



Barn och fyrhjulingar

Riskacceptans och attityder kring användningen
av fyrhjulingar på landsbygden ur ett föräldraperspektiv

Christina Stave
Peter Lundqvist
Eva Göransson

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2017:5
ISBN 978-91-576-8933-7
Alnarp 2017



LANDSKAPSARKITEKTUR
TRÄDGÅRD VÄXTPRODUKTIONSVETENSKAP
Rapportserie

Barn och fyrhjulingar

Riskacceptans och attityder kring användningen
av fyrhjulingar på landsbygden ur ett föräldraperspektiv

Christina Stave
Peter Lundqvist
Eva Göransson

Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Rapport 2017:5
ISBN 978-91-576-8933-7
Alnarp 2017

vti
VTI rapport 922

Omslagsbilder: Mostphotos

Referat

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. Två fokusgrupper, en med ungdomar och en med föräldrar samt en djupintervju med en återförsäljare av fyrhjulingar utfördes inledningsvis. Intervjuerna analyserades och resulterade i sex teman som låg till grund för en intervjuguide som användes för att göra riksomfattande telefonintervjuer med föräldrar och efter medgivande även med en del av deras barn. 50 telefonintervjuer genomfördes under perioden hösten 2015 till våren 2016. Av de intervjuade var 41 vuxna och 9 barn i åldrarna 5–14 år.

Resultaten analyserades och svaren för varje fråga sammanställdes, härav framkom 8 teman, vilka beskrivs i rapporten: 1. Användning av fyrhjulingar. 2. Riskmedvetenhet. 3. Information hjälper ej – ”Inte vi men de andra”. 4. Föräldrarnas uppfattning om barns förmåga. 5. Barnens lärande. 6. Barnens perspektiv. 7. Regler och ansvar och 8. Hur är det med riskacceptans? Resultaten visade bland annat att föräldrarna var riskmedvetna och flera visade på en riskacceptans men samtidigt ett stort engagemang för barnens säkerhet. Ett flertal förslag till rekommendationer för att öka säkerheten lämnas i slutet av rapporten.

| | |
|--------------------------|--|
| Titel: | Barn och fyrhjulingar – Riskacceptans och attityder kring fyrhjulingar på landsbygden ur ett föräldraperspektiv |
| Författare: | Christina Stave (VTI, www.orcid.org/0000-0002-1816-9483), Peter Lundqvist (SLU, www.orcid.org/0000-0003-2735-7088), Eva Göransson (SLU, www.orcid.org/0000-0001-9806-3605) |
| Utgivare: | SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, www.slu.se |
| Serie och nr: | SLU-rapport LTV 2017:5 samt VTI rapport 922 |
| Utgivningsår: | 2017 |
| SLU:s diarienumr: | ltv 2013.4.1-1001 samt VTI:s diarienumr: 2014/0178-8.2 |
| ISSN: | 0347-6030 |
| Projektnamn: | Fyrhjulingar – arbetsfordon med skadeproblematik. En studie om riskacceptans och attityder |
| Uppdragsgivare: | Stiftelsen Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond |
| Nyckelord: | Fyrhjuling, barnolyckor, föräldrar, riskmedveten, riskacceptans |
| Språk: | Svenska |
| Antal sidor: | 88 sidor + bilagor |

Abstract

The study was aimed to explore attitudes and behavior among parents with children using ATVs, as well as their experience of incidents and injuries. The results will form the basis for the proposed measures for further actions by different stakeholders. Two focus groups, one with younger people and another with parents as well as an in-depth interview with a distributor of ATVs were performed initially. The interviews were analyzed and resulted in six themes that formed the basis of an interview guide that was used to make nationwide telephone interviews with parents and some of their children (with the permission from parents). 50 telephone interviews were conducted during the period from autumn 2015 to spring 2016. Of those interviewed, 41 were adults and 9 children aged 5–14 years.

The results were analyzed and the answers for each question were compiled and presented in the report. The analysis revealed eight themes, which are described in the report: 1. The use of ATVs. 2. Risk awareness. 3. The information does not help – “Not us, but the other”. 4. The parents’ perception of children's abilities. 5. The children’s learning. 6. The children’s perspective. 7. Rules and responsibilities 8. What about the risk acceptance? The results showed, among other things the parents were aware of risks, and several showed a risk acceptance but also a strong commitment to children’s safety. A number of draft recommendations to increase the safe use of ATVs is presented in the end of the report.

- Title:** Children and ATVs - Risk acceptance and attitudes to the use of ATVs in the rural areas from a parental perspective
- Author:** Christina Stave (VTI, www.orcid.org/0000-0002-1816-9483)
Peter Lundqvist (SLU, www.orcid.org/0000-0003-2735-7088)
Eva Göransson (SLU, www.orcid.org/0000-0001-9806-3605)
- Publisher:** Swedish University of Agricultural Sciences (SLU) , www.slu.se
- Publication No.:** SLU rapport LTV 2017:5 and the VTI rapport 922
- Published:** 2017
- Reg. No., SLU:** ltv 2013.4.1-1001 and VTIs Reg. No.: 2014/0178-8.2
- ISBN:** 978-91-576-8933-7
- Project:** ATVs – vehicles with injury problems. A study of risk acceptance and attitudes
- Commissioned by:** Länsförsäkringar Research Foundation
- Keywords:** ATVs, quad bikes, children’s accidents, parents, risk awareness, risk acceptance
- Language:** Swedish
- No. of pages:** 88 pages + appendices

Förord

Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU), Institutionen för Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi (AEM) och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tillsammans ansökt och erhållit forskningsbidrag från Stiftelsen Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond till projektet ”Fyrhjulingar – arbetsfordon med skadeproblematik. En studie om riskacceptans och attityder” (P13-13). Projektet har drivits med fokus på föräldrars riskacceptans, erfarenheter och attityder till barns användning av fyrhjulingar på landsbygden, där förekomsten av fyrhjulingar är stor och där dessa i huvudsak köps in som arbetsfordon.

Fyrhjulingen har blivit ett allt vanligare fordon och säljs i större antal än tvåhjuliga motorcyklar och finns i en mängd olika utföranden. Det är ett uppskattat fordon, inte minst inom många yrkesmässiga verksamheter, främst på landsbygden och i terräng, men också på väg, beroende på typ av registrering/klassning. Vid färd på fyrhjuling betraktas förare och passagerare som oskyddade trafikanter. Det ökade antalet fyrhjulingar har också medfört fler olycksfall och personskador med dessa fordon. En speciell problematik enligt Trafikverkets strategi för säkrare användning av fyrhjulingar (2013) är barns användning av fyrhjulingar, då cirka 40 procent av de som uppsökt akutsjukvård efter olyckor var barn under 15 år.

Vi vill framföra ett stort tack till alla de föräldrar, familjer, barn och ungdomar som på olika sätt medverkat i projektet. Vi har också haft stor nytta av personer som engagerat sig i vår referensgrupp och på andra sätt varit till stort stöd i vårt arbete, bland andra Jörgen Persson, Trafikverket, Per Johansson, ALF/ATV-leverantörernas förening, Anders Danielson & Anders Drottja, LRF/Lantbrukarnas riksförbund, Maria Wedin, TFF/Trafiksäkerhetsföreningen, Arne Heimdahl, STHR/Sveriges Terränghjulingars Riksorganisation samt Stig Nielsen, Länsförsäkringar Skåne.

Slutligen ett stort tack till vår kollega och medförfattare Skyddsingenjör Eva Göransson vid AEM, SLU i Alnarp som svarat för telefonintervjuer och i övrigt varit delaktig genom hela projektet.

Alnarp och Göteborg, januari 2017

Peter Lundqvist och Christina Stave
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Intern/extern peer review har genomförts den 7 november 2016 där docent Stefan Pinzke, forskare i arbetsvetenskap vid institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi (AEM), Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU), var lektor. Samtliga författare har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Anders Lindström har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 2 februari 2017. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheterna SLU och VTI:s uppfattning.

Quality review

Internal/external peer review was performed on 7 November 2016 where Stefan Pinzke, Associate Professor in Work Science at the Department of Work Science, Business Economics and Environmental Psychology, Swedish University of Agricultural Sciences (SLU) reviewed and commented on the report. All of the authors has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Anders Lindström examined and approved the report for publication on 2 February 2017. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect SLU and VTI's opinion as authorities.

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 9 |
| Summary | 11 |
| Bakgrund..... | 14 |
| 1.1. Fyrhjulingar, registreringsformer, definitioner och regler | 14 |
| 1.2. Forskning om fyrhjulingar – risker och personsador | 16 |
| 1.3. Barn och fyrhjulingar | 18 |
| 1.4. Teoretisk utgångspunkt..... | 19 |
| 2. Syfte | 24 |
| 3. Genomförande av projektet | 25 |
| 4. Metoder | 26 |
| 4.1. Intervju och fokusgrupper..... | 26 |
| 4.2. Telefonintervjuer med föräldrar och barn | 26 |
| 4.2.1. Urval och bortfall..... | 27 |
| 5. Deltagare och genomförande..... | 28 |
| 5.1. Intervju och fokusgrupper..... | 28 |
| 5.1.1. Fokusgrupp med ungdomar | 28 |
| 5.1.2. Fokusgrupp med föräldrar..... | 28 |
| 5.1.3. Djupintervju med återförsäljare | 29 |
| 5.2. Telefonintervjuer med föräldrar och barn | 29 |
| 6. Resultat..... | 32 |
| 6.1. Fokusgrupper och djupintervju | 32 |
| 6.1.1. Fokusgruppsintervju med ungdomar | 32 |
| 6.1.2. Fokusgruppsintervju med föräldrar..... | 34 |
| 6.1.3. Djupintervju med återförsäljare | 38 |
| 6.2. Teman för fokusgrupper samt djupintervju..... | 41 |
| 6.2.1. Riskacceptans?..... | 41 |
| 6.2.2. Hur ser man på säkerheten? | 41 |
| 6.2.3. Vad har de vuxna för roll? | 42 |
| 6.2.4. Var finns riskerna?..... | 42 |
| 6.2.5. Är det de andra som förolyckas? | 42 |
| 6.2.6. Vilka skall ta ansvar? | 43 |
| 6.3. Telefonintervjuer med föräldrar och barn | 44 |
| 6.3.1. Vem kör vilka fyrhjulingar | 44 |
| 6.3.2. Barn som kör fyrhjuling, varför – varför inte | 44 |
| 6.3.3. Hur är de registrerade och vad används fyrhjulingarna till..... | 44 |
| 6.3.4. Får andra låna dem? Varför/ varför inte?..... | 45 |
| 6.3.5. Upplever du att det finns några risker med de/den fyrhjuling ni har i familjen? | 46 |
| 6.3.6. Hur fick du reda på eventuella risker? | 47 |
| 6.3.7. Finns det tillräckligt med information om risker/ vet du var du kan hitta den?..... | 48 |
| 6.3.8. Hjälper det med information? | 48 |
| 6.3.9. Hur/ var skulle du vilja få information?..... | 49 |
| 6.3.10. Använder du någon skyddsutrustning?..... | 50 |
| 6.3.11. Har du gått någon kurs eller informationsaktivitet? Vilka?..... | 51 |
| 6.3.12. Har ni upplevt några olyckor eller incidenter i familjen? | 51 |

| | |
|--|-----------|
| 6.3.13. Hur ser du på alkohol och användning av fyrhjulingar? | 52 |
| 6.3.14. Berätta om dina regler kring barns körning med fyrhjuling?..... | 53 |
| 6.3.15. Har du och din fru/man olika åsikter om gränssättning? | 54 |
| 6.3.16. Var någonstans tycker du att det är mest risker? | 55 |
| 6.3.17. Är det olika regler för olika åldrar? | 56 |
| 6.3.18. Hur tycker du att föräldrar skall se till att barnen håller sig till reglerna? | 56 |
| 6.3.19. Är du en bra förebild och använder hjälm när du kör fyrhjuling? | 57 |
| 6.3.20. Berätta hur era barn/ungdomar har lärt sig att köra fyrhjuling | 58 |
| 6.3.21. Hur tidigt kan man börja? | 59 |
| 6.3.22. När kan man köra självständigt och vad avgör det? | 60 |
| 6.3.23. Var det något som var särskilt svårt, när de skulle lära sig köra? | 61 |
| 6.3.24. Hur lärde Du dig själv? | 62 |
| 6.3.25. Vem tycker du har ansvar för säkerhet, vid användningen av fyrhjulingen?..... | 62 |
| 6.3.26. Vad tycker du om säkerhetsutbildning för fyrhjuling? | 63 |
| 6.3.27. Skulle du som förälder kunna tänka dig att gå en utbildning?..... | 65 |
| 6.3.28. Hur mycket får barnens säkerhetsutrustning kosta? | 65 |
| 6.3.29. Flervalsfrågor..... | 66 |
| 6.4. Intervjusvar från barn i telefonundersökningen och genom personliga intervjuer: | 70 |
| 6.4.1. Vilken fyrhjuling kör du och får du köra fyrhjulingen utan att någon är med? | 70 |
| 6.4.2. Var brukar du köra? Är det svårt eller farligt att köra på något ställe?..... | 71 |
| 6.4.3. Vad är det roligaste att göra med fyrhjulingen?..... | 72 |
| 6.4.4. Vet du om det är något man skall vara försiktig med då man kör fyrhjuling?..... | 73 |
| 6.4.5. Använder du hjälm, vad har du mer på dig? | 73 |
| 6.4.6. Har du varit med om någon olycka? Berätta hur det gick till? | 73 |
| 6.4.7. Vem har lärt dig köra fyrhjuling? Hur gjorde ni då? Var det svårt? | 74 |
| 6.4.8. Hur gammal var du när du började köra fyrhjuling? | 74 |
| 6.4.9. Vad är det viktigaste att komma ihåg då man skall lära sig köra den? | 74 |
| 6.4.10. Får någon annan låna din fyrhjuling, vem?..... | 75 |
| 6.5. Övergripande teman för alla telefonintervjuerna | 75 |
| 6.5.1. Användning av fyrhjulingar | 75 |
| 6.5.2. Riskmedvetenhet..... | 76 |
| 6.5.3. Information hjälper ej – ”Inte vi men de andra” | 76 |
| 6.5.4. Föräldrarnas uppfattning om barns förmåga | 77 |
| 6.5.5. Barnens lärande..... | 77 |
| 6.5.6. Barnens perspektiv..... | 77 |
| 6.5.7. Regler och ansvar..... | 78 |
| 6.5.8. Hur är det med riskacceptans? | 78 |
| 7. Diskussion | 80 |
| 8. Förslag på rekommendationer | 84 |
| 9. Referenser | 86 |
| | |
| Bilaga 1 | 91 |
| Bilaga 2 | 95 |
| Bilaga 3 | 99 |

Sammanfattning

Barn och fyrhjulingar – Riskacceptans och attityder kring fyrhjulingar på landsbygden ur ett föräldraperspektiv

av Christina Stave (VTI), Peter Lundqvist (SLU) och Eva Göransson (SLU)

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? samt Vilka skall ta ansvar? Dessa teman låg till grund för en intervjuguide som användes för att göra riksomfattande 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 problematiskt, 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. Hjälmskylt 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.

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 försäkringsbolagen 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-skyld 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.

Summary

Children and ATVs - Risk acceptance and attitudes to the use of ATVs in the rural areas from a parental perspective

by Christina Stave (VTI), Peter Lundqvist (SLU) and Eva Göransson (SLU)

The ATV is a relatively new type of vehicle which is used in many different ways. Moreover, it is a vehicle for unprotected road users which has led to many injuries. In order to achieve a reduction in the number of accidents involving young ATV drivers we need actions based on knowledge about how they get injured and how we can affect those being responsible and having influence over children's use of ATVs. The study was aimed to explore attitudes and behavior among parents with children using ATVs, as well as their experience of incidents and injuries. The results should be used as a basis for proposed measures for different stakeholders to deal with.

The research is mainly qualitative and initially we conducted two focus group interviews, one with younger people and one with parents, in addition, we also interviewed a salesman of ATVs in order to get other perspectives. The interviews were analyzed and resulted in six categories; Risk acceptance? How is the safety experienced? What are the role of adults? Where are the risks? Is it the others having fatalities? and Who takes the responsibility? These themes formed the basis of an interview guide that was used to make the nationwide telephone interviews with parents and after their consent, also with their children.

Telephone interviews were conducted during the autumn 2015 and was finished in the spring 2016. A total of 50 persons participated, of which 41 were adults and nine children. The results were analyzed and the answers for each question were compiled and presented in the report. The results are also shown as eight themes, which are presented below, with a brief summary:

The use of ATVs. There was a great variety of use. Children sometimes drove both children size and adult size ATVs, but for different purposes. There were three major purposes of ATVs: transport of persons and material/tools/equipment and for play. The interviewees warned of mixing work and play, and several pointed out when there is a play situation, it might go wrong. Those who did not allow their children to drive ATVs made a clear distinction between work and play. The many types of ATV vehicles and registration forms with different rules were unclear to many of the participants.

Risk awareness. In both focus groups, in-depth interviews and telephone interviews, it was clear that the participants considered themselves to be aware of risks. Most of them knew that there is a lot of accidents in agriculture. For the most part, women were not as confident in their own risk awareness, compared with the males. Messages about the dangers in the traffic made them aware and the traffic was seen as the major risk among the interviewed. They experienced greater control of the risks when driving ATVs on their own property, but they seemed to be unaware that many accidents happen there. They said that there are those who do not take the use of ATVs seriously, it will be used as a toy and that people often believe that ATVs are more stable than they are.

Information does not help - "Not us, but the others". Many pointed out that the risk is in the ignorant parents and that they do not set limits, but they referred to other than themselves. Information and training is good for the others who do not have experience. Lending the ATVs to others was experienced as problematic especially if they are children from the town, which made them avoid this.

Parents' perception of children's ability. Many parents talked about the children's maturity and the difference between individuals, but not about age limits. Not even about the child's overall development, sometimes parents compared a 4-5-year-old with a 12-year-old in maturity. Only a few people argued that there are reasons why you have 15-year limit for moped driving and related to this.

The children's learning. The parents described learning as a gradual process. They learned themselves on their own, and many thought that it is good to start early, it gives experience and interest. It was described with pride how very small children are able to drive large ATVs and other types of

machinery. It is usually the fathers who teach and mothers who are more restrictive, as are those with backgrounds outside agriculture. Few parents saw their own behavior as a safety role model.

The children's perspective. The kids thought it fun to drive ATVs, but it can be scary. Some expressed that it is creepy when driving in curves or when it leans much and they realize that there is a rollover risk. Most adults were aware of the risks as parents, but they did not say anything about their own limitations. Helmet was obvious to all interviewed children and several also had other type of personal protection, but nobody had any kind of roll over protection on their ATVs.

Rules and responsibilities. It was very clear that the parents saw themselves as responsible for the children's handling of the ATVs. Their view was that there are many children who takes a lot of the risks when using ATVs and it depends on the shortcomings of the other parents. They also expressed that the rules are not followed since no one checks their compliance. ATVs were sometimes compared with bicycles where there are not so many rules.

What about the risk acceptance? They judged themselves to be aware of the risks and they knew that there is a lot of accidents, also with children. It probably happens to others but not me / us, was a common statement. There seemed to be a greater risk acceptance among men than among women. Most parents were concerned about their children's safety, more than themselves, but perhaps there is a normalization if there is no accident. Often it is the high speed at accident and you do not calculate your own or children's lack of ability to handle the situation. The desire for children to learn early overshadows the knowledge of every child's development and ability. Children's involvement and assistance is required in agriculture and at the same time parents want their children to have a fun time.

This study has had a focus on the use of ATV in rural areas, especially the children's use and exposure with a parental perspective. The proposals and recommendations given in the following are directed primarily to relevant authorities and organizations which have to assess and consider the possibility of implementation and the possible need for further scientific evaluations.

- Authorities should bring order among the diversity of ATV registrations and clarify all the rules for different types of ATVs. The ambiguity that prevails affects safety and the perception of this vehicle,
- To influence behavior, insurance companies may use discounted premiums and deductibles. Agricultural / rural media can be used more proactively to bring out the message directed to target parents of children using ATVs,
- General registration of all ATVs so that risk information can be given at the purchase and comply with the sale, i.e. a document accompanying the vehicle. A requirement of registration would mean that the parent needs to go into the Transport Agency's website and is then forced to receive information before getting access to the registration form.
- All resellers of ATVs should be addressed and assigned leaflets that must be attached with the ATV at the time of purchase,
- When buying an ATV, there should be in addition to risk information also a practical training offered. It should be directed towards parents, so that they together with the children could be allowed to practice on specific courses under controlled conditions and supervision,
- Introduce a requirement that each ATV should have a clear marking, an identification plate with information about the classification, engine power, where / how it will be allowed to drive and by whom (age / driver requirements),
- Unethical / improper marketing of ATVs. "Suitable for children" need to be reviewed / notified,
- There need to be developed safer alternatives to ATVs and clear rules for these options.
- Improve safety on existing ATVs and set higher requirements on the manufacturer!

Bakgrund

Fyrhjulingen är ett relativt nytt fordon som fått många användningsområden, vilket har lett till en hel del begreppsförvirring vad gäller definitioner och regler. Dessutom är det ett fordon för oskyddade trafikanter vilket lett till många personskador. I det följande ges en bakgrund och ett försök att klarlägga en del av dessa frågor.

1.1. Fyrhjulingar, registreringsformer, definitioner och regler

Fyrhjulingar är av olika slag, beroende på dess användning, och kan vara registrerade på olika sätt (terränghjuling, traktor a, traktor b, motorcykel, moped, motorredskap). Baserat på detta gäller olika regler för hur fyrhjulingen får användas och vilken behörighet som krävs. Det är enbart de terrängregistrerade som har krav på ett särskilt förarbevis avsett specifikt för körning med denna typ av fyrhjuling. Undantag gäller om man har ett körkort/traktorkort som är utfärdat före år 2000. Övriga fyrhjulingar får framföras med ordinarie körkort av olika klasser, enligt följande olika registreringsformer:

- Motorcykel: B-körkort eller A1, A utfärdat före 19/1 2013
- Traktor a: körkort, traktorkort med helt undantag på egna ägor
- Traktor b: B-körkort
- Moped klass I: minst AM-kort (behörighet EU-moped) eller traktorkort utfärdat före 1/10 2009
- Moped klass II: förarbevis moped klass II, traktorkort, körkort, fyllt 15 år före 1/10 2009
- Motorredskap klass I: B-körkort
- Motorredskap klass II: körkort eller traktorkort

Det finns inte något i de olika körkorten, som är riktat mot körning med fyrhjulingar eller ställer krav på praktisk övning. B-behörigheten ger automatiskt "rätten" att framföra både traktor, motorredskap I och II, moped klass I och II samt 4-hjulig MC (max 15 kW) utan att detta ingår i körkortsutbildningen (Transportstyrelsen, 2016).

Nya hjälmregler

Från och med den 1 januari 2016 ska alla som färdas med motorcykel, moped, traktor b eller terrängskoter (snöskoter eller terränghjuling) utan karosseri, använda skyddshjälm (Trafikförordning, SFS 2015:929). Fyrhjuling registrerad som traktor a, kan fortfarande framföras utan krav på skyddshjälm.

Fyrhjulingar och körstilens betydelse

Enligt Bagdadi (2016) anses en fyrhjuling enklare att börja köra, jämfört med motorcykel. Mycket för att fyrhjulingen upplevs som stadig, speciellt i lägre farter – upp till 70–80 kilometer i timmen. Detta inbjuder ofta till en relativt passiv körstil som många gånger fungerar bra till dess att något oförutsett inträffar. Bagdadis studie visade att det finns en risk för att fyrhjulingen ska välta redan i så låga farter som 30 kilometer i timmen om föraren tvingas göra en för snäv kurvtagning. Resultaten visade också att man kan öka sannolikheten att klara en manöver genom att anamma en aktiv körstil där föraren aktivt använder hela sin kroppsvikt för att motverka de krafter som föraren och fyrhjulingen utsätts för under färd.

Barn, fyrhjulingar, lekfordon och inhägnat område

Barn och fyrhjulingar är ett omdiskuterat och ottydligt problemområde, t ex skriver Länsförsäkringar, (2013) ”*Trots att fyrhjulingar kräver körkort för personbil eller i vissa fall förarbevis så marknadsförs vissa modeller som ”barnfyrhjulingar”. Fyrhjulingarna kan ha så stora motorer som upp till 90 cc, dvs motsvarande lätt motorcykel*”. Enligt U.S Consumer Product Safety Commission definieras en fyrhjuling på 90cc och uppåt som en fyrhjuling för vuxna (Jinnah & Stoneman, 2016).

Enligt Transportstyrelsen (2016) gäller att en fyrhjuling som används på väg eller i terrängen ska vara registrerad och att det krävs någon form av förarbehörighet. Små fyrhjulingar avsedda för barn är undantagna om de kan anses vara lekfordon, annars gäller samma krav för dessa som för de större fordonen. Oregistrerade fyrhjulingar får endast användas inom inhägnat område.

Transportstyrelsen (2016) klargör vidare att lekfordon är ett fordon som inte kan eller får köras fortare än 6 km/tim (ungefär gånghastighet). Den får inte ha förbränningsmotor och ska vara avsedd för barn upp till 14 år. Ett barn som använder ett lekfordon har samma skyldigheter som gående i trafiken. Rekommendationen är att ett barn på lekfordon hålls under uppsikt av en vuxen. Det är vårdnadshavaren eller den som arrangerar en körning för minderåriga förare som har ansvar för att säkerheten är godtagbar, försäkringsskyddet tillräckligt och att hjälm används.

Lekfordon kan aldrig ha förbränningsmotor. Så kallade barnfyrhjulingar som har en förbränningsmotor eller går fortare än 6 km/tim räknas som mopeder eller motorcyklar och måste registreras och godkännas för att få framföras utanför inhägnat område. Då gäller också kraven på bland annat ålder och förarbehörighet.

Om en moped, motorcykel, traktor, motorredskap klass 1 eller terränghjuling inte är registrerad får de bara köras på inhägnat järnvägs-, fabriks- eller tävlingsområde eller annat liknande inhägnat område (Transportstyrelsen, 2016). En vanlig men felaktig föreställning enligt MSB (2011) är att det är tillåtet för barn att köra fyrhjulingar och andra motorfordon på den egna tomten, lekplatser, fotbollsplaner, skogsvägar och liknande. Att barn börjar köra motorfordon vid tidig ålder är inte ovanligt men det är bara tillåtet inom inhägnat område. En vårdnadshavare eller annan vuxen som tillåter ett barn att köra en oregistrerad fyrhjuling utanför inhägnat område, kan dömas för tillåtande av olovlig körning. Straffet för den vuxne är dagsböter. Det kan också medföra konsekvenser för körkortet. Även barnets framtida möjligheter att få körkortstillstånd påverkas. Om barnet fyllt 15 år kan det dessutom dömas till dagsböter för olovlig körning.

Det finns ingen definition av inhägnat område, men rättsfall visar att det som är avgörande är att allmänheten eller ovidkommande trafik inte kan komma in på området. Villatomter, campingplatser och flygflottiljer har underkänts. Motortävlingsområden i glesbygd som under organiserade former inhägnats med plastband och övervakats av funktionärer har godkänts. Enligt Transportstyrelsen (2016) ska den som är osäker på om en plats kan räknas som inhägnat område kontakta Polisen eller Länsstyrelsen på orten för rådgivning.

I ett ytterligare försök att klargöra definition av inhägnat område och barns användning av fyrhjulingar klargjorde en tjänsteman på Transportstyrelsen (Östh, 2016) att en villaträdgård eller gårdsplan inte kan betraktas som inhägnat område. Han betonade vidare att en vårdnadshavare/föräldrar som tillåter sina barn att köra körkortspliktiga fordon gör sig skyldiga till tillåtande av olovlig körning som dels är ett bötesbrott samt kan ge någon form av åtgärd på körkortet och då antingen varning eller återkallelse. Vidare framförde han att försäkringsbolagen kommer sannolikt ej att betala ersättning om det händer något då föraren saknar behörighet, men detta kan försäkringsbolagen svara på.

Enligt ett Pressmeddelande från skadechefen på Länsförsäkringar ”Fyrhjulingar en livsfara för barn” (Länsförsäkringar, 2013) ges ett tydligt budskap om att: ”*Låt inte barnen köra fyrhjulingar, inte ens om de kallas ”barnfyrhjulingar”. Ta reda på om det krävs körkort eller förarbevis och var*

fyrhjulingen får köras innan ni släpper iväg era barn och ungdomar. Vi vill att fyrhjulingen används för det den är registrerad för och med rätt förare.”

1.2. Forskning om fyrhjulingar – risker och personsador

Fyrhjulingar beskrivs som de nya arbetshästarna inom lantbruket i Nya Zeeland och ersätter ofta traktorn som den mest använda lantbruksmaskinen. Den används i många sammanhang, inte minst inom den extensiva djurhållningen, men också för person- och materialtransporter (Fragar et al, 2005, Moore, D.J. 2007). I en studie från Nya Zeeland visade Clay et al, (2014) att av 216 lantbrukare har 76 % varit med om en fyrhjulingsolycka. Olyckorna hade samband med spänningssökande och yngre män. Clay et al. (2015) genomförde även en kvalitativ studie med samma deltagare där man sökte efter orealistisk optimism, fatalism och risktagande. Resultaten pekade på att deltagarna ofta hamnade i riskfyllda situationer snarare än att de sökte risker samt att olyckorna hade samband med trötthet/stress, ”multitasking”, liten erfarenhet eller fel på fyrhjulingen. Burgus et al (2009) genomförde en enkät för att ta reda på säkerhetsbaserat handlande, olyckor och effekter av säkerhetsträning med fyrhjulingar. De 624 deltagarna i studien var 12–20 år med en medelålder på 16 år. Medelåldern för den första körningen med fyrhjuling var 9 år och nästan alla förare under 16 år körde fyrhjulingar med en motorstyrka på 90 cc. Endast 22 % av dessa hade fått någon träning i att köra men träning visade sig också kopplat till fler olyckor. Detta har också framkommit att träning ger för en del en övertro på egen förmåga och att man sedan kör mer riskfyllt (Gregersen, 1996). I Burgus et al. studie (2009) framkom även könsskillnader vad gäller hantering, beteende och skador. Pojkar råkade ut för fler olyckor och var mindre intresserade av utbildning, medan flickor bar hjälm i mindre utsträckning.

I Sverige ser vi också en starkt ökad användning av fyrhjulingar inom lantbruk, skogsbruk, jakt samt i olika fritidsammanhang (Lundqvist 2008, 2010). Trots den stora användningen av fyrhjulingar som arbetsfordon är de också betraktade som instabila med en stor risk för vältning på slänter eller ojämn mark på grund av smal hjulbas och hög tyngdpunkt (Murphy & Yanchar, 2004). ”*Arbete, lek eller landsvägskörning? Hitta din prisvärda ATV hos oss!*” – så marknadsför ett företag sin försäljning av 4-hjuliga motorcyklar via Internet. Ett annat företag: ”*ATV i toppklass för vuxna och barn till Sveriges främsta prisklasser!*” (Lundqvist, 2010). Flera studier pekar på att stora skaderiskerna föreligger vid användning av fyrhjulingar utanför det ordinarie arbetet, t ex på helger och kvällar då det i kombination med alkohol varje år inträffar ett antal dödsolyckor. Andra problem är minderåriga förare och ibland även passagerare som färdas på fyrhjulingar med stor motorstyrka, vilket de inte klarar av att hantera eller har behörighet för (Ahlm et al, 2008; Bylund, & Ahlm. 2006, 2008 & Hansson et al., 2006). Det säljs idag fler fyrhjulingar än ”vanliga” tvåhjuliga motorcyklar (Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund, 2016). Fyrhjulingar fyller viktiga transportbehov för sina användare och kan vara registrerade på många olika sätt t ex som mc, terränghjuling, traktor mm. Trots att de terrängregistrerade inte skall användas på väg sker många olyckor där. I en studie av fyrhjulingsolyckor i USA var 38 % på väg, 80 % manliga förare, 30 % under 16 år och 15 % hade haft passagerare vid skadetillfället (Denning et al, 2013).

I Trafikverkets strategirapport (2013) om säkrare användning av fyrhjulingar presenteras en hel del fakta om olycksfall och personsador i Sverige, t ex:

- Rättsmedicinalverkets analys av 74 dödsfall med fyrhjulingar på och utanför väg 2001–2012: 58 % på väg, medelålder 44 år, 93 % män, 96 % singelolyckor och 61 % alkoholrelaterade och hög promillehalt.

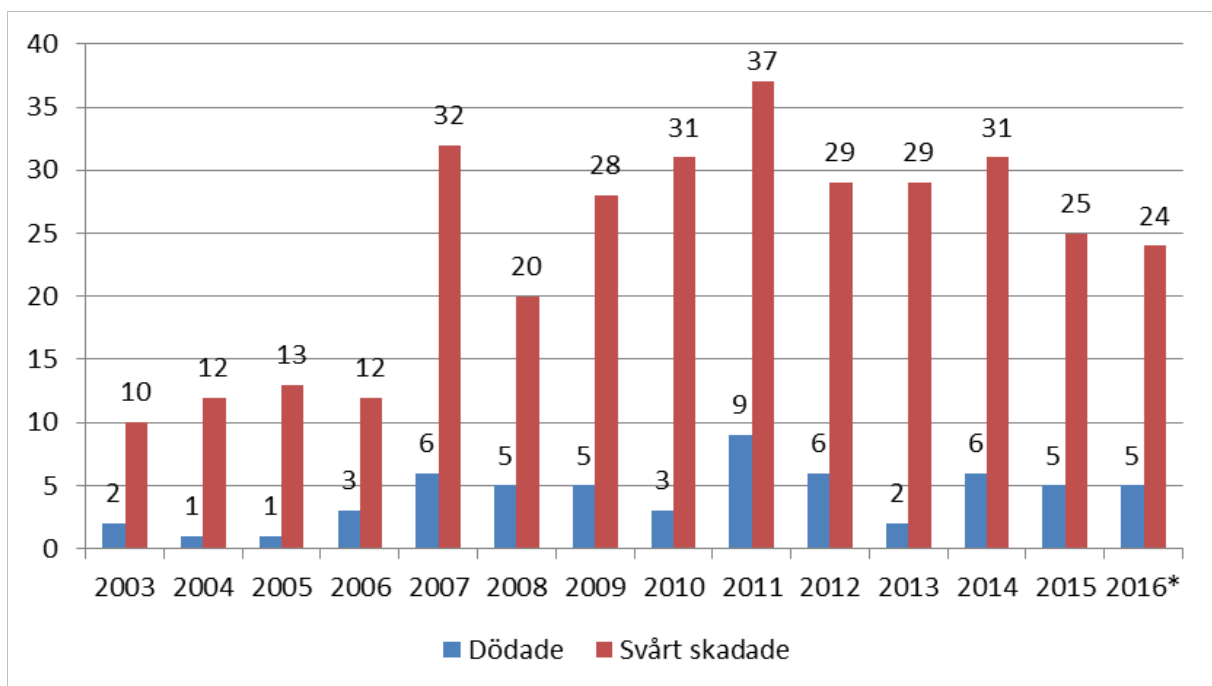
- Trafikverkets djupstudier av omkomna med fyrhjulingar på väg: 42 omkomna 2001–2012: 7 av 10 dödsolyckor involverade terränghjulingar, fler än 6 av 10 förare i dödsolyckor var alkoholpåverkade, huvudskador stod för mer än hälften av de dödliga skadorna, 7 av 10 omkom i en olycka där fyrhjulingen välte.

Risker med fyrhjulingar

Forskare vid VTI (Wallén Warner et al, 2015) intervjuade fyrhjulingsförare och deras familjer för att öka kunskapen om hur fyrhjulingar framförs och hur regler kring registrerade och oregistrerade fordon efterlevs. Resultaten visade att fyrhjulingen är ett uppskattat fordon som arbetsredskap, nöjesfordon och transportmedel. Forskarna identifierade följande omständigheter som riskerar att leda till olyckor: oerfarna förars bristande kunskap, erfarna förars stress och/eller slarv i kombination med fyrhjulingens speciella egenskaper, minderåriga förare, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan samt för höga hastigheter. Vid körning utan hjälm kan konsekvenserna dessutom bli extra allvarliga (Wallén Warner et al., 2015).

Ytterligare en studie har undersökt MC-registrerade fyrhjulingsmodellernas vältningsströskel och förars förmåga att behålla kontrollen över fordonet i olika situationer. Resultaten visade att fordonen har tendens att välta vid skarpa svängar men vältristen med fyrhjulingar är påverkansbar av föraren så tillvida att en mer aktiv körstil ökar chansen att klara en viss manöver jämfört med en passiv körstil. De flesta personer som intervjuades ansåg att man behöver använda en aktiv körstil för att köra säkert men också att det saknas erforderlig utbildning i den befintliga körkortsutbildningen för B-behörighet som ger behörighet att framföra en MC-registrerad fyrhjuling på vägarna (Bagdadi & Wallén Warner, 2016).

Antalet omkomna och svårt skadade på fyrhjulingar i vägtrafik ökade i början av 2000-talet för att under senare år stabilisera sig på nivån 5–6 dödsfall och ca 25–30 svårt skadade varje år (Figur 1.). Utöver detta tillkommer även ett antal omkomna och skadade ute i terrängen.



Figur 1. Dödade och svårt skadade personer på fyrhjuling i vägtrafik, 2003–2016.
Källa: Transportstyrelsen, STRADA. * Prel. jan-21 okt.

1.3. Barn och fyrhjulingar

Fyrhjulingar är inte det enda fordon, lekfordon eller andra åkleksaker som barn skadar sig med. I rapporten 'Barn på hjul från' Myndigheten för samhällsberedskap och beredskap (MSB, 2014) görs en genomgång av risker och skador med det mesta från barnvagn till moped, dock utan att behandla fyrhjulingar.

Enligt en genomgång av 21 skador med dödlig utgång bland barn i lantbruksmiljö 2006–2016 (Esping, T. 2016) framkom att 3 omkommit i samband med fyrhjulingar, 7 hade blivit påkörda av en traktor, 6 åkte traktor utan bälte, 2 drunkningsolyckor, samt 3 andra fordonsrelaterade olyckor.

Enligt MSB (2011) uppsöker varje år 1 400 människor en akutmottagning efter att ha skadats i olyckor av och med fyrhjulingar. Omkring 80 procent är män eller pojkar och närmare hälften är barn (under 18 år). Den vanligaste olyckan där barn är inblandade orsakas av att barnet förlorar kontrollen över fordonet och kör in i stenar, träd, hus eller ner i diken. Den näst vanligaste orsaken är att fordonet välter och att de hamnar under fordonet. Andra vanliga orsaker är att barnen ramlar av, klämmer sig på fordonet, eller hamnar i kläm mellan fordonet och andra föremål. De vanligaste platserna för olyckan är garageinfarter, promenadvägar i bostadsområden och trädgårdar, följt av vägar och i terräng. Den vanligaste skadetyper är frakturer, följt av blodutgjutningar och sårskador. De flesta skadorna drabbar handleder och underarmar, följt av skador på knän och fotleder. Huvudskador uppkommer i en femtedel av olyckorna. De flesta barnen blir undersökta, behandlade och hemskickade, men 16 procent läggs in på sjukhus för fortsatt vård.

