att skapa och införa en trafikgrupp i verksamheten vid myndigheten.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**4. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med tid att hantera trafikövervakningen.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**5. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med kunskap att hantera trafikövervakningen.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**6. De nuvarande fältpatrullerna har tillräckligt med vilja att hantera trafikövervakningen.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**7. Den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt effektiv.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**8. Den nuvarande trafikövervakningen är tillräckligt omfattande.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**9. Det finns för lite trafik och motorfordon på Åland för att en trafikgrupp ska behövas.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**10. Myndigheten behöver mera resurser för att skapa trafikgruppen.**

- 1. Helt av annan åsikt
  - 2. Delvis av annan åsikt
  - 3. Vet ej / Neutral
  - 4. Delvis av samma åsikt
  - 5. Helt av samma åsikt
  - Övrigt (frivilligt)
-

**11. Det krävs att mer utrustning ordnas till trafikövervakningen.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

## 12. Det krävs att tungtrafikutbildning ordnas till trafikövervakningen.

Tungtrafik innebär kontroller av bland annat lastbilar, vägningar, transporter och vilotider.

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**13. Jag ser fördelar och positiva effekter vid införandet av en trafikgrupp.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**14. Trafikövervakning ger goda förebyggande effekter och ökar trafiksäkerheten.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**15. En trafikgrupp medför mera negativa effekter än positiva.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**16. Allmänheten har en positiv attityd till trafikövervakning.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**17. Genom att återinföra en trafikgrupp och genom att öka trafikövervakningen minskar man förtroendet mellan polisen och allmänheten.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**18. Jag önskar att en trafikgrupp återinförs vid myndigheten.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**19. Jag skulle kunna tänka mig att arbeta i trafikgruppen.**

- 1. Helt av annan åsikt
- 2. Delvis av annan åsikt
- 3. Vet ej / Neutral
- 4. Delvis av samma åsikt
- 5. Helt av samma åsikt
- Övrigt (frivilligt) \_\_\_\_\_

**20. Kommentarer till undersökningen (frivilligt)**

---

---

---

---

---