

Barn och fyrhjulingar

– Riskacceptans och attityder kring fyrhjulingar på landsbygden ur ett föräldraperspektiv

PETER LUNDQVIST, EVA GÖRANSSON SAMT CHRISTINA STAVE (VTI)

Fyrhjulingen är ett relativt nytt fordon som fått många användningsområden. Dessutom är det ett fordon för oskyddade trafikanter, vilket lett till många personskador. För att nå en minskning av antalet olyckor med fyrhjulingar bland unga förare, behövs åtgärder förankrade i kunskap om hur de skadas och hur de som ansvarar för och påverkar barnens beteende kan påverkas.

Föreliggande studie undersöker attityder och beteenden hos föräldrar och barn som kör fyrhjuling, samt deras erfarenheter av incidenter och skador. Resultaten skall ligga till grund för åtgärdsförslag för olika aktörers fortsatta arbete. Forskningsprojektet är till största delen kvalitativt och inledningsvis utfördes två fokusgruppsintervjuer, en med ungdomar och en med föräldrar, därutöver gjordes en djupintervju med en återförsäljare av fyrhjulingar för att få ett kompletterande perspektiv. Intervjuerna analyserades och resulterade i sex teman:

- Riskacceptans?
- Hur ser man på säkerheten?
- Vad har de vuxna för roll?
- Var finns riskerna?
- Är det de andra som förolyckas?
- Vilka skall ta ansvar?

Dessa teman låg till grund för en intervju-guide som användes för att göra riksfattande telefonintervjuer med föräldrar och efter deras medgivande, även med deras barn. Telefonintervjuerna genomfördes under perioden hösten 2015 till våren 2016. Totalt svarade 50 personer varav 41 var vuxna och 9 barn. Resultaten analyserades och svaren för varje fråga sammanställdes och redovisas i rapporten. Dessutom framkom åtta teman, vilka presenteras i det följande, med en kort sammanfattning:



Användning av fyrhjulingar

Det var en stor variation av användningsområden. Barn körde ibland både barn- och vuxenfyrhjulingar men för olika ändamål. Det fanns tre stora användningsområden: arbete, person- och sakförflyttningar samt lek. De intervjuade varnade för en sammanblandning av arbete och lek och flera påpekade att det är i leken som det går överstyr. De som inte tillät sina barn att köra fyrhjuling gjorde tydlig skillnad på arbete och lek. De många typerna av fordon och registreringar med olika regler var oklara för många

Riskmedvetenhet

I såväl fokusgrupper, djupintervju och telefonintervjuer framgick det klart att de intervjuade ansåg sig vara riskmedvetna. De flesta visste att det sker mycket olyckor i lantbruket. Till övervägande del var

kvinnorna inte lika tvärsäkra på sin egen riskmedvetenhet. Budskap om faror i trafiken har gått fram till denna grupp och här såg de intervjuade de största riskerna. De intervjuade upplevde en större kontroll då de är på den egna fastigheten, men de tycktes vara omedvetna om att många olyckor sker där. Respondenterna menade att det finns de som inte tar fyrhjulingen på allvar, att det blir en leksak och att man förvillas att tro att den är stabilare än vad den är.

Information hjälper ej – ”Inte vi men de andra”

Många påpekade att risken finns i okunniga föräldrar och att dessa inte sätter gränser, men det avsåg andra än de själva. Information och utbildning är bra för andra som inte har erfarenhet. Utlåning till andra upplevde respondenterna som problema-

tiskt, speciellt till barn från stan, därför undvek de att göra detta.

Föräldrarnas uppfattning om barns förmåga

Många föräldrar talade om barnens mognad och skillnaden mellan individer, men inte om fasta åldersgränser. Inte heller om barns generella utveckling, för det förekom att de intervjuade jämförde en 4–5-åring med en 12-åring i mognadsgrad. Ett par personer resonerade om att det finns skäl till varför man har 15-årsgräns för mopedkörning och relaterade till detta.

Barnens lärande

Föräldrarna beskrev lärandet som en stegvis process. De själva hade lärt sig på egen hand och många tyckte att det är bra att börja tidigt, det ger erfarenhet och intresse. Respondenterna beskrev med stolthet hur mycket små barn kan köra stora maskiner. Det är oftast papporna som lär ut och mammorna som är mer restriktiva, vilket gäller även de med bakgrund utanför lantbruket. Få föräldrar såg sitt eget beteende som förebild i säkerhetssammanhang.