Enligt Socialstyrelsens analys av 7000 skadefall (2007–2010) med fyrhjulingar på och utanför väg var 40 % av de skadade barn under 15 år och vanligaste skadan var armfrakturer. Vidare konstaterades att 21 % hade ägt rum i trafikområdet, dvs på väg, 22 % i skogsområde och 19 % på infarter och parkeringar (Trafikverket, 2013).

Forsman & Gustavsson (2015) gjorde en kartläggning av skador med fyrhjulingar på väg 2003–2013, baserat på både polisrapporterade och sjukhusrapporterade olyckor i STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). De skriver gällande minderåriga barn; trots att ingen under 15 år får framföra fyrhjuling på väg fanns det 137 skadade barn under 15 år, där 90 uppgavs ha varit förare. De yngsta förarna var 3 år. Av de 90 förarna var 77 % pojkar och 23 % flickor.

I övrigt kan det konstateras att det saknas tillgänglig svensk registrering och statistik som närmare beskriver antalet skadade barn vid användning av fyrhjulingar och det är därför svårt att närmare analysera och diskutera fördelning på ålder, kön, typ av fyrhjuling, var och hur olycksfallet inträffat osv.

För att kunna göra bra interventioner och åtgärder för att minska barnolycksfallen med fyrhjulingar, behöver vi också ett föräldraperspektiv. Hur ser föräldrarna på sin roll och hur ser de på risker med fyrhjulingar? Bianchi & Summala (2004) undersökte föräldrars och deras barns egenrapporterade olyckor med bil. Forskarna hade hypotesen att barn ärver sina föräldrars körvanor, dels genetiskt men även genom modellinlärning. De undersökte 174 par med föräldrar och barn med hjälp av *Manchester driver behaviour questionnaire* (DBQ). Resultaten visade att föräldrarna påverkar barnen även med kontroll för exponering samt demografiska och livsstilsfaktorer. Även Ferguson et al (2001) undersökte statistik över bilolyckor och fann att barn med föräldrar som hade tre eller fler olyckor hade 22 % större risk att ha en egen olycka registrerad. VTI har med stöd från Länsförsäkringar genomfört ett projekt kring mopedungdomars trafiksäkerhet – föräldrars ansvar och engagemang (Forward et al., 2015). I detta projekt gjordes en litteraturgenomgång som pekar på att föräldrar påverkar barn som förebilder redan i tidig ålder, både positivt och negativt. Föräldrar kan också förmedla dubbla budskap genom att ge ungdomarna vissa budskap och restriktioner samtidigt som de själva agerar annorlunda. Det finns studier som visar samstämmighet mellan föräldrar och barns inblandning i olyckor och överträdelser samt en koppling mellan ungdomars mopedtrimning och deras föräldrars toleranta inställning till detta. Föräldern kan vara helt medveten om barnens förehavanden

men fallet kan också vara att man inte känner till vad barnen gör med fyrhjulingen. Nilsson (2009) som intervjuade föräldrar i lantbruket visade att föräldrarna ansåg att det var livsnödvändigt att lära barnen så tidigt som möjligt om risker men att barn och ungdomar fick lära sig själva genom 'trial and error'. Genusskillnader i attityder och beteende (Stave et al, 2009) kanske också överförs från föräldrar till barn. Föräldrarnas betydelse för barnens agerande och lärande är således av stor vikt.

Några internationella studier som tar upp fyrhjulingsolyckor med barn bör nämnas: redan 1998 studerade Green och Hart barnens syn på risker och prevention och framhöll att säkerhetsinterventioner i större utsträckning skulle utgå ifrån barnens kunskap och förmåga och att peka på hanterbarhet istället för att undvika risker. Aiken et al (2004) utförde fokusgrupper i USA med föräldrar och ungdomar för att utveckla effektiva strategier för säkerhetsutbildning för fyrhjulingar. Det framkom att deltagarna hade kört fyrhjuling redan som barn och att sätta åldersgränser för körning var inte en effektiv åtgärd. De unga trodde att information om medicinska konsekvenser av fyrhjulingsolyckor kunde vara effektivt. Andra förslag inriktades mot att utbildningen borde riktas till föräldrarna, särskilt för små barn. Vidare rekommenderades licensiering, träning och att lagföra olagligt beteende som bra strategier i säkerhetskampanjer. En enkätstudie i Iowa, USA (Jennissen et al, 2014) med 4684 unga (11–16 år) 2010–2013 visade att 75 % hade kört fyrhjuling och att 38 % gjorde det dagligen, 57 % av de som hade kört fyrhjuling hade erfarenheter av olyckor med fyrhjulingar. De flesta av de olycksdrabbade hade ett riskfyllt beteende, körde med passagerare, på allmänna vägar och utan hjälm. 2013 utförde Nova et al en intervention där man presenterade fyrhjulingssäkerhet för skolungdomar. Resultaten mättes genom en enkät före och efter som visade att det gav kunskapshöjande resultat men att beteendet inte förändrades. De hänvisade till att så mycket som 90 % av olyckorna med unga händer då de kör med fyrhjulingar i vuxenstorlek. Därför rekommenderades att säkerhetsinformation skulle vända sig till både ungdomar och föräldrar, då ungdomar senare köper fyrhjulingar.

En färsk litteraturstudie gällande barn och fyrhjulingar från Nya Zeeland (Wren et al., 2016) behandlar problemställningar kring den ökade försäljningen av barnfyrhjulingar. De refererar bl. a. till studier av Baker (2015) om barns utveckling och deras fysiska begränsningar vad gäller förmågan till aktiv körstil, se sidan 16, (vilket rekommenderas för både barn och vuxna). Vidare pekar man på andra relevanta aspekter gällande de fysiologiska och kognitiva begränsningarna så som visuell perception av avstånd och hastighet samt risktagande och beslutsfattande beteenden. Dessa begränsningar är en normal del i barns utveckling och många av de funktioner som krävs för aktiv körning är inte på plats för än som äldre tonåring/ung vuxen (15–25 år). Enligt samma forskare visar etablerad forskning att det inte finns något stöd för att ett barn under 10 år skulle klara av en säker hantering av en fyrhjuling – oavsett utförande och storlek. Vidare konstateras att där finns lite underlag för att hävda att ungdomar under 16 år klarar att hantera de kognitiva (känsla och tankar) förmågor som krävs för att säkert kunna hantera en fyrhjuling.

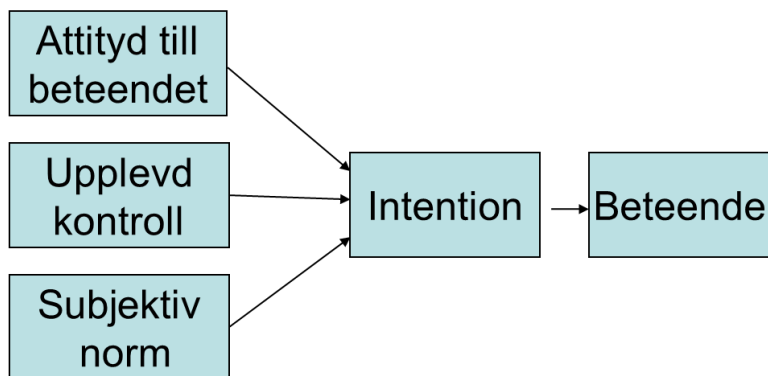
Litteraturstudien (Wren et al., 2016) rekommenderar bättre information till konsumenter om barns utveckling fysiskt och kognitivt i relation till deras förmåga att köra fyrhjulingar. Vidare föreslår man begränsningar i möjligheten att marknadsföra åldersanpassade barnfyrhjulingar och om barn ska använda fyrhjulingar ska det bara ske om det kombineras med anpassad utbildning och träning, alternativt kan man rekommendera tvåhjulig motorcykel framför fyrhjuling.

Det finns ur ett internationellt perspektiv en mängd olika informationsmaterial kring barn och fyrhjulingar, men oftast är man överens om att yngre barn än 16 år inte bör använda fyrhjulingar, allra minst de som är i vuxenutförande (United States Consumer Product Safety Commission, 2016).

1.4. Teoretisk utgångspunkt

För att göra rätt åtgärder behöver man förstå problemet på djupet och lyssna noga på de grundläggande normer, värderingar och attityder som fyrhjulingsförare har. Theory of planned behavior, TPB (Ajzen & Fishbein, 2005) är en teori som menar att det är våra attityder, våra subjektiva normer och hur vi

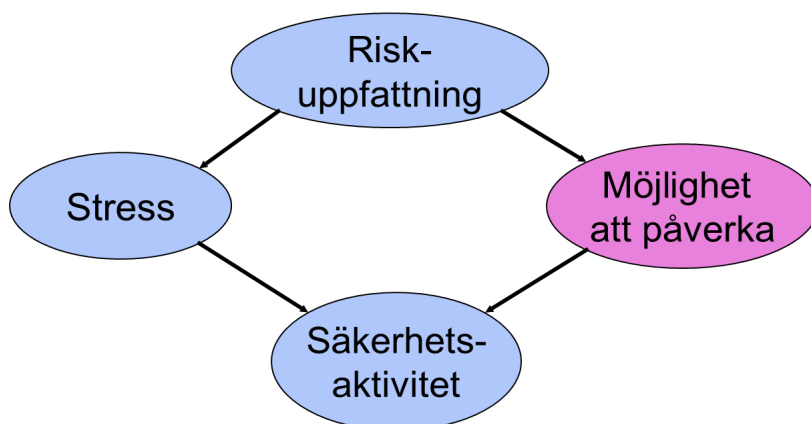
uppfattar kontrollen över beteendet vi överväger som styr intentionen och därmed beteendet. Attityden till beteendet innebär att vi har en uppfattning om vilka konsekvenser beteendet har och vilka värderingar man lägger i dessa. Subjektiv norm handlar om andras förväntningar och krav, det sociala trycket. Den sista komponenten handlar om individens uppfattning av sin egen förmåga att klara av en viss situation. Dessa tre bildar intentionen som övergår i beteende (se figur 2). Faktorer utanför individen som styr handlandet ingår inte i teorin men behöver tas med då vi vill studera hur vuxna och barn tänker kring hantering av fyrhjulingar.



Figur 2. Komponenter som styr vårt beteende och som ingår i Theory of planned behavior (TPB).

TPB är en vanlig använd teori för att studera risker och beteende i trafiken och därför har vi valt den som grund i föreliggande projekt om riskacceptans på landsbygden. En annan studie inom lantbruket som kopplar till TPB undersökte lantbrukares attityder till risker (Stave et al., 2006). Figur 3 nedan visar de olika förhållanden i resultaten så att en ökad riskuppfattning ledde till ökad säkerhetsaktivitet om det medierades av hanterbarhet (upplevd kontroll), dvs man upplevde en möjlighet att påverka risken. Om man höjde riskmedvetenheten utan upplevelse av hanterbarhet upplevde man istället stress, vilket hade en negativ effekt på beteendet och säkerheten. Detta pekar på att fyrhjulingsägare behöver inte enbart få kunskap om riskerna men också hur man skall göra för att agera säkert eller avstå från risken. Om man inte hittar sätt att hantera riskerna finns det en möjlighet att man förnekar riskerna för att man trots allt handlar emot sitt förnuft eller att man normaliserar riskerna och ett riskfullt beteende.

Kontroll - Hanterbarhet – Möjlighet att påverka



(Stave, Pousette & Törner, 2006)

Figur 3. Bild över samband riskuppfattning, säkerhetsaktivitet, stress och möjlighet att påverka.

Edward (1999) har studerat normalisering av risk vid terrängcykling som sport och fann att det fanns grupper som såg riskerna, olyckor, incidenter och skador som en naturlig del av utövandet. Resultaten kan tolkas så att en kultur där riskerna redan är höga, såsom i lantbruket, kan påverka var man lägger ribban för vilka risker som accepteras då nya fordon såsom fyrhjulingen börjar användas.

Normalisering är kopplad till riskacceptans vilket har studerats tidigare i lantbruket (Stave et al., 2006 och 2008). I en intervjuundersökning för att utvärdera en intervention för att öka säkerheten inom lantbruket (Alwall Svennefelt et al., 2013) tillfrågades deltagarna om det ingick i lantbrukaryrket att utsätta sig för risker. 50 % av de som hade genomgått interventionen och 83 % av kontrollgruppen instämde helt eller delvis i påståendet. Resultaten kan peka på att lantbrukare är en grupp som själva får ta ansvar, lära sig och hantera dagliga risker men kanske också räkna med skador. Det skulle också kunna yttra sig i att man har svårighet att uppfatta något annat än en dödsolycka som en olycka och att incidenter sker ständigt som en del av det normala.

Lundqvist (2012) skriver att lantbrukares riskbeteenden påverkas av en konstant exponering för risker med ett positivt ”resultat”, vilket gör att risktagande blir normalt och att risken normaliseras.

Risktagande blir en del av lantbrukaridentiteten då risktagande ofta är präglad som ett föredöme från viktiga personer i omgivningen. Pressen att reducera kostnader och spara tid gör att risktagande framstår som kostnadseffektivt. I en undersökning av inställning och attityder till säkerhet och risker bland 683 manliga lantbrukare i Canada, fann Harrell (1995) att jordbrukares attityder kännetecknades av risktagande och tron på det oundvikliga i jordbruksrelaterade skador. Andra forskare om attityder som baserar sig på att man kan förlägga kontrollen över olyckor utanför sig själv och därför inte har en upplevelse av att kunna påverka själv (Grieshop et al, 1996). Orsaken till olyckor förklaras ofta av den mänskliga faktorn. Man lägger då hela ansvaret på individen men för också bort fokus från möjligheten att kunna förändra och lära av olyckan samt att inte söka efter samband i miljön, kulturen eller tänkandet kring risker.

Då fyrhjulingar inte bara är ett arbetsredskap inom lantbruket utan också ett medel för personförflyttningar och ibland ett nöjesredskap eller leksak, bör även andra infallsvinklar på TPB nämnas. Det finns förare som är både medvetna om regler och risker och skulle kunna välja ett säkert beteende. Medvetna felhandlingar i trafiken och vilka orsaker som kan ligga bakom redovisas i en litteraturgenomgång av Forward & Lewin (2006). Resultaten pekar på att generellt är det oerfarna förare som begår rutinfel och att män i högre utsträckning begår medvetna felhandlingar. Unga män, som även är oerfarna står för en stor del av de medvetna felhandlingarna. Rapporten pekar också på studier av upplevd körförmåga som visar att unga män i högre utsträckning anser sig vara lika bra eller bättre än andra förare, att man kan bemästra situationen genom eget agerande. Därför anser man att regler är för andra som är mindre skickliga. Fördelarna med detta agerande är att få uppleva spänning eller att imponera på andra. Rapporten pekar också på att vi inte bara styrs av vårt förnuft utan av våra känslor och att åtgärder med koppling till konsekvenser och känslor i preventivt syfte har haft effekt. I denna studie vill vi därför utforska vad man använder fyrhjulingen till och vilka behov den fyller.

Internationellt finns det studier med fokus på vilka faktorer som påverkar riskuppfattningen för fyrhjulingar. Efter att ha analyserat kvalitativ djupgående intervjuer tog Clay et al. (2015) fram en modell över påverkansfaktorer. Resultaten visade på en process i två steg, en före och en i själva olycksstunden; riskperception och riskhantering. Fyra faktorer som påverkade riskuppfattningen före var; erfarenhet av tidigare olyckor; personliga faktorer, att få jobbet gjort och att vara införstådd med fyrhjulingens egenskaper. De tre faktorer som framkom då olycka skulle hanteras i stunden var; hanterbar risk, skicklighet, och fokus på körningen. I modellen förekommer riskacceptans exempelvis då personen känner en övertro på egen körförmåga eller då man tar genvägar och visade sig vara större om man är uppvuxen i lantbruket. Även fatalism ingår i modellen som en mera ’passiv’ riskacceptans.

Clay et al.s (2015) modell kan jämföras med Stave et al (2006) där riskperception antingen leder till hanterbarhet eller till stress och/eller riskacceptans, vilket inte leder till ett säkert förarbete medan hanterbarheten kan utvecklas och lärdomar kan leda till ett mera preventivt agerande. Ytterligare några

författare undersöker riskacceptans exempelvis DellaValle et al (2012) som studerar en riskaccepterande personlighet som negativt påverkade användning av skyddsutrustning och riskhantering inom lantbruket.

Kopplingen mellan föräldrars attityder och beteende i förhållande till barns beteende är av intresse då normer och förebilder också påverkar barns och ungas handlande med fordon (Wilson, et al, 2006; Bianchi & Summala, 2004). I frågor om trafiksäkerhet bör man förändra de vuxnas beteende och kunskap istället för att vända sig direkt till barnen, skriver Trafikverket (2015) i en sammanställning av forskning gjord av professor Björklid. I linje med professor Sandels forskning på 60-talet framför NTF i sitt policydokument 'Om barn och trafiksäkerhet' (NTF, 2004) att barn inte kan prestera över sin mognadsnivå. Barnens syn och hörsel är t.ex. inte färdigt utvecklade förrän i tonåren. Yngre barn kan därför inte uppfatta varifrån ett ljud kommer och har svårt att ha en saklig inställning då de ofta är inne i sin lek. En av de största svårigheterna i trafiken är att de är fångade i ett självcentrerat tänkande, därför kan de inte sätta sig in i andra trafikanters tänkande och ta hänsyn till det. Gregersen (2010) framhåller att ju yngre de är, desto viktigare är de personliga förutsättningarna i förhållande till graden av erfarenhet. Om barns mognad och trafikbeteende hänvisar Trafikverket (2015) till en forskningssammanställning av Pia Björklid som framhåller att barn upp till ca 12 års ålder saknar förutsättningar för att alltid ha ett trafiksäkert beteende. Barn ägnar sig åt en sak i taget och kan inte sprida sin uppmärksamhet. När de cyklar måste de koncentrera sig så mycket på att trampa och manövrera att de inte kan uppmärksamma trafiken. Att cykla är ett lekmoment snarare än ett sätt att förflytta sig. NTF skriver vidare att någon lag för när barn får vistas i trafiken som gående eller cyklist finns inte men skola och föräldrar har ofta en gräns vid 10–12 år. När det blir 15 år får de köra moped, vid 16 år börja övningsköra för bil. Vi har därför i denna studie valt att studera barn mellan 3–15 år, samt att genomföra några få intervjuer med barn med tillstånd från deras föräldrar för att få deras perspektiv på fyrhjulingskörning.

Barns säkerhet är svårt att jobba med och kräver mångfasetterade lösningar. Föräldrars attityder och beteenden varierar mycket. Många föräldrar vill att barn utför lantbruksarbete och anser det vara bra för barnen att vara delaktiga – även om det är riskfyllt (Lundqvist, 2012). I sin forskning kommer Nilsson (2016) fram till att föräldrar är medvetna om riskerna i lantbruket och att den som växer upp på landet kan bli blind för riskerna. Hon påpekar att föräldrarna inte ensamma kan bära hela ansvaret utan behöver stöd för att minska riskerna. I föreliggande studier ställer vi därför frågor om ansvar för säkerhet. Nilsson (2009), intervjuade föräldrar i lantbruket om deras attityder och erfarenheter, de angav bland annat att en del barn och ungdomar körde traktor, lastmaskin och fyrhjulingar vid en tidig ålder. Lundqvist et. al. (2013, sid 11) skriver: En pappa beskrev att hans söner hade testat gränserna många gånger exempelvis med deras fyrhjuling. Han skrattade när han beskrev hur förfärade farmor och farfar varit, medan han och hans fru tyckt att det varit okej. Han sa:

”När pågarna flängde runt så blev de alldeles ifrån sig (skrattar till) Jag sa bara att låt dem köra de måste få prova på. Men visst fyrhjulingar de är ju farliga. Det ser man i tidningar och så ju. Det händer ju olyckor. Det måste ju vara måtta./.../ Men det är bra att det händer lite sånt så att de lär sig”.

I detta fall var föräldern helt medveten om barnens förehavanden men fallet kan också vara att man inte känner till vad som försiggår. Därför innefattar denna studie föräldrarnas antagande om barnen som kör fyrhjuling, deras syn på barnens mognad och vid vilka åldrar som barnen har kapacitet att klara sig själva som fyrhjulingsförare.

Vi utgår ifrån att problemet är mångfasetterat, men vill i undersökningen hålla oss till det handgripliga trots att vi studerar underliggande faktorer såsom riskacceptans. Attityder kan tyckas svåra att påverka men kunskapen om vad och vilka som påverkar beteendet är avgörande för vilka åtgärder som kan vara lämpliga och vilka kanaler som bör väljas. Målet med en kartläggning av dessa faktorer förväntas klargöra vilken riskacceptans och vilka attityder som föreligger hos ägare till fyrhjulingar. Vår hypotes

är att man anser sig vara medveten om riskerna och har därför valt att fokusera på attityder till risker, normer inom familj, lärande och förälderns roll och ansvar samt möjliga förbättringar av säkerheten.

2. Syfte

Syftet med studien var att undersöka attityder till risk samt erfarenheter av incidenter och olyckor hos ägare till fyrhjulingar. Speciellt intressant var det att få en bild över de ägare som är föräldrar till barn och ungdomar som använder fyrhjulingar. Kartläggningen förväntades ge kunskap om vilka bakomliggande faktorer som är avgörande för hur fordonet hanteras och om skyddsutrustning används. Resultaten kan bli viktiga underlag för strategisk riskprevention och åtgärder riktade till dessa målgrupper för att nå en reduktion av olyckorna med fyrhjulingar som drabbar barn och ungdomar.

Utgångspunkt och avgränsningar:

Projektet har haft ett fokus på föräldrars riskacceptans, erfarenheter och attityder till barns användning av fyrhjulingar på landsbygden där förekomsten av fyrhjulingar är stor och där dessa i huvudsak köps in som arbetsfordon.

Utgångspunkten har varit fyrhjulingar av typen terränghjuling som är ett arbetsredskap och används i exempelvis jordbruk, skogsbruk och jakt. Terränghjulingen får inte köras på allmänna vägar och gator. Däremot är det tillåtet att köra en terränghjuling på enskild väg i högst 20 km/tim och att korsa andra vägar (exempelvis mellan två näraliggande skiften i skogsbruket).

Utifrån dessa utgångspunkter och denna målgrupp har vi sedan vidgat perspektiven till fler typer av fyrhjulingar, även de som marknadsförs som barnfyrhjulingar (i föreliggande rapport definierade som fyrhjulingar med mindre än 90cc motorstyrka) och målgruppen vidgades till att även innefatta familjer som bor på landsbygden, men som uteslutande använder fyrhjulingen för fritidsändamål.

Vidare kan det förtydligas att föreliggande projekt har haft fokus på användningen av fyrhjulingar och endast i begränsad omfattning berört fyrhjulingars tekniska och konstruktionsmässiga aspekter.

3. Genomförande av projektet

Projektet genomfördes i nio steg som redovisas nedan:

Steg 1. Inledningsvis etablerades en referensgrupp för att stödja och ge råd.

Steg 2. Två fokusgrupper planerades, varav en i Västra Götaland och en i Skåne. Rekryteringen var tidskrävande och problemfylld, trots goda kontakter med Naturbruksgymnasier, organisationer och referensgrupp. Föräldrar i dagens samhälle har svårt att få livspusslet att gå ihop, än mindre att delta i forskning. Parallellt med rekryteringen konstruerades semi-strukturerade intervjuguider. En fokusgrupp med ungdomsperspektiv och en med föräldraperspektiv genomfördes.

Därutöver genomfördes en djupintervju med en återförsäljare av fyrhjulingar i ett ytterområde till Göteborg, för att få ett annat perspektiv på problemet.

Steg 3. Fokusgruppsintervjuer och djupintervjun analyserades och ett antal teman framkom som underlag till nästa steg.

Steg 4. Spridning av resultaten i halvtid, vid Fyrhjulingssession på Transportforum i Linköping 2014 samt på Lantbrukets arbetsmiljökommittés (LAMK) nationella arbetsmiljökonferens 2015 med temat "Säker häst & Säker fyrhjuling" i Strömsholm samt på Länsförsäkringars seminarium "För ett säkrare liv på fyra hjul..." vid Elmia Lantbruksutställning i Jönköping 2015.

Steg 5. En slutlig strategi för urval och genomförande av telefonintervjuer färdigställdes. Konceptet testades i provintervjuer. Följande upplägg valdes:

- a) Telefonintervju med ägaren till fyrhjuling om hans/hennes egen och andras användning av fordonet (arbetsuppgifter/fritidsbruk), attityder & riskacceptans. Frågor klarlägger i vilken miljö som fordonet används (lantbruk/skogsbruk, landsbygd, terräng, väg, tätort etc.)
- b) Om ägaren var förälder ställdes frågor om fyrhjulingen används av deras barn/ungdomar, vilka eventuella regler, attityder, riskacceptans etc. som gäller när dessa använder fyrhjulingen
- c) Slutligen tillfrågades föräldern om han/hon ger sitt medgivande till ett telefonsamtal med sonen/dottern om fyrhjulingar. Om möjligheten ges till samtal med barn/ungdomar ställs frågor om bland annat hur man använder fyrhjulingen. Som ytterligare alternativ skickades förfrågan om barnintervju med bifogade frågor för föräldern att ta del av, i samband med tack för deltagandet i vuxenintervjun.

Steg 6. Genomfördes telefonintervjuer enligt ovan. En intervjuguide med semi-strukturerade frågor användes som underlag för telefonintervjuer med deltagare över hela landet tills en "mättnad" uppstått. Antalet intervjuer med vuxna blev 41 och med barn 9 stycken.

Steg 7. Bearbetning och analys av genomförda telefonintervjuer, utarbetande av rapport.

Steg 8. Seminarium med referensgrupp och berörda aktörer för redovisning av resultat och diskussion kring lämpliga åtgärdsstrategier.

Steg 9. Sammanställning av slutrapport och spridning.

4. Metoder

Forskningsprojektet är i sin helhet kvalitativ, då området är relativt outforskat och vi söker med explorativ ansats efter erfarenheter, attityder, behov och motiv i förhållande till risker med fyrhjulingar (Morgan, 1996). För att generera en bred och rik beskrivning av ämnet vi studerar har vi valt dels personlig djupintervju samt diskussioner i fokusgrupp som ett underlag för ett större antal telefonintervjuer. Data som redovisas från intervjuerna är relativt omfattande och redovisas med invävda citat för att på ett nyanserat sätt spegla innehållet och komplexiteten.

4.1. Intervju och fokusgrupper

En diskussion i fokusgrupp utgår från en dialog mellan deltagarna där syftet är att deltagarna stimulerar varandra till att föra fram tankar i ämnet. Fördelen är att information kan framkomma utanför forskarens ram (Kitzinger, 1994). Fokus för intervjuerna är hur deltagarna i gruppen resonerar kring ett fenomen (Krueger, 1994; Morgan, 1997). Med hjälp av en frågeguide introducerade moderatorn några förbestämda teman för att starta diskussionen. Uppgiften var sedan att underlätta och stödja så att alla kunde komma till tals. De teman som användes baserades på tidigare forskning och syftet med undersökningen.

En personlig djupintervju gjordes för att få en djupare förståelse från ytterligare en infallsvinkel, i detta fall försäljaren av fyrhjulingar. Genom djupintervjun kan problemet belysas mer mångfasetterat med personliga reflektioner över ämnet (Kvale, 2002). Djupintervjun ger möjlighet till flexibilitet då följdfrågor kan ställas direkt och nya idéer kan tas upp. Respondenten kan fråga om oklarheter, likaså intervjuaren och tillsammans kan dialogen gå på djupet inom särskilt intressanta områden.

Både djupintervjun och fokusgruppsintervjuerna spelades in och renskrevs för att därefter analyseras/reduceras utifrån ramen för intervjuguiderna. Därefter gjordes en innehållsanalys där teman eftersöktes (Ryan & Russel Bernard, 2003). De frågor man då ställde till materialet utgick ifrån studiens frågeställning, men nu söktes även efter motstridigheter eller likheter som vore intressant att gå djupare in på i de kommande telefonintervjuerna.

4.2. Telefonintervjuer med föräldrar och barn

För att gå vidare och få en utökad kunskap samt att se om fler kunde verifiera eller ratificera det som framkommit i djupintervjun och fokusgrupperna genomfördes telefonintervjuer med föräldrar med fyrhjulingar i hushållet samt några av deras barn. Med hjälp av kvalitativa intervjuer hade föräldrarna möjlighet att reflektera över risker med fyrhjulingar och förklara hur de tänkte kring sina barns säkerhet och lärande av att hantera fyrhjulingar. Då barnen ej var myndiga tillfrågades föräldrarna om lov att ställa frågor. Föräldern var oftast närvarande i bakgrunden.

Kvalitativa intervjuer bedömdes vara den lämpligaste metoden för att nå djupare förståelse av attityder. Kvalitativa intervjuer ger också närmare "bilder" och en förståelse för verklighetens problematik och möjligheter än vad en kvantitativ statistisk studie kan ge. Intervjuerna genomfördes med en halvstrukturerad intervjuguide, vilket innebar att intervjun utgår från ett antal övergripande frågor, men som ger utrymme till spontana uttalanden från de intervjuade (Kvale, 2002) och oförutsedda aspekter ges möjlighet att dyka upp under intervjuens gång (Jacobsen, 1993). Frågorna i intervjuguiden (se bilaga 2, Intervjuguide vuxna) formulerades med hjälp av resultaten från de teman som framkom ur fokusgrupper och djupintervju. För barnen konstruerades en anpassad intervjuguide med enkla och färre frågor (se bilaga 3, intervjuguide barn)

Alla deltagare anonymiserades med ett nummer och fråga för fråga fördes samman. Det transkriberade intervjumaterialet strukturerades i en första grovanalys utifrån intervjuguidens teman och frågor. Den summerande analysen genomfördes genom att liknande svar fördes samman och beskrivande text varvades med citat. Därefter genomfördes en temaanalys där svar markerades som band ihop olika

frågor, som relaterade till teman från de tidigare fokusgrupperna och djupintervjun. Analysen såg också till motsättningar och samsyn samt likheter och olikheter i intervjumaterialet likaså information som kunde ge ledtrådar till orsaker bakom olyckor. Ett antal övergripande teman utkristalliseras sig sedan från materialet (Ryan & Russel Bernard, 2003). Citat från intervjuerna används i rapporten för att belysa föräldrar och barns resonemang. Citaten återges i princip ordagrant – enbart mindre justeringar har ibland gjorts för att öka läsförståelsen. Vid behov av förtydligande av texten har detta skrivits inom hakparentes. Uteslutna partier inom ett redovisat citat markeras i rapporten med /.../.

4.2.1. Urval och bortfall

Urvalet gjordes ur två olika register, dels Lantbruksregistret (Jordbruksverkets årligt uppdaterade register över landets jordbruksföretag), där kompletta kontaktuppgifter finns, samt ur Transportstyrelsens Fordonsregister (Transportstyrelsen ska enligt lag, SFS 2008:1300, föra register över vägtrafik). Avsikten var att identifiera familjer med fyrhjulingar. Förfarandet beskrivs nedan.

1: Utdrag ur Lantbruksregister 2013 (500 slumpmässigt utvalda jordbruk i hela landet, med minst 10 hektar åker). Namn, adress, telefon och födelseår fanns på listan. Urval gjordes på födelseår för en ålder av ca 30 – 50 år, med bedömd störst chans att ha barn i lämplig ålder, samt dessutom med fördelning över samtliga 21 län. 183 uppringningar genomfördes till 129 personer vilket gav 80 kontakter (2,3 uppringningar per svar). De 80 kontakter resulterade i följande utfall: 35 hade inte fyrhjuling, 16 hade inte barn och 4 ville inte delta. Resultatet blev 25 intervjuer med föräldrar/morföräldrar, representerande 9 län.

2: Utdrag ur Fordonsregister 2013 (500 slumpmässigt utvalda personer/organisationer med MC eller Terrängregistrerat fordon). Listan representerade en spridning över hela landet och fordon registrerade av både lantbrukare och andra. Adress och födelseår fanns på listan. Urval gjordes på förmodad landsbygdsadress samt födelseår för en ålder av ca 30 – 50 år, med bedömd störst chans att ha barn i lämplig ålder. I huvudsak de som hade Terrängregistrerade men även någon enstaka MC-registrering, valdes ut. Därefter följde webbsökning baserad på adress, för att få fram namn och telefonnummer. 146 uppringningar genomfördes till 64 personer, vilket gav 35 kontakter (4,2 uppringningar per svar). De 35 kontaktade resulterade i följande utfall: 9 hade inte längre fyrhjuling, 8 hade ej barn och 2 ville ej delta i studien. Resultatet blev 16 intervjuer med föräldrar, representerande 11 län.

Nio stycken barnintervjuer genomfördes i åldrarna 5–14 år. De rekryterades genom att tillfråga de intervjuade föräldrarna, antingen i direkt anslutning till intervjun eller via ett tackbrev, där även barnfrågorna fanns bifogade. Detta förfarande gav enbart sex barnintervjuer och därför kompletterades med att kontakta deltagare från föräldrafokusgruppen. Det gav ytterligare 3 barnintervjuer. Fyra av de nio intervjuerna gjordes personligen.

Bortfallsanalys: totalt gjordes 329 uppringningar till 193 personer som gav 115 kontakter. Av dessa saknade 24 barn och 44 saknade fyrhjuling. Således kontaktades 47 personer som föll inom ramen för våra kriterier. Av dessa bortföll 6 personer som ej ville delta och de angav följande skäl: 1 – ville ej att samtalet bandades, 3 – inte tid, 1 – inget att tillföra, 1 – avstod.

5. Deltagare och genomförande

5.1. Intervju och fokusgrupper

5.1.1. Fokusgrupp med ungdomar

Träffen hölls hösten 2014 på kvällstid i Göteborg. Samtliga deltagare var från landsbygden i Västra Götalandsregionen, och var med i LRF ungdom där medlemmarna är i åldrarna 16-35 år. Gruppen var liten med fyra deltagare varav en kvinna och tre män.

Deltagare var:

1. Kvinna (23 år). Har ingen egen fyrhjuling men har kört några gånger. T.ex. en vägregistrerad som hon lånade av grannen på landet för att transportera sig själv.
2. Man (22 år). Har en fyrhjuling för att köra stängselstolpar med. Den används även mycket för lek i snö med en pulka efter.
3. Man (26 år). Har en ganska ny Yamaha, 450cc. Det är ett arbetsfordon, men det handlar ju oftast om att ta sig från A till B. Slippa gå så långt, mest för transport vid långa avstånd.
4. Man (22 år). Köpte en ny fyrhjuling 650cc för något år sedan för att ha i skogen. Han hade en 50 kubiks som liten.

Fokusgruppsintervjun tog cirka två timmar och spelades in på band, för att därefter renskrivas. Diskussionen leddes av en samtalsledare (forskare på VTI) som till sin hjälp använde en intervjuguide (se bilaga 1). Till hjälp fanns även en sekreterare som förde anteckningar och höll reda på tiden och det praktiska. Mötet inleddes med en lunch samt att ämnet presenterades och att deltagarna skrev på ett informerat samtycke.

5.1.2. Fokusgrupp med föräldrar

Träffen hölls på kvällstid på Lyngby Gård/Kristianstad i Skåne våren 2015. Samtliga deltagare var från Kristianstads kommun och hade egen erfarenhet av fyrhjulingar som ägare/användare och i de flesta fall som förälder/familjemedlem med barn och ungdomar i lantbruks/landsbygdsmiljö. Deltagarna rekryterades via Lantbrukarnas Riksförbund (LRF). Förutom moderator och sekreterare deltog 10 personer, 7 män och 3 kvinnor som kan beskrivas enligt nedan:

1. Ung man – studerande på Alnarp till lantmästare, inga barn, kör dagligen fyrhjuling.
2. Äldre man – (pappa till 2 av deltagarna), växtodling, kör en fyrhjuling.
3. Man – mjölkproduktion, 2 döttrar 11 och 13 år, ”*de använder fyrhjulingen nästan mer än jag*”.
4. Man – växtodling, 2 döttrar, ½ år och 3 år.
5. Man – driver hotell, bor på landet, 3 barn, runt 9 år, ”*det är mycket glädje med den*”.
6. Man – gårdsbutik, litet lantbruk, utflugna barn, använder fyrhjulingar dagligen.
7. Kvinna – två barn, ½ år och 3 år, en fyrhjuling ”*precis inköpt*”.
8. Kvinna – (dotter till 2, äldre man) hon har barn, flera fyrhjulingar.
9. Kvinna – grisar och växtodling, tre barn i åldrarna 2, 8 och 10 år, två fyrhjulingar.

10. Man – (son till nr.2, äldre man) mjölkproduktion, växtodling, 3 barn: 9 och 7 och 1 år, två av dem kör fyrhjuling, familjen har flera fyrhjulingar.

Mötet inleddes med en gemensam kvällsmåltid därefter inledde moderatorn med att informera om projektet och samla in en blankett om informerat samtycke. Samtalet spelades in för att därefter renskrivas. Mötet varade i 2–3 timmar och leddes av moderatorn (forskare på SLU) som hade en intervjuguide till sin hjälp (se bilaga 1). Sekreteraren förde noteringar och skötte praktikaliteter.

5.1.3. Djupintervju med återförsäljare

En djupintervju genomfördes vintern 2015 med en man som var försäljare hos en återförsäljare av bl.a. fyrhjulingar i Göteborg. Företaget hade 9 anställda totalt varav 2 säljare i butiken. Intervjun genomfördes på dagtid i butikens personalrum och tog ca 1.5 timma. Till sin hjälp hade forskaren en intervjuguide som följde fokusgruppsguiderna, samtalet spelades in på band och renskrevs därefter.

5.2. Telefonintervjuer med föräldrar och barn

Telefonintervjuerna genomfördes under perioden hösten 2015 till våren 2016. Intervjuaren hade till sin hjälp en semistrukturerad intervjuguide för de vuxna (se bilaga 2) och en för barnen (se bilaga 3). Frågorna skulle utgöra grunden för ett samtal runt fyrhjulingar och risker kring dessa. I slutet av intervjun fanns åtta korta påståenden som den intervjuade skulle ta ställning till genom att hålla med eller inte hålla med på en fyrgradig skala. Barnguiden hade färre frågor och innehöll inga flervalsfrågor. Uppringning och intervjuer genomfördes både dag- och kvällstid. Utöver dessa tillkom några vuxen- och barnintervjuer, som gjordes på plats i intervjuarens närområde. Telefonintervjuerna tog i genomsnitt 20 minuter att genomföra. Vid barnintervjuerna anpassades språk och metod så att barnen skulle uppleva intervjun som positiv. 41 intervjuer genomfördes med vuxna där 29 var män och 12 kvinnor, i en ålder av 29–77 år. Tre av dem saknade barn och fyra var mor-/farföräldrar.

9 intervjuer genomfördes med barn i åldrarna 5–14 år, varav 4 var pojkar och 5 flickor. Först genomfördes intervjuer med 6 barn, därefter ytterligare 3 barn från föräldrafokusgruppen.

Av de 41 vuxna var 12 kvinnor (ålder 30–58 år) och 29 män (ålder 29–77 år); av kvinnorna var 11 mammor och 1 farmor; av männen var 23 pappor (ålder 30–50 år) och 3 far/morfäder (ålder 66–77 år). Således var 83 % barnfamiljer och av dessa medgav 18 % barnintervju.

Av de 41 vuxna hade 28 lantbruk, 2 skogsbruk, 1 renskötsel och av övriga 10 bodde 7 på landsbygd och 3 bodde i mindre samhällen men hade tillgång till skog/lantbruk inom familjen. Den geografiska spridningen var från Skåne till Norrbotten med representation från 16 av de 21 länen (Skåne-4, Halland-4, Kalmar-3, Kronoberg-1, Jönköping-2, V.Götland-10, Örebro-2, Ö.Götland-2, Värmland-2, Gotland-1, Södermanland-1, Dalarna-3, Jämtland-1, V.Norrland-2, V.Botten-2, N.Botten-1)

De intervjuade vuxna ägde mellan 1–5 fyrhjulingar vardera, i storlekarna 50cc ("barnstorlek") till som högst 1000cc. Antal, registreringsform och typ av fyrhjuling framgår av Tabell 1-3 nedan. I denna rapport har vi valt att definiera vuxenfyrhjuling enligt U.S Consumer Product Safety Commission:s definition: en fyrhjuling på 90cc och uppåt (Jinnah & Stoneman, 2016). Följaktligen definierar vi fyrhjulingar under 90cc som "barnfyrhjulingar" i denna rapport.

Tabell 1. Innehav av fyrhjulingar efter olika motorstorlekar.

| Fyrhjuling (storlek) | Antal personer med innehav |
|---------------------------------|---|
| 50cc | 12 |
| 70cc | 1 |
| 80cc | 2 |
| 90cc | 4 |
| 100cc | 1 |
| 150cc | 1 |
| 300cc | 2 |
| 360cc | 1 |
| 400cc | 4 |
| 500cc | 14 |
| 550cc | 2 |
| 700cc | 3 |
| 750cc | 1 |
| 800cc | 2 |
| 850cc | 1 |
| 1000cc | 1 |

Tabell 2. Innehav av fyrhjuling efter registreringsform.

| Registreringsform | Antal personer med innehav |
|--------------------------|-----------------------------------|
| Terräng | 18 |
| MC | 2 |
| Moped | 1 |
| Oregistrerad | 5 |
| Vet ej | 8 |
| (Frågan bortföll) | (7) |

Tabell 3. Innehav av fyrhjuling efter typ.

| Typ av fyrhjuling | Antal personer med innehav |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| Enbart barnfyrhjuling | 4 |
| Enbart vuxenfyrhjuling | 26 |
| Både vuxen- och barnfyrhjuling | 11 |

6. Resultat

6.1. Fokusgrupper och djupintervju

Nedan följer analysen av intervjuerna utifrån temafrågorna, där citat verifierar och åskådliggör diskussionen.

6.1.1. Fokusgruppsintervju med ungdomar

Användning av fyrhjulingar

De flesta av gruppdeltagarna använder terränghjulingarna för arbete, transport och nöje men det finns många fordon på landet som inte har någon yrkesmässig användning. *”Om man ska vara helt ärlig är det inte ofta som man drar redskap med den, den är mer som en motordriven skottkärra. Men den är ju roligare för att den går bra mycket fortare. Lite nytta, mycket lek tror jag det är”*. Fyrhjulingen används oftast på gården och i närliggande områden för korta sträckor. *”Vi kör ju mest till grannen, inomsocknes och vi ser ju inte polisen så ofta. Man tänker lite innan man kör ut på vägen”*. De lånar inte ut sina fyrhjulingar då de är medvetna om att den är farlig, *”man kan köra i 70km/h med den, då kan man ju inte låta vem som helst ha den”*.

Förarbevis

De flesta anser att kunskapen om förarbevis är dålig och att många inte riktigt vet vad de har köpt. Flera deltagare anser att de redan kan fordonen och en deltagare vill inte lägga 4500 kr på ett förarbevis, han anser att det är för dyrt utan att ge någon fördel, *”Jag får ju köra hemma utan att betala”*. *”Jag hade gått en kurs om man fick ett papper som var värt något”*. Då påpekar en annan deltagare att om man har tagit körkort före år 2000 får man köra, det har de äldre i ett familjejordbruk, men det är ju andra i familjen som kör den också som inte har körkort för 2000.

Köregenskaper och risker

Då det gäller fyrhjulingens köregenskaper säger en deltagare att *”det är annorlunda första gången man kör fyrhjuling på väg och kommer i en kurva. Åt vilket håll ska man luta sig åt, det känns som man ska flyga av. Det tar ett tag innan man vant sig vid hur den beter sig”*. De anser att den är farlig på vägen och det kan räcka med att man tittar på styret så är man plötsligt på andra sidan av vägen om man kör fort. Den unga kvinnan som bara kört fyrhjuling några gånger instämmer *”ja det är jätteläskigt”*. Fyrhjulingen följer inte vägen som en MC utan vid höga farter kan man åka av, *”med fyrhjulingen går de bara rätt ut”*. Med en vägregistrerad fyrhjuling får föraren hålla hårt i styret och är det en hållighet i asfalten kan det kännas som man är överallt och kör. En deltagare säger att i skogen måste man stå upp, det är mer som att rida *”Jag är inte nervös att välta när jag är i skogen och kör, för våran är så pass lätt att jag orkar välta upp den”*. Däremot på vägen kör de fort *”man gasar på av sjutton och då vänder det”*.

Skyddsutrustning

På frågan om de använder skyddsutrustning svarar en deltagare att han inte använder hjälm. *”Man tänker att man kanske borde när man sitter på, men så tänker man att det händer nog inget”*. En annan säger att man har hjälm om man skall nöjesåka men inte om man skall till brevlådan. Någon påpekar att man inte har kortbyxor på sig. Då det gäller de yngre barnen så har respondenterna låtit dem pröva genom att sitta bakom och hjälpa till på fyrhjulingen. Det är ett problem för barnen att då de blir rädda kramar de instinktivt om styret, då ger man mer gas och det blir ännu värre och fyrhjulingen kan stegra. På vissa finns en skruv som man kan sätta i så att man stryper gasen, det hade en av deltagarna som ung, *”men det tog ju inte så lång tid innan man skruvade ur den”*. En annan deltagare sa att han hade ett dödmansgrepp på fyrhjulingen då han var liten men det har försvunnit på de nyare fyrhjulingarna. Den unga kvinnan säger att *”när jag körde första gången var jag rädd, ju mer man vänjer sig tar man ut svängarna”*. En annan svarade då att man måste öva så att man får in känslan.

Det räcker inte med teori, man måste ta några kurvor i högre hastighet så att man lär sig. *"Långsamt kan alla köra. Det är när det går fort det är farligt"*.

Köra med alkohol

Deltagarna anser att många olyckor beror på alkohol. *"Man ska bara till grannen, tänker dom. Det var ju en som dog i våras när han var full"*. De tror att det beror på att fyrhjulingen inte känns lika farlig som bilen eftersom man inte kan skada någon annan på samma sätt, att det *"känns lite som cykeln"*. I ett närliggande bostadsområde är det många som köper fyrhjulingen istället för moped, för att åka till stranden och ta några öl.

Hur lär man sig

En deltagare berättar att det var väldigt bra att få köra som barn. *"Den gick inte så fort, jag hade hjälm. Enklare att lära sig köra bil sedan"*. Men de upplever det obehagligt när de möter en liten knatte som kör på byvägen. *"Jag tycker inte att de ska ut på vägen att göra"*. Han anser att de skall köra hemma på gårdsplanen, men *"många som köper dom små (fyrhjulingarna) har ju ingen stans att köra egentligen"*. En deltagare har redan barn som han har låtit köra *"på en stor (fyrhjuling) som man ser till inte går så fort. Men sedan kanske man kommer att släppa dom själva för tidigt för att man tycker att dom kan det så bra"*.

Ingen av deltagarna har någon utbildning i att köra fyrhjuling, de har testat sig fram själva. De anser att *"man får lära sig av sina misstag"*. De fick sitta med som liten med en vuxen som satt bakpå. *"Folk som inte är uppväxta med fyrhjuling och inte har kunskapen borde nog gå en kurs"*. Deltagarna tror att man köper en fyrhjuling till sina barn utan att veta hur farligt det är och tror att det är säkert för att barnet har hjälm och att den inte välter för att den har fyra hjul. Däremot tror deltagarna att på gårdarna är föräldrarna mer noga i början och uppmärksamma på var barnen är någonstans. *"Det hänger mycket på föräldrarna så att man inte släpper dem med blicken"*. En deltagare berättar att om han som liten misskötte sig så blev det förbud *"då fick jag inte köra på en månad och det var ju det tråkigaste som fanns. Då skötte man ju sig, så fungerar det"*.

Killar/tjejer

Då man testar och sladdar kan det gå över styr om man är två och triggas varandra *"Det är livsfarligt, värdelöst"*, säger en deltagare. De tror att testandet är en killgrej men inte att de är duktigare. *"Det kan vara så att killar kanske lär sig på ett annat sätt. Har man en tjej kanske man överbeskyddar. Har man en pojk tror man att de klarar sig bättre när de ramlar och så"*. På senare år har de sett flera mindre flickor, upp till 10 års ålder som kör fyrhjuling. Men tror inte att det är många tjejer som kör för skojs skull när de blir äldre.

Status

Deltagarna tror att det är status i olika maskiner. *"Vill man ha det bästa köper man det värsta. Mycket motorstyrka"*. Men det finns de som kanske inte kan så mycket om fordonet och inte kört den så mycket. Då påpekar en deltagare att man inte pratar om hastigheten *"När man kör fyrhjuling tycker man att det går ganska fort när det egentligen inte gör det. Maxhastigheten är oväsentlig, för det känns snabbt även i 50 och 70 är jättefort, då är det raksträcka för man kör inte 70 km/h någon annan stans"*. De menar att man får en känsla för körningen efter ett tag. *"Men det kan ju vara så att ju bättre man tycker att man kör desto fortare vill man köra"*.

Erfarenheter av olyckor och orsaker bakom

Ingen säger att de varit med om en olycka med fyrhjuling *"inte så man blivit liggandes. Har flugit av någon gång lite lätt, men mest skrubbsår"*. En av orsakerna bakom olyckorna kan vara ovana. Andra orsaker är alkohol eller att fyrhjulingen kan kännas stabilare för att den har fyra hjul. *"Men det räcker med en kurva i 20 km/h för att man kan komma snett, då kör man rätt ner i ett dike och det tar väldigt stopp"*. De tror att de flesta som drabbas är sådana som inte har gård och inte är medvetna om hur

mycket effekt det finns i den fyrhjuling man har. Är man uppvuxen på en gård är man medveten om riskerna med alla maskiner, men kommer man till ett villaområde är man kanske inte det. På frågan om man får acceptera riskerna i lantbruket svarar de att man får lära sig att leva med dem men samtidigt är det ganska mycket prat om risker. De tror inte att det sker så många olyckor i arbets-situationer utan mer vid lek, efter kl. 18 på kvällen. *”Man ska stila för andra och tex köra på två hjul, det är ett vanligt partytrick, och så tror man att man kan och så hamnar man i kläm. Det är mest lek, det är därför det blir olyckor”. ”Det kanske är att man tror lite för mycket om sig själv”.*

Förslag på åtgärder

Gruppens förslag på åtgärder är att sprida kunskap genom informationskvällar, att vid försäljningen ge information och att köra en sträcka innan man får hämta ut den samt att kunna provköra på en bana. De pratar om vad som kunde motivera och en av deltagarna säger att *”jag hade gått en kurs om man fick ett papper som var värt något // att man får billigare försäkring, det måste vara värt något”.* För barnen föreslår de att man kan begränsa risken så att de får köra på inhägnat område under uppsikt. Men konstaterar att det inte händer så mycket om de inte följer reglerna för det är ingen som kontrollerar det. De säger att det är först när någon dör som det händer något. Då kan man bli anmäld för något. En nollvision är de skeptiska till *”man kan aldrig förutse vad människor gör, det finns alltid en mänsklig faktor”.* De tror inte heller på lag för skyddsutrustning, de hade inte haft hjälm oftare för det. Då det gäller att få hjälp från en app i mobilen säger man *”det tar man ju inte på sig om man är 57 år och åker hem från grannen efter några öl, det tror jag inte. Kanske mer för skogsarbetaren som kör varje dag”.* De tror inte på det som en lösning för flertalet men om man är ute i skogen själv kan det vara en hjälp för.

Försäkring

Deltagarna vet inte vad som gäller om de skulle skadas. *”Det är inget man räknar med att få, men inte heller något man tänker på varje dag”.* *”Jag vill inte lägga de pengarna på det, jag kör ändå inte så ofta. Det händer inte mig tänker jag”.*

6.1.2. Fokusgruppsintervju med föräldrar

Användning

Samtalet inleddes med en presentationsrunda där samtliga angav att de hade fyrhjulingar. Där fanns flest terrängregistrerade, men även vägregistrerade, traktorregistrerade, UTV-side by-side och oregistrerade såsom barnfyrhjulingar. I något fall visste man inte registreringsformen. De användes dels i arbetet genom att titta till djuren, stängsla, skörda grönsaker eller skrämma gäss. Men den hade också en roll där men *”förflyttar sig istället för att ta bil eller traktor. Man kan ju snedda över åkrar på ett annat sätt med en sån”.* De som använde den var de själva och anställda. Ett tredje område var att använda fyrhjulingen för nöje och för barnen. Inledningsvis nämndes inte barnen som användare och en deltagare sa om barnens användande att *”Vi har dragit ner användandet helt nästan sedan alla dödsolyckor förra året...så den har stått stilla”.* Deltagarna berättade att det händer att man lånar ut fyrhjulingen om det kommer en kompis till barnen. En man sa *”Det har väl varit mest små barn, på gräsmattan”.* *”De här små barn-(fyrhjulingarna) de går inte så fort, de här små, små”*, då påpekade en man att *”De gör 50 km, de gör de”.*

Förarbevis

De flesta ansåg att de känner till vad som gäller om förarbevis och regler, men att informationen från återförsäljaren borde förstärkas. En yngre deltagare berättade att han hade sökt på nätet *”där hitta man ju allt”.* Sedan diskuterades om var man får eller inte får köra och en osäkerhet uppstod om man får köra med registrerad i terrängen och att man inte får köra med ett terrängfordon på vägen. Någon visste inte om att man inte fick köra med ett terrängfordon till macken och tanka. *”Det är nog rätt stor okunskap – vad man får och inte får”.* Priset på försäkringar för fyrhjulingar i förhållande till pris på

fyrhjulingen kom också upp och en man sa *"En sådan här barnfyrhjuling kostar 900 i försäkring. Så köper du den för 3000. Jag menar, vad är rimligheten i den försäkringen?"*. En deltagare frågade om alla regler med ålder, körkort och försäkring fanns lätt tillgängligt att hämta hem och moderatorn sa att detta skulle bli hemsänt till deltagarna. En påpekar att informationen från Transportstyrelsen är väldigt otydlig.

Köregenskaper och risker

De flesta ansåg att risken att fyrhjulingar kunde välta varierade medan en kvinna ansåg att det fanns en extremt hög risk med hanteringen av fyrhjulingar. Hon ansåg att det var många som inte är lantbrukare som hade fyrhjulingar och att de inte var försäkrade. Hon trodde också att man uppfattade det säkrare med fyrhjuling. *"Det är en kunskapsfråga. Inom lantbruket så har vi hört detta väldigt mycket...jag tror man är rätt så upplyst om riskerna"*. En annan deltagare påpekar att man läser i lantbrukspressen om olyckorna, *"men ofta är det i dödsannons man läser det"*. De ansåg att problemet var de som inte hade upplysts genom lantbruket, vilket man kunde se just hos de med småbarn. En man framhöll att man lär sig om risker på landet då man växer upp med traktorer som man backar och kör och lastar och lyfter. Det kan därför bli problem när barnen har kompisar och de inte är från landet. *"Ibland är det svåra när de har kompisar och det är inte så många som är från landet alltid."* Här vände samtalet och de började prata om beteende *"det körs ju mycket utan hjälm, i synnerhet i jordbruket. Man hugger motorcykeln. Då har man ju inte hjälm på kanske. Det är skillnad om du ska ut och köra motorcykel på vägen, då klär man på sig skinnställ och stövlar"*. En man summerar *"Men det är ju en typ av risker kanske för barn, en typ för ungdomar, en typ för vuxna"*. Någon anser att farorna är som störst på vägen, *"för där går det ju fortast"*. En annan anser att faran är lika stor på vägen som på markerna, en annan säger att det är hastigheten som avgör risken och där stämmer fler in. Stressen och adrenalinets ses som orsaker bakom olyckor. Körtekniken kan avgöra *"kör du nerför och du tar frambromsen istället för bakbromsen, så vurpar den över där med"* eller *"det är smal väg och möte; kan jag tänka mig att det är risk att komma ut i kanten för långt"*. Sedan kommer man in på att man testat fordonet *"man är ju hela tiden på gränsen. Det är ju därför man leker med dem. Man försöker ju ta svängarna så fort man kan"*.

Regler och gränssättning

Det rådde viss osäkerhet kring vilka lagliga regler som gäller för vissa fordon och vilken skyddsutrustning som krävs. Ingen av deltagarna hade blivit kontrollerad av polisen och de ansåg att risken är minimal att man skulle bli det, någon trodde inte polisen kunde alla regler. En man kommenterar följande *"Jag tycker faktiskt det är en fördel sen jag fick reda på att det inte krävs hjälm på terräng"*, en annan svarar att *"men för egen del är det rätt så bra med hjälm"*. Därefter följer en diskussion mellan männen om man behöver stor motorstyrka eller ej, de jämför olika fordon. På frågan om vilka regler som gällde hemma hos deltagarna, svarade några skrattande *"När tankmätaren är nere, sluta kör eller lägg en hundring i handskfacket"*. Nycklarna sitter oftast i alla fordon säger en deltagare, men då barnen inte har åldern inne, så anser han att man kan stävja dem med att de inte får köra utan översyn. En person påpekar att barnen lätt bromsar med fötterna och behöver stövlar annars kan de bryta benen. *"Det har ju varit många som provat den lille 50-kubikaren som sätter ner fötterna när det går för fort och fastnar under med fotpinnarna"*. Han tillägger *"just den här lille (fyrhjulingen) har ju körts på gräsmattan, man kan ju bryta nacken där med"*. Två kvinnor börjar prata om att för de små barnen har de haft säkerhetsnöre som man kan dra i som vuxen för att stänga av motorn. Flera av deltagarna berättar stolta om egna barn som treåringar kunde hantera maskiner för vuxna. De lite äldre barnen får köra själva men bara omkring hemmet. En kvinna berättar *"Vi har ju varit med om några olyckor när det är andra (barn). Det är precis som om det låser sig för barn. De har ju inte det begreppet att släppa och det är ju det greppet som är orsak att de håller kvar när de blir stressade så drar de ännu mer i gasen"*.

Skyddsutrustning

Då det gäller skyddsutrustning vill man för egen del inte ha tvång. En man påpekar att *"man ser ju bara i fjällen att alla barnen har hjälm, de flesta har ryggskena också. Det är de gamla som kör utan och jag tror de flesta, förmodar jag, ser till att barnen har skydd – sen är det de vuxna som slarvar med det"*. Beträffande tillgång på skyddsutrustning anser en att det inte finns några säkerhetsbågar att välja mellan och en deltagare frågar *"är det någon här som inte hade köpt om det hade varit både på dem från början? Jag hade köpt ändå, det är inget hinder"*. En man svarar *"så länge det inte är ett lagkrav kommer jag inte att köpa. Sen är det lätt att sitta och säga vad andra ska köpa"*. Någon anser att det är en ren pengafråga och att det är säkert som det är idag. *"Kör ordentligt, informera om hur du ska hantera fordonet, så drar du ner olyckorna"*.

Erfarenheter av olyckor

En deltagare påpekar att man bör granska olyckorna för att få kunskap om orsaker bakom. Då påpekar en annan att mörkertalet förmodligen är stort för *"vi är ju dåliga inom lantbruket till att rapportera tillbud. Det är ju så, det är när det är döds (olyckor), men tillbud, de rapporterar vi inte. Det finns knappt någon djurbonde utan att de har hållit på att dö"*. De berättar att en orsak till att man inte vill rapportera är arbetsgivaransvaret, man är oroad för att inte få arbetsskadeersättning. Flera av deltagarna har erfarenheter av olyckor från sin ungdom och många konstaterade att det kunde gått mycket värre. En berättar om hur grannen hittade sin son *"han var avsvimmad och blödde kraftigt. Men det rapporterades ju inte heller någonstans"*. För att förhindra olyckor påpekade en deltagare att man behöver ett annat säkerhetstänkande då man kör fyrhjuling. *"Det är viktigt att försöka gå ut med information när du köper. Precis som när du får en instruktionsbok, kan det vara en liten bok, med risker och vad som är bra"*. Någon säger att hans föräldrar inte var så riskmedvetna men att han ser att *"det ligger ju ett stort ansvar på föräldrar som köper en sak som man vet är farlig till sina barn, det är klart"*, men han efterlyser information, regler och även att det efterlevs. De konstaterar att barnen är utsatta i lantbruket och att man bör sträva efter en nollvision.

Köra med alkohol

Därefter kommer diskussionen in på fyrhjulingar och alkohol och en deltagare menar att man tar fyrhjulingen för att *"det känns som ett rimligare (alternativ), än att ta bilen och köra"*. Man uppmuntrar varandra att vara ärliga. Någon påpekar att man kör med fyrhjulingar på små vägar och på åkern där man inte kan köra med bil. Bil kör man inte onykter men de tror att respekten är mindre med fyrhjuling. Då säger en deltagare *"respekten är nog inte mindre, det är bara risken (som är mindre) att åka dit och bli av med körkortet, för med bilen får du upp på vägen"*. Däremot lånar man inte ut fyrhjuling till andra på fest med alkohol, för här känner man sig ansvarig då det är ens egen fyrhjuling.

Hur lär man sig

Ingen av deltagarna har gått någon utbildning för att hantera fyrhjulingar och man har inte hellre sett eller fått några erbjudanden om det. En person har fått med en CD-skiva med instruktioner vid köp av sin fyrhjuling och en annan anser att man borde ha något körkort eller gå en dagskurs. En tror inte på något frivilligt och anser att man inte tittar på CD-skivan eller i en instruktionsbok utan prövar själv först. De äldre som har tagit sitt körkort före år 2000 tycker att det är skönt att de klarat sig undan nya krav på förarbevis. Vem skall då tillhandahålla information? Någon tycker att det skall finnas ett krav på återförsäljaren att informera om risker och hantering vid köpet av fyrhjulingen. *"Det säljs ju mycket som lek idag, till barn. //Men det gäller ju att folk vet vilka risker det är"*. En annan deltagare påpekar att det är den vuxne som köper och den har ju körkort så det är svårt att ställa krav på köparen. Någon tar upp att det säljs billiga små motorcyklar med dålig kvalitet som inte får framföras på markväg och att det borde stå någon stor varningstext på dem. *"Det är ju många som inte har en aning om det. Det skulle i alla fall stått vad det gäller för regler på de här grejerna"*. Deltagarna själva har lärt sig köra fyrhjuling genom att pröva själva och lära av sina misstag. De som växer upp på en gård *"får vara med ända från det man var liten och köra traktor och alla maskiner egentligen"*. På frågan om föräldrarna

har lärt dem svarar en deltagare att *"jag har fem syskon så de var väl inte så rädda om sina barn mina föräldrar, men det var ju liksom aldrig någon som kolla vad man (gjorde)". "Inom lantbruksvärlden så kanske det bygger rätt mycket på eget ansvar, på gott och ont kanske"*.

Hur lär man barnen

Då denna fråga presenteras börjar några män i gruppen berätta om vad fyrhjulingen betyder för dem. En deltagare säger att med fyrhjulingar är det en frihetskänsla. *"Det är lite som cowboys som rider. Det är det som är grejen med det, att det inte finns så mycket regler kring det är tjusningen med det också". "Man kan bara hoppa på så sticker man...behöver inte...det är inte så noga"*. En deltagare tillägger att det är lite roligare och lite friare, lite friskvård över det också. På frågan om hur de lär sina egna barn att köra fyrhjuling svarar endast en person och det är kvinnan med erfarenhet av barnolyckor, hon menar att deras familj är nog lite övertydlig. Övriga berättar inte om hur de lär sina barn. Däremot pratar man om att man skall ha roligt tillsammans, att det är familjetid att man lär då man leker. *"De får mycket gratis när de sen ska ut i trafiken och köra moppe"*. På frågan om hur gamla barnen skall vara för att få köra på egen hand skrattar många. Någon säger att det är individberoende och att de har många ställen som är inhängande. En deltagare säger *"men är det inte så att de föräldrar som själv vill att ha kul och är i lektagen de kör med sina barn"*. Då påpekar en annan att det man själv inte fick när man var barn, köper man till sina egna barn.

Killar/tjejer

Vad som påverkar barnens syn på fyrhjulingar tror några beror på var man bor. Det kan finnas påverkan från kompisar, men även media såsom Bondeprogram där man hanterar fyrhjulingar felaktigt kan påverka. Då barnen blivit ungdomar, vid ca 15 år, är det inte fyrhjulingarna som gäller utan A-traktorer. Om det är någon könsskillnad i intresset för fyrhjulingar svarar en person att pojkar är mer intresserade av höga farter och mer riskbenägna, en annan säger att det är för att hjärnan inte är fullt utvecklad. De flesta männen tycker att mamma och pappa tycker lika kring fyrhjulingar men en kvinna säger *"Nja...det är väl inte..... Jag har inte haft emot att du har köpt den. Bara han kör ordentligt med barnen, så"*. Några tror snarare att olika tänkande beror på bakgrund såsom land eller stad, om man vuxit upp med maskiner eller råkat ut för något.

Förslag på åtgärder

En bidragande orsak bakom olyckorna anser flera är att de säljs utan att ställa krav, eller ge information. Flera tycker att ansvaret ligger hos försäljaren att tillhandahålla information och skydd. Frågan om hjälmkrav får litet gehör i gruppen. En deltagare säger att *"vem tittar på en (informations-) skiva när du köper en traktor. Du hoppar på traktorn och kör"*. En anser då att det räcker med muntlig information men då påpekar någon att det säljs en hel del privat. Utbildning anses vara en viktig fråga, att man lär ut riskerna. För de yngre krävs det inget förarbevis men barnet ska övningsköra så anser de att det ska vara en förälder som går en kurs. Någon påpekar att utbildning är bra men *"Möjligtvis kommer de som bryr sig om det att göra det, men det kommer fortfarande att finnas rätt många som inte gör det om nu inte är tvunget"*. En deltagare tycker att de oregistrerade (barnfyrhjulingarna) är olagliga *"Du får ju köra på gräsmattan, men många gånger kör de på grusvägar"*. Media borde också uppmärksamma riskerna och olycksfallen. Då det gäller barnfyrhjulingar så tänker man att om de bara kostar några tusen och köps i ett storköp så vill man inte kosta på en utbildning. *"Jag tror att utbildningar hjälper mest för/på barn och ungdomar"*. Vad som däremot skulle påverka vuxna blir osagt.

Försäkring

En av kvinnorna frågar de övriga om hur många som är försäkrade och tillägger att *"Det vet man ju säkert inte om. Det är därför. Du tänker inte det steget längre alltid."* Hon säger också att det är lätt att lita på en säljare okritiskt, *"de borde informera och säger vad som är viktigt, vad man behöver veta"*. En man flikar in att *"köper man cykel så är det (försäkringen) med. Sen kommer det ett*

inbetalningskort om man vill fortsätta". Då påpekar en annan lite sarkastiskt att *"du får köpa några motorcyklar så får du se hur billigt det är med försäkring!"*. En kvinna tycker att man skall gå ut i skolorna och informera om riskerna, en annan att det handlar om bättre information.

6.1.3. Djupintervju med återförsäljare

Vilka fordon till vem

Försäljaren berättar att registreringsformen påverkar vilken fyrhjuling han säljer. Av ATV (All Terrain Vehicle) fyrhjulingar finns det terräng-, väg-, traktor-registrering och lätt terrängvagn. Lekfordon, det är fordon som inte är registrerade. Det kan vara bensin och eldrivna både 50-, 90-, 70- eller 100-kubik, oregistrerade fyrhjulingar. *"Rena lekfordon ska köras innanför grind, med hjälm och skyddsutrustning"*. Försäljaren anser att vad som passar för barn från 4 år, även 3 år är 50-kubikare men det beror på föräldrarna. *"Barn-fyrhjulingar, det är inte något vi trycker på. Vi har det i sortimentet för att vår leverantör har det"*. De säljer även mycket fyrhjulingar som är mopeder runt Göteborg till de som bor på landet och har en bit ut till landsvägen för sin buss till skolan. *"Men då har dom hjälmen på sig för det har dom lärt sig"*. Försäljaren berättar att skolbarnen även kör stora fyrhjulingar. *"Vi kan inte tala om vad föräldrarna ska ha för omdöme, vi kan bara rekommendera vad som är vettigt. Att de når ner med benen och kan hålla i styret"*. Försäljaren säger att många föräldrar tycker att deras barn är jätteduktigt men då är de inte helt ärliga mot sig själva. *"Om jag ser att det här inte ser bra ut, han är för liten brukar jag säga att de ska vänta ett år istället"*. Om föräldern propsar på det kan inte han förhindra det. Försäljaren säger att de vill sälja jättemycket och sälja rätt maskin till rätt kund, det är de väldigt noga med idag. *"Vi är inte intresserade av att sälja fel maskin till fel kund, då vet vi att det kommer att komma tillbaka, det blir fel"*. Försäljaren berättar att de har en oregistrerad fyrhjuling, 90 kubikare, som ser ut som *"pappas fyrhjuling"* Den kostar 29 000, den köper många lantbrukare till sina söner (7-12 år).

Förarbevis och fordon

Försäljaren förklarar att en väg-registrerad fyrhjuling får köras från 18 år, har du inte B-körkort eller MC-körkort får du inte framföra den. För en terräng-registrerad ska du ha ett körkort utfärdat före år 2000, har du inte det får du inte framföra den utan ett terrängkort. De säljer alla varianter, men under hösten har de sålt mer traktorregistrerade. Vilket har att göra med registreringsformen då du inte behöver besiktiga den, den har billig försäkring och du får köra från 15 år med mopedkörkort, den är dock strypt till 40 km/h även om den skulle vara på 700 kubik. Du får köra den från 18 år med vanligt körkort, både i skog och på allmän väg. *"Den produkten riktar sig mycket mot företag, alltså lantbrukare, skogsgodsägare. Men även fastighetskötare och fastighetsbolag, som ska ut och sanda och grusa"*. Försäljaren säger att om du köper en terrängregistrerad så får du köra på dina egna marker men inte på allmän väg. Du får även korsa en väg, eller åka till ditt närmsta skifte. Har du en vägregistrerad då är den strypt till 18 hästkrafter, för att den ska bli registrerad för A eller B-körkort. Det finns även arbets-fyrhjulingar som är MC-registrerade, många har sådana i Göteborg och åker till och från sitt jobb. Sedan berättar försäljaren att det finns ungdomar som vill ha något roligare och lite tyngre, då köper man en vägregistrerad 500 kubikare, som är låg och sportig. *"För de vill ha en kombination av att det ska gå fort och vara kul, den ligger slickad efter backen och har bra styrförmåga och allt. Den är verkligen gjord för att åka på asfalt"*. Han tror att det kommer bli fler traktorregistrerade fyrhjulingar i framtiden, men en traktor får du inte köra fort med det får du göra med en vägregistrerad, så *"vägregistrerad och traktor kommer att vara kvar. Barnfordon kommer alltid att finnas kvar också"*.

Skyddsutrustning

Han berättar att det är vanligt att pappan har en fyrhjuling och därför skall barnet också ha en fyrhjuling. *"Barnet gör precis som pappa, pappa kör i keps"*. Försäljaren menar att *"barnen tittar ju på hur vuxna gör och lär sig av dom, och kör de utan hjälm och ryggskydd så gör barnen det också"*.

De flesta vuxna som köper en fyrhjuling köper även en hjälm idag berättar försäljaren. Många tycker att bågar på fordonen är ett viktigt skydd men försäljaren tycker att *"rätt väg att gå är att den som sätter sig på ett fordon har skydd, då man kan flyga av en fyrhjuling"*. Istället förordar han ett ryggskydd som går från svanken till nacken, ett CE-godkänt ryggskydd kostar från 500 kr upp till 2500 kr beroende på modell, variant eller material. *"Alla som åker slalom, har ett ryggskydd idag, dom har även hjälm"*. Då föräldrarna har tittat på fyrhjuling så tittar vi på vad dom ska ha för hjälm, säger försäljaren men han anser att det finns ett problem för det är väldigt svårt att hitta hjälmar till barn från 4 -7 år, produkten är så liten och så dyr att importörerna inte tar in den. Då tror försäljaren att köparen tänker att de tar hjälmen sedan, och så blev det inget sedan. *"Egentligen borde man inte få sälja någon utan att de går ut med en hjälm och ett ryggskydd, så att man vet 100 % att vi har sålt det"*. Försäljaren berättar att den stora marknaden för de här fordonen är USA, där är det väldigt strikt vad man får göra och inte göra med fordonen. Därför är de uppmärksamma med att man skall ha hjälm och inte dricka alkohol då man kör, annars kan återförsäljaren bli stämd. Han berättar att många av de som kommer för att köpa lånar för vart enda fordon. De pengar man har är handpenningen på 20 %. *"Ska du köpa en maskin för 10 000 kr så får du betala 2000 och kan finansiera 8000. Det fixar dom. Och på lekfordon som kostar 20 000 är det 4000 och det fixar dom"*. Men det finns inga pengar över till skyddsutrustning.

Vad beror olyckorna på?

Försäljaren säger att *"i mångt och mycket tror jag att det är vi vuxna, vårt omdöme som är väldigt dåligt"*. Försäljaren säger att barn som är födda på 90-talet är curlade och bortskämda och tror att det kan vara en del i att det hänt mycket olyckor. Försäljaren tror också på att man inte förstår risken med att köra omkull med en fyrhjuling som barn. *"Alla olyckor som sker efter nio till åtta på morgonen, på nätterna, det är olyckor med sprit i. Det är bonden som ska åka över till grannen, förr tog han traktorn eller bilen. Tog sig en stänkare eller några öl och sedan åkte han hem, det hände ingenting. Det hände att han åkte i diket med bilen"*. Han tror att de tänker fel och att risken upplevs samma som med cykel, *"men du kan åka i ett krondike och få 400 kg ovanför dig, du ligger där under, det är katastrof - död"*. Med quadbiken kan det vara så att de börjar åka flera stycken och trissar varandra och sedan gör de misstag.

Hur lär man barnen köra fyrhjuling?

Försäljaren berättar att *"vi visar funktionerna på fyrhjulingen; föräldern sätter sig på fyrhjulingen; sätter barnet framför sig och barnet får gasa. Man kan strypa gasen och få den att gå jättesakta, krypfart. Så ökar man hastigheten efterhand, när man som förälder ser att barnet klarar sig själv, då kliver föräldern av och barnet får köra själv"*. Han berättar att de som jobbar med det ser dagligen att det går för fort, att barnet inte har kontroll. Om det komma in en kund som vill köpa en fyrhjuling men aldrig kört tidigare berättar försäljaren att de tar fyrhjulingen på utsidan och han förklarar grunderna. *"Har de aldrig kört och är osäkra sätter jag mig bakom dom och så kör vi tillsammans runt ett par varv, så att dom får känna hur gasen svarar och sådant. Sedan kliver jag av så får dom prova på baksidan"*. Han menar att om man däremot tittar på barn så har dom ingenting att jämföra med, *"istället för att smyga i gasen och rulla iväg kör dom in tummen fullt bara och så bär det iväg"*. Säkerhetsmässigt finns det tre saker man kan göra. 1) Radiostyrd strypning, alltså att man stänger av, 2) dödmansgrepp på barn när de ramlar av och 3) dödmansgrepp som föräldern kan rycka ut då han går bredvid, en kontakt som sitter bak som man drar ut.

Finns det risker med fyrhjulingen?

Då man säljer borde man vara tvungen att tala om hur man ska sitta, säger försäljaren och exemplifierar med en cykel som vickar om du inte håller i den, medan en fyrhjuling inte gör det då den står platt. Därför skall du sitta rakt, du får inte luta ut eller luta in i kurvorna. *"Du ska sitta rakt för att få bäst belastning på hjulen, precis som att köra go-cart"*. Försäljaren berättar att det är olika (körstilar) om du åker på grus eller asfalt med en 50 kubikare och det tänker inte ungdomarna på, bara att det är

farten som skiljer. Kör man dessutom fort och är ung så har man inte kontroll på hur fort man kör för man har inte den erfarenheten. Han anser att man komma år det via föräldrarna. *"Det är de som kommer in och köper fyrhjuling, dom ska ha hjälm och ryggskydd och köra på avsedd plats. Gör man det händer inga olyckor, men 9 av 10 gör ju inte det. Dom kör hemma i trädgården, dom kör på grannens grusplan. Dom har oftast inte skydd och hjälm, då händer det olyckor"*. Det har kommit flera olika fyrhjulingar för 15-åringar som man får köra med mopedkörkort. *"Du kan få köra en sån jättestor här nere med mopedkörkort från 15 år. Visst gå den bara i 40 km/h, men det är ändå en stor fyrhjuling"*. Försäljaren säger att det är en helt annan teknik på en moped-fyrhjuling och en vanlig moped, de har fått trafikutbildning men inte olika körtekniker. *"Människan funkar ju så att cyklar vi med en cykel och kommer i en kurva så lutar du dig inåt för att motverka g-kraften. Och så gör man i huvudet även om man sätter sig på en fyrhjuling"*.

De lite äldre barnen

De barn som är 8–12 år köper föräldrarna en 90–100 kubikare till, som kan gå uppemot 70–80 km/h. Försäljaren anser att det gäller samma sak som för de yngre, fast i den åldern är de så pass stora att de sköter sig själva i hemmet. *"Då tror jag att man som förälder tänker att är barnen självgående så har de även ett omdöme, men dom har inget omdöme"*. Försäljaren säger att bor man på landet får man ofta ta ett större ansvar än vad man får i staden. *"Det är ju på landet man kör med fyrhjulingar, där händer det olyckor. Det som händer är när hans kompis kommer från staden"*. Försäljaren berättar också att från 12 år och uppåt så blir det större maskiner. *"Det farligaste med fyrhjuling idag är att man kör fort på väg"*. Han anser också att de används felaktigt, en arbets-fyrhjuling är inte gjord för att köra fort på väg, det är inte det den är byggd för säger han. *"Om du sätter din 14-åring som aldrig har kört en 500-kubik på väg, då kan det gå fort. Det låter som en fyrhjuling är lömsk och det är den inte. Det har ju att göra med okunskap, dom gör ju nånting som dom inte har gjort (tidigare)"*. Försäljaren anser att du skall vara 18 år om du utan erfarenhet skall testa en stor fyrhjuling. Försäljaren berättar att det finns fyrhjulingar som har två nycklar, mobilizer heter det, en nyckel där du har traktoreffekt och en nyckel där du inte har någon strypning alls, det är full effekt på maskinen. *"Det är det dom vill ha, men dom vill ha full registrering för att kunna köra på väg"*. *"När dom är berusade på kvällen så är omdömet borta. Då använder dom alltid nyckeln så att det går görfort, nu är det busläge!"* För de lite äldre barnen anser försäljaren att föräldrarna skall vara stenhårda och säga nej. *"Ska du göra det skall du i alla fall ha hjälm och skydd. Men det gör dom inte heller, det är mössa eller keps"*.