Barnens perspektiv

Barnen tyckte att det är kul att köra fyrhjuling men att det kan vara "läskigt". Några uttryckte att det är obehagligt när de kör i kurvor eller när det lutar mycket och inser att det finns en vältrisk. De flesta vuxna var riskmedvetna i sina roller som föräldrar, men uttryckte inget om sina egna begränsningar. Hjälpm var självklart för alla intervjuade barn och flera hade även annan skyddsutrustning, men det förekom ingen fyrhjuling med vältskydd.

Regler och ansvar

Det var mycket tydligt att föräldrarna såg sig själva som ansvariga för barnens hantering av fyrhjulingarna. Deras uppfattning var att det är många unga som trotsar riskerna med

fyrhjulingar och det beror på brister hos de andra föräldrarna. De gav även uttryck för att reglerna inte följs för att ingen kontrollerar att de efterlevs. Fyrhjulingen likställdes ibland med cykel där det inte finns så mycket regler.

Hur är det med riskacceptans?

De sa sig vara medvetna om riskerna och de visste att det sker mycket olyckor även med barn. Respondenterna tänkte att det händer nog andra men inte mig/oss. Det tycktes finnas en större riskacceptans bland män än hos kvinnor. De flesta föräldrar var måna om sina barns säkerhet, mer än sig själva men det kanske sker en normalisering om det inte sker någon allvarigare incident eller olycka. Ofta är det för höga hastigheter vid olyckor och man kalkylerar inte med egen eller barnens oförmåga. Önskan att barnen lär sig tidigt, överskuggar kunskapen om barns utveckling och förmåga. Barnens engagemang och hjälp behövs i lantbruket, samtidigt som barnen ska ha en rolig fritid.

Förslag och rekommendationer

Föreliggande studie har haft ett fokus på användningen av fyrhjulingen på landsbygden, speciellt barn och ungdomars användning med ett föräldraperspektiv. De förslag och rekommendationer som ges i det följande riktas främst till berörda myndigheter och organisationer, som får bedöma och överväga möjligheten till implementering samt eventuellt behov av vetenskaplig utvärdering.

- Myndigheter bör röja upp i mångfalden av registreringar och tydliggöra alla regler för olika fyrhjulingar. Den otydlighet som råder påverkar säkerheten och synen på fordonet.
- För att påverka beteenden kan försäk-

ringsbolagen använda rabatterade premier och självrisker. Även lantbruks-/landsbygdsmedia kan användas mer proaktivt för att föra ut budskap som riktas till målgruppen föräldrar till barn som kör fyrhjuling.

- Allmän registrering av alla fyrhjulingar så att riskinformation kan ges vid köp och följa med vid försäljning, det vill säga ett dokument som följer fordonet. Ett krav på registreringsbevis skulle kunna innebära att föräldern behöver gå in på Trafikverkets hemsida och blir då styrd att ta emot information för att få tillgång till beviset.
- Alla försäljare av fyrhjulingar bör adresseras och tilldelas informationsblad som bifogas fyrhjulingen vid köptillfället.
- Vid köp av fyrhjuling bör, förutom riskinformation, även utbildning erbjudas. Man bör vända sig till föräldrarna, så att de tillsammans med barnen kan ges möjlighet att köra på särskilda banor under kontrollerade former.
- Inför krav på att varje fyrhjuling har en tydlig märkning, en ID-skylt med uppgifter om klassning, motorstyrka, var/hur den får köras och av vem (ålder/behörighet).
- Marknadsföring av fyrhjulingar ämnade för barn behöver ses över, för eventuella felaktigheter och/eller oetiska inslag.
- Överväga om det föreligger behov av starkare budskap om att barn under 16 år inte bör köra fyrhjulingar avsedda för vuxna.
- För fram alternativ till fyrhjulingar och regler för dessa alternativ.
- Förbättra säkerheten på befintliga fyrhjulingar och ställ högre krav på tillverkaren.

-
- Faktabladet är utarbetat inom LTV-fakultetens Institution för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi (AEM)
 - Projektet är finansierat av Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond
 - Projektansvariga är Peter Lundqvist (SLU) och Christina Stave (VTI)
 - Projektet har även redovisats som Rapport 2017:5 vid SLU:s LTV-fakultet i Alnarp och som VTI rapport 922 (www.vti.se)
-