Åtgärder

Det är svårt att lagstifta fram säkerheten tror försäljaren. *"Felet är hur de tänker och det är så små marginaler idag"* därför tror han på information. Då man köpt en fyrhjuling levereras den hem till kunden så vid det tillfället finns inget direkt kundmöte. Återförsäljaren testar alla fordon innan de säljs både i affären och på nätet. Fordonet kommer till affären med bud, då plockar de ihop maskinen, startar upp och kollar att allt fungerar. *"Sedan skickar vi den till kunden. Då kan kunden vrida om nyckeln, starta och köra med den och den fungerar"*. Det är vid köptillfället som det finns en kontakt med köparen och försäljaren anser att alla som köper en 50-kubikare, alltså ett barnfordon, ska registreras och få ett papper hem om att du som förälder måste komma på en timmas utbildning. Där skulle föräldrarna få reda på risker och hur man skall hantera dom, vad som krävs för skydd och vad det är för regler som gäller. Han drar parallellen med att man får hem en TV och skall betala licensen. Försäljaren säger att de skulle kunna ha en sådan utbildning om de fick ersättning från staten, man kan inte lägga det på återförsäljaren om han inte får betalt. Han föreslår en kort information varje vecka för de som köpt lekfordon. Bara det att man registrerar de oregistrerade fyrhjulingarna med personnummer och adress gör att de kan kontaktas, så att man skulle kunna sända information om risker och skyddsutrustning." Försäljaren anser att det är föräldrarna som ska upplysas. Barnen i sig kommer ju inte göra någonting om inte föräldrarna säger till. *"Det är där felet är, 90 % skulle jag vilja säga är föräldrarnas dåliga omdöme faktiskt"*. För att nå ut till föräldrarna kunde de som säljer ta in kontaktuppgifter. Då kan man få uppgifter på vilka och hur mycket lekfordon som säljs i Sverige och

vem som köper dem. Försäljaren saknar bra informationsmaterial om fyrhjulingar och risker och skulle gärna dela ut information till de som köper om intervjuaren eller någon annan kunde skicka sådana till honom. Han anser att man borde skicka med en informationsskrift även till de som köper på nätet, *”det borde man stifta en lag om”*. Han anser att myndigheterna bör kräva ett större ansvar av importören. *”Du kan gå direkt till importören och säga att alla fordon som ni säljer ska ni skicka med en sån (information) till”*. Ett sista förslag är att rabattera produkten *”köper du hjälm och lås så har vi en statlig garanti att du får 20 % på produkterna”*.

6.2. Teman för fokusgrupper samt djupintervju

De två fokusgrupperna samt djupintervjun analyserades genom att söka efter teman, leta efter motsättningar, tvetydigheter och bakomliggande faktorer. Dessa teman blev underlag för telefonintervjuer.

Analysen 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?

6.2.1. Riskacceptans?

De flesta säger sig vara medvetna om riskerna med fyrhjuling men hur och på vilket sätt varierar något. Om man är medveten om riskerna men väljer att inte agera utifrån denna kunskap tar man medvetna risker för sig och sina barn. *”De här små barn-(fyrhjulingarna) de går inte så fort, de här små, små”*, då påpekade en man att *”De gör 50 km, de gör de”*. Problemet tycks ligga hos andra som inte förstår eller sätter gränser. *”Det är en kunskapsfråga. Inom lantbruket så har vi hört detta väldigt mycket...jag tror man är rätt så upplyst om riskerna”*. Att överskatta sin egen förmåga kan bli bekräftat av att ingen olycka händer och kan leda till antaganden om osårbarhet vilket blir synligt då deltagarna tänker att *”det händer inte mig”*.

Olyckor sker ofta men man har en kultur av att inte rapportera och därför blir de inte synliga. *”Det är ju så, det är när det är döds (olyckor), men tillbud, de rapporterar vi inte. Det finns knappt någon djurbonde utan att de har hållit på att dö”*, detta fenomen har tidigare observerats inom lantbruket. Man tycks vara mer angelägen om barnen än om sig själv. De unga sa att man får lära sig att leva med dem men samtidigt är det ganska mycket prat om risker.

Deltagarna berättade att de saknar utbildning och information om riskerna ändå har de fyrhjulingarna och köper barnfyrhjulingar eller låter barnen köra vuxenfordon. *”Jag har fem syskon så de var väl inte så rädda om sina barn mina föräldrar, men det var ju liksom aldrig någon som kolla vad man (gjorde)”*. *”Inom lantbruksvärlden så kanske det bygger rätt mycket på eget ansvar, på gott och ont kanske”*. En bidragande orsak bakom olyckorna anser flera är att de säljs utan att ställa krav, eller ge information.

6.2.2. Hur ser man på säkerheten?

Av intervjuerna framgår det att många olika fyrhjulingsmodeller och registreringsformer leder till osäkerhet om regler. De tror inte att alla förstår vad de har köpt och vilka risker som medföljer. Då fyrhjulingen används med samma funktion som en cykel, felkalkylerar man risker och tror att det är samma risk som med en cykel och att det är mindre farligt på gården än på tex på vägen. För de små barnen är det en lekgrej. Säljs något till barn kanske föräldern tar för givet att det är barnsäkert?

Kanske blir man förvillad av att fyrhjulingen och att den inte betar sig som andra fordon man har erfarenheter av. Man använder den som en cykel trots att den är både tung och snabb. Man kan också förvillas av reklam, media eller andras val. Fyrhjulingen kan ge en förvillande trygghetssignal, då den har fyra stora hjul *”Du kan få köra en sån jättestor här nere med mopedkörkort från 15 år. Visst går den bara i 40 km/h, men det är ändå en stor fyrhjuling”*. Ofta körs de i otillåtet höga hastigheter och man är då oförberedd på en annan väghållning. Idag läser få manualen, man prövar sig fram istället,

det har man lärt sig med andra maskiner och datorer. Information söker de yngre på nätet där man inte i första hand prioriterar säkerheten.

Säkerhetsutrustning är en penningfråga snarare än säkerhetsfråga, man vill inte betala så mycket då själva fyrhjulingen var vad man hade råd med och skyddsutrustningen är för dyr i relation till fordonet. Vid köpet gör man en ekonomisk kalkyl där man lånar och bara själv lägger 20 % *”Men det finns inga pengar över till skyddsutrustning”*. Utbildningen till förarbevis är också för dyr och man får ingenting, för man kan ju redan köra.

6.2.3. Vad har de vuxna för roll?

Det är genom föräldrarna man kan påverka barnen anser flera av de intervjuade. Försäljaren anser att det är föräldrarna som ska upplysas. Barnen i sig kommer ju inte göra någonting om inte föräldrarna säger till. *”Det är där felet är, 90 % skulle jag vilja säga är föräldrarnas dåliga omdöme faktiskt”*. Föräldrarna tänker kanske inte vilka signaler man ger barnen då man berömmar och är stolta över barn som hanterar vuxna maskiner/fordon så tidigt som möjligt. Om föräldrarna är uppvuxna med eget ansvar och bär ett stort eget ansvar i sitt yrke kanske barnen känner att de bör klara av en avancerad stor fyrhjuling så tidigt som möjligt? Föräldrarna kanske inte heller tänker på sin roll som förebild. *”Barnet gör precis som pappa, pappa kör i keps”*. Försäljaren menar att *”barnen tittar ju på hur vuxna gör och lär sig av dom, och kör de utan hjälm och ryggskydd så gör barnen det också.”* Avsaknaden av koppling mellan förälder och barn syns även då man pratar om hur man skall lära sig hantera dem. *”Jag tror att utbildningar hjälper mest för/på barn och ungdomar”*. Vad som däremot skulle påverka vuxna blir osagt, de som påverkar och har ansvar för barnen.

De lite äldre barnen är svårare att påverka och kontrollera. Deras beteende kan jämföras med hur de hanterar mopeder, de kan t.ex. bryta strypningen och köra fort utan skyddsutrustning. De vill ha full registrering för att kunna köra på väg. Försäljaren anser att föräldrarna skall vara stenhårda och säga nej. Frågan är hur svårt det är för föräldrar att sätta gränser eller om de är medvetna och låter det gå. Några av de intervjuade anser att det finns ett könsmonster. Männen köper fordonet men övervakar inte barnets hantering. *”Jag har inte haft emot att du har köpt den. Bara han kör ordentligt med barnen, så”*. Pojkar leker med fordon och förstår deras egenskaper, flickor förstår ej att vissa fyrhjulingar betar sig annorlunda än t.ex. cykel för de saknar erfarenhet.

6.2.4. Var finns riskerna?

De intervjuade berättar att fyrhjulingen används till mycket den inte är ämnad för, *”det finns många fordon på landet som inte har någon yrkesmässig användning”*. Då uppkommer frågan om ägaren/brukaren/föräldern känner till hur olika fordon skall köras? Känner de till vad barnen gör både inom avgränsat eller icke avgränsat område? Är risker resp. säkerhet annorlunda utanför/innanför deras egna ägor? En deltagare anser att olyckorna sker vid *”lek med fordonet”* eller transport på väg, att trafiken uppfattas som farlig är tydlig. Det tycks finnas en stor trygghet i att vara hemma på gräsmattan, på gården är det inte farligt, då är föräldern i närheten, men är de det? Någon framför att det är olika risker för olika grupper. *”Det är ju en typ av risker för barn, en typ för ungdomar, en typ för vuxna”*. Är olyckan på kvällen/natten så beror det på spriten. *”När dom är berusade på kvällen så är omdömet borta. Då använder dom alltid nyckeln så att det går görfort, nu är det busläge!”* De unga tror inte att det sker så många olyckor i arbetssituationer utan mer vid lek.

6.2.5. Är det de andra som förolyckas?

Det beror på vem man pratar med men det tycks oftast vara 'de andra' gruppen. Frågar man lantbrukarna så är det de andra, utanför lantbruket, som inte är riskmedvetna eller okunniga. Sker det i lantbruket så är det då barnen får besök utifrån. Frågar man de utanför, är det i lantbruket olyckorna sker. Flera av de som deltar kan berätta om egna incidenter men pratar trots det om att *”Det händer andra men inte mig, jag skulle bara...”*. I lantbruket har man haft stora kampanjer och informerat om

risker men eftersom man inte vill rapportera om olyckor i lantbruket, pga. eventuella negativa konsekvenser, saknas kunskap och förmodligen ett stort mörkertal. Mörkertalet är förmodligen som störst för de oregistrerade, oförsäkrade, fyrhjulingarna för barn. Borde olycksrapportering premieras (anonymt?) och utredas så att man kan sprida vem som drabbas, hur och när?

6.2.6. Vilka skall ta ansvar?

Är det myndigheterna som skall kontrollera och informera eller är det tillverkaren, eller försäljaren eller försäkringsbolaget eller skolan eller media eller föräldern själv som skall ta reda på riskerna och ställa krav? En del av de intervjuade anser att myndigheterna skall bekosta utbildning och information samt subventionera skyddsutrustning. Försäljaren säger att föräldrarna inte tar ansvar, men att försäljarna skulle kunna ha en sådan utbildning om de fick ersättning från staten. Man kan inte lägga det på återförsäljaren om han inte får betalt. *”Vi kan inte tala om vad föräldrarna ska ha för omdöme, vi kan bara rekommendera vad som är vettigt”*. Någon förälder å sin sida säger att försäljaren lurades. Men försäljaren säger att; *”Vi är inte intresserade av att sälja fel maskin till fel kund, då vet vi att det kommer att komma tillbaka, det blir fel”*. Skulle man sälja mindre om fyrhjulingen blir dyrare, för att utrustning eller information ingår? Några av deltagarna tycker att försäkringsbolagen gör för lite och att det skulle löna sig om man betedde sig säkert, gick utbildning och hade säkerhetsutrustning. Några är skeptiska till idén med lagförslag för det finns ingen som kontrollerar det. Ägarna behöver nås för att få information om risker och hur fordonen skall hanteras. Denna information skall myndigheter stå för. Några föreslår att man borde provköra under kontrollerade former och samtidigt bearbeta föräldrarnas problem med överskattningen av barn, samt att inte sätta gränser.



Figur 4. Exempel på fyrhjuling. Foto: Christina Stave.

6.3. Telefonintervjuer med föräldrar och barn

Inledningsvis gjorde vi en analys fråga för fråga enligt den semi-strukturerade intervjuguiden, undantaget är 6.3.8 som ej var en fråga, men som här fått ett eget stycke. Därefter söktes efter teman i hela materialet och hur dessa kopplar till tidigare framkomna teman, se 7.2.

6.3.1. Vem kör vilka fyrhjulingar

De som kör vuxenfyrhjulingarna (här definierat som 90cc och uppåt) är de vuxna och eventuellt anställda som arbetar på gården. I vissa fall är det alla i familjen som kör fyrhjulingar, barn som vuxna. Även far- eller morfar kan hjälpa till och köra samt barnen, deras ålder varierar mellan 6 till 16 år. I vissa fall är det bara barnen som kör, eller det kan vara bara någon vuxen som kör, *”jag har bara provkört den någon gång, men nej, det är inget för mig”* säger en vuxen kvinna. Barnfyrhjulingar eller vad man ibland kallar för 'den lilla' körs av barn som är mellan 5 till 10 år.

6.3.2. Barn som kör fyrhjuling, varför – varför inte

Av de 41 intervjuerna var det 38 st (93 %) som hade barn och i några fall barnbarn. I de flesta familjer körde barnen i varierande grad även inom familjen. Många barn fick hjälpa till på gården då det behövdes, en del var då med vid lätta uppgifter där man körde långsamt. Det fanns också de som lät barnen mycket tidigt köra vuxen-fyrhjuling, *”Alla tre kör ju 1000cc:n också, men det är det ju definitivt under uppsikt”*.

I 12 familjer av de med barn var det inga barn som körde fyrhjuling (32 %), samtliga hade enbart stora fordon. Någon förälder förklarade det med följande exempel. *”Nej, han är bara 3,5 år. Han får nog vänta ett halvår till”*, detta avsåg förmodligen barnfyrhjuling *”den lilla 50cc”*. Då man pratade om vuxenfyrhjuling så sa någon, *”nej de är för små så de kör inte än. De är nio och sex år”*. Några föräldrar var mycket restriktiva och vill inte alls att barnen körde fyrhjuling de fick inte tillgång till den. Vissa uttryckte tydligt att det var behörighet att köra som gällde och hälften hade för små barn rent fysiskt (<4 år). De flesta kunde tänka sig, och många planerade, att köpa små fyrhjulingar till barnen, från 3–12 års ålder. En mamma ville inte köpa men uttryckte vilshenhet: *”Jag kanske tänker helt annorlunda när han är 10”*, *”Det var ju så jag lärde mig att köra traktor”* och hon trodde att mannen kanske skulle tycka det vore roligt. Bara två stycken tänkte inte skaffa barnfyrhjuling med skälen *”onödig utgift”* respektive avsaknad av yta att köra på.

Andra föräldrar lät barnen köra men ville ha full kontroll. *”Nog är de stora så de kan köra. Det kan de ju. Men, det är inget annat än att de har kört om man har gått bredvid”*. Vissa föräldrar lät barnen sitta med och styra lite grann ville skapa ett intresse, andra tyckte att det var bra att öva, *”jag tror att det är jättebra att öva sig. att verkligen veta vad ett motorfordon är och hur det fungerar”*// *”kommer dina barn, när de blir ungdomar/vuxna, att köra, då är det jättebra att börja i tid”*. De såg det mer som att förbereda barnen för ett yrke och att intressera dem för det. Andra föräldrar såg det mer som en rolig leksak och här syftade man på lekfyrhjulingarna

6.3.3. Hur är de registrerade och vad används fyrhjulingarna till

Då flera inte såg på sitt fordon utifrån registreringsform utan ifrån hästkraft eller typ av fordon var det inte lätt att skilja alla fordon åt i kategorier. *”Din är oregistrerad alltså? Ja. Ja den är ju....du får inte köra på landsväg med den, men den är ju registrerad. Som traktor? Ja. Nä, den går som fyrhjuling. Jag vet inte var jag har papperna någonstans. Men den är ju med i registret. Jag har fått ett litet nummer på den som ska sitta där fram. Men alltså när det gäller landsvägskörning ska du väl ha den därbak? Då är det som MC-registrering. Ja, det är ju en stor fråga där. Sen så är det så att den är registrerad”*. Nedan följer ett försök till koppling mellan registrering, fordon och användning.

Terräng- och traktorregistrerade samt odefinierade

De stora fyrhjulingarna användes till olika ändamål beroende på typ av verksamhet, exempelvis lantbruk, skogsbruk, hästgård, renskötsel och fastighetsskötsel. Flera använde den för att arbeta i skogen ”vi transporterar oss själva, motorsågar, röjsågar och att dra ut timmer till skogsväg”. Andra verksamheter var växtodling där man plockade sten och körde ut bekämpningsmedel. Om man hade djur kunde den användas vid förflyttning av dem, utfodring samt för översyn av beten och stängselarbete då man kunde ha en kärra efter med redskap. I lantbruket kunde den användas som traktor och inom renskötsel användes den som ett rent arbetsredskap. Likaså vid fastighetsskötsel såsom snöröjning med hjälp av snöplog. Det fanns också mer generella områden som underhåll t.ex. vid kontroll av stängsel, uppsättning av snöstakar, köra ut grus eller sand, transportera ved och vid täckdikning.

Många använde den till transporter och förflyttningar av saker och personer. ”Vi har den mest för att flytta lite grejer, kör ner lite bord och stolar // det händer att jag hänger på bilsläpet, // Likadant flytta en båtvagn. Smidigt att backa in i ladan. Där backar man inte in med bilen gärna”. Andra hade fyrhjulingen vid jakt och för att dra fram bytet. Fyrhjulingen användes också som ersättning för andra fordon på fritiden, ”om man ska åka och bada, om man inte orkar cykla” eller ”istället för bilen ibland, när man ska några småvändor med bilen, så lastar man på släpvagn på den istället”.

De barn som hjälpte till i arbetet på lantbruket körde då den vuxnes fordon, ibland självständigt och ibland med översyn. ”Det är på lågväxel under uppsyn, så är de med (barnen) och kör när man har kärra och plockar stolp och stängslar”. I andra fall lekte barnen med fordonet men gränsen mellan lek och arbete var otydlig. ”De kör ris och löv och lite allt möjligt. Mat till hästar och kossor och så”. För några fanns däremot en skarp gräns då det gällde användningen, ”vi använder dem i jordbruket helt enkelt. Vi använde dem inte till lek egentligen”.

MC-registrerade fyrhjulingarna

Det var bara två som uppgav denna registreringsform, ingen av dem var lantbrukare. Den ene använde den innan de fick barn som nöjesåkning men ”nu är det mer att skotta snö och man kanske tar en liten sväng”. Den andre använder den för att ploga snö och transportera fällda träd.

Mopedregistrerade fordonen

I undersökningen fanns det bara en som uppgav att fyrhjulingen var mopedregistrerad. Det var ett barn på 11 år som använde den mest och pappan som lånade den för att transportera sig själv runt på gården och markerna.

Oregistrerade fordon

De oregistrerade fordonen kunde vara ’större’ fordon (150cc samt 700cc). De användes på samma sätt som terräng eller traktorregistrerade. t ex för förflyttningar i arbetet istället får att gå långa avstånd ex för att hämta kor. Argumentet för att inte registrera den största var ”..vi har inte gjort det för vi använder den bara på gårdsplan...”. Någon använde för gräsklippning/betesputsning med tillkopplat aggregat. De ’små’ oregistrerade fyrhjulingarna (50–100 cc) betraktade man som leksaker som barnen körde runt med i trädgården eller på gården.

6.3.4. Får andra låna dem? Varför/ varför inte?

En klar majoritet svarade att de inte lånade ut fordonen, många mycket bestämt. ”Ja, det är vi bestämda på. För det första så vill vi inte låna ut den, med risk för olyckor så vill vi inte ha det på vårt ansvar”. Frågan om utlåning uppfattades ibland som för en längre tid men även som tillfälligt vid besök. ”Men barnen hade ju naturligtvis sina kamrater här// så deras kompisar har ju kört den här, hemma på gården. Men vi lånar ju inte bort den till något annat ställe”. Så man lånar ut fyrhjulingen men bara för körning inom sina ägor eller bara inom familjen, eller till besökare. ”Nej, vi är beroende utav den och ja, det skulle vara någon som kör bara inom gården, så skulle vi väl kanske kunna tänka

oss, men inte i övrigt". På frågan om varför man inte ville låna ut framfördes att man hade köpt den till arbete och inte till nöje.

Någon ställde villkor för utlåning. "Om jag är där och ansvarar för fyrhjulingarna, så vill jag gärna rådfråga deras föräldrar först, så att de är med på det. De ska ju själva ha bestämt om deras barn får köra". Flera förde fram den ekonomiska aspekten om det skulle ske en olycka och frågade om försäkringen täcker det. En av de intervjuade var positiva till utlåning, "vi har lånat ut den till lantbrukskolleger som kört snigelgift".

6.3.5. Upplever du att det finns några risker med de/den fyrhjuling ni har i familjen?

De flesta av de intervjuade upplevde att det finns risker med fyrhjulingar. Många var medvetna om riskerna och någon tyckte att de var stora, "Ja, det (riskerna) tänker jag på! Men jag får inte stoppa på dem (barnen) ändå, utan de ska köra. Det kan hända vad som helst". En annan uttryckte det så här "Den är ju farligare än vad många föreställer sig naturligtvis". En intervjuad som hade erfarenheter av egna eller närståendes olyckor sa; "Ja, jag tycker alltid att det är risker med fyrhjulingar. Vi är uppmärksamma på att det händer olyckor. Vi har hyfsat nära personer, vars barn har omkommit i en olycka". En påpekade att man blir avtrubbad då man inte råkar ut för skador. "Jag har lärt mig efterhand som jag har kört. Jag har förstått att det är risker med det. Men det är klart att jag har samtidigt blivit lite avtrubbad. Jag har suttit och kört den i flera år utan något annat än hjälm på mig och klarat mig från det. Det kunde ju likagärna ha gått illa flera gånger, att jag hade brutit ett ben".

Flera såg riskerna men inte för egen del, själv körde man riskfritt men "det är väl nöjesåknningen som väl absolut är det farligaste, vad jag kan konstatera. Det är ganska kraftfulla maskiner". Någon menade att riskerna skiljer sig mellan de större och mindre fyrhjulingarna och kunskapen att hantera dem. "Nej, inga större (risker). Det beror ju på hur barnen har lärt sig att hantera dem. Den går inte så fort och den är inte så tung. Men visst finns det risker om man ska ha större som går fortare". Flera av de intervjuade påpekade risken för andra barn än de egna, "jag har inte haft någon fara med våra barn, men om man har lite mera 'upprestade' barn och hellre kanske om det är med någon kompis, då kan det säkert innebära en liten risk" eller "Är man oförsiktig eller det är en massa kompisar som håller på att köra, så är risken att man kör för fort för vad man kan klara av".

Flera ansåg att det var en av många risker. "Ja, det är ju alltid risker om man slarvar med maskiner" eller "Det är klart att det är risker. Det är det ju med allt i livet, annars får man ju ligga kvar i sängen på morgonen". Någon såg inga större risker med fyrhjuling jämfört med annat. "Ja, risk är det väl alltid så fort man sätter sig i ett fordon så är det en risk, men nej, det är ingen större risk på den än att sätta sig på något annat". De få som inte såg risker med fyrhjulingen uttryckte det så här; "När jag sitter med 750:n så känner jag mig väldigt säker, att det inte kan hända någonting". "Nej, inte om man använder sunt förnuft, så gör det inte det".

De risker man uppgav med fyrhjulingar var bl.a. att de kan välta. "Ja det jag är rädd själv för, det är ju att välta här, när jag kör i terrängen och även på väg givetvis" eller "de kan ju välta och köra ner i ett dike och få den över sig och bränna sig på motorn om de sitter för nära". Några hade egna erfarenheter, "det är ju många gånger man har välut med den. Då har man ju hamnat i kläm. Man har kommit under". En av de intervjuade tyckte att man satt helt oskyddad och att man lätt kunde trilla av, "Det är ingen leksak! Absolut inte någon leksak!" Vilken typ av konstruktion kan också påverka ansåg en annan av de intervjuade, det berodde på om axeln var delad, hur fordonet kunde lättare ta sig upp och ner, och om axeln var stel var det lättare att välta.

Flera förde fram att riskerna är större på vägen; "åker man på en enskild väg, så är det ju ofta diken på sidorna. Tappar man uppmärksamheten en liten stund, om man tittar på något i skogen t ex när man åker, så finns risken att man kommer ur kurs och kanske kommer ner i ett dike". "Den är ju vägreggad så man får ju köra på väg och det kan ju kännas lite läskigt om man kör snabbt". En påpekade att om

du får ett slag så att du styr den för mycket åt sidan, så är ju vältricken stor även på en väg. ”De går ju ganska fort alltså. Men du tänker inte på det sättet, på en väg som när du är i terrängen”.

Flera av de intervjuade talade också om risken med ovana eller hög fart, att man kör fortare än vad fyrhjulingen är byggd för. Vidare pekade man på kombination av tyngdpunkt, fart och vältning, ”kör du för fort i en kurva, så har den ju inte tyngdpunkten. Alltså då kan du ju välta med den, om man kör för fort. Så man måste köra med förstånd”. En intervjuad för fram att ”man kör fort och kanske kör över något, håla eller dike, och det blir tvärstopp och man flyger över eller fastnar och kroppen flyger framåt”. En annan säger ”Det är väl mer när man svänger tvärt och så gasar kanske samtidigt, då är det lätt att det kan gå på två hjul” eller ”det är när man svänger snabbt, när det är mjukt under, då vill den ju välta”. En berättade om hans kompis erfarenheter; ”jag känner folk som har skadat sig. Jag tror att det beror på att man inte är speciellt van att köra och att det är för stor effekt på fyrhjulingarna, så att de gasar för mycket”.

De framförde också att man behöver lära sig tekniken och begränsningarna med olika fyrhjulingar, ”ja, kan man bara hantera den så tål den en sanslös lutning”. Samma person säger senare att ”Jag har en granne, hon har slagit runt flera gånger. Det är ju lite otäckt när det händer sådana grejer, men det är så lätt just bara små, små moment gör att det tippas omkull. Då måste man ju veta vad man håller på med”. En intervjuad säger att handhavandetänk är viktig. ”Den är ganska klumpig att köra. // Det är lätt att man tror att den är smidigare än den är, att den kan välta”. Självva fyrhjulingens förutsättningar kan skapa problem i olika sammanhang exempelvis kan vissa sakna backspegel och det blir en risk när man ska titta bakåt. ”För man har en förmåga att vrida på styret, när man tittar sig bakåt”. Olika fordon upplevs olika säkra. ”Ja, de här små rackarna, de far ju som frimärke hit och dit. Den här (stora) är ju liksom stabil och bred, fyrhjulsdriven. Bra bromsar är det ju på sådana här stora riktiga maskiner”.

Någon kom in på att man kan minska risken genom att det finns olika tekniska möjligheter att begränsa hastigheten. ”När yngre körde den, eller mindre erfarna, så fanns tre gruppväxlar, då lade man den i en lägre gruppväxel. Då gick den saktare, då uppfattade man inte att de var något problem”. En annan av de intervjuade förklarade att när barnen kör så kan man med en skruv ställa ner gasreglaget som man använder med tummen. Anpassning av fordonstyp till de som skall köra tas också upp. ”Jag har ju skolat in alla tre (barnen) försiktigt och varsamt från början, med lämplig storlek på fordonet”. En av de intervjuade förklarade risken så här ”Jag tänker att de olyckor som har skett, det beror nog på okunskap ifrån föräldrar”. En annan av de intervjuade förklarar orsakerna på annat sätt, ”är det fyrhjulingar, så är det inte riktigt samma regler på något sätt //många som kör fyrhjulingar och hur som helst. //Det känns som att det är väldigt ”inne” med fyrhjulingar och då är det mer att man ska leka, ha kul och köra. Att det är en rolig leksak, på något sätt. Man tänker inte på de riskerna då. På något sätt är fyrhjulingen utanför de här... ”.

6.3.6. Hur fick du reda på eventuella risker?

Flera av de intervjuade sa att de varit medvetna om risken hela tiden. ”Man märker med en gång att den är instabil med hög tyngdpunkt”. Flera berättade att de är uppväxta med riskerna med maskiner och vad som kan hända. ”Jag tycker det är bra att man som barn får lära sig både det ena och det andra och det är jag uppväxt med på en gård. Sen måste man ha respekt för maskiner och allting och hålla uppsikt; folk som kan röra sig i maskinens närhet”. Eget omdöme ansåg flera borde räcka; ”jag har faktiskt inte sökt upp någonting för att jag går efter sunt förnuft och det har jag tyckt att det kanske räcker för mig”. Man får lära av sina misstag fördes också fram, ”det har man ju fått uppleva själv, helt enkelt. Man har tagit vissa kurvor lite för fort och känt att: Oj, där var det nära att jag höll på att välta, helt enkelt”.

Ett flertal av de intervjuade hade egna erfarenheter eller upplevt risker med fyrhjuling genom skador hos närstående. En intervjuad berättar att han har sett fyrhjulingsförare som blivit ryggmärgsskadade efter att de har välvt och skadat ryggen. En annan deltagare att han blivit präglad av en närståendes

dödsolycka. *”Efter en sån olycka då vet man ju att det verkligen är på allvar”*. Ytterligare en berättade om att få insikt genom olyckserfarenhet, *”jag har en kompis som körde av, men då hette det att styrstaget hade gått av. Jag tror att han helt enkelt körde för fort. Han körde ju av i en asfaltkurva som är lite krånglig då, och jag läser ju mycket om det och att det är lätt att välta”*. Flera av de intervjuade uppgav också att de hade hört och läst om risker på nyheter och i media.

En intervjuad berättade att det i samband med köpet följde med en instruktionsfilm, som var väldigt pedagogisk och visade på hur man ska hantera de. Men alla hade inte samma erfarenhet, *”När vi köpte så var det inget sånt”*.

6.3.7. Finns det tillräckligt med information om risker/ vet du var du kan hitta den?

Flera av de intervjuade tyckte att det fanns tillräckligt med information. *”Jag tycker att det finns väldigt mycket information om det och det står ju väldigt mycket om olyckor”*. Ett flertal av de intervjuade hade inte tänkt på informationen om risker tidigare men tyckte inte att den var lättillgänglig. *”Jag kan inte säga att jag har letat information. Men det är ju inte information som man ser lätt eller gör reklam för att det finns information, det är ju dåligt”*. Några hade ingen åsikt, för de har inte själv köpt fordonet och såg riskinformationen kopplad till köpet; *”mina föräldrar tog på sig det ansvaret, när de köpte maskinen till mig”*. En deltagare hade uppmärksammat att det sitter lite dekaler på fyrhjulingen som informerar om att man inte ska skjutsa samt åldersgräns *”man ska vara över 12 år (skrattar)”*. En annan deltagare hade hört om riskerna med fyrhjuling på SVT:s samhällsinformation, Anslagstavlan. Många återkom till det sunda förnuftet.

Då de flesta inte själva gått någon utbildning hade de inte fått information den vägen. *”Nu vet jag inte vad de går igenom när man tar terrängkortet i dagens utbildningar, men där skulle man ju verkligen kunna påpeka körtekniken och riskerna”*. En deltagare sa; *”det kan nog gott belysas mer. Man har ju sett senaste åren att det har kommit lite propaganda kring vissa problem som det här att du tvärnitar på asfalt och att den kan välta framåt”*.

De flesta uppgav att de fått information om riskerna från media. De kan läsa om olyckor i lantbruksmedia. *”Den informationen som man har kommit över är väl ofta i samband med att man ser att det är någon som har skadats i samband med någon olycka, på någon nyhetsmedia”*. Några berättade att de skulle söka på internet efter information, medan en annan påpekar; *”Ja, då får man ju leta, man får veta vad man ska leta efter. Undrar du om väghållning, då får du leta efter det. Man kan inte leta efter fyrhjulingar och så hoppas att det bara finns”*. Han ansåg att det borde finnas information om körteknik på fyrhjuling. En deltagare gör en jämförelse med reklam för att alkohol är skadligt, som en möjlighet till något motsvarande, men säger sen *”det är ju många som har fyrhjulingarna till att leka och då hjälper nog inte den informationen, tror jag tyvärr”*. Han sa att de som kör fyrhjuling vet ju om riskerna, men tänker *”Ja, det drabbar inte mig. Så jag vet inte om det skulle hjälpa”*. Han tyckte att samhället inte gör så jättemycket men funderade på om skärpta regler kring fyrhjulingar på något sätt kunde hjälpa. *Filmer på internet kommenterades av en deltagare ”Titta på Youtube, där är gott om dårar. Att de inte slår ihjäl sig”*. Om de intervjuade skulle söka information så föreslog de internet men även; Försäkringsbolag, Trafikverket samt Arbetsmiljöverket.

6.3.8. Hjälper det med information?

Då vi frågade om var och på vilket sätt de skulle vilja ha information började flera av de intervjuade prata om orsaker bakom olyckor då kanske inte information hjälper. Flera menade att informationen behövs för andra *”Frågar du mig helt ärligt, så är de väl ofta så att händer det något så är det väl i regel en stadsbo som kommer ut i den här miljön, till stugor och har gott om pengar. Köper sig stora fordon och gasar och är inte vana. Jag tror – eller tror, det nästan vet jag att så är det”*. Hans förslag till förbättrad information var följande; *”De som säljer kunde dra ihop ett gäng och erbjuda någon*

utbildning i samband med försäljning kanske. Så kan man ju tacka ja eller nej om man tror man kan eller inte”. Han säger vidare. ”Det är ju snack om körkort. Jag får köra allting på mitt, så för mig har det ingen betydelse. Sen, man ser ju mycket runt stan. Det är mycket ungdomar som har Quads, lekmaskiner mer kan man säga // Det tror jag är den största gruppen som far illa”.

En ytterligare kommentar handlade om att det är andra som behöver information. ”Nej, man har ju inte fått något när man har köpt. Man har ju begripit ändå, men det är ju faktiskt inte alla som gör det”. Det egna ansvaret poängterades av flera; ”Det får man ju vänja sig vid själv”, ”sunt förnuft” eller ”Tja, man får väl köra lite efter ansvar- efter eget omdöme. Men klart att brister omdömet, så händer risker och klart att är man trött och sliten, så tänker man ju kanske inte riktigt som man skulle göra heller”.

Några var mer skeptiska till information och trodde inte det skulle hjälpa; ”det ju många som har fyrhjulingarna till att leka och då hjälper nog inte den informationen, tror jag tyvärr. Många som kör fyrhjuling vet ju vad det innebär. Att det är lätt med skador...men de kör ju ändå”. En annan av de intervjuade uttryckte det så här, ”Det är ju inte att de inte vet att det är farligt. //Jag tror att informationen finns där, men man tänker att: Det är inte för mig”. En annan sa ”Folk kanske tänker på det mest som leksak. Man kanske inte tänker på det riktigt som ett fordon?!” Någon pekade på att i stället för utbildning är det föräldrarnas ansvar som brister ” Jag tror det är väldigt dålig kontroll från föräldrarna egentligen, totalt sett. Men det är svårt också. Det är svårt att få ut informationen. Det är klart att man kan skicka ut broschyrer, men jag vet inte hur många som skulle läsa det?”

Någon pekade istället på fel användning eller snarare medvetna felhandlingar. ”Jag tror ju egentligen att de största problemen är ju när man använder den på fel vis. Typ kör när man är onycter eller kör för fort. När leken är inblandad istället, det tror jag är problemet. Jag upplevde aldrig i själva jobbet att det var något problem. Att det var i närheten av några riskmoment”.

6.3.9. Hur/ var skulle du vilja få information?

De flesta har inte fått någon information då de köpte fyrhjulingen. En deltagare menade att; ”Det kostar för mycket för dem, tror jag”. Han ansåg att ansvaret ligger hos köparen, ”jag tycker att den som säljer den idag, måste kunna informera kunden om hur den fungerar och även kanske kunna visa på en bana där man kör och sen får man se vad den klarar av”. // ”Det ligger väl i säljarnas intresse att kunden kommer tillbaka, än att kunden ligger på sjukhus!”. Ytterligare en anser att informationen borde komma med fordonet ”Ja, det skulle ju finnas en 'bibba' som man skulle skicka med, kan jag tycka. // Men det är klart att det gör ju inte försäljaren, det gör han ju inte, för då kanske han aldrig får sålt något”. På frågan om han fick med någon information vid sitt köp svarar han; ”det gör det kanske på den här också. Jag har inte ens läst bruksanvisningen. För det finns säkert med nånting och där står det ju nåt”. En annan påpekar att man även köper begagnat och att det kan vara svårt att föra informationen vidare. Ytterligare en föreslår; ”kanske något informationsblad om riskerna //Det skulle i så fall följa med fyrhjulingen”. Postorderförsäljning fördes också fram som ett sätt att köpa fyrhjulingar.

En deltagare förordade utbildning; ”Nej, jag tycker väl i så fall att man skulle ha utbildning eller förarbevis som skulle vara kravet för att få använda, om man ska göra någonting överhuvudtaget. Nu har inte jag det själv, men inom motorsågar så är de ju sådana här körkort nu. Det kunde väl nästan vara ett alternativ för fyrhjulingar med. Även om det innebär en kostnad och merarbete, för mig som företagare, så är det nog det lättaste sättet att göra de som kör, medvetna om problematiken. Om man får förarbevis är det väl värt lite mer än bara en informationskväll”. En deltagare är inte främmande för ett fyrhjulingskörkort, ”Jag antar ju att de olyckor som sker idag är sådana som inte har behörighet att köra någon fyrhjuling. // Om man tar ett körkort för att få köra en sådan, så borde det ju informeras den vägen”. En annan säger ”Jag tror absolut att man bör få en väldigt gedigen utbildning, just på fyrhjulingar. Jag tycker inte att man ska kunna gå in på en affär och köpa en fyrhjuling bara sådär”.

En deltagare pekar på att lagstiftningen kring traktorer inte sätter gränser för barns körande av traktor på gården, vilket kan påverka gränslöshet vid körning av fyrhjuling. Han säger följande om eget och andras beteende, *”det är bara att köpa och köra. Ja, jag får ju skicka min 6-åring, eller nu är hon 8, i traktorn mellan gårdarna också så det går ju bra. Det finns ju en sådan lagstiftning i Sverige. Man det gör inte jag, men grannen skickar sin 6-åring med traktorn på vägen. Den väger ju 6–8 ton, traktorn. Det kanske inte jag tycker att en 6-åring ska göra, men vi är olika!”* Ytterligare en deltagare påpekar att det snarare saknas information om lagar och regler än om risker. *”Inte riskerna kanske, men däremot var du får och hur du får framföra fordonet och var du får köra. Det finns så många som varken vet, vill eller kan”*.

6.3.10. Använder du någon skyddsutrustning?

De allra flesta av de intervjuade använde ingen hjälm då de körde fyrhjuling. *”Hjälm? Nej, nej. Man kör ju alltid försiktigt med den. Här är ju ingen buskörning, så faran är ju nästan obefintlig”*. Någon hade hjälm på men det berodde på att de skall ut och jobba i skogen och hade då skogshjälmen på sig. Några sa att de alltid hade hjälmen på och några sa att rejäla kläder och handskar kan vara ett skydd. *”Ja, jag har hjälm på mig oftast. Inte alltid, men efter årsskiftet lär jag väl få ha det”*. *”Det är man ju dålig på faktiskt. Det händer ibland att man har hjälm, men det är...jag har det sällan. Det är väl mer kanske nu, när det är lagfört hjälmkrav”*.

Några hade hjälm men bara då de körde längre sträckor på allmän väg. *”När jag förflyttar mig och jag måste ut på någon väg någonstans, så använder jag hjälm”* eller *”Nej, det har vi inte. Jag har väl hjälm, det har jag, men det är väl om man är utefter vägen och åkern, då ska man ha den”*. En annan av de intervjuade sa att det beror på vad de gör *”Kör vi runt här på gårdsplanen med någon kärra, då har vi väl ingenting på oss, så... i skyddsväg”*. En annan säger att *”På vägarna har vi om vi kör längre sträckor, annars har vi inte det”*.

De som inte använder hjälm anger exempelvis följande orsaker; *”Jag ser den som en typ traktor, när jag använder den och då har jag ingen hjälm”*. Andra menar att de som vuxen inte använder det men att barnen gör det. *”Mina barn är jag mer rädd om än om mig själv så de kör med integralhjälm. Jag kör ju med (skratt) mössa på, så att säga”*. Några nämner att det kan vara obekvämt i varmt väder men skönt i kallt väder att ha på sig hjälm. Andra menar att man har hörselkåpor och kan inte ha hjälm.

Skyddsåge hade ingen av de intervjuade. Någon uppgav att det skulle bli opraktiskt, att *”det skulle bli bökigt att komma i och ur, med alla verktyg och utrustning som jag normalt sett använder;”*. Andra tyckte att det fanns risker med skyddsåge och sa *”det finns ju risk med den med. Det är ju frågan, hur man sätter den och om personen kommer av innan ågen och kläms mot den, så är det ju mer skada liksom //men visst man kanske hade annan åsikt om man hade haft en tyngre och större maskin med mycket mer kraft i.”* Andra pekar på att i skogen måste man kunna hoppas av fordonet vid vältrisk; *”nej, det skulle inte fungera. Det är ju farligt //alltså i terräng pratar vi nu då- alltså slår man runt med sådana grejer som sticker ut, så är det mycket större risk att skada sig därför att du måste hoppa av den själv”*. Några tror inte att det finns skyddsåge till deras modell och om man har det blir det som ett annat fordon. *”Det blir ju ingen fyrhjuling, det blir ju en bil. Då försvinner ju själva idén med det här”*. Andra är mera positiva och säger *”Ja, vet du inte hur du ska hantera den så är ju en åge väldigt bra, faktiskt. Det är ju samma på små traktorer. Alltså en åge är väldigt bra, men då blir det ju inte en sån fyrhjuling längre (skratt !!!)”*. Några har inte tänkt på att skyddsåge skulle kunna vara bra men hade gärna velat ha en.

Även om man inte själv använde hjälm ansåg de flesta att barnen skall ha hjälm och för flera var det obligatoriskt. *”Barnen har hjälm och ryggskydd och det vet de om att.... Ja, det har blivit obligatoriskt. Ska de köra så är liksom inget snack utan då är det som är på”*. Någon berättar att

barnen själva är mer angelägna om skyddsutrustning” *Pojken - han har alltid hjälm. Han är ju mer noga. Han säger alltid till om jag inte.... Så det är tvärtom. Han är jättesådär, med säkerhet*”.

6.3.11. Har du gått någon kurs eller informationsaktivitet? Vilka?

Endast en av de intervjuade hade gått någon specifik kurs om hantering eller risker med fyrhjuling. Det var en säkerhetsdag anordnad av LRF på ett Naturbruksgymnasium, där en lärare ansvarig för utbildning för Förarbevis för terränghjuling på skolan, höll i en informationskväll. *”När det är risk att välta, så kör man ju med en lite annan teknik, visade han”*. En annan av de intervjuade hade provkört ett antal fyrhjulingar i och med att han var kontaktperson åt ATL för några år sedan då de gjorde något test i skog och mark. Ytterligare en deltagare tog förarbevis för snöscooter för 10–15 år sedan, men det var inte så mycket för fyrhjulingar. Någon av de intervjuade har varit med på kursen ’Säker gård’ som anordnades av Länsförsäkringar och LRF, men där tog man inte specifikt upp risker med fyrhjulingar. *”Men det kan absolut vara en grej att ha med där”*. En annan av de intervjuade berättade att han varit anmäld till en säkerhetskurs i sin LRF-avdelning, men det blev inte tillräckligt många för att gå den.

En av deltagarna uppgav att barnen hade fått information av någon som sålde fyrhjuling. *”Det var mer hur man ska hantera den allmänt liksom. // De fick öva sig att köra och hantera den på rätt sätt. // han skulle visa upp att han sålde fyrhjulingar. Han hade liksom så att barn och pappor kunde komma dit”*.

Några av de intervjuade tyckte inte man skulle ha utbildning för de med erfarenhet, han förordade, *”livets hårda skola!! //...det kommer man väldigt långt med, det är bara så”*. Han ansåg att de som skadade sig var de som kört på fyllan eller ungdomar som inte har någon erfarenhet. Ytterligare några tyckte att det är de andra som behöver utbildning, de själva hade låg erfarenhet. *”Nej, men vi är ute så mycket så, man ser ju hur de andra kör och man ser vad som händer när man välter”*. En annan sa; *”Nej, men har man kört traktorer och sånt där i femtio års tid, så ska man väl kunna styra en sådan där”* och ytterligare en säger; *”jag har blivit upplärd utav det här gamla gardet med både körtekniker och var man får vara och åka och så. För att ta sig fram i skog och mark så tror jag inte jag behöver någon upplärning. Sen vore det inte fel om man fick lära sig var man får och inte får åka. Det ser jag – det är många som inte vet det.”* En deltagare berättar att det är mer att man har blivit präglad av att det har hänt en så nära (dödsolyckan). *”Kanske att man måste gå en kurs när man köper men man vet precis hur det är; många kommer att slarva med det ändå, men det kanske kan hjälpa någon”*.

6.3.12. Har ni upplevt några olyckor eller incidenter i familjen?

En klar majoritet av de intervjuade hade ingen egen erfarenhet av olyckor. En mamma tänkte att det kanske har hänt olyckor men som hon inte känner till *”Inte som jag kommer ihåg och har det det så kanske inte barnen har berättat det, för att de inte har vågat det”*. Av de 41 intervjuade har 7 personer upplevt en olycka själv eller i familjen. Alla utom ett fall handlar om att fyrhjulingen har välvt och i ett fall har den krockat med en byggnad. Två av olyckorna var med barn. De intervjuades erfarenheter är följande;

- *”Det var helt enkelt en sten, som låg dold i gräs i en nedförsbacke och som en i familjen körde på, helt enkelt, med ena framhjulet. Hjulupphängningen klarade inte av det utan gick sönder, helt enkelt. Föraren kastades av, men i och med att det var gräs så klarade sig föraren helt och hållet. Som tur var så var det inga personskador. Hastigheten var gissningsvis mellan 20–30 km i timmen. Jag var inte närvarande så jag kan inte svara exakt”. Det kunde ha förhindrats genom: ”Stenen var väl kanske 15 cm hög och 30 cm i diameter, så svårt att undvika. Det enda är väl att hålla en lägre hastighet, men det är...., det är svårt att undvika det också i nedförsbackar”*.
- *”Vi skulle upp på skogen och jag hoppade av innan för jag tyckte att terrängen var lite olämplig. Strax efter så välte den och snurrade, men han som körde hann hoppa av innan, så det var ingenting som hände. Den hamnade på sidan och det var bara att putta upp den igen.*

// Det minns man ju väldigt tydligt så efter det så tänker man lite mer: Vad fort det kan hända!" Det kunde ha förhindrats genom: "Det var en sten som vi inte såg. Vi skulle till en speciell ungbeståndskog som vi skulle röja. Istället för att bära de sista fem kilometrarna så skulle vi köra uppför backen. **Tyckte du att det gick väldigt fort?** Ja, det gjorde det. Det gjorde det".

- "Nja, jag har väl fått den över mig en gång och spräckt ett par revben. Jag slog runt bakåt när jag skulle uppför så fick jag den över mig, men jag lärde mig väl något av det också ha, ha." Det kunde ha förhindrats genom att: "Det var för brant och så provade jag att ta mig upp ändå. Man måste ju testa om det går! Man lär sig av det också".
- "Jag körde i en slänt och då tippade den. Jag hann att hoppa av. Får man den över sig så är det inte så bra, annars är de väl ingen fara. Det kunde ha förhindrats genom: **Var det slarv, eller?** Tänkte inte så mycket på det".
- "Jag är rädd för att de ska köra i någonting, så att det blir bom stopp, för det gjorde min dotter när hon var liten. Det gick inte alls fort - det kanske gick i 5-7 km/tim någonting - och hon körde in i altanen då. Hon blev ju väldigt rädd för hon slog sig lite i handen". Det kunde ha förhindrats genom: "De förstår ju inte alls hur fort det går. Problemet är ju det att det inte går att begränsa toppfarten, utan det går bara att begränsa gaspådraget, men då är ju problemet det att den är ju nerställd så mycket det går. Ställer man ner den mindre, så orkar den inte komma igång och då går den ju ändå fort! Alltså är det bara pytteliten backe uppför, så står den ju still! Men går det backe nerför, går den ju 15 km/timme och då håller han ju bara full gas".
- "Jag har haft en vända med min far som har välvt på sin fyrhjuling då. Men där handlar det om att, ja en gammal 'gubbe' som ska köra. De tror att de kan. Det är inte så lätt att säga: Där kan du inte köra - så här kan du inte göra." "Sen har jag välvt en vända". Detta kunde ha undvikits genom: "Det handlar bara om att träna. Man får helt enkelt vara beredd på det, att det sker. Att du inte sitter ner, att du är beredd att hoppa av. Den är ju så tung så det finns ingen chans....Det gäller bara att skydda sig själv".
- "Lilla (femåringen) har vickat med fyrhjulingen. Ja, vickat/tippat (lagt sig). Han körde mitt ute på en platt åker och han lutade sig åt fel håll och så vände åt "fel håll" då. Det var nu här tidigt i vår. Ja, det var ju läskigt och han körde väldigt lång tid efter det extremt försiktigt och varsamt. Men det var ingen personskada. Han gjorde inte sig illa".

6.3.13. Hur ser du på alkohol och användning av fyrhjulingar?

De flesta svarade att det inte hör ihop. "Det är för mycket 'hästar'" eller "det är ju lika illa som att sätta sig i bilen". En annan av de intervjuade sa att det finns dom som gör det trots allt. "Man förstår ju att de...om det blir fester och så att de tar fyrhjulingen och drar, sådär...ut över åkrarna och emellan. Det måste de ju hålla på med, vissa personer som gör". En av de intervjuade tog upp sårbarheten för den som kör fyrhjuling "Det finns ju inget skydd mer än hjälmen - om du kommer ihåg den, när du är berusad. Så det är ju jättefarligt".

En av deltagarna uppgav att man tar det lättare med fyrhjulingen än med bil eller annat fordon. En annan hade erfarenhet av problemet "Det är möjligt att folk är mer förlåtande om man har druckit en öl och kör med den istället för att köra med bilen //Jag vet någon som har omkommit också faktiskt // Där misstänker de att han använde den för att förflytta sig med sprit i kroppen".

Någon förde fram tanken om att man inte skadar andra om man väljer fyrhjulingen istället för bilen. "Inte för att jag är ute och kör varken fyrhjuling eller bil full, men man skadar ju i regel inte andra om man tar fyrhjulingen istället för bilen. //om du tar cykeln eller om du tar fyrhjulingen till grannen och

du inte kör på allmän väg och tar det försiktigt. Skit samma! Du skadar i alla fall ingen annan". En annan pekade på att man kan försöka förhindra impulshandlingar med att ha fyrhjulingarna inlåsta. "Man vet ju också hur det är när de blir festliga tillfällen och folk kommer ihop. Det är ju då det är farligt. Det är då det händer. Om det är en båt eller en fyrhjuling // Vi har den rätt så väl inlåst p.g.a. stöldriskan. Då tar man inte fram den spontant".

Vid frågan om de borde ha alkolås förde någon fram vikten av att kraven på säkerhet inte får göra att fordonet blir dyrare. "Visst kan man sätta alkolås på dem. Man kan ju kasta på dem hur mycket som helst, men då har ingen råd att köpa dem istället. Då försvinner ju det här nyttjandet. Då blir det ju bara de här på Lidingö som köper dem! De här som har pengar. Då försvinner ju den riktiga hanteringen. Då tycker jag det är bättre att man informerar folk om riskerna och sen måste ju folk själva ta sitt sunda förnuft till fånga"// "Ta till böterna för då svider det och det klarar man av att hantera. Man har jobbet kvar och familjen, hus. Bättre att göra så istället". En av de intervjuade var mycket starkt emot att köra med alkohol i blodet och sa "Inte fasen går jag och sätter mig på fyrhjulingen om jag har druckit sprit. Det är något som är fel på folk. De är inte rädda. Jag får ju säga det att, mina här, de skulle ju skratta sig fördärvade om det hände någonting".



Figur 5. Exempel på fyrhjuling för barn, Foto: Christina Stave.

6.3.14. Berätta om dina regler kring barns körning med fyrhjuling?

Föräldrarna hade mer eller mindre begränsningar för barnens körande beroende på vilken fyrhjuling det avsåg och i vilken ålder barnen var. Det var inte bara ålder som styrde utan det berodde på individ, så att de duktiga och ansvarfulla fick mer frihet än de som körde slarvigt. En intervjuad tog upp att det finns ett åldersspann då de är mer intresserade av att testa sin förmåga dvs ca 12–15 år. Några påpekade att då det gäller skidutrustning är säkerhet inte ifrågasatt och det borde det inte vara här heller. I någon familj fick barnen inte alls köra fyrhjuling och några hade som regel att de inte får åka två på samma fyrhjuling.

Det fanns även en uppdelning som berodde på om fyrhjulingen användes i arbete, för nöjeskörning eller om det var lek med de mindre fyrhjulingarna. En del sa helt nej då fyrhjulingen bara var ett arbetsredskap, då kunde möjligen barnen få hjälpa till med enkla arbeten under övervakning. *”Nöjeskörning får man göra med de små (fyrhjulingarna) och den store används i arbetssyfte, för att man ska kunna hantera den bättre”*. Några hade arrangerat en slinga som barnen fick köra. *”Så har de lite berg att köra på och så kommer de ner här i svängen och över ladugårdsbacken”*. Det fanns också regler som skulle hindra barnen från att komma ihop med andra maskiner som framfördes i arbetet på gården. *”De får inte köra när vi håller på att köra ensilage, så inte personalen är ute med maskiner och annat”*.

Många av de intervjuade berättade att barnen skall köra försiktigt under övervakande av de vuxna. En annan begränsning var att föräldrarna inte övervakade men skulle vara hemma för att de skulle få köra fyrhjuling. *”Vi har ju hela tiden kontakt // (han får köra på) gårdsplanen och åkrarna runt omkring och betesmarkerna, men det är ju inga stenar eller nånting utan det är slätt. Det är ju vanlig slättermark. Han kommer ju aldrig ut på någon väg eller sånt”*. Flera berättade att barnen bara fick köra på gårdsplanen och markerna runt omkring där det var slätt. Alternativt på gräs eller grusväg som var på de egna markerna eller på en skogsväg till grannen. *”Det är ju på gården som man får köra och sen ska vi vara hemma när de kör”* eller *”vi begränsat till gårdsplanen i princip”*. *”Om de ska åka över till grannen så har vi en skogsväg och där kan man köra”*. Asfalterad väg med trafik ansåg många föräldrar vara det absolut farligaste. *”Nu gäller bara gårdsplan! Inte väg! Inte ut på väg – aldrig. Det finns inte. Där har de ju mötande”*.

Vid en intervju där både förälder och barn var med framkom det att man tänjde lite på reglerna: *”Om de kör ut på vägen, så måste de stanna, och ha väst på sig.....//..... (Son: vi har ju kört på vägen!) Ja, runt. Jaha, det har ni gjort lite granna, ja. (Son: ”Lite granna?!”)*. En annan intervju visar att man tillåter barn att köra utanför reglerna *”Jag har koll på det så och det är ju fel att de kör – men det gör de!”*.

Flera berättade om att det gällde att begränsa farten. *”Håller han full gas nerför backen då stoppar vi honom efteråt och säger: ”Du får inte köra mer om du håller full gas. Du måste rulla nerför backen”*. Man kan begränsa farten genom olika tekniker. *”De fick inte köra hur fort som helst. De äldre barnen fick köra i mellanväxeln och de yngre fick köra i lägsta växeln”*.

En del barn fick inte låta kompisarna köra alls. *”Om det kommer kompisar till dem – nu är de ju tonåringar – så får inte de åka fyrhjuling, nej!”* eller *”tar de med sig kompisar hem, så får den stå i maskinhallen. Då rör de inte den”*. Andra fick låna ut fyrhjulingen men då skall kompisarnas föräldrar tillfrågas om de fick och då övervakades det av gårdens vuxna. En förälder berättade om att barnen körde fyrhjuling hos andra. *”Min son har ju kompisar som åker på sådana och han har väl också varit där och åkt i och för sig, det har han varit”*. Några förde fram att problemet inte var de barn som vuxit upp på en gård där föräldrarna känner till riskerna, utan de som inte arbetar med maskiner och inte har erfarenhet, men köper en fyrhjuling till barnen för lek eller transport.

När några fick frågan om det fanns press på föräldrarna, att barnen ska köra tidigt svarade en förälder *”Du menar att man sätter press på barnen? Nej”*, Denna tolkning visar på att det kanske var det omvända i några familjer så att föräldrarna vill att barnen skall lära sig köra tidigt”. En mamma berättade att pappan i familjen försökt få den 8-årige sonen att prova på att köra fyrhjuling, oklar storlek, men att sonen hade svårt att reglera farten, var rädd för att ramla av och inte ville fortsätta.

6.3.15. Har du och din fru/man olika åsikter om gränssättning?

Majoriteten av de intervjuade var män och de allra flesta ansåg att båda föräldrarna delade och hade lika åsikter om gränssättning. Då skillnader framkom var det kvinnorna som var mer oroliga och restriktiva. Någon uppfattade det som hur hård man var på att tillämpa dem. *”Jag är väl lite.....lite tuffare. Men jo...nej...ganska liknande. Hon är en tuff brud också”*. En annan berättade om att

gränssättningen skiljer sig åt beroende på erfarenhet och att det var viktigt att barnen fick prova. ”Om man aldrig får köra då lär man sig aldrig. Så jag tycker att det där är....man måste få prova på, bara för att få lära sig och veta hur det fungerar”

Föräldrarnas åsikter kan ha förändrats över tid men det tycks vara mer kvinnor än män som är restriktiva. En kvinna berättade; ”Den första sommaren, så hade inte E (sonen 6 år då) hjälm och där var vi inte överens. Jag sa med en gång: han måste ju ha en hjälm!”. En av de intervjuade körde med barnbarnen, där hade sonhustrun andra åsikter ”Ja, hans fru skulle ju helst vilja att de inte fick köra alls, men hon har inte varit aktuell i den här bilden just nu”. En annan berättade; ”Jag kan ju säga att mamma till barnen var väldigt skeptisk till det i början”. //”Men sen när hon (mamma) har sett hur roligt de har haft med det och hur mycket glädje det ändå har skapat i deras körande, och de har pratat om det i flera veckor efter att de har varit hos farmor och farfar, så har hon ju ändå förstått att det är en väldigt positiv grej ändå. Men det är klart att olycksrisken kommer hon ju inte ifrån att tycka att det liksom är farligt att köra”.

Något annan som kunde skilja föräldrarnas beteende åt var oron för olyckor, där tycktes kvinnorna vara fler. ”Min fru, det kan jag väl säga, hon tycker mer att det är oroväckande när han kör, men jag tycker.... Hade jag tyckt att han inte hade skött sig så hade han inte fått köra. Eftersom han gör vad jag säger, så är det inga problem med det”. En annan av deltagarna sa att de har olika åsikter på grund av olika bakgrund ”Naeerj, hon är uppväxt i stan, så hon kanske är något striktare i gränserna angående sådant. Hon tycker inte de ska köra på vägen överhuvudtaget. Fast man får ju köra på vägen emellan åkrarna. Vi bor på en liten ort, så då går det, då blir det så”. Här antyds att man är mer riskaccepterande/mindre orolig om man är från landet.

6.3.16. Var någonstans tycker du att det är mest risker?

Omgivningen påverkade var man såg risker, vilket kunde skilja sig åt om man bodde på ett lantbruk eller ej och även mellan de olika verksamheterna inom lantbruket. Samtliga i undersökningen bodde på landsbygd eller i mindre tätort (3 st). De i tätort hade alla tillgång till skog/lantbruk inom familjen. En fjärdedel av de intervjuade hade inte egen lantbruksverksamhet.

Som nämnts tidigare ansåg de flesta att det farligaste var i trafiken på asfalterade vägar, det blev än tydligare i detta avsnitt. ”För barn tror jag att det är i trafiken, om det är där de kör. Om man ser helheten så tror jag det är där det är störst risk” eller ”Ja, det är ju helt klart allmän väg om de inte kör där de ska”. Någon framhöll att farten på landsvägen var det farliga ”Ja, men det är ju i trafiksituation ju. Kör man på landsvägen så – det är en maskin som kan göra 80 km/h och har man inte förstått, så kör man 80 km/h med den. Det beror ju på omdömet. Kommer det då en bilist, så räknar han inte med att möta en sådan. Framförallt kanske inte en ungdom på en sådan. Det är det som är risken egentligen. Det är farten”. De intervjuade upplevde en trygghetsgräns om barnen körde på de egna vägarna ”Det är väl om de skulle ut på någon bilväg //Ja, de kör på de här grusvägarna. Jag tror inte att det är någon fara då”. Även de som inte bodde på landet såg trafiken som den stora faran ”Det förekommer trafik och den risken – det skulle jag aldrig förlåta mig”.

De som var lantbrukare förde fram risker med att köra in i byggnader men även påkörning av jordbruksmaskiner. En deltagare berättade om risken med att andra på gården inte alltid var lika observanta på om barnen var ute och körde fyrhjuling. ”Inomgårds kör man ju lugnt och försiktigt. Men om Far kör så. // man kan ju få honom i döda vinkeln. // När vi är och kör ensilage till korna, då får han ju inte köra, så han ställer sig bakom eller nånting sånt. I och med att man har barn, så tittar man ju en gång extra”. Risker fanns med trånga och skymda platser och faror kunde uppstå om hastigheten var hög och man inte var observant. ”Risk är det om det är andra fordon ute och kör som inte – att de inte ser varandra. Men jag upplever egentligen inte att de har den risken, för det är ju inga andra som kör där vi kör”.

Om man körde ute på markerna så fanns där också risker. ”De kan ju köra i stängsel och ner i diken och volta och i något och i varandra. Särskilt om de inte har uppmärksamhet. Så det finns risker överallt” eller ”även om det heter fyrhjuling så kan du inte köra över diket. Det får liksom vara en avfart”. Även då de körde på den egna vägen kunde det finnas problem med möten. De berättade också att barnen kunde köra på varandra eller på träd om de var ouppmärksamma. Många hade lantbruk med skog och där såg man risker. ”Där är det farligt. Då finns det så mycket risker med stenar och rötter. Man måste se framför sig hur man kan köra”.

Utanför lantbruket var det en förälder som berättade; ”Vår tomte är på 4000 m² som de kan köra runt på. Det är där de har kört, sen har vi kört någon gång på morsans ridbana med koner då, men mest så kör de ju bara runt, runt. // Men jag är inte rädd för att han ska välta utan jag är rädd att han ska köra i något och flyga fram och slå i sig i styret eller flyga fram över styret, eller så. Det är vi rädda för”.

6.3.17. Är det olika regler för olika åldrar?

Flera hade samma regler för alla åldrar medan de flesta berättade att de hade olika regler för olika barn. ”Vi har sagt likadant till den store också, men han är helt annorlunda. Han är så lugn och försiktig. Det har han alltid varit, den äldste”. En förälder pratade om att intresse och fallenhet skiljde sig åt mellan barnen ”Det är ju väldigt individuellt. Det kan ju vara något barn som är jätteintresserat och snappar upp allting med en gång. Den kanske bara är sju (år)! Så kan det vara någon som inte ha fattat det och den är tolv (år)”. En annan förälder berättade om att barnen är väldigt olika individer. ”Den ene vågar väldigt mycket och den andre vågar inget”. Denne förälder kom också in på individuell riskmedvetenhet: ”Det har inte alls med ålder att göra utan med individen. Märker man att personen förstår en del av riskerna även i tidig ålder, så är den mer lämpad att köra än en person som tar stora risker och inte förstår innebörden av det, även fast den är äldre”. Ytterligare en förälder berättade att barnen kan vara olika vårdslösa. ”Den äldste är lite, vad ska vi säga, lite vårdslös i vissa lägen. Den andre är nästan åt andra hållet”

Några föräldrar hade olika regler för att det såg olika problem i olika åldrar ”Det är ju besvärligare att få de större att göra som man säger. För M kan ju sätta sig på och köra utan hjälm. Han är 18, ja”. ”De äldre barnen fick köra i mellanväxeln och de yngre fick köra i lägsta växel” eller ”Nja, klart att ju äldre de blir ju mer vill de att det går fortare klart. Så då får man anpassa”.

6.3.18. Hur tycker du att föräldrar skall se till att barnen håller sig till reglerna?

Det var en stor spännvidd i hur barn och föräldrar interagerade. Några hade inga problem med att barnen höll sig till reglerna; ”Vi sa i alla fall att om inte de skötte sig, så fick de inte köra, så sa vi. Det respekterade de ju. De gjorde de faktiskt” eller ”vi har haft väldigt lydiga och snälla barn, som har gjort som vi har sagt, tror jag. För de har inte vågat, för de vet ju det att: gör de inte så får de inte köra”. ”Följa regler? Ja, jag vet inte. //De frågar om allt. de är så snälla, våra barn”. Andra föräldrar fick vara mer styrande ”Jag har massor med gånger sagt att: Nu är det färdigkört! ”Nu parkerar vi undan” och sen får de inte köra mer den dagen. Så det finns någon form av konsekvens av handlandet”.

En åtgärd enligt flera föräldrar var att ta nycklarna till fyrhjulingen ifrån barnen. ”Lås in dem (fyrhjulingarna) och så får man vara lite hård mot dem. Ser man att de har tagit den i alla fall, då måste man vara rak och konsekvent och säga: det där uppskattar inte vi. Då blir det nånting som de får 'lida' av. Dataförbud eller nånting sånt som är väldigt viktigt för dem. Då blir det jobbigt och då lär man sig hantera det”. En annan förälder berättade. ”Någon gång har han ju provocerat och sladdat lite på gårdsplanen och då tar man nycklarna efter då.....och ställer in den helt enkelt”. En annan låste fast fyrhjulingen så att barnen eller någon annan inte kan ta den. Andra satte gränsen så att de

fick fråga om lov om att få ta nyckeln. ”Ja, de måste alltid ha en vuxen med sig. Eller ja de frågar innan. Det är en nyckel till den så de kan inte ta den utan lov”.

Om deras barn inte hade följt reglerna skulle de ge dem körförbud, ”Kan du inte rätta dig efter regler som vi har satt, då kan det hända saker och då måste vi stoppa det här. Vi måste vara förälder. Det är så! Det är ju som många som vill vara kompis med sina barn hela livet. Det ska man inte vara! Kompisar ska de ha på annat håll”. Ytterligare en deltagare poängterar förälderns roll. ”Att man litar på dem och ger dem den chansen. Ser man, eller hör att det inte fungerar så är det bara till att ta bort den. Så har vi i alla fall. Sen beror det väl på vad man har, med förtroende och tillit. Jag tror det hänger på föräldrarna jag!”. En förälder sa att de hade ganska hårt ställda krav på sina barn, ”så att de vet redan innan att gör de någonting som de inte får, så får de repressalier för det”.

Flera av de intervjuade trodde att det var bra att vara konsekvent, en annan förälder framhöll dialog. ”Man måste ha någon konsekvens, tror jag, så att de vet. Men jag tror absolut att det viktigaste är att prata med dem och berätta varför man gör som man gör. Att man är rädd om dem och att det händer olyckor”.

En förälder trodde inte han var representativ för han såg andra förälder som tillät det han inte skulle tillåta. ”Nu är jag nog inte normrepresentativ, men så är det. Mina grannars ungar kör ju fyrhjuling – det finns ju fler fyrhjulingar i bygden – och den kör de ju på lek. De kör stora, jag möter dem i bilen också. Jag tycker att man ska inte göra det, för det händer olyckor”. Just variationerna i vad som är tillåtet kan vara ett problem.



Figur 6. Barnteckning av hjälm. Foto: Christina Stave.

6.3.19. Är du en bra förebild och använder hjälm när du kör fyrhjuling?

Ingen förälder nämnde deras roll som förebild då det gäller skyddsutrustning. De flesta av föräldrarna hade inte hjälm eller annan skyddsutrustning. ”Men grabben han har hjälm, annars får han inte köra”. En annan av de intervjuade likställde fyrhjulingen med traktor där han inte heller har hjälm. En kvinna som inte körde själv berättade om mannen ”Det gör han ju dessvärre inte”, en

annan kvinna sa ”Han har inte hjälm när han kör den stora – det har han inte, men det är samma där – de (barnen) får inte köra om de inte har hjälm”.

Det kunde bero på vilken aktivitet man gjorde om man hade hjälm. ”Kör du bara på gårdet och inte har nånting bakom så har vi hjälm. Det är om du ska flytta på grusgården hemma, flytta släpkärra, då har vi väl inte en hjälm på, när man flyttar en släpkärra”. En annan av de intervjuade berättade att hjälm hade han bara om det var buskörning ”Jag kör aldrig med hjälm och sånt. Nu kör jag ju väldigt lite nöjeskörning och när jag kör snöröjning så har jag ingen hjälm på mig. Ska jag åka upp och hugga i skogen, så har jag liksom ingen hjälm på mig heller. Jag har ju huggarkläder och mössa och grejer på mig så det //det är ju ingen buskörning på det viset. Jag har varit ute någon gång och kört med kompisarna i skogen och då har jag haft hjälm på mig, men annars så är jag inte nervös över det”.

En annan förälder berättade att barnen själva var noga med hjälm ”Jag som vuxen gör ju inte det, nej. Däremot så är jag ju förvånad ändå, att de är väldigt noga med hjälm, barnen själva”. Ytterligare en sa ”Pojken har alltid hjälm. Han är ju mer noga. Han säger alltid till om jag inte.... Så det är tvärtom. Han är jätte sådär, med säkerhet”.

De som använder hjälm säger ”Jag använder hjälm. Ja, och vi har olika storlekar på hjälmar, så det gäller att man tar rätt”. En annan säger ”Det gör jag.....antingen är det när jag kör här hemma och skottar och så, så har jag ju en moppehjälm. I skogen har jag ju skogshjälm”. En förälder tyckte han var en bra förebild i övrigt trots att han inte hade hjälm och en annan uttryckte att ”den rättvisan får de ta!”.

6.3.20. Berätta hur era barn/ungdomar har lärt sig att köra fyrhjuling

De allra flesta lärde sina barn genom att de fick vara med och se hur det går till. ”Lilltjejen satt man bakom, så får hon styra och gasa och greja. Det blir ju fel, men då får man förklara hur det går till”. Föräldrarna såg det som en stegvis utbildning där man började med de små lekfordonen och sedan fick man sitta med på de större, pröva att köra med övervakning och till sist köra själva. ”Det är klart att allt eftersom de blir vana och kan hantera fyrhjulingen bättre, vet risker och har råkat ut för kanske.....har blivit tvungna att panikbromsa eller det har gungat till lite när de kommit utanför kanten på vägen och sånt, så de har märkt att det är lite..”. Många barn hade lärt sig genom att de hade åkt med och lärt sig succesivt; ”De har fått vara med sen de var små. De har suttit med. Så har vi lärt dem och visat. Sen släpper man över mer och mer. Man känner att det är en bra övergång och mognad. Man släpper inte iväg hur som helst heller, utan det måste ju skötas. Men det kan hända olyckor, men det ska ju inte hända”. Några visade en förståelse för att barnen inte förstår att det är kraftfulla maskiner som snabbt kan komma upp i fart. ”Det händer så jävla mycket olyckor, så man måste förklara för dem vad det handlar om // barn har inte de.....även vuxna har inte tanken över att de är så starka , så de går ju runt”.

Några föräldrar gjorde en kort första insats sedan fick barnen lära sig själva ”Första gångerna visade jag hur de skulle köra. Sen är det ju så, att de lärde sig, får man ju säga, ganska snabbt. Sen har de fallenhet för det, så tar det faktiskt inte lång stund för dem att lära sig köra. Det finns säkert de som hade haft det svårare, men jag upplevde aldrig att det var något problem”. Några föräldrar påpekade att det är lätt att lära sig; ”de är ju väldigt lättkörda. Det är ju nästan bara att sätta sig på den och gasa. Det är bara att testa” (barnen själva). En annan förälder sa; ”Man får ju tala om hur de funkar, men de är ju väldigt lättkörda. Det är bara att gasa och bromsa och styra.” En annan förälder berättade så här; ”Det är inte svårt, nej. Det är bara att gasa. Det är inga växlar eller någonting på den fyrhjulingen de har. Det är bara att gasa, så det kommer de på rätt så fort”. En annan förälder säger; ”Det är ju växlar, så det går att se till att de kör på lägsta växeln. Det är ju inte alla kanske som har det, men vår är sådan i alla fall. Den går inte fort om man kör på lägsta växeln.”

Det var oftast fäderna som lärde ut och det första handlade ofta om att lära sig gas och broms på fordonet, så här berättade några pappor; ”Jag sitter bakom då. Så försöker jag få dem att förstå att det är 500cc, så man får inte trycka gasen i botten, för man kan bli avkastad helt enkelt” eller ”Man måste kunna få stopp på fordonet! Det är det viktiga. Lite, lite fart och sen lär sig – så stoppar du! Så får de köra här på ladugårdsbacken bara. Runt här. Sen när man märker att de klarar det här med att se, klarar att svänga runt. Man får ju vara med dem hela tiden. Särskilt barnbarnen är man ju med. Mycket, mycket mer än man kanske var...” (med de egna barnen). Några refererade till hur de själva lärde sig och att de lär sig faror genom att bli lite skrämnda. ”De har fått känna på att.....bli lite rädda eller så helt enkelt! Då utvecklas de ju också. Det kommer man ju ihåg sen jag var liten”. En person uttryckte faran med att vara för restriktiv ”Man kan inte bädda in dem i vadd. De måste få lära sig att göra lite misstag också. Visst är det farligt, men man kan inte skydda dem i all oändlighet, för då, då kan det slå tillbaka på andra hållet”

Många föräldrar önskade att barnen skulle börja tidigt. En pappa berättar att det är viktigt att det är kul. ”Jo, när de väl ska börja köra själva, då har jag åkt med och så har jag visat exakt hur de ska göra om det blir en panikbromsning eller när de ska, bara för de ska veta var bromsen är och kunna stanna // så åkte vi en liten runda på gårdsplanen för att han skulle tycka att det var kul. Det är precis som att, då får man in den här känslan rätt så tidigt”. En familj hade ett stort fordonsintresse där hade man plogat sjöarna och gjort stora banor som barnen kunde åker på vintern för att lära sig att behärska och hantera fyrhjulingar på is.

Beträffande de små barnfyrhjulingarna berättade några förälder följande; ”Vi har alltid varit med när de har kört, även när de körde små”. ”Det går ju att ställa den, så den går sakta, så man kan gå bredvid. Det var så de började. Det kanske är lite tidigt. Man släpper ju inte ut dem i trafiken på en cykel, när de är i den åldern”. En annan sa; ”Det var en sån med fjärrkontroll, så jag kan stänga av den om jag tycker att det går för fort och sen ströp jag ner den så den gick sakta. //Vi har haft lite koner och grejer, så att de har kört runt och så. Vi har ju aldrig – det skulle jag inte vilja, gjort så de går fortare – utan vi har ju haft en spärr så den har en maxhastighet”.

6.3.21. Hur tidigt kan man börja?

Som många av de intervjuade tidigare svarat berodde tidpunkt för start mer på individen än på åldern så man såg från fall till fall. Någon framförde att man inte ens kunde säga en särskild ålder ”Men rent spontant så har jag inte tänkt tanken, på att det skulle vara någon åldersgräns. **Du ser mer hur de är – fallenheten?** Ja, det kan man nog säga”.

Vuxenfyrhjulingar benämnde man som ’den stora’ och barnfyrhjulingar ’den lilla’ men i vissa fall var det oklart vad man syftar på. Det tycks finnas tre spann det första vid 4–6 årsåldern och det andra vid 8–10 årsåldern, ytterligare ett tredje spann är vid början av tonåren 12–15 år, men spannet är stort. ”Vet inte när hon började, hon var åtta kanske, 7–8 år när hon börja på den stora. Den lilla den kan man köra när man är tre ju... de är ju så enkla”. En förälder sa; ”Det finns ju de som är en 10–12 och inte kan hantera grejerna och sen finns det de som är tre till fyra och åker lika bra”. Några menade att man kunde börja med barnfyrhjulingar vid det första spannet och vuxenfyrhjulingar vid det andra, medan andra tyckte att man skulle börja med barnfyrhjulingar vid det andra och vuxenfyrhjulingar vid det tredje.

Det fanns ibland en skillnad mellan då deras barn eller de själva började köra och vad de generellt ansåg att åldern borde vara. ”När jag var sex år så började jag köra. Egentligen tycker jag nog att det skulle vara 10-årsgräns, rent generellt”. Många hänvisade till erfarenheter hos barnet och att de åkte med från tidig ålder. Andra var mer specifika och tyckte att det handlade om att barnet hade växt upp på landet. ”Det kan ju finnas 14-åringar, där man tänker: Den skulle jag aldrig låta köra. De har liksom inget begrepp. Medan en som är 10 år, som har varit med från...s k bonningar. De har mer förståelse och sk insikt i hur det är” eller ”Barn på bondgården, de är ju med. Det är ju väldig skillnad

om man har barn utifrån”. ”Det är ju alltid så med "betongbarn" att de är ju inte vana att vara i skog och mark”.

Några köpte fyrhjulingen då barnen var för små; ”Vi köpte den här när han var sex år, tror jag. I början var han inte riktigt mogen. Han hade liksom ingen pejl på koordination och gas osv. Då ströp vi den så att den inte gick så fort utan bara tuffade och gick”. ”Ja, de började nog lite för tidigt kanske, de två stora här. De var väl sex kanske sju år. Det är nog lite tidigt, det är det nog egentligen. De har ju inte uppfattning om när de behöver stanna osv. kanske.” Andra föräldrar väntade tills de var äldre. ”Hon var ju 13,5 ungefär, det är en stor och ganska tung. // vi tyckte att det passade ungefär nu, då när man har växt till sig lite. Få lite mer koll på sig själv och omgivningen mer”. // ”Jag hade nog inte velat att mina barn skulle börja köra även om den är liten”. Några lät barnen pröva och på så vis visa sin mognad eller ej. ”De har väl kört sen fyra-femårsåldern båda två, så att de är rätt förståndiga faktiskt”. Om de börjar träna tidigt får de träning och erfarenhet.

Den lägsta åldern som nämndes var 3 år. ”Det är olika barn, men den yngste vi har, han lärde sig av de andra så han var väl tre då han började köra litegrann på gräsmattan hemma, under övervakning av oss”. En förälder observerade barnets fysiska begränsning i förhållande till fyrhjulingen.

”Problemet är bara, med de här Kina-fyrhjulingarna att bromsarna är för dåligt gjorda. De orkar inte – de klarar inte att bromsa själva, för det är ju liksom ett kopplingsgrepp för en vuxen person. De når inte bromskopplingsgreppet. De (småbarn) kan inte bromsa. Det finns ingen fotbroms på dem”.

Föräldern hade svårare att förstå barnets kognitiva förmåga som att köra för fort. ”Men nu vid fem år – då har han ju rätt så bra grepp på det. Då förstår han ju, då förstår han ju bra, sen är ju problemet att han gasar för mycket. Men annars så har han ju bra – han har bra kontroll på den, men han kör ju för fort”.

Flera hänvisade till att det som var avgörande var hastigheten på fordonet. ”Nu var ju detta en 300cc och 10-åringen hade inte svårt att hantera den, när man rörde sig i låga hastigheter. Det är ju ingenting att rekommendera en 10-åring att köra den maskinen i 70–80 km, det hade jag inte rekommenderat.” ”Det beror ju helt på vad det är för maskin och hur fort den går. Det är ofta hastigheten där, som är det farliga. Men jag vet inte – de kanske bör vara en fem–sex år.”

Andra visar på skillnaden i vad som rekommenderas och vad de själva sedan gör. ”Ja, det står ju 12 år på motorcykeln, så det är väl vid 12 år då klart, eller?! **Ja, vad tycker du?** Nu, som F är sex år, det tycker jag – kanske inte tidigare, men han klarar det. Man ska ha respekt för det”.

Det fanns även skillnader i åsikter mellan ett barns föräldrar. ”Ja, före åtta så är de ju små. **Så där någonstans runt åtta – är det där ni har tyckt att de har...? Inte jag har tyckt – K (mannen) har tyckt! Men du har inte tyckt?** Ah, jag har ju alltid försökt att bromsa det så länge jag har kunnat”.

6.3.22. När kan man köra självständigt och vad avgör det?

Det var i flera fall svårt att tyda vilken typ av fyrhjuling föräldrarna refererade till men de flesta intervjuade ansåg att det berodde på barnets mognad och mängden träning. ”Det beror helt på hur mogen man är i utvecklingen och sen hur mycket man har kört. Det går inte att säga generellt en ålder, det finns inte”. En annan sa; ”Det är ju en mognadsprocess hos individen” eller ”De har ju en personlig mognad, som gör att de.... Hon kör liksom hårt och hoppar och är inget "fegsnöre" på något vis, men hon tar det lugnt. Henne kan jag lita på. Hon kan åka någon sväng runt någon åker och gården, där jag inte ser henne, utan att jag är orolig. Ja, de har ju många, många, många timmars körning/ erfarenhet”.

På samma sätt som att det är ett åldersspann för att kunna börja köra så anger de ett spann mellan 10–16 år för att kunna köra självständigt. ”Vissa är klara redan vid 12...10–12 år. Vissa kanske är klara när de har mopedålder, tagit moppekort och börjar åka på väg och får en inblick i vad det handlar om”. Här nämns också 15-år som en gräns. ”Barn har inte förstånd. Det finns en anledning till att man inte får kör moped förrän man är 15. Det har med det att göra”. En förälder sa; ”Det är ju när han får

mopedkörkort. I och med att den är mopedregistrerad. När han har gått den utbildningen". Flera av föräldrarna tänkte då att barnet skulle vara redo att köra i trafiken, på väg men hade svårt att säga en speciell ålder. "Det är också individuellt. Det kan jag inte säga, någon ålder. Det måste föräldern bedöma, när barnet är så pass – alltså fixar att köra säkert. Du måste kunna möta ett annat fordon, om du ska ut, utan uppsikt. Nej, jag kan inte säga någon ålder".

Några av de intervjuade överlät till det äldsta barnet att övervaka körningen. *"Den yngste får ju aldrig köra själv helt och hållet. De andra två är nio och tio år. När de är med, då får han ju köra, även om inte jag är med. Det får de nu. Så länge de håller sig till de här reglerna vi har."* Andra såg det som en process av övervakning i olika grader, från att vara med till att vara hemma. *"Från början är man ju ute med dem, men när vi har känt att de är tillräckligt säkra så – bara vi är hemma i alla fall, så man kan ha lite kontroll var de är så de inte far iväg. Men jag tycker väl att, det är ju när man känner att de är så säkra att de kan hantera den, som man kan... och det finns ju ändå alltid en risk såklart. Så är det ju". "Det är också en regel som vi har haft att de aldrig får köra (utom den äldste 18) om inte en vuxen varit hemma. **Hemma, men inte nödvändigtvis ute med dem?** Nej."* "Då måste de nog bli uppåt 14–15 år innan jag tillåter det".

6.3.23. Var det något som var särskilt svårt, när de skulle lära sig köra?

Här återkom föräldrarna till att svårigheterna berodde på deras erfarenhet och jämför med andra fordon på gården. *"Mina barn har ju varit med och kört traktor. Det är en helt annan sak att köra fyrhjuling bl.a. p.g.a. vältrisk. Den sladdar. Det är nämligen så att jag anser ju att barn kan köra en traktor på sex ton... ja, för det är inte svårare det än att köra tramptraktor. Man får inte köra i diket och man får inte köra på någon, men det är sex ton det är frågan om!"* eller *"Man ska ju luta sig inåt i kurvorna. Det är ju som motorcykel. Man ska ju inte följa med/luta med, utan man ska... det är ju som att köra motorcykel i princip."*

Man talade också om skillnaden från andra barn som inte hade växt upp på gård. *"De har ju åkt traktor och suttit och rattat traktor, så det blir ju sådan väldig skillnad mot andra barn. Jag har ju sett andra barn som kört. De har väldigt svårt att hitta gas, ja lagom gas och bromsa. De har jättesvårt med alltihop. En del barn har ju knappt cyklat. Det är ju väldigt vilken bakgrund man har."*

Flera föräldrar tog upp problemet med farten *"Så farten är väl det farligaste, egentligen. Sen vad den klarar av liksom i ...gasar du fullt och det kommer ett gupp eller nånting och du hoppar.... det kan du göra...men kör man så då ska man ju ha kläder för den verksamheten. Då måste man ju ha lite koll på att när du landar så kan du flyga åt helsike, för det beror på hur du landar. Landar du snett, då flyger cykeln snett".* Att de kör för fort. *"Det var ju i så fall, så de inte gasade för mycket".* Att lära barnet hantera fordonet *"att inte köra för fort när de svänger, för det är det som är det luriga".* "När det går för fort och det helt plötsligt svänger, då går det överstyr". *"Sen att hastigheten – det känns som om man har full koll, men egentligen har du inte det för de går så fort. Det är fyra hjul som styr. Den går ju upp på bakvagnen om man vill det. Det är inga problem, och då slår du över"*.

"Barnen måste kunna få stopp på fordonet! Det är det viktiga". "Att handbromsen tar fram och fotbromsen tar där bak. Du får hålla ordning på det." Även gasreglaget kan vara svårt att hantera *"hon bara tryckte på gasen med tummen och då skuttade den iväg väldigt fort". "Han hade svårt att reglera farten och han var rädd att han skulle ramla av....så han är lite mesig sådär ibland". "De orkar inte – de klarar inte att bromsa själva, för det är ju liksom ett kopplingsgrepp för en vuxen person. De når inte bromskopplingsgreppet. De (småbarn) kan inte bromsa. Det finns ingen fotbroms på dem"*.

"Den fyrhjulingen vi har, där ger det sig ganska självt, för den är trög att styra. Du måste ha viss muskelkraft för att kunna styra den. Det är väl det jag har tänkt på". "Det är ingen back på den där, så de fick se till att lära sig att köra så de inte blev 'fast". "Om du kör med kärra, att du måste hålla ut litegrann annars fastnar du med kärran i en knut eller i ett träd eller stolpar".

Några tyckte att det inte var några svårigheter och att de var lättkörda. ”Släpper du gasen så stannar ju maskinen. Så den är ju väldigt lättkörd faktiskt. För det hände ju ibland att de släppte gasen. Sen vred de på ratten, eller styret och sen gasade de igen. Så den är ju faktiskt användarvänlig på så vis.” ”Det var väl i så fall att starta den, men själva körningen är ju gasa med tummen och bromsa med foten.” ”Nej, det är automatlåda på den jag har, så det enda man sköter är gas och broms. Det är galet lättkört.”

Några föräldrar pratade om barnens förmåga istället för maskinens teknik ”Mindre barn, de har ju svårt att avståndsbedöma. Man får ju se till att katter och hundar inte är i närheten. Man får ju tänka sig för”. För de mindre barnen är det svårt att förstå att man skall hålla blicken dit man kör. ”De kan väl titta åt sidan istället för rakt fram// om jag ropade till dem att de skulle stanna, då vände de sig om och tittade istället”. ”Det var nog att han gärna ville titta ner i backen och kolla på hjulen och lite grann. // han hade ju inte koll på vad som hände runtomkring honom. Det var väl det största, tycker jag”. ”Att sitta ner och titta framåt. Inte titta på händerna eller på gashandtaget eller på bakhjulen eller nånting annat och inte titta på människor som är runtomkring, utan koncentrera sig och titta framåt. Det är ju en sådan simultan – tappa intresse-grej, som är svår. Svårt för mindre barn”. ”Jag tror det att bedöma fart.... och kolla där de kör! De kollar ju bakåt, eller så istället.....//.....Men jag är inte rädd för att han ska välta utan jag är rädd att han ska köra i något och flyga fram och slå i sig i styret eller flyga fram över styret”.

6.3.24. Hur lärde Du dig själv?

En del har kört moped/motorcykel/traktor sedan tidiga år och menar därför att det inte var så svårt att lära sig köra fyrhjuling; ”Jag körde moped i min ungdom....får man ju lära sig”, ”Nu är jag uppväxt på landet och vi har ju hållit på. Jag har åkt motorcykel själv, sen jag var sex år.” ”Jag själv började ju köra stora maskiner också, när jag var sex år och var med farsan ute och körde traktor. Jag fick själv sitta ensam i traktorn när jag var åtta-nio år.” Några relaterade till vikten av att börja i tid på t ex en fyrhjuling för att bli en skicklig fordonsförare i vuxen ålder: ”...började köra fyrhjuling eller trehjuling var det på den tiden. Det var ju på 80-talet (mannen född 1980). Därför kan man hantera fordon idag. Många som inte kört något de har ju ingen aning om hur man kör, så det är lika bra de börjar i tid.” En annan såg inga särskilda svårigheter med att lära sig köra fyrhjuling eftersom han kört traktorer under väldigt lång tid ”Nej, men har man kört traktorer och sånt i femtio års tid, så kan man väl styra en sådan där.”

6.3.25. Vem tycker du har ansvar för säkerhet, vid användningen av fyrhjulingen?

En övervägande majoritet ansåg att det är de själva som föräldrar som bar ansvaret då barnet inte är myndigt eller som ägare av fordonet. ”Det är ju jag som förälder. Det är jag som har det högsta, största ansvaret. Det är ju på mitt ansvar han kör”. ”Det har föräldrarna och är föräldrarna skilda så ska båda föräldrar veta om”. ”Du har ju köpt en grej. Då är det upp till mig och veta hur den fungerar och vad den tål och kunna hantera den”. En förälder menade att det fanns ett delat ansvar. ”Det har man ju till mans. Yttersta ansvaret har föräldrarna. Samtidigt har ju de som kör ett ansvar att man bemästrar det man gör”.

Någon påpekade på att föräldrarna inte tar sitt ansvar. ”Jo, men man tycker ju att här ska föräldrarna se till att ungarna inte ska sitta och åka med sådana och leka så de ställer till olyckor. Det är ju föräldrarnas ansvar! Det är väl upp till föräldrarna at de ska ha lite pli på ungarna. Det tycker jag.” En förälder kom in på ansvaret för om någon annan åker på fyrhjulingen. ”Problemet blir ju naturligtvis om man har en kompis hemma. Då är det ju inte så jätteroligt. Men visst, det blir ju ändå den här personen som sätter ungen på fyrhjulingen”.

En annan förälder ansåg att ”Om myndigheter ska vara inkopplade, då måste de på något sätt sätta gränser, åldersgränser eller körkort eller någonting, för vad som är rätt eller fel. Gör man inte det så får det väl vara föräldrarnas ansvar för var gränsen ska gå”. // ”Så länge inte myndigheterna har satt

regler eller lagstiftning kring hur användningen, så tycker jag att föräldrarna borde ha det största ansvaret." Ytterligare en förälder sa; "Jag kan inte påstå att någon myndighet ska ha ansvar för körning med fyrhjuling". En annan tyckte att "det hade ju varit bra om det fanns regler för hur fort de får gå. Ungefär som för mopeder. Men det är väl bra att det finns någon form av regler – jag vet inte vilka dock. Sen försvinner de där reglerna när man kommer till lantbruk! **Hur menar du då?** Man får ju köra den där jäkla traktorn, hur tung och stor som helst, när man är liten pojke. Det är ju helt otroligt. Jag har läst på – de får ju t o m köra på väg liksom. Då är det 60 ton de får... Där har ju blivit ett glapp... i lagstiftningen. **Där har du traktorregistrerade fyrhjulingar också.** Ja, ja precis, det är samma där. Då försvinner reglerna hur man än gör".

En av föräldrarna ansåg att försäljaren har ett visst ansvar. "Ja, så länge man köper av försäljare, så ska väl de informera om riskerna och lite säkerhetstänkande också. Det är svårt att få fram det om man köper av någon privatperson. Det kanske skulle ges ut något informationsblad till, ja kanske inte varje år men vartannat till vart tredje år, till de registrerade ägarna också om lite regler. Annars kan man söka rätt på reglerna själv, men det är sällan det blir gjort". En annan förälder menade att "Tillverkaren har inget ansvar i det". Ytterligare en sa; "Vi får det vi betalar för. Kina-maskiner, de här lite billigare. Köper du märkesmaskiner, då får du mer. Det är dyrare, men det är rejälare grejer. Köper du en billig, då får du det du betalar för". En förälder reflekterade över sitt eget beteende. "Jag tycker det är helt sjukt att man kan sälja en sådan fyrhjuling utan fotbroms. Men samtidigt – det är ju jag som har köpt den! Nu tänkte ju jag inte på det, utan jag bara köpte en sådan för den skulle kosta 4000 kr – är vad den kostar ny – och då var det den bara. Ja, den har ingen fotbroms"// "Så fort det är dåligt med pengar eller tid eller vad som helst, så kör man ju på riskerna. Men det är ju jag som har ansvaret om han skadar sig. Det är ju solklart. Jag vet ju om att det inte finns någon broms och ändå sätter jag barnet på den då".

6.3.26. Vad tycker du om säkerhetsutbildning för fyrhjuling?

Många var positiva till utbildning men ansåg att de inte behövde säkerhetsutbildning för de kände redan till riskerna, däremot skulle andra behöva utbildning, "Nu är jag uppväxt på landet och vi har ju hållit på. Jag har åkt motorcykel själv, sen jag var sex år. Jag vet liksom vad som händer. Sen är det klart att om det är två personer som har bott i stan hela livet, i lägenhet, och så köper de en fyrhjuling till sin grabb. Det är klart att de har ju ingen uppfattning om det. Problemet är ju att de vet ju inte om att de inte har en uppfattning, heller". "Kommer du och köper en fyrhjuling och bor inne i stan - kanske ja. Där du inte ens fått testa på något innan". "Nu är jag så gammal, så jag behöver inte det och jag har inte tänkt att ta något heller bara för att ha den där lappen". "Jag som förälder skulle inte ha någon nytta av det, tycker jag, men det finns säkert andra som skulle ha det".

Några tyckte att det inte skulle vara obligatoriskt. "Frivilligt möjligtvis, men jag vet inte om jag skulle sätta mina barn på det. Då skulle det vara för att få framföra en fyrhjuling vid 16 års ålder istället för traktor, eller nåt, om du har en väggreggad maskin. Istället för ett MC-kort eller nåt sånt. Då skulle jag kunna överväga det". En deltagare svarade; "Jo, det vore inte fel, för alla grupper köper de här småttingarna till sina ungar naturligtvis. Även om de vore i stan, förort eller landsbygd så förekommer de där rackarna".

Andra tyckte att det borde vara obligatoriskt. "Det kanske inte vore så dumt med någon form av utbildning, ja för alla egentligen, även vuxna. Jag tänker på farorna som är". Ytterligare en förälder sa "Jag tror det är jättebra att det skulle finnas en slags licens eller nånting. Barnen kräver ju väldigt mycket att få göra det som kompisarna får göra eller vuxna gör. Det är ju väldigt svårt att hålla emot //så jag förespråkar absolut mer utbildning och att vuxna får köra på bana i svår terräng, bara för att veta vad det handlar om". Några förordade ett utbildningstvång för att få köpa fyrhjuling, "Frågan är hur man får folk att gå den – det kanske man kan. //Men det skulle vara bra om man kanske måste gå den på något sätt, för att få köpa en fyrhjuling". En av de intervjuade påpekar att det är ju ett glapp i regelverket och kunskapen. Några jämför med andra körkort. "Det finns ju liftkurs och truckkurs och

när du är i skogen, motorsågskörkort”. ”Ungefär som det här scooterkörkortet”. ”Det borde väl finnas samma med moppe? Ett kort. Jag menar det är ju samma sak, det är ju motorfordon. det borde ju vara så”. Någon säger att det beror på vilken sorts fyrhjuling det avser; ”om vi nu pratar om vägregistrerade, så kan jag fortfarande tycka att det ska vara någon form av förarutbildning i botten. Att du har ett körkort på det”.

Någon föreslog en endagsutbildning på en fyrhjuling, andra föreslog en halvdag eller några timmar. *”En upplysningsförmiddag skulle nog inte skada, i vissa fall en halvdag”. ”Någon timmas undervisning skulle kunna räcka”. ”Men det blir ändå att man ska ta fritt från jobbet och man ska lägga en kväll”. En annan berättade om en mer yrkesinriktad utbildning: ”Men det finns väl för de som använder dem yrkesmässigt mer kanske. Det finns för vissa större att du ska ha ett förarbevis, för terränghjulingar”. En berättar om sådana som har jobbat på elföretag, som kör fyrhjulingar i jobbet. ”De får gå utbildning. Väldigt rolig utbildning, säger de att det är, att få lära sig att köra ordentligt i terräng”. ”Det kunde ju bara vara någon halv dag eller så med fokus på säkerheten/körteknik, för att få folk att förstå”.*

Några av de intervjuade ansåg att det skall ingå vid köpet, *”Har man aldrig kört en då tycker jag att det ska ingå i köpet”,* men priset på fyrhjulingen får inte stiga för det. *”Det är ju något som skulle varit med i själva försäljningen, kan jag tycka. Om man nu vet att man kommer att ha barn med i det hela, då borde de också kunna vara med lite grann i detta”. En av de tillfrågade föreslog ett erbjudande om att det här finns och det kan du få här och nu.”. ”Det skulle ligga i försäljarens ansvar, när man säljer en sådan maskin. Likaväl som man har säkerhetsföreskrifter för traktorer och sånt. När man säljer en traktor så skickar man med information och dokumentation som rör traktorn och dess säkerhet. Det skulle man ju göra lite mer ingående på en sån här maskin, och som de flesta ändå vet är anpassade för barn. Det skulle ingå i köpeskillingen på fyrhjulingen....//.....När man köper den, så betalar man för utbildningen i det. Det skulle ligga på återförsäljaren. Det tror jag är det bästa sättet egentligen. Så är det då ett krav – nästan på ett krav att man ska gå den här för att man ska få lov att ta den med sig hem”. En sa att ”den som köper måste inse att det finns risker och det är upp till försäljaren, tycker jag, att förklara det”. Någon påpekar även om man är vuxen är det inte säkert att man har fattat det.*

Följande delar föreslog de intervjuade skulle ingå i utbildningen; *”Du måste få veta vad den klarar av och hur den agerar i terräng och på väg”. ”Innehållet i utbildningen bör basera sig på är sunt förnuft”. En skulle vara beredd att betala 500 kr. En annan säger att; ”naturligtvis får ju utbildning kosta, men det borde ju synas i försäkringen också. Det gör folk säkert om man får tillbaka lite pengar. // Men det får inte vara för dyrt för då gör folk inte det”. Eller ”Det är ju så med alla sådana här utbildningar. Det får ju inte vara för kostsamt och det får inte vara för många träffar”. En av deltagarna säger att det är lättare ju mindre den kostar, att få deltagare. ”Är den tvingande, så då är man ju tvungen att gå, men ska det vara på frivillig basis, då får det inte kosta så mycket och det ska ge tillbaks en del”.*

För barnfyrhjulingar tänkte några av de intervjuade följande, *”då kommer man ju in på ungefär samma restriktioner som ska vara om du går in och köper en motocross// och där är det ingen som kommer och berättar om alla riskerna för dig!”* Han förordar ett regelverk som säger att ska du köra dem så måste du ha en viss ålder, 15–16 år och att det omfattas av någon form av förarutbildning. På tal om barnfyrhjulingarna säger en av de intervjuade att *”jag tror att det finns många som köper de här Kina-fyrhjulingarna och så sätter de ungen på och så tror de att det är frid och fröjd. Då tror jag man kanske skulle gått och fått grepp om vad som kan hända, den får kosta 3 000 kr”. ”Det är många som har mindre fyrhjulingar till sina barn och de låter dem ändå köra även på lite större, så det finns många varianter”.*

Några är negativa till utbildning, *”Nej. Nej, jag tror inte det hjälper faktiskt. Bara titta på YUOTUBE. Det finns ju mycket folk som inte är ”rätt vaccinerade” och det hjälper inte med en liten utbildning. Det tror inte jag”. Andra är tveksamma och tror inte att man når de som man borde. ”Frågan är ju om det är många som skulle ta tiden och gå en sån utbildning, men den stora massan skulle inte. Jag tror*

att de som går utbildningarna ändå är de som är försiktiga från första början och har rätt tänk". "Nej, jag är inte för det. Vi har firma här och vi ska gå riskutbildningar med liftar och sånt där, men det är bara för att få det här kortet vi går det. Kursledaren bara tramsar igenom det. Det blir inget av det. Vi måste ju ha kurs för att få köra liftar på jobbet". "Jag tycker det går till överdrift, allt det där. Att man inte ska få köra moped, när man fyller femton, att man ska behöva gå kurs och betala..... Nu vet jag inte om det stämmer, men jag hörde att man ska betala 500 0kr. Jag kan inte se något i det mer än att tjäna pengar liksom". "Nej. Du kan ju köra en jättestor traktor, på vilken väg som helst bara du har ett körkort. Du behöver ju aldrig ha suttit i en traktor. Det finns så mycket knappar och spakar i en traktor, så du vet ju inte om den går framåt eller bakåt när du.... Den kan du bara köra. Varför skulle det behövas på fyrhjuling? Det är lättare att köra över någon eller att det händer en olycka med en traktor. Att man inte ser när man backar eller en stor lastmaskin, än vad som händer med en fyrhjuling". "Nej, jag har ju kört snöscooter då sen man lärde sig gå och sen skulle man då ha Förarbevis för det. Så det är väl lite grann att jag håller för att vi som kör mycket och kan, då vet man om riskerna. Det är en del av livet". "Jag tror det är lite grann med fyrhjulingsdelen också att det inte går att lagstadga bort risker med utbildningar. Det blir...ja – sunda förnuftet". "Det är oerfarna förare som kör över sina begränsningar. Det spelar nog ingen roll om de har gått någon dagskurs eller inte – det kommer ändå".

6.3.27. Skulle du som förälder kunna tänka dig att gå en utbildning?

På samma sätt som i frågan ovan ser man inget eget behov men att det finns för andra. "Ja, det finns säkert behov av det, men jag ser inte behov av det. Inte för min familj". Några skulle bara gå om det var ett krav. "Jag känner inte att jag hade behövt det själv, men hade det varit ett krav så hade jag gått". På denna fråga är det inte helt klart för de intervjuade att vi avser en föräldrakurs, inte i första hand till dem själva.

För några beror det på kostnaden. "Jag skulle kunna tänka mig att gå den, men då måste jag bli erbjuden den, kostar det pengar så går man inte på det". För andra föräldrar beror det på om fyrhjulingen har större motorstyrka eller om det blir en lång resväg. "Ja, det skulle jag nog kunna om den fanns i närheten, så man slipper åka 10 mil och att det inte kostar "skjortan". För flera är det av vikt att det inte tar för mycket tid. "Kanske en halvdag. Ingen längre utbildning för då tror jag inte att det blir något, utan teori, lite praktik. Testa, känna lite sådär." "Det handlar ju mycket om tid liksom. Jordbruket är pressat, så man har inte råd att anställa. Man får jobba dygnet runt, så det handlar ju om tid för lantbrukaren. Man hinner inte allt och det är så jävla med kurser till allt. Allt, allt, man måste göra allting själv och man måste gå alla kurser. Det handlar om vad man hinner. Sen är det nog bra, det är nog inte det".

Omfattningen bör inte vara för stor. "Det behöver ju bara vara en halvtimmes info av återförsäljaren, där man går igenom papper kanske och visar att man ska vara noga med de här och de här bitarna och tänka på det och det. Det behöver egentligen inte vara så ingående. Det ska inte vara en hel utbildningsdag". Innehållet är viktigt och en intervjuad berättar om en dag som en försäljare ordnade "Det var allt möjligt, inte bara säkerhet utan det var mer som en rolig utflykt. Så där är det jättelätt att få med säkerhet. //Det blir ju så jävla tradigt, när man bara rapar upp regler:" "det får man inte och det får man inte". "Man lär sig ju när man kör". Andra skulle gå ändå av intresse. Vissa tycker att det borde vara en kurs över flera dagar; "Ja...minst tvådagarskurs. En dag med lite genomgång både praktiskt och teoretiskt. Sen att man är tillbaks och får delge sina erfarenheter utefter vad man har lärt sig".

6.3.28. Hur mycket får barnens säkerhetsutrustning kosta?

Det varierade något vilken säkerhetsutrustning man talade om beroende på typ av fyrhjuling. En förälder sa; "Jag kör motocross själv, så det får väl kosta lika mycket som det gör till mig, när jag

köper grejer //om du köper en komplett crossutrustning med ryggskydd och stövlar och nackskydd och allting så hamnar du på allt bland 3000–5000 kr.” Det vanligaste var att föräldrarna köpte hjälm men även ryggskydd. Några köpte begagnat medan andra köpte nytt. Flera visste inte riktigt vad säkerhetsutrustning kostar idag, andra visste inte vad som finns till deras fyrhjuling.

Några såg det som en kostnad per person, här nämns beloppet 1000–1500 kr och 2000–2500 kr. Andra såg det i förhållande till priset på fyrhjulingen. ”Kostar fyrhjulingen 120 000...ja, då kanske du får lägga några tusen även på skyddsgrejer om barnen ska sitta och åka. Även utbildning med – så är det ju”. Det viktigaste ansåg de flesta var hjälm och beloppen varierade ”hjälm får man väl för en 400–500 kr. Jag antar att ett ryggskydd kostar det också”. Andra föräldrar kunde säga 1000 kr för hjälm. Man nämnde också kläder såsom lämpliga handskar och skor samt armbågsskydd. Då barnen växte fick man köpa nytt, så kostnaden ökade med växande barn. ”Vi har ju köpt lite hjälmar allteftersom de har växt och skydd si och så och ärvt och bytt. Lite varierat beroende på, men 4–5000 säkert. På ett par barn, efterhand”.

Några trodde att man inte vill lägga något alls. ”Jag tror inte att man som förälder vill lägga några större pengar på det. Faktiskt inte, för då hade fler gjort det. **Kan Du säga någon nivå?** Ja, det är nog ett par tusen max. Jag tror inte föräldrar är beredda till något större”. Några vet inte hur mycket barnen kommer att köra så de tänkte; ”Det är inte roligt att köpa kläder för 15 000 och så kör han en gång. Men problemet är ju att det är lika farligt för en gång egentligen”.

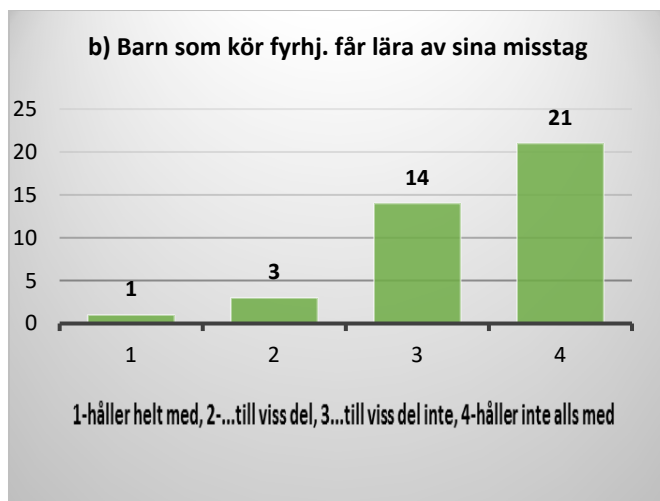
6.3.29. Flervalsfrågor

De intervjuade fick också ta del av ett antal påståenden som de skulle hålla med om eller ej. Alternativen var på en fyrgradig skala; 1= håller helt med, 2= håller delvis med, 3= håller till viss del inte håller med, samt 4= håller inte alls med. Bland de 41 intervjuade vuxna, bortföll flervalsfrågorna i en intervju, varför n=40 som mest.

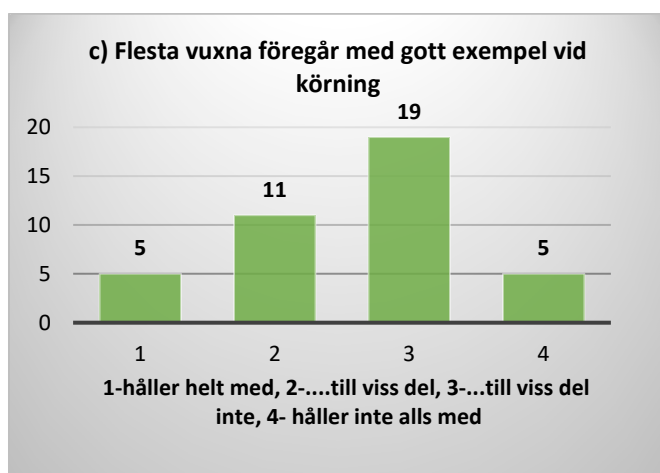
Följande frågor ingick (antal (n) och medelvärde (m) inom parentes):



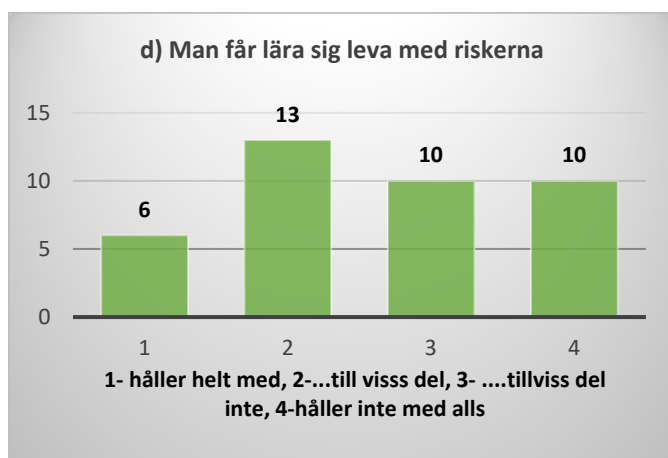
Figur 6. Jag känner mycket väl till riskerna med fyrhjulingar. (n=40, m=1,3).



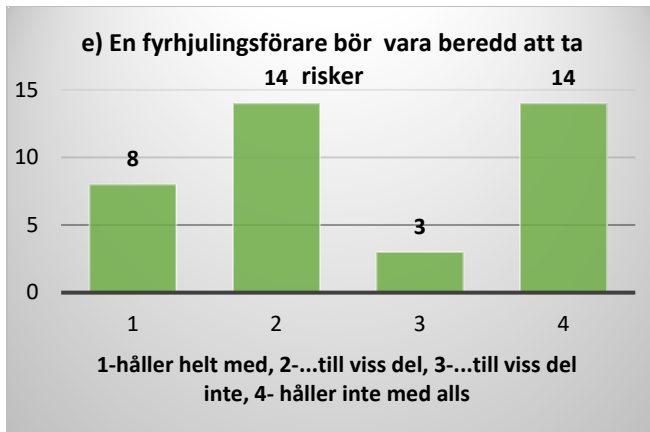
Figur 7. Barn som kör fyrhjuling får lära sig av sina misstag. (1 person besvarade inte frågan, $n=39$, $m=3.4$).



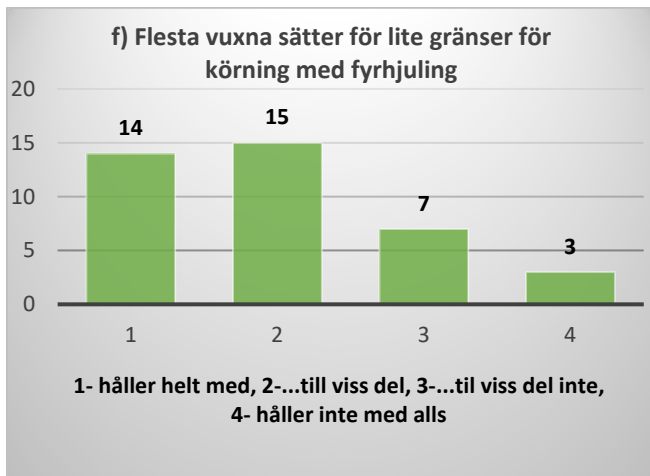
Figur 8. De flesta vuxna föregår med gott exempel då de kör fyrhjuling. ($n=40$, $m=2.6$).



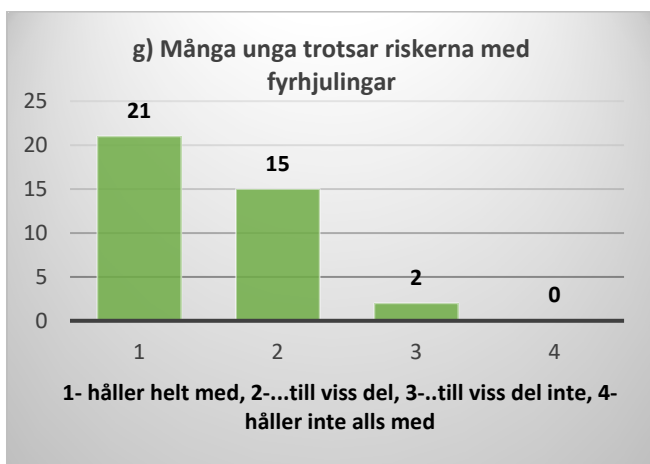
Figur 9. Man får lära sig leva med riskerna med fyrhjulingar. (1 person besvarade inte frågan, $n=39$, $m=2.6$).



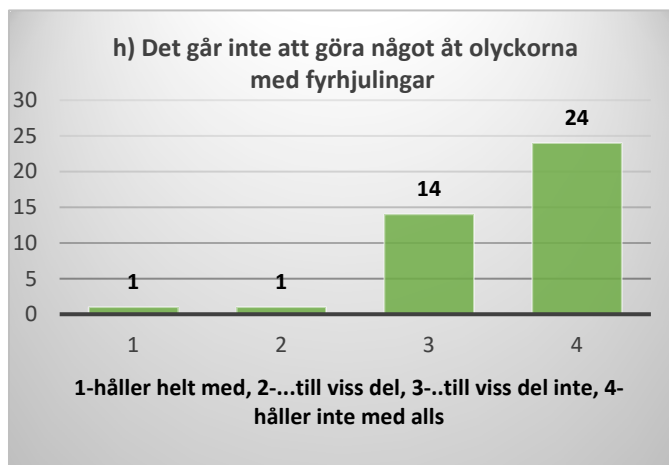
Figur 10. En fyrhjulingsförare bör vara beredd att ta risker. (1 person besvarade inte frågan, $n=39$, $m=2.6$).



Figur 11. De flesta vuxna sätter för lite gränser för körning med fyrhjuling. (1 person besvarade inte frågan, $n=39$, $m=2.0$).



Figur 12. Många unga trotsar riskerna med fyrhjulingar. (2 personer besvarade inte frågan, $n=38$, $m=1.5$)



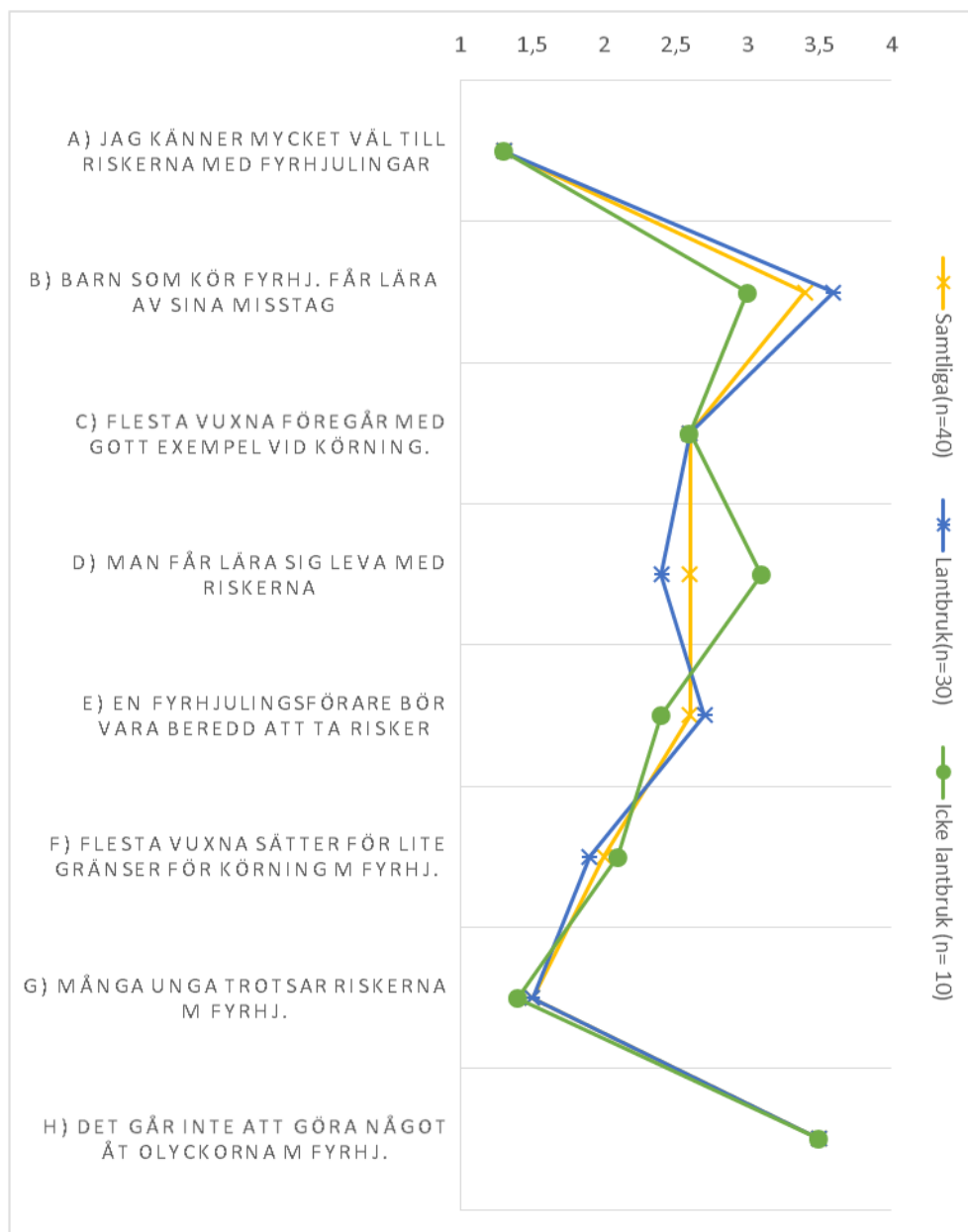
Figur 13. Många unga trotsar riskerna med fyrhjulingar. (2 personer besvarade inte frågan, $n=38$, $m=1,5$).

Några av flervalsfrågorna ger tydligare svar än andra men utan tvekan säger en klar majoritet att de instämmer i uttalandet att de känner mycket väl till riskerna med fyrhjuling. En viss jämförelse kan göras med ett frågebatteri med samma skala i en utvärdering av projektet 'Säkert bondförnuft' (Alwall Svennefelt et al., 2013). Här varken instämmer man eller tar avstånd till frågan att man är mer medveten än andra om risker.

Frågor som kan kopplas till riskacceptans är d) man får lära sig leva med fyrhjulingsriskerna ($m = 2.6$) och e) En fyrhjulingsförare bör vara beredd att ta risker ($m = 2.6$). Detta kan innebära att man generellt svarar ett nja till att acceptera risker. I Alwall Svennefelt et al. rapport (2013) återfinns följande fråga: Det ingår i jobbet att utsätta sig för risker ($m = 2.4$) vilket kan jämföras med fråga d och e ovan dvs medelvärde 2.6 som visar varken eller. Då det gäller barn accepterar man inte risker vilket kan ses i fråga b) Barn som kör fyrhjuling får lära sig av sina misstag ($m = 3.4$) Vilket är ett klart avståndstagande till att utsätta barnen för risker. Lantbrukarna tycks ha en mindre riskacceptans för barnen än de som ej är lantbrukare. Av de 41 som deltog var det fler som inte håller med (24) än som håller med (17) i att de flesta vuxna föregår med gott exempel.

De flesta instämmer till att många unga trotsar riskerna med fyrhjuling ($m = 1.5$) och de flesta vuxna sätter för lite gränser för körning med fyrhjuling ($m = 2.0$). Ett mycket tydligt besked är att man faktiskt tror att det går att göra något åt olyckorna med fyrhjuling (nekande $m= 3.5$) vilket kan jämföras med Alwall Svennefelt et al., (2013), där en klar majoritet instämde i frågan om att det går att göra något åt säkerheten.

I nedanstående graf har medelvärden på flervalsfrågorna illustrerats, dels för hela gruppen (40) intervjuade men även för gruppen som var lantbrukare (30) och de som inte var lantbrukare (10). Vissa avvikelser mellan de två grupperna kan ses på frågorna b och d.



Figur 14. Medelvärden för frågorna a till h för samtliga n= 40 (gul), lantbrukare (blå) och icke lantbrukare (grön).

6.4. Intervjusvar från barn i telefonundersökningen och genom personliga intervjuer:

Nio stycken barnintervjuer genomfördes med barn i åldrarna 5–14 år. Först genomfördes telefonintervjuer med sex barn, därefter två personliga intervjuer med två systrar 8 och 10 år samt ytterligare en intervju med en flicka på 11 år. Således intervjuades 4 pojkar och 5 flickor.

6.4.1. Vilken fyrhjuling kör du och får du köra fyrhjulingen utan att någon är med?

De flesta av barnen kör vuxenfyrhjulingar (här definierat som 90cc och uppåt, se sid 30) även det barnet som är 5 år. Barnfyrhjulingar kör bara två av barnen. De flesta har någon vuxen som övervakar åtminstone i början, i några fall är det ett äldre syskon. Man kan se att det finns en gräns vid 12 års ålder där några av barnen får börja köra själva.

Flicka (14 år) kör en 400cc och får köra utan att någon är med, "Ehhh, ja".

Flicka (12 år) kör en 700cc och berättar följande: "Vi har får hemma, så när vi ska ge dem vatten eller mat eller sådär, då kan jag få köra ibland. Eller när vi sätter ut staket och sådär. Men annars kör jag inte". // "Vi har två stycken små (fyrhjulingar) som är för barn, men jag tror inte de fungerar riktigt. // Jag körde dem när jag var liten, men inte längre, det är den stora som då....." (700cc). Hon får inte köra utan att någon är med. Men det finns undantag "Om vi är ensamma hemma, typ sommarlovet och vi måste ge vatten till en hage som är långt, långt bort, då får vi köra". Om hon har en vagn bakom så är hennes 16-årige bror med.

Pojke (12 år) kör en 90cc och får köra utan att någon är med.

Pojke (12 år) kör en 750cc. "Jag kör med pappa".

Pojke (6 år) kör en 500cc. (enligt pappan aldrig fri körning).

Pojke (5 år) kör både 50, 90cc samt 1000cc, "definitivt under uppsikt", enligt pappan.

Flicka (10 år) kör 90 cc "De stora. Inte....de är lite mittemellan. Inte de allra största. **Har ni flera stycken?** Vi har små, stora, mittemellan. Lite allt möjligt". // "Jag kör typ bara 90." Pappan måste vara med.

Flicka (8 år) kör 50 cc. Hon tycker att 90 cc:n som storasyster 10 år kör, känns för stor. Hon säger att hon kör själv ibland, när pappa bara är med och startar, men senare säger hon att hon alltid kör med storasyster 10 år.

Flicka (11 år) har kört 50 cc och enligt henne själv, växte hon ur den vid 6 års ålder. Hon har åkt på föräldrars stora. "Jag känner lite osäkert för att köra en stor, men jag vet hur man startar och allting, men.....jaa..... **Skulle du få lov att köra den stora? Alltså det.... Inte iväg någonstans.**" Enligt henne var föräldrarna med dem när de körde, i alla fall i början.

6.4.2. Var brukar du köra? Är det svårt eller farligt att köra på något ställe?

Den äldsta flickan som är 14 år, kör hemifrån till deras gård. Det tar ca 10–15 min och går både på asfalt- och grusväg. Hennes föräldrar har sagt att hon inte får köra för fort, men det finns en backe med dålig sikt på asfaltvägen, då det känns lite pirrigt om hon får möte. "Ja, men det går ju bra. Det är bara om man kör åt sidan så är det ingen fara." // "Jag får inte köra för fort, men jag kör ju inte.... Det är ju bara hemifrån till vår gård som jag kör. Jag kör ingen annanstans."

Flickan som är 12 år berättar att hon kör lite ut till fåren. Hon kör inte så mycket men "förra året så hade vi fyrhjulingen, då när vi var och fiskade. Då körde vi runt lite på isen, för att lite lattjolajba lite". På frågan om hon får vara försiktig någonstans. Svarar hon "Ja, i kurvor. Där tycker jag inte riktigt om att köra snabbt. Men annars så är det väl inga problem direkt. Eller när det lutar. Alltså när det lutar ganska mycket, då tycker jag att det är lite obehagligt att sitta på". "Det är ju för att det svänger och då om man kör fort så känns det som om man ska välta. Det är det jag inte riktigt gillar. Så jag brukar oftast sakta in där". Då de kör i hagarna är det lite guppigt och så lutar det lite, "då brukar vi köra ganska sakta. När jag kör utanför hagarna, då kör jag sakta i kurvor eller där det lutar". Hon kan inte minnas att pappa eller mamma har sagt att hon inte får köra på vissa ställen eller på ett visst sätt "De har ju visat hur man kör och liksom hur man inte får göra och sådär". Föräldrarna har sagt att: "köra inte allt för fort". Hon anser att den stora (fyrhjulingen) går ganska fort, "jag får inte köra på vägar, alltså där det kommer bilar, eftersom jag inte är 16 så får jag inte köra där".

Ena pojken, 12 år, berättar att han kör på ladugårdsplanen och på vägen. Pojken tycker inte att vägen är stor (allmän asfalterad väg, lång raksträcka). Han kör en runda runt gården (som mamma bredvid beskriver) där ca 200 m på allmän asfaltväg ingår och i övrigt små grusvägar. På frågan om han fått restriktioner svara han: "Neejjo, väl ibland". Pojken får inte köra när de håller på och jobbar med någonting på gården och det är mycket "kärror och sånt". Han säger att "Mamma är väl lite noga

med”.... (*Är mamma besvärligare?*) ”Ja....så att det bryr man sig inte om så mycket”. På frågan om vad han tycker om att mamma talar på honom om hur han ska köra, svarar han: ”Ja, ganska meningslöst”. ”**Men hon har ju makten att ta nyckeln!** Ja, det har hon. Det gör hon inte ändå”.

Den andre 12-årige pojken kör i skogen eller till någon granne. ”*Det svåraste är när det är tätast, i skogen*”, men då är pojkens pappa med. Föräldrarna har sagt att ”*jag ska ta det lugnt*”. Föräldrarna har inte sagt att han inte får köra på vissa ställen men generellt, ”*Det enda är väl lite större vägar*”.

6-årspojken tycker inte att det är så svårt att köra. ”*Nej, inte så svårt, men lite*”. ”*Ibland går styret lite tungt, när man ska svänga runt*” (kör 500cc).

Den 5-årige pojken brukar köra på 'Lägdan'; en sorts bana. ”*Det är kul*”. På frågan om han tycker att det är svårt att köra, svarar han nej. ”**Hur gör man då?** ”*Jag brukar köra lite*”. Föräldrarna har sagt att ”*Jag får inte köra på vägen där*”.

Systrarna 8 och 10 år, berättar att de kör på gräsmattan, gårdsplanen och över några gupp/backar som pappa har byggt upp på en liten gårdsväg. Om pappa är med kör de turer bl. a. till kompisar. ”*Men när pappa kör med oss, då får vi köra runt hela gården. // För att då kan det komma någon traktor.....//Vi måste fråga, innan vi kör runt hela gården.*” Den större flickan är särskilt rädd för att köra över broar, av rädsla för att de ska spricka. Annars är hon inte rädd utan tycker bara det är kul. Lillasyster är rädd för att höbalar/plastbalar ska välta över henne när hon kör i närheten och att någon traktor ska komma: ”*En gång försökte jag få väck rädslan, men jag tyckte det var ändå läskigare, så jag körde precis på den gräsplätten, som inte är så mycket gräs, då körde jag precis vid democh det kändes lite läskigt. // När jag kör alltså där som man kör traktorer ibland, så känns det att någon ska komma ibland.....men....jag tänker inte så mycket på det.*” De får inte köra till maskinerna bakom stallarna om inte föräldrarna är med och de säger att pappan har sagt att de måste vara noga vid vägar och svänga långsamt, annars kan den ”*välta lite*”.

11-årsflickan, som slutat köra pga. att hon blivit för stor för 50cc:n, sa att hon var ”*rätt så framåt*”. Hon brukade köra på en grusväg mellan huset och stallen på plan mark, där ingen annan körde. Hon vågade inte köra någon annanstans: ”*Jag har förstått lite för att – jamen vi har så stora maskiner också med traktor och tröska och sånt. Vad som kan hända med det – så kände jag mig lite alltså....att det kan hända med detta också.*” Föräldrarna hade sagt att de skulle vara försiktiga att köra ”*borta från huset*”.

6.4.3. Vad är det roligaste att göra med fyrhjulingen?

Flickan (12 år) säger ”*Det är ju lite kul att köra fort ändå*”. Men det är mest på raksträckor annars tycker hon det är lite obehagligt, ”*Jag får yrsel i kurvorna. Det är lite obehagligt tycker jag*”. Hon har kört cross också. En annan flicka säger också: ”*Att det går snabbt*”. Alla uttrycker hur kul det är att köra: ”*Det är ju ganska kul att åka fyrhjuling faktiskt, eller cross. // Köra! // Det är bara kul att köra. // Oj, det var jättekul! Jag ska fortsätta. Jag ska göra det hela livet!*” ”*Så har jag kört jättelänge. Jag tycket det är jättekul. // Att man kan köra med någon annan och man har kul....//då hade vi jättestor gårdsplan, så jag körde ju där runt. Ja, då tyckte man det var jättekul.*”

Flera av de intervjuade barnen säger att sladda är väldigt roligt: ”*Sladda!!! man gasar medan man svänger// Man kör här utanför i singeln. Så kör man i full fart och så bromsar man, så sladdar den. Det är jättekul.... Så kan man sprätta när man är ute på betet, så en gång när jag var ute på betet med pappa, så sprätte jag en åtta och sen så gjorde jag en åtta och det var jättekul!.... Jag lär mig efterhand. Sprätta och sånt – det är bara att hålla in gasen hela tiden och köra allt vad man kan och köra runt, runt, så sprätter det grus överallt. // När jag kör, då brukar jag svänga väldigt hårt och sånt och sen brukar jag bromsa och köra och sånt, så hela motorcykeln vrider sig så, som jag sladdar för att jag gillar mycket att sladda*”.

”*Att man kan köra med någon annan och man har kul...*” samt att köra i skogen kom också upp.

6.4.4. Vet du om det är något man skall vara försiktig med då man kör fyrhjuling?

Flera av barnen svarar att det är viktigt att ha hjälm och skydd. En säger att *"Jag vill gärna ha någon med mig när jag åker. Inte köra alltför fort. Liksom tänka sig för lite innan man kör. Att liksom – jamen att jag vet vad jag gör och hur jag kör"*. En annan svarar *"Ha, ha, jag vet inte. Det är klart det kan ju hända nånting, men ja...."*.

En pojke berättar att man skall vara försiktig med att *"köra och sladda i gräset. Man kan få grepp om hjulen så...så ligger man över, på sidan. Man kan ju fastna i gräs med hjulen. Det är ju löst gräs/grejs, så ja, det flyger bara.Man kanske kommer upp på två hjul !!?!? **Det har hänt alltså? Ja, men man kommer ju tillbaka....oftast. Jaha, du har kört så att den har lättat lite? Ja. Hur känns det så? Coolt!?"** "Välter den över så...får man väl ont i benen. Man kör lite så och testar den lite", Han har lärt sig själv och tänker inte så mycket på riskerna. **"Det händer inte så mycket, den är inte så tung? Ja, välter tillbaka den"**.*

En annan av pojkarna säger att man skall vara försiktig med *"gasen och ha skydd på sig. Inte köra för snabbt"*. Ett par flickor (systrar 8 och 10 år) beskriver ingående hur man ska luta sig både i kurvor och i backar. Den minsta beskriver och visar utförligt hur man ska göra samtidigt som hon är lite osäker och när intervjuaren ber henne beskriva hur hon gör om hon svänger till höger svarar hon: *"Då ska jag inte luta mig åt höger, men jag kan inte riktigt så mycket om det där om man ska luta sig, men det säkraste är att man har hjälm, ryggskena ochinte kortbyxor Man kan välta om man lutar sig fel, men jag är inte så väldigt bra på hur man lutar sig, men det har aldrig hänt mig att jag välter."* Den större flickan beskriver sin känsla för om det ska hända något såhär: *"Jag är helt orädd. **Tänker du på att det kan hända något? Nej. Jag bara släpper alla tankar. Men det här ändå med hur du ska luta dig och....? Man har det som en lista i hjärnan. Så ska man ha alla skydd på sig."** Lillasyster önskar en back på sin för att hon "fastnar" när hon kör för långt fram och har svårt att föra tillbaks fyrhjulingen för att den är för tung.*

En flicka på 11 år beskriver hur hon tänker att det är lättare för barn att välta med en liten fyrhjuling, eftersom de stora och tunga (vuxenfyrhjulingen) är svårare för ett barn "att dra med sig" och hon berättar om en vuxen man som fick sin över sig och dog. Hon säger att man ska köra försiktigt, i den hastighet man klarar av och ha skydd på sig. På frågan om hur barn tänker om vad som kan hända säger hon. *"Nej, för man tänker inte riktigt så. Man tänker att det händer inte mig. Alltså det kan inte hända mig. Men det kan hända alla. Det har jag själv tänkt också att det kan inte hända mig, men det händer ju alla. Man vet ju bara inte när."*

6.4.5. Använder du hjälm, vad har du mer på dig?

Alla av de tillfrågade barnen använder hjälm. En säger att den är på ibland. På frågan om vad det är som gör att du har hjälm ibland och ibland inte, blir svaret: *"Nej, jag vet inte. Det bara blir så. Jag vet inte. Man ska ju egentligen ha hjälm hela tiden. Det brukar inte bli så ibland"*.

De flesta har ryggskydd men någon tycker att det är för trångt, det är urväxt. Intervjuaren frågar om det är viktigt att vara rädd om huvudet, när man kör; att man kan välta. Då svarar ett av barnen *"Nehej, då kör man väl inte och sladdar i gräsmattan. **Men hjälmen ändå den sitter där liksom för att det.... Ja, man kör... den enda gången man kör utan, är väl när man ska hämta fyrhjulingen"**. Några nämner även att det är dåligt att ha kortärmat och kortbyxor.*

6.4.6. Har du varit med om någon olycka? Berätta hur det gick till?

Ett par säger att de aldrig varit med om någon olycka. Den äldre flickan berättar *"Min brorsa, när han var ganska liten, så körde han en av de här små fyrhjulingarna. Han körde snett uppför backen och tänkte sig nog inte riktigt för. Så han välte och fick den över sig. Jag vet inte riktigt vad som hände, men han fick ett ärr över revbenen och han kan typ "knäcka" dem på något konstigt sätt. Men det gick bra och ärret är borta, men han kan fortfarande 'knäcka' dem typ"*. Hon själv har inte upplevt någon

olycka men ”Jag vart lite rädd när jag körde för fort i en kurva och det kändes som vi var på väg att välta. Det var där på isen, det är ju väldigt halt på is. Jag tänkte nog inte riktigt”.

Några har välvt över på sidan och några har känt hur fyrhjulingen har varit på väg att välta. ”Den ställde sig på sidan bara så (tittar på mamman). Det var inget farligt. Det var länge sen, för det första.” // ”Det har inte hänt något, men man känner att, alltså den har typ gått över lite, men. Alltså den har inte trillat, men den har gått över. **Den lyfter lite i ena sidan, eller? Ja. Då är det någon viss teknik man ska lära sig, för att det inte ska hända, eller?** Jag vet inte. Jag har ju kört sen jag var liten, men jag vet inte riktigt vad jag ha lärt mig”. En liten 5-årspojke vill inte berätta om när han välte.

Några har krockat med olika föremål och ramlat av vid körning i hagar där små jordhögar funnits. Dessa olyckor har hänt i fyra-fem-årsåldern. ”När jag var liten, så när jag skulle parkera fyrhjulingen så krockade jag med gräsklipparen och blev livrädd. Då sade jag att jag ska aldrig mer köra fyrhjuling. Sen, någon vecka eller månad senare, så körde jag lite, så bara: ”Oj, det var jättekul! Jag ska fortsätta. Jag ska göra det hela livet!” // ”En gång såg jag inte mammas kruka, som är här utanför, och körde rätt in i den och skrapade upp halva ryggen, för att då hade vi inte ryggskenor..... Sen ville jag inte köra på rätt så länge.”

6.4.7. Vem har lärt dig köra fyrhjuling? Hur gjorde ni då? Var det svårt?

De flesta har lärt sig av sin pappa och någon även av mamma eller något större syskon. Den nästäldsta flickan berättar ”Jag satt bak ganska många gånger, satt bakom den som körde. Sen flyttade jag även framför den som körde också, så jag såg vad den gjorde och sådär. Sen fick jag börja köra långsamt. Sådär bara lösa sträckor, för det var kul. Sen började jag köra lite mer. Sen lärde de mig hur man växlar lite. Fast jag brukar inte använda mig av det. Jag brukar bara köra framåt. Sen började jag köra lite mer.Det här var med den stora” (fyrhjulingen). Hon tycker att det var lite svårt i början ”Det var lite jobbigt – det var lite svårt att hålla jämn gas. // Man ska ju trycka på någon grej, typ som en handbroms fast det är ju en gas. Man trycker med tummen och jag hade lite svårt att hålla den stilla när det skakade så mycket så det var väldigt hackigt”.

Flera av barnen minns inte hur eller vem som lärde dem ”De var väl med mig.....Ja. det är ju som en cykel”. En av de mindre pojkarna berättar att det var pappa. ”Han kom hem med fyrhjulingen och så skulle vi köra runt till grannen och så”. ”Han satt bakom och sen körde jag. Det var inte så jättesvårt”. En 10-årig flicka beskriver hur hon började på en ”...jätte-, jätteliten 50cc” där pappa gick med ett snöre fäst i den och sade ”Bromsa, starta”.

6.4.8. Hur gammal var du när du började köra fyrhjuling?

Då det gäller de större fyrhjulingarna (90cc och uppåt) säger barnen att de var sju, åtta eller nio år då de började. Någon kom inte ihåg. En pappa svarar i bakgrunden, när sonen frågar, att han var fem, sex år, när han fick börja köra pappas stora 500cc (enligt pappan handlar det om att t ex köra fram vid stängsling eller att köra in den i maskinhallen, inte några rundor eller fri körning).

Gällande de små 50cc fyrhjulingarna, säger barnen att de började köra på dem vid tre till fyra års ålder. Någon har ett syskon på två år som redan fått börja (oklart om hur liten den är).

6.4.9. Vad är det viktigaste att komma ihåg då man skall lära sig köra den?

På denna fråga får vi lite olika svar. Några handlar mer om hur man tekniskt skall köra, andra mer om faror. En flicka säger ”att man har någon med sig, att man har hjälm, för när man inte vet hur man gör, då kan det ju hända någonting”. Hon säger också att man behöver någon som instruerar hur man gör. Någon som kan åka och köra. ”Att man tar det lugnt och försiktigt och kanske inga sådana svåra grejer utan man kan börja med att köra på den lätta grejen och bara köra på raksträckor, lite långsamt bara för att känna hur det känns”.

Den äldsta säger att man behöver vara stark för att köra den stora fyrhjulingen ”Den är lite trög att svänga, så att man verkligen svänger ordentligt, så att man inte åker ut på andra sidan”. En annan pojke tycker att det är viktigt att lära sig ”var gasen sitter och att bromsa, Det är ju att släppa gasen”. En annan pojke berättar ”Om man inte bromsar när man tycker det går för snabbt kan det hända olyckor”. Om man trycker för hårt kan den tvärnita.

Farten framhålls av flera; ta det lugnt, inte köra full fart hela tiden, aldrig köra fort vid svängar, i den hastighet man själv klarar. Säkerhetsutrustning, ”mycket skydd” säger hälften av barnen. Två av dem säger att det är viktigt att ha någon med sig; vuxen.

6.4.10. Får någon annan låna din fyrhjuling, vem?

Man uppfattar låna som att stadigvarande låna ut och kanske inte som att låta andra som är på besök att köra den. Hos några har kompisar och/ eller kusiner fått köra. ”Vi har ju inte lånat ut den, men ...om de är här och kör, eller ja. **Om du har någon kompis, får de köra? Ja., de får köra**”.



Figur 15. Barnteckning av fyrhjulingskörning. Foto: Christina Stave.

6.5. Övergripande teman för alla telefonintervjuerna

De 50 intervjuerna analyserades genom att söka efter teman. Analysen resulterade i följande:

6.5.1. Användning av fyrhjulingar

Det var en stor variation av användningsområden. De fyrhjulingar som redovisas här är inte enbart ATV utan alla fyrhjulingar på gården, vilket också innefattar lekfordon för barn. Barn kör ibland både barn- och vuxenfyrhjulingar men för olika ändamål. Det finns tre stora användningsområden: arbete, lek och samt ett tredje som avser person- och sakförflyttningar och då kan fyrhjulingen ersätta flera olika sätt att förflytta sig ex. gång, cykel eller bil. De intervjuade varnar för en sammanblandning av arbete och lek och flera påpekar att det är i leken som det går överstyr. De många typerna av fordon och registrering med olika regler är oklart för många.

Föräldrarna förefaller ha lite olika inställning som påverkar användningen (se nedan 4 grupper)

1. Barn är ointresserade och detta är ok för föräldrarna.
2. Bra med träning/förberedelse inför framtida arbetsuppgifter och stimulerar intresse för arbete/lantbruk.
3. En rolig fritidsgrej – de lär sig allt eftersom och något roligt vi kan göra tillsammans.
4. Farligt – inget för mina barn.

1 och 2 handlar om mycket om arbete och avser förmodligen de större fordonen, medan 3 är fritid och 4 är ett ställningstagande som kan ha sin grund i negativa erfarenheter av olyckor eller kontrollförlust. Den största gruppen är 2 och 3 som ofta förekommer ihop och utgör förmodligen den grupp där det kan finnas flest risker.

Av de 38 barnfamiljerna säger 12 att barnen inte kör d v s 30 %. Den största delen har för små barn för den fyrhjuling de har, men de tänker köpa barnfyrhjulingar. 7 stycken anger att barnen inte har behörighet/körkort eller barns bristande förmåga att klara av att köra. Detta tyder på en bedömning att där kunskap eller förmåga hos barnet saknas har man då som förälder sagt stopp. De 7 är äldre föräldrar eller far-/morföräldrar, noga med 15 årsgräns och skiljer starkt på arbete och lek, 3 har erfarenhet av olycka, beskriver upplevelse av ej kontroll med fordonet. 5 anger att de tar avstånd från att man får leva med riskerna, 5 tar också avstånd till att en fyrhjulingsförare bör vara beredd att ta risker.

6.5.2. Riskmedvetenhet

I såväl fokusgrupper, djupintervju och telefonintervjuer framgår det klart att de anser sig vara riskmedvetna. I lantbruket har man informerat mycket om risker och de flesta vet att det sker mycket olyckor i lantbruket. På kortfråga a) svarar 70 % att de håller helt med och 30 % håller till viss del med att de känner mycket väl till riskerna med fyrhjuling. Till övervägande del var det kvinnor som inte var lika tvärsäkra på sin riskmedvetenhet.

Faran i trafiken har gått fram till denna grupp och här ser de intervjuade de största riskerna. De upplever en större kontroll då man är på de egna markerna, en upplevelse av att det är säkrare om barnen håller sig hemmavid. De flesta uppger att de övervakar barnen i olika utsträckning allt från att man sitter med till att man är i närheten eller någonstans på gården. Det är en variation i hur mycket risk man ser. Många pratar om att det är farten som är för hög, och att barn har svårt att reglera gas och broms. Risker finns att man kan välta och få den över sig, eller att de kör in i något. Flera påpekar att det största riskerna är vid lek men det finns flera som berättar om svårigheter även i arbetet. De säger att det finns de som inte tar fyrhjulingen på allvar att det blir en leksak och man förvillas att tro att den är stabilare än vad den är och inte förstår att man behöver kunna hantera den vid kurvtagning och i branter med last. Det finns olika åsikt om fordonet, allt ifrån att de är lättkörda till helt oanpassade för barn.

6.5.3. Information hjälper ej – "Inte vi men de andra"

De vi intervjuat säger att de känner till riskerna men det är andra, exempelvis de från stan som inte gör det. Många påpekar att risken finns i okunniga föräldrar och att de inte sätter gränser men det avser andra än de själva. Information och utbildning är bra för andra som inte har erfarenhet. Utlåning till

andra är ett problem, speciellt om de är barn från stan. Information är bra men då det handlar om omdöme så de som skulle behöva information kanske inte är mottagliga. Då det gäller barnen visar man en större förståelse och önskan om säkerhet än vad som gäller för egen del.

Trots att de själva inte behöver så mycket stöd för att förbättra säkerheten anser de att det går att göra något åt olyckorna med fyrhjulingar. På kortfrågan svarade alla utom 2 att det går att göra något åt olyckorna. Det är ju inte helt lätt att öppet tala om sin okunskap så man får kanske moderera det att man skyller på andra och se det positiva i attityden att säkerheten kan förbättras. Några påpekar att lagar regler och tvång gör att de själva får betala för de andras okunnighet och dåliga omdöme.

6.5.4. Föräldrarnas uppfattning om barns förmåga

Många föräldrar pratar om att ta hänsyn till hur mogna barnen är och man pratar i stort sett helt och hållet om skillnad mellan individer och inte om fasta åldersgränser. Inte heller om barns generella utveckling, för man kan jämföra en 4–5-åring med en 12-åring i mognadsgrad. Endast ett par stycken resonerar om att det finns ju skäl till varför man har 15-årsgräns för mopedkörning och relaterar till det, som argument för att inte låta barnen köra. *”Egentligen tycker jag att man inte ska köra fyrhjuling förrän vid 15. Barn har inte förstånd. Det finns en anledning till att man inte får köra moped förrän man är 15”*. Mer specifikt nämner man att när de är små (3–5 år), vill de gärna titta neråt och bakåt istället för i färdriktningen. De vrider styret när de tittar bakåt. De kan inte bedöma hastighet, förstår inte att bromsa och blir lätt okoncentrerade på vad som händer framåt i körriktningen. Föräldrarna ser en manövreringsrisk, men ser sällan barnets bristande kognitiva förmåga att tex göra riskbedömningar, göra saker simultant eller ha delad uppmärksamhet.

Föräldrarna känner till riskerna men tänker också att barnen ska lära sig / träna tidigt/ bli duktiga och få körkänsla samt att få mod! Någon tycker att det är bra om de blir rädda någon gång, så att de lär sig av det, *”man kan inte bädda in dem i vadd. De måste få lära sig att göra lite misstag också. Visst är det farligt, men man kan inte skydda dem i all oändlighet, för då, då kan det slå tillbaka på andra hållet”*. En pappa säger så här i samband med snabbfråga g) *Många unga trotsar riskerna med fyrhjulingar: ”Man kan inte köra och vara livrädd hela tiden. Man måste våga köra.// Jag önskar att jag började köra cross tidigare, så hade jag inte varit så feg, så hade det gått mycket bättre”*.

6.5.5. Barnens lärande

Föräldrarna beskriver lärandet som en stegvis process; barnen åker med, sitta framför, prova själv, övervakas, och sist kör själva. De beskriver att de själva lärde sig på egen hand och många tycker att det är bra att börja tidigt, det ger erfarenhet och intresse. Man beskriver med stolthet hur mycket små barn kan köra stora maskiner. Om det kan köra så kan de hjälpa till och dela på livsstilen på landet. Andra beskriver hur leken med fyrhjulingen binder ihop familjen och att barnen får en rolig fritidssyssla. Barnen börjar köra och så får man se om de är mogna, vilket är individuellt.

Det är oftast papporna som lär ut och mammorna som är mer restriktiva, likaså de med bakgrund utanför lantbruket. Få ser sitt eget beteende som förebilder i säkerhetssammanhang.

Säkerhetsutrustning skall barnen ha men inte nödvändigtvis de vuxna. Många föräldrar vi intervjuat tror sig vara mer stränga än andra. De ger barnen tidigt ansvar men om de inte sköter det så får de straff som kan vara att ta nycklarna, låsa eller man får inte nåtsurfa. Bara en talar om att man skall prata risker med barnen, men ett flertal tycker att det inte borde vara så att barnen får lära av sina misstag.

6.5.6. Barnens perspektiv

Barnen tycker att det är kul att köra fyrhjuling men kan vara läskigt. Det finns en väldig körglädje, även efter smärre olyckor som små, repar de mod igen. Några uttrycker att det är obehagligt när de kör

i kurvor eller när det lutar mycket och inser att det finns en vältrisk. De flesta är riskmedvetna som föräldrarna, men uttrycker inget om sina egna begränsningar. Hjälms är självklart för alla intervjuade barn och flera har skyddsutrustning. Så här säger en flicka, *”det har jag själv tänkt också att det kan inte hända mig, men det händer ju alla. Man vet ju bara inte när.”*

De flesta barnen minns inte riktigt hur de lärde sig. De större fyrhjulingarna (90cc och uppåt) säger barnen att de var sju, åtta eller nio år då de började. Gällande de små 50cc fyrhjulingarna, säger barnen att de började köra på dem vid tre till fyra års ålder. Barnen säger att man behöver lära sig tekniken men vet inte riktigt hur. Barnen har blivit tillsagda att de inte skall köra för fort, men förstår kanske inte hastighetsanpassning. Några barn säger att köra fort är det roligaste. Flera säger att sladda är väldigt roligt, *”man gasar medan man svänger”*. Andra restriktioner är de trafikerade vägarna och att inte vara nära andra lantbruksmaskiner.

6.5.7. Regler och ansvar

Det är solklart föräldrarna som är ansvariga för barnens hantering av fyrhjulingarna, men det är svårare att kontrollera vad de större barnen gör. Det är många unga som trotsar riskerna med fyrhjuling och det beror på brister hos de andra föräldrarna. Det framfördes synpunkter på bristande teknisk utrustning såsom bromsar, men man tyckte ändå att hade man själv köpt lågpris så kunde man inte lägga över ansvaret på någon annan. Man för också fram att det finns en generell syn så att, *”är det fyrhjulingar, så är det inte riktigt samma regler på något sätt”*. Det ges uttryck för att reglerna inte följs för att ingen kontrollerar om de efterlevs. Fyrhjulingen likställs ibland med cykel där det inte finns regler, någon menar att om man inte riskerar att skada andra är det upp till en själv. Man kan tänkas ändra beteende men då skall det vara lagstadgade regler för alla som skall följas. Då det gäller barnen fanns det föräldrar som tyckte att det var ologiskt att det inte fanns åldersgränser för barn att köra traktor så varför på fyrhjuling? En förälder tycker att vissa regler tycks försvinna när det kommer till lantbruksverksamhet: *”Man får ju köra den där jåkla traktorn, hur tung och stor som helst, när man är liten pojke. Det är ju helt otroligt. Jag har läst på – de får ju t o m köra på väg liksom. Då är det 60 ton de får... Där har ju blivit ett glapp... i lagstiftningen.”*

De flesta är inte för några nya tvingande regler. *”De som säljer kunde dra ihop ett gäng och erbjuda någon utbildning i samband med försäljning kanske. Så kan man ju tacka ja eller nej om man tror man kan eller inte”*. Några föreslog att information om risker borde komma med fordonet och följa med det vid försäljning.

Regler och krav på säkerhet får inte göra att fordonet blir dyrare. Man förordade istället böter för de som bröt mot reglerna.

6.5.8. Hur är det med riskacceptans?

De säger sig vara medvetna om riskerna och de vet att det sker mycket olyckor även med barn. Man tänker att det händer nog andra men inte mig/oss. De flesta föräldrar är måna om sina barns säkerhet, mer än sig själva men det kanske sker en normalisering om det inte sker något av faran. De som har en nära erfarenhet av olyckor eller upplevelse av kontrollförlust har en mer restriktiv inställning. Men det handlar också om vad man bedömer som olycka. Många som berättar om sina erfarenheter säger *”men det hände inget”*, men det man upplevt kunde lika gärna ha slutat i en allvarlig skada. Ofta handlar beteendet vid olyckor om för höga hastigheter för situationen och man kalkylerar inte med egen eller barnens oförmåga.

Riskerna hanterar man reaktivt snarare än att ta reda på i förväg och handla preventivt, för lärandet till barnen handlar mer om färdighet än om riskhantering. Önskan att barnen lär sig tidigt överskuggar kunskapen om alla barns utveckling och förmåga. Barnens engagemang och hjälp behövs i lantbruket samtidigt skall barnen ha en rolig fritid. Det tycks finnas egna normer för lantbruket, *”Sen försvinner*

de där reglerna när man kommer till lantbruk!” Det finns ett stort eget ansvar och föräldern har ofta lärt sig själv genom sunt förnuft och trial and error. Detta anser de skiljer dem från ’de andra’ men ställer också större krav. Ett uttalande som speglar diskrepansen mellan vetskap, ansvar och handlande, riskacceptansen är; ”Jag tycker det är helt sjukt att man kan sälja en sådan fyrhjuling utan fotbroms. Men samtidigt – det är ju jag som har köpt den!”

Attityden till det egna beteendet speglas av kortfrågan ’man får lära sig leva med riskerna, där mer än hälften av lantbrukarna instämmer till högre grad eller helt i påståendet. Lantbrukarna har en tendens till att vara mer införstådda med att riskerna finns där men aningen mindre beredda att ta risker jämfört med de som inte var lantbrukare. Det tycks finnas en större riskacceptans hos män än hos kvinnor, mer hos de med lantbruk jämfört med övriga på landsbygd. Å andra sidan är föräldrarna striktare på landet och tar ett större ansvar. Riskacceptans handlar dels om oro men framför allt om kontroll, vilket flera intervjuade uppger att de har. Det handlar också om hanterbarhet och här kanske den egna tilliten är stor men kunskapen saknas om barns brisande förmåga och utveckling.

7. Diskussion

De vuxna säger sig vara riskmedvetna men är de det? De flesta har lång erfarenhet, men det finns en inställning att man tar riskerna då de kommer och att erfarenheter bygger på tidigare erfarenheter. Vi ser en övertro på kontroll och egen eller barnens förmåga. Ingen nämner sig själv eller egen stress och trötthet som risk. Hur man lär sina barn av sin erfarenhet om hantering av risker, är inte helt lätt. Många beskriver hanterbarhet av fordonet och ofta saknas hanterbarhet av barnen och dess lärande. Det finns tidigare studier som bekräftar en normalisering av risker inom lantbruket som har sin bakgrund i ett stort antal risker som man skall klara av relativt ensam, i en omgivning där arbete och hem smälter samman. Mycket få andra yrken skulle tolerera att man blev av med fingrar eller att behöva arbeta ensam utan tidsramar under hög stress. Dessa villkor ligger till grund för en riskacceptans. Man kan också se kopplingen till beroendet av väder och stor förekomst av olyckor kan leda till fatalism. Ett barn säger just att hon inte kan påverka själv. Denna känsla kan leda till en dissonans mellan beteende och attityd så att man bortförklarar risken genom att tänka att det händer andra men inte mig.

Då man konstaterar att det var en olycka, kan ordet olycka syfta på att det inte kunde ha påverkats, eller att det var den mänskliga faktorn, att man slarvade eller felade snarare än att man inte hade förbyggt riskerna och att uppgiften låg utanför mänsklig förmåga eller ställde för stora krav. Var och hur man beskriver incidenter och olyckor kan ge en ledtråd till var man lägger ribban för hur man accepterar risk och de intervjuade i denna studie visade inte generellt på en hög nivå, särskilt för barnen. Däremot tror vi att det är ett stort bortfall på dagliga incidenter som uppfattas som en del av livet. Andra studier har visat att det finns en låg benägenhet att anmäla t ex arbetsrelaterade skador inom jord- och skogsbruk (Pinzke & Lundqvist, 2007). Riskacceptans är inte frågan om att man kalkylerat säger ja till risktagande, utan är ofta en dold konsekvens av att man inte vet hur man kan/bör hantera riskerna och trots det fortsätter /tillåter ett riskfyllt beteende på grund av en upplevelse av kontroll. Att öka upplevelsen av risk är därför inte tillrådligt utan att tala om hur man skall hantera eller undvika den (Stave et al. 2006). Även om många i studien håller med om att de får leva med riskerna vill de inte att barnen skall lära sig av misstagen. Däremot ser de inte sitt eget beteende som normgivande för barnen.

Clay's et al. (2015) modell visade på faktorer som påverkade riskuppfattningen före olyckan, en sådan var erfarenhet av tidigare olyckor. Vår studie indikerade att nära olyckserfarenhet kunde påverka hur restriktiv man var angående barns användande av fyrhjulingar. 'Personliga faktorer' och 'att få jobbet gjort' har inte studerats i vår studie medan att vara införstådd med fyrhjulingens egenskaper, tydligt framkom som en viktig del av säkerheten för våra intervjupersoner. De tre faktorer som framkom då olycka skulle hanteras i stunden var: hanterbar risk, skicklighet, och fokus på körningen. Dessa faktorer är klart kopplade till erfarenhet, men också kunskap och upplevelsen av kontroll. Då erfarenheten och kunskapen leder till att personen känner en övertro på egen körförmåga förekommer ofta riskacceptans. Det har inte helt kunnat avgöras i vår studie. Man kan tänka att regler är för andra och själv kan man bryta dem. Acceptans kan också kopplas till medvetna felhandlingar hos vuxna och tonåringar. Ingen ville tillstå det i denna studie utan pekade på 'de andra' och då är straff förmodligen en rimlig korrigeringsmetod. Är man däremot omedveten krävs något annat så att man kan nås och bli medveten, människan och i synnerhet barnens begränsningar, tycks vara sådana faktorer. Likaså barnens vilja att vara föräldrarna till lags, så om de känner att det är bra att köra fyrhjuling vid 4 års ålder, kommer de att sträva efter det.

Fyra grupper av inställning hos föräldrar kom fram i resultatet, av vilka två kan kopplas till arbetet. Den ena visade på att det var bra med träning/förberedelse inför framtida arbetsuppgifter och att det stimulerade intresse för arbete/lantbruk. Detta kan bli farligt om det kombineras med en normalisering och riskacceptans. Likaså kan inställningen att det är en rolig fritidsgrej, att de lär sig allt eftersom och något roligt vi kan göra tillsammans, påverka så att arbete och fritid blandas samman eller om man får en övertro på egen förmåga och att farten blir det roliga. Särskilt de som själva vuxit upp på lantbruk

har en mindre restriktiv inställning till i vilka miljöer deras egna barn får vistas i och vilken typ av arbetsuppgifter på gården som är lämpliga för barnen att utföra, menar Kerstin Nilsson (2016) i sin forskning om barns exponering för risker i lantbruket. De andra föräldragrupperna har mindre riskfyllda attityder dvs. att barnens ointresserade är ok, eller att man inte tillåter fyrhjulingskörning för att det är för farligt för deras barn.

Oftast finns det en kompromiss som många tycker är svår och här behövs det stöd och hjälp för att föräldrarna skall kunna hantera denna situation. Här hamnar vi som skall råda och informera i en lite motsägelsefull situation; ska vi uppmuntra de som trots allt vill att barnen ska köra fyrhjuling eller skall vi helt avråda vid viss ålder? Man kan också ana att attityder förändras. Förre, men även nu, var arbete och lek helt oförenligt, medan det finns en tendens till att idag tillåta mer 'nöjeskörning'. Många av de intervjuade sa att det är i leken det händer. Kanske är det en viktig ledtråd och det blir en sammanblandning, att man tar för lätt på fordonet eller barnens mognad och att de klarar både lek och arbete. Nu finns en önskan om att hjälpa till, men även att ha roligt ihop. Det kan också vara så att lek associeras med lätt och barnvänligt eller att man tror att försäljning av barnprodukter alltid genomgår en riskanalys. Föräldrar kanske tror att det inte får säljas produkter med risker för barn och ställer därför inga krav på säkerhet.

Att se problemen hos andra och inte sig själv och att man överskattar sin egen förmåga är mycket vanligt i trafiken (Sundström, 2008). Det är svårt att påverka denna uppfattning och det är via föräldrarna som barnen skall nås enligt forskningen. Föräldrarna är helt eniga i att de bär ansvaret, men återigen är det de andra föräldrarna som inte tar sitt ansvar. Samma problem finns med moped men då det gäller fyrhjuling kanske metoden får anpassas efter olika åldrar. Vad skulle föräldrarna behöva för stöd och skall man tvinga alla generellt eller bara till vissa? Är det just här som tillverkare och försäljare borde ta ansvar. Ingen skall dö i en Volvo säger Volvo och utvecklar säkerheten. Hur tänker fyrhjulistillverkarna och är det olika för ATV och lekfordon? Finns det ingen marknad för säkrare och därmed kanske dyrare fyrhjulingar som tar hänsyn till förarens kapacitet? Det kanske är helt olika åtgärder för mindre barn, mellangruppen och tonåringar, men det är solklart att det är föräldrarna som skall nås. Framförallt papporna, som också behöver rannsaka sig själva. Lagar och regler kan stötta den som vill sätta gränser, exempelvis åldersgränser. De föräldrar som vill begränsa kan då hänvisa till gällande regelverk. De nya hjälmreglerna kan vara ett sådant exempel.

Något som är nytt i denna studie är att man kanske känner sig lite för säker från olyckor på den egna fastigheten och att man tror sig övervaka och ha kontroll. Långt ifrån alla olyckor sker på vägen och många på den egna marken. Föräldrarna berättar att de övervakar barnen då de skall lära sig köra fyrhjuling och att kontrollen successivt avtar, men existerar den alls om man inte är inom synhåll utan någon annanstans på gården? Man kanske tänker att gården/åkrarna/tomten är privat och därmed faller inom inhägnat område. Man kanske anser att man gör vad man vill där, men om barnen förolyckas där så behöver samhället nå ut med information och stöd (MSB, 2011). I vår studie är gruppen som inte är lantbrukare mycket liten och de som ingår skiljer sig inte i stort från lantbrukarna. Naturligtvis är det betydligt mer jobbrelaterad användning bland lantbrukarna, men bägge grupperna har små fyrhjulingar för sina barn och därmed lek. Den grupp som inte har 'inomgårds' att köra på använder förmodligen fyrhjulingen också för persontransporter men även här kan en sammanblandning med lek bli fallet. Vår studie innefattar inte fyrhjulingsägare i städer där ungdomsgruppen är stor. Här behövs mer forskning.

Gruppen skadade på fordon i unga år har varit mycket starkt överrepresenterad av unga män eller pojkar. I det senaste årets fyrhjulingsolyckor med barn har även flickor förekommit. Förmodligen ligger det i tiden att förväntningarna har ökat på att flickor också kan, vill och ska kunna köra fyrhjuling, en utveckling där tjejer och killar i princip gör samma saker. *"Nej, det är väl samma regler. Det är två tjejer, så jag kämpar med att få dem intresserade av motorfordon och sådana grejer!"*. I forskningen skulle vi behöva mer djupstudier på barns fyrhjulingsolyckor och fylligare statistik med ålder, kön, plats, fordonstyp etc., för att studera exempelvis könsrelaterade faktorer. I denna studie

visar resultaten att pojkar är mer ivriga och fordonsintresserade, däremot finns det inte en linje där flickor är mer riskmedvetna och försiktiga. *”Han som är mest ivrig, han är sex år. Det är väl ett tag än innan man kan släppa honom. Det är inget tjat hos tjejerna att ut och köra fyrhjuling. Inte på samma vis i alla fall, som pojken. Visst har de intresse av det, det har de, men mest intresse har pojken då”*. Tidigare studier har pekat på att kvinnor är mer preventiva, inser och pratar om risker samt övervärderar inte egen förmåga. Männerna är mer reaktiva och tänker inte så mycket på risker (Stave et al., 2009). Denna studie antyder att papporna är mer riskaccepterande men inte att söner skulle vara det, så könsaspekter håller kanske på att utjämnas. Studien visar istället på att barnen har lärt sig och är säkerhetsmedvetna. En pappa berättar; *”Han har alltid hjälm. Han är ju mer noga. Han säger alltid till om jag inte.... Så det är tvärtom. Han är jätte sådär, med säkerhet”*.

Barbara Lee, en barnsäkerhetsforskare från USA har i sin doktorsavhandling (Lee, 1995 & Lee et al, 1997) studerat könsperspektivet på föräldrars inställning till sina barns exponering för risker och attityd till barnens traktorkörning och andra arbetsuppgifter inom lantbruket. Hon visade att även om det ofta var faderns inställning som var styrande, speciellt gällande betydelsen av att barnen fick erfarenhet av lantbruksarbete, hade barnens mödrar, men även far- och morföräldrar en påverkan på beslut om t ex traktorkörning. Hennes arbete ledde senare till nationella strategier för barnsäkerhet på landsbygden (Lee, et al, 2012) och utvecklingen av de s.k. ”North American Guidelines for Children’s Agricultural Tasks” (NAGCAT), med en lång rad komprimerade råd för föräldrar när det gäller barn och lantbruk, inklusive fyrhjulingar, med rekommendationen att man bör vara 16 år för att köra fyrhjuling (NAGCAT, 2016). Alwall, Svennefelt & Lundqvist (2011) har utarbetat en svensk variant gällande barns medverkan i lantbruksarbete, speciellt för arbete med djur och omfattar inte användning av traktorer eller fyrhjulingar. De vuxnas inställning, t ex i Lees ovannämnda studie (1995) visar fortfarande på vissa könsskillnader vilket vår studie bekräftar.

Resultaten pekar på att de många typerna av fordon och registrering med olika regler är förvirrande, detta kan samspela med att barn både kör arbets- och lekfordon samt förflyttningar. Dessa sammansättningar och oklarheter bidrar till svårigheter att förstå risker och att hantera dem. Både lek och arbete. Här borde myndigheterna göra ett jobb med att förenkla och nå ut med regler, t ex vara tydlig med att barn under 16 år inte ska köra fyrhjulingar i vuxenstorlek. Även kraven kring förarbevis kan vålla osäkerhet, och här borde Transportstyrelsen se över om det behövs tydligare information eller ökade krav. Alla fyrhjulingsägare kunde nås om man registrerade alla köp och på samma sätt som med bil, förde över registreringen vid ägarbyte. Lekfordon är även det ett fordon, men vad är skillnaden mot en leksak? Ingen av de intervjuade hade sett/sökt den information som redan finns, Däremot läser de media som är riktade till dem som grupp. Där borde man sprida den information som finns. Man skulle också kunna informera på sociala medier eller gå direkt ut till alla som är registrerade med en länk till både filmer och information till föräldrar så att kunskapen om barns förmåga kunde spridas. I studien framfördes att man behövde pröva på och uppleva, träna för att kunna hantera fyrhjulingen. Ingen hade gått någon utbildning och mycket få var intresserade av det, för sig själva men kanske att de som förälder kunde se vikten av att förstå både barn och pedagogik bättre. Säkerhetsåtgärder kan också upplevas som ett kostsamt tvång, därför bör kanske tvånget riktas till de med fel beteende eller snarare belöningar till de med rätt beteende såsom rabatter på försäkringar.

Denna studie är till största delen kvalitativ vilket har gett ett djup och en möjlighet att få tillgång till deltagarnas attityder, tankar och erfarenheter i diskussioner både i grupper, enskilt och per telefon. Att åstadkomma samma resultat med enkät skulle varit svårt. Möjligheten att generalisera blir dock något begränsad men mycket av resultaten bekräftar tidigare studier och 50 telefonintervjuer fördelade över landet i olika grupper ger en relativt klar bild. Man kan även se att telefonintervjuerna konfirmerar och utvecklar resultaten från de första fokusgrupperna och att en mättnad kan sägas ha uppnåtts.

Vi hade önskat djupare kunskap om de faktiska barnolyckorna, inte bara dödsfallen utan de 700 årligen skadade med fyrhjuling. Vi hoppas att mer data kan samlas, kanske genom försäkringsbolagen för att ge en bättre bild, för genom den kan även skarpere åtgärder vidtas.

Det blir svårare och svårare att nå informanter både via enkät och telefon och i denna studie genomfördes många uppringningar. Våra erfarenheter från projektet visar att det är särskilt svårt att nå och få med föräldrar med hemmavarande barn. Framtidsstudier med barn är alltid spännande och ger hopp om förändring. Det är svårt att intervjua minderåriga då tillstånd behövs från föräldrar och särskilda hänsyn behöver tas till denna grupp. Man skall också vara medveten om att ämnet innehåller skuld samt tankar om fel och brister men också stora möjligheter till lärande och självreflektion. Mycket forskning är gjord och information finns samlad om risker med fyrhjulingar bl. a. på transportstyrelsens hemsida (<http://transportstyrelsen.se/sv/Publikationer/Vag/Korkort/kora-fyrhjuling--regler-och-risker/>) Det känns sorgligt att inte en enda av de intervjuade hade funnit eller tagit del av detta material. Därför behöver själva sättet att sprida kunskapen omprövas. Forskningen har stort fokus på fordonet där individen skall lära sig hantera det. Kanske behöver istället fordonen bli säkrare och att kunskapen om alla förarens begränsningar i olika åldrar borde vara en grund för design, regler och information/utbildning. Slutligen bör alla berörda vuxna komma ihåg att även stimulera barnen till att vara fysiskt aktiva och inte bara ta sig fram med motoriserade fordon!

8. Förslag på 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, vilka får bedöma och överväga möjligheten till implementering, samt eventuellt behov av vetenskaplig utvärdering:

- Myndigheter bör röja upp i och tydliggöra alla regler för olika fordon. Val av fyrhjuling och registreringsform, tycks idag styras av ekonomiska fördelar eller att undvika krav och regler, men ändå kunna köras på så många ställen som möjligt. Denna problematik flyttas till nya fordon då reglerna skärps. Många av fordonen med system för att strypa hastigheten är lätta att manipulera. I samarbete med tillverkare bör dessa systemfel åtgärdas
- Om myndigheterna har svårt att inspektera och lagföra reglerna kring fyrhjuling, kan försäkringsbolagen använda de medel de själva har via kostnad för premier och självrisker. Även lantbruksmedia kan användas mer proaktivt, för att föra ut budskap som riktas till målgruppen föräldrar till barn som kör fyrhjuling. Första årets försäkringspremie kan också bakas in i priset – som exempelvis med cykel, för att få förarna försäkrade.
- Allmän registrering av alla fyrhjulingar så att riskinformation kan ges vid köp och följa med vid försäljning, 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. Sådan information skulle exempelvis vara en film där vi förordar följande:
 - Rikta informationen till båda föräldrarna så att bägge har kunskap för att introducera och lära ut användning av fyrhjulingen.
 - Utmana förälderns överskattning av egen förmåga och påminn om stress och arbetskrav.
 - Berätta för föräldern, att barn gör som de vuxna gör och inte som de säger och att de är modeller för barnens hantering av fyrhjulingen på ont och gott.
 - Påminn föräldern om att man inte övervakar barnen om man inte är där, utan bara befinner sig i närheten.
 - Berätta för föräldern att barn gärna vill vara sina föräldrar till lags och att deras önskan om att barnen skall klara av att köra tidigt påverkar barnens beteende.
 - Påminn föräldern om att det inte är säkert på de egna markerna, utan att där sker många olyckor.
 - Informera föräldern om att det finns en risk att beteendet vid lek kan fortplanta sig till andra aktiviteter.
 - Få föräldern att uppleva vad hastighetsanpassning är, att fart är kul men farligt för barnen.
 - Hjälpt föräldrar att bli medvetna om alla förarens begränsningar, speciellt om barns faktiska förmåga och vad man kan eller inte kan träna fram i förtid. Således svårt att se när någon är mogen. Ge information om barns begränsningar i olika åldrar på olika fordon.
 - Vara tydlig med att barn under 16 år inte bör köra fyrhjulingar i vuxenstorlek.
 - Dessa uppgifter behöver kompletteras med hur man skall lära ut att hantera faktiska problematiska områden.
- Allmän registrering av alla fyrhjulingar skulle också kunna leda till en databas där fyrhjulingsägare skulle kunna slå in sitt registreringsnummer och få besked om vilka regler och villkor som gäller för just deras fyrhjuling.

- Inför krav på att varje fyrhjuling har en tydlig märkning/ID-skylt med uppgifter om klassning, motorstyrka, var/hur den får köras och av vem (ålder/behörighet) – skulle kunna göras enkelt och kortfattat.
- Då befintlig information inte har nått sin målgrupp bör alla försäljare av fyrhjulingar adresseras och tilldelas informationsblad, t ex i form av en kortfattad version av Transportstyrelsens folder ”Köra fyrhjuling – Du har väl koll på reglerna...och riskerna? ”. Ställ krav på att dessa skall bifogas fyrhjulingen vid köptillfället.
- Vid köpet av fyrhjulingen bör, förutom riskinformation, även utbildning erbjudas. Föräldrarna ihop med barnen, skulle ges möjlighet att köra på särskilda banor under kontrollerade former om det går att lösa ur ett lagligt perspektiv. Möjligen anordnas och erbjuds detta av försäkringsbolag ihop med försäljare. Innehåll handlar t.ex. om inhägnat område, klädsel, hjälm, ryggskydd, ålder/mognad i relation till storlek på maskin, övervakning/handledning, möjligheter att styra/begränsa hastighet (se ovan).
- Möjliggör för föräldrar som vill att deras barn ska köra fyrhjuling, att göra det lagligt, dvs inom inhägnat område och därmed fakta om vad som är en godkänd ”inhägnad”.
- Oetiskt/inkorrekt marknadsföring av fyrhjulingar; ”lämpliga för barn” med mera, behöver ses över/anmälas, för att få prejudikat. Vad är lämpligt och tillåtet?
- För fram alternativ till fyrhjulingar och regler för alternativen typ tvåhjulig motorcykel, moped, mindre ”side-by-side”.
- Förbättra säkerheten på befintliga fyrhjulingar, ställ krav som konsument på tillverkarna.
- Kanske går det att starta en förening/klubb med ungdoms-/barnverksamhet som i motor/speedway-klubbar – så att barn/ungdomar får träning med ordnat/proffsigt/lagligt upplägg.

9. Referenser

- Ahlm. K., Bylund, P-O. & Hansson, S. (2008). *Dödliga händelser i samband med färd på "fyrhjuling" 1992–2007*. Rapport 141. Institutionen för samhällsmedicin och rehabilitering. Umeå universitet. Umeå.
- Aitken, M. E., Graham, C. J., Killingsworth, J. B., Mullins, S. H., Parnell, D. N. & Dick, R. M. (2004). All-terrain vehicle injury in children: strategies for prevention. *Injury Prevention* 10, 303–307.
- Alwall Svennefelt, C & Lundqvist, P. (2011). *Barn och ungdomars säkra arbete (BUSA)*. Alnarp: Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap > Institutionen för arbetsvetenskap, ekonomi och miljöpsykologi, Sveriges lantbruksuniversitet; 2011:1. Tillgänglig: http://pub.epsilon.slu.se/8027/1/alwall_svennefelt_et_al_110404.pdf
- Alwall Svennefelt, C., Lundqvist, P., Svennefelt, W., Sunde Persson, K. & Pinzke, S. (2013) *Förebyggande av arbetsskador inom lantbruket. "Säkert Bondförnuft" ur ett lantbruksperspektiv*. Sveriges lantbruksuniversitet, Arbetsvetenskap, Ekonomi och miljöpsykologi (AEM), SLU, Alnarp. Rapport 2013:1.
- Bagdadi, O. & Wallén Warner, H. (2016). *Fyrhjulingars köregenskaper och förarens kunskap om dessa egenskaper*. VTI rapport 906.
- Bagdadi, O. (2016). *Fyrhjulingar – praktiska men nyckfulla*. Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond. Faktablad. Stockholm. Tillgänglig: <http://www.lansforsakringar.se/globalassets/aaglobal/dokument/ovrigt/aom-oss/forskning/00000-sammanfattning-fyrhjulingars-koregenskaper.pdf>
- Baker N. (2015). *Off-Road Vehicle Mortality New Zealand 2002-12*: PowerPoint Presentation to Safekids - ACC Child Quad Bike Safety Forum (September 2015). Wellington, New Zealand: Child Youth Mortality Review Committee.
- Bianchi, A. & Summala, H. (2004). The "genetics" of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accident Analysis & Prevention*, 36(4), 655-659.
- Björklid, P. (u.å.). *Forskning om barn och trafik*. Forskningssammanställning. Trafikverket. Tillgänglig: http://www.trafikverket.se/contentassets/6ea0704deb6d4711b259b88a1d3bf127/forskning_om_barn_och_trafik_pia_bjorklids_forskningssammanstallning.pdf
- Burgus, S. K., Madsen, M.D., Wayne T. Sanderson, W.T. & Rautiainen, R. (2009). Youths Operating All-Terrain Vehicles—Implications for Safety Education. *Journal of Agromedicine*, 14, 97–104.
- Bylund, P-O. & Ahlm. K. (2006). *Icke-dödliga skadehändelser som inträffat i samband med färd på "fyrhjuling"*. Rapport 132. Institutionen för samhällsmedicin och rehabilitering. Umeå universitet. Umeå.
- Bylund, P-O. & Ahlm. K. (2008). *Icke-dödliga skadehändelser i samband vid färd på "fyrhjuling" 1997-2007*. Rapport 140. Institutionen för samhällsmedicin och rehabilitering. Umeå universitet. Umeå.
- Clay, L., Hay-Smith, E. J. C., Treharne, G. J. & Milosavljevic, S. (2015). Unrealistic Optimism, Fatalism, and Risk-Taking in New Zealand Farmers' Descriptions of Quad-Bike Incidents: A Directed Qualitative Content Analysis. *Journal of Agromedicine*, 20:1.
- Clay, L., Hay-Smith, J., Treharne, G. & Milosavljevic, S. (2015). "There are risks to be taken and some just push it too far": how farmers perceive quad-bike incident risk. *Australian and New Zealand Journal of Public Health Online*.

- Clay, L., Treharne, G. J., Hay-Smith E. J. C. & Milosavljevic, S. (2014). Are agricultural quad bike loss-of-control events driven by unrealistic optimism? *Safety Science* 66 (2014), 54–60.
- Denning, G., Jennissen, C., Harland, K., Ellis, D. & Buresh, C. (2013). All-Terrain Vehicles (ATVs) on the Road: A Serious Traffic Safety and Public Health Concern. *Traffic Injury Prevention*, 14:1, 78-85.
- Esping, T. (2016, 1 nov). 21 barn döda i lantbruket – ändå dras stödet till säkerhetsarbete in. *ATL*, sid 4-5.
- Ferguson, S.A., Williams, A.F., Chapline, J.F., Reinfurt, D.W. & De Leonardis, D, M. (2001). Relationship of parent driving record to the driving records of their children. *Accident Analysis & Prevention* 33, 229–234.
- Forsman, Å. & Gustavsson S. (2015). *Kartläggning med personskadeolyckor med fyrhjulingar på väg*. VTI pm Diariernr: 2013/0474-8.3
- Forward, S & Lewin, L. (2006). *Medvetna felhandlingar I trafiken, en litteraturundersökning*. VTI rapport 534.
- Forward, S., Gregersen N. P., Nyberg, J., Stave, C. & Henriksson, P. (2015). *Mopedungdomars trafiksäkerhet. Föräldrars ansvar och engagemang*. VTI rapport 857
- Fragar, L., Pollock, K., & Temperley, J. (2005). *A national strategy for improving ATV safety on Australian farms: a farmsafe Australia program*. Kingston ACT, Australia.: Rural Industries Research and Development Corporation.
- Green, J & Hart, L. (1998). Children's views of accident risks and prevention: a qualitative study. *Injury Prevention* 1996: 4, 14–21.
- Gregersen, N. P. (1996). Young drivers' overestimation of their own skill—an experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis & Prevention*, 28(2), 243–250.
- Gregersen, N. P. (2010). *Nollvisionen för tonåringar i trafiken, utopi eller möjlighet?* Stockholm, NTF.
- Grieshop, J., Stiles, M. & Villanueva, N. (1996). Prevention and Resiliency: A Cross Cultural View of Farmworkers' and Farmers' Beliefs about Work Safety. *Human Organization: Spring 1996, Vol. 55, No. 1*, pp. 25-32.
- Hansson, S., Bylund, P-O., Ahlm, K. & Eriksson, A. (2006) All-terrain vehicle fatalities in Sweden, 1992-2004. *Scand J Forensic Sciences*; 2, 58-61.
- Jacobsen, J. K. (1993). *Intervju, konsten att lyssna och fråga*. Studentlitteratur.
- Jennissen, C-A., Harland, K.K., Wetjen, K., Peck, J., Hoogewerf, P & Denning, G.M. (2014). A school-Based Study of Adolescent All-Terrain Vehicle Exposure, Safety Behaviors and Crash Experience. *Annals of family medicine*; vol 12, no 4.
- Jinnah, H. & Stoneman, Z. (2016). Age- and Gender-Based Patterns in Youth All-Terrain Vehicle (ATV) Riding Behaviors. *Journal of Agromedicine*, 21:2, 163-170.
- Kitzinger, J. (1994). The methodology of focus groups: the importance of interactions between research participants. *Sociology of Health and Illness*, 16, 103–121
- Krueger, R. A. & Casey, M. A. (1994). *Focus Groups: A Practical Guide for Applied Research*. Sage Publications, 2009, 4th edn.
- Kvale, Steinar. (2002). *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Studentlitteratur, Lund.

- Lee, B.C. (1995). *Factors influencing protection of children from agricultural hazards*. PhD dissertation. School of Nursing. The University of Wisconsin-Milwaukee. May 1995. UMI Dissertation Services.
- Lee, B. C., Jenkins, L. S., & Westaby, J. D. (1997). Factors influencing exposure of children to major hazards on family farms. *The Journal of Rural Health*, 13(3), 206-215.
- Lee, B. C., Gallagher, S. S., Liebman, A. K., Miller, M. E. & Marlenga, B. (Eds.) (2012). *Blueprint for Protecting Children in Agriculture: The 2012 National Action Plan*. Marshfield, WI: Marshfield Clinic. Tillgänglig: <http://www.childsafety.org/files/2012%20Blueprint%20for%20Child%20Ag%20Inj%20Prev.pdf>
- Lundqvist, P. (2008). *Swedish perspectives on ATV safety*. Nordic Meeting on Agricultural Occupational Health (NMAOH), Aarhus, Denmark, September 1-3, 2008. Conference Proceedings.
- Lundqvist, P. (2010). *Fyrhjulingar och skaderisker*. Inst. för Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi (AEM), SLU, Alnarp. Sveriges lantbruksuniversitet. Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap. Rapport. 2010:2 Alnarp. Tillgänglig: http://pub.epsilon.slu.se/5539/1/lundqvist_p_101210.pdf
- Lundqvist, P. (2012). *Kunskapsöversikt. Ökad säkerhet inom jordbruket – interventioner och andra strategier*. Arbetsmiljöverket Rapport 2012:15. Stockholm.
- Lundqvist, P., Nilsson, K., Alwall Svennefelt, C. & Svennefelt, W. (2013). *Säker barnmiljö i lantbruket - utmaningar och åtgärdsstrategier*. Inst. för Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi (AEM), SLU, Alnarp. Sveriges lantbruksuniversitet. Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap. Rapport 2013:23. Alnarp.
- Länsförsäkringar. (2013). *Fyrhjulingar en livsfara för barn*. Pressinformation (Fagerberg). Juni 2013. Stockholm.
- Moore, D.J. (2007). *A systems analysis of quadbike loss of control events on New Zealand farms*. Thesis. In Management Systems and Ergonomics. Massey University. Palmerston North. New Zealand. Tillgänglig: <http://muir.massey.ac.nz/handle/10179/624>
- Moped- och motorcykelbranschens Riksförbund. (2016). *Registreringsstatistik till och med November, 2016*. Hämtad 2016-12-12, från: <http://www.mcrf.se/wp-content/uploads/2012/08/11-Nyregistrering-till-och-med-november-2016.pdf>
- Morgan, D. L. (1996). Focus Groups. *Annual Review of Sociology*, 22, 129-152
- MSB. (2014). *Barn på hjul. Från barnvagnen till mopeden*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Publikation MSB736 - juli 2014. Karlstad. Tillgänglig: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/27410.pdf>
- MSB. (2011). *Barn och ungas säkerhet*. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Publikation MSB307 - september 2011. Karlstad. Tillgänglig: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26005.pdf>
- Murphy, N & Yanchar, N.L. (2004). Yet more pediatric injuries associated with all-terrain vehicles: should kids be using them? *The Journal of Trauma Injury, Infection and Critical Care* 56 (6), 1185-1190.
- Nilsson, K. (2009). *Föräldrars attityder till barn och ungdomars uppväxtmiljö, risker och olyckstillbud på lantbruk*. Inst. för Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi (AEM), SLU, Alnarp. Sveriges lantbruksuniversitet. Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap. Rapport 2009:11. Alnarp.

- Nilsson K. (2016). Parents' attitudes to risk and injury to children and young people on farms. *PLoS One* 11(6): e0158368. doi:10.1371/journal.pone.0158368
- NAGCAT. (2016). *North American Guidelines for Children's Agricultural Tasks* (NAGCAT). <http://www.nagcat.org/nagcat/>
- NTF. (2004). *Barn och Trafiksäkerhet*. Ett gemensamt policydokument för Vägverket, NTF, Polisen & Svenska Kommunförbundet. <http://www.ntf.se/omoss/pdf/0401Barn%20trafik%20PolicydokSlutve.pdf>
- Pinzke S & Lundqvist P. (2007). Occupational accidents in Swedish agriculture. *Agricultural Engineering Research* 2007; 13, 159-165.
- Ryan, G.W. & Bernard, H. R. (2003). Techniques to identify themes. *Field Methods*, 15, 85–109.
- Stave, C., Pousette, A. & Törner, M. (2008). Risk and safety communication in small enterprises - how to support a lasting change towards work safety priority. *Journal of Risk Research* 11 (1-2) 195-206.
- Stave, C., Pousette, A. & Törner, M. (2006). A model of the relation between risk perception and self-reported safety activity. *Occupational Ergonomics* 6, 35-45.
- Stave, C, Zachau, G., Löve, J. & Dellve, L. (2009). *Lantbrukares syn på risker och säkerhet I arbetsmiljön- ett genusperspektiv*. Rapport från Arbets- och Miljömedicin nr 125.
- Sundström, A. (2008). Self-assessment of driving skill—A review from a measurement perspective. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 11(1), 1-9.
- Trafikverket. (2013). *Ökad säkerhet på fyrhjulingar. Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020*. Rapport 2013:153. Tillgänglig: https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/10931/RelatedFiles/2013_153_okad_sakerhet_pa_fyrhjulingar.pdf
- Trafikverket. (2015). *Forskning om barn och trafik*. 2015-09-29 . Tillgänglig: <http://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/barn-och-unga-i-trafiken/barn-och-narsamhalle/Fakta-om-barn-och-trafik/Forskning-om-barn-och-trafik/>
- Transportstyrelsen. (2016). *Köra fyrhjuling – Du har väl koll på reglerna och riskerna?* Informationsfolder. Tillgänglig: https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/vag/korkort/4-hjuling_ts201502_2016-06-23.pdf
- United States Consumer Product Safety Commission, (2016). *ATV Safety: Children Should Never Ride Adult ATVs*. Tillgänglig: <https://www.cpsc.gov/safety-education/safety-guides/sports-fitness-and-recreation/atv-safety-children-should-never-ride>
- Wallén Warner, H., Gustafsson, S., Nyberg, J. & Patten, C. (2015). *Fyrhjulingsförarens beteenden och felhandlingar*. VTI rapport R870. <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:847614/FULLTEXT01.pdf>
- Wilson, R. J., Meckle, W., Wiggins, S., & Cooper, P. J. (2006). Young driver risk in relation to parents' retrospective driving record. *Journal of Safety Research*, 37(4), 325-332.
- Wren, J., Frith, B. & Davison, A. (2016). *What do we know about the safety of children driving and riding on quad bikes? An introduction to the issues reported in the literature*. ACC Research, ACC, Wellington New Zealand and Opus Research, Opus International Consultants Ltd, Lower Hutt, New Zealand.
- Östh, H. (2016). Personlig kommunikation, Transportstyrelsen (2016-10-14)

Bilaga 1

Intervjuguide fokusgrupper - Fyrhjuling

Idag skall vi prata om fyrhjulingar och hur ni tänker om dessa. Vi kommer att gå igenom 6 tema:

- 1) Vad ni känner till om regler och om fordonens begränsningar
- 2) Hur ser ni på säkerhet med 4-hjulingar
- 3) Hur ni tänker om barns och ungas användande av 4-hjulingar
- 4) Om ni har egna erfarenheter av olyckor eller incidenter med 4-hjulingar
- 5) Vilka faktorer som kan ligga bakom säkerheten med fyrhjulingar och till sist
- 6) Förändringsförslag.

För varje tema kommer jag att flika in några frågor

Som introduktion tänkte jag fråga er

Vilka fyrhjulingar ni och era barn har?

- vad har man för 4hj (klassning),
- till vad
- körs av vem,
- låna ut

1. Vad känner ni till om regler och om fordonens begränsningar?

(låta dem fundera innan man ger exempel).

- Förarbevis, etc
- Var man får köra
- vältningsrisk, & körstil,
- motorstyrka, mm
- risken att bli kontrollerad?

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

2. Hur ser ni på säkerhet med 4-hjulingar?

(låta dem fundera innan man ger exempel).

- Hur ser man på noll-visionen för olyckor med fordon? Får man lära sig att leva med riskerna?
- Tas 4hj på lika stort "allvar" som exempelvis bilar?
- Är det säkrare att inte köra på vägen?

- Använder de skyddsutrustning (hjälm, nödlarmssystem, skyddsbalte eller alkolås), synen på det?
- 4hjuling och alkohol på fest vid inhägnat område?
- Har deltagarna gjort någon utbildning/träning på 4hjuling, synen på det?

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

3. Hur tänker ni om barns och ungas användande av 4-hjulingar

(låta dem fundera innan man ger exempel).

- Vad använder era barn/ungdomar 4-hjulingarna mest till
- Är de trygga med barnens kunskap och användning
- Får man acceptera vissa risker för att de skall lära sig
- Skall de köra på egen hand eller med vuxen
- Vad har barnen/ungdomarna för förebilder
- Finns det ett tryck från andra unga
- Påverkan från media och nätet
- Ger 4-hjulingen status – köper man med mer maskinstyrka än vad som behövs
- Är det någon skillnad mellan pojkar/flickor?
- Tycker mamma och pappa lika?

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

4. Har ni egna erfarenhet av olyckor eller incidenter med 4-hjulingar?

(låta dem fundera innan man ger exempel).

- Har ni läst om 4-hjulingsolyckor med barn, vad tänker ni då?

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

5. Vilka faktorer kan ligga bakom säkerheten med fyrhjulingar?

(låta dem fundera innan man ger exempel)

- Okunskap
- Man vet om riskerna
- Säljs utan krav
- Oengagemang om risker
- Dåligt med andra transporter

- Saknas obligatoriskt förarbevis,
- Kör svart - ta bort skyltar och försäkringar
- Köper begagnat och mekar.

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

6. Vad skulle ni vilja ha för förändringar för fyrhjulingarna?

(låta dem fundera innan man ger exempel

Summerar det som kommit upp i diskussionen (ev. kommer den igång igen)

Ja då har vi kommit till slutet och skulle vilja tacka er för er medverkan

Telefonintervju – VUXNA (föräldrar med barn)

Hej, jag ringer från Lantbruksuniversitetet på Alnarp. Vi håller på med en studie om fyrhjulingar, där vi försöker hitta orsakerna till alla olyckor med fyrhjulingar, och försöka hitta strategier för att förhindra dem.

Så min fråga är om Ni har någon fyrhjuling i familjen,

..... och i så fall om Ni skulle vilja delta i studien/ delge Era tankar, i form av en kortare telefonintervju kring användandet av fyrhjulingar?

(Om inte - Då får jag tacka dig för detta svar och ringa vidare.....)

☐ Frågorna tar ca 10 - 20 min beroende på om det finns barn som kör i familjen, och jag behöver spela in vårt samtal, för att kunna dokumentera, men du förblir helt anonym i studien. Har Du tid att avsätta nu?

☐ Skulle Du kunna tänka Dig att delta vid en annan tidpunkt, som vi kommer överens om? I så fall kan jag maila / skicka frågorna till Dig i förväg, så är Du lite mer förberedd om Du så vill.

Om något barn kör skulle vi gärna vilja ställa några frågor till dem också?

Vi skickar en Trisslott som Tack för besväret!

(Starta bandning):

☐ Är du pappa/ mamma, morfar/fm/ mm..... eller barn i familjen? (Om barn fråga efter förälder)

☐ Vilka fyrhjulingar har ni? (fråga även efter barnfyrhjulingar) (deras egna definitioner)

Vem använder vilka fyrhjulingar till vad?

2.0 Vilka är det som kör vilka fyrhjulingar hos er?

2.1 Finns det barn som kör, i vilka åldrar? Om nej: Varför? Berätta hur du tänker?

2.2 Vad används de till, ge exempel?

2.3 Lånar ni ut dem till andra? Varför/ varför inte?

Känner de till riskerna med fyrhjuling?

1.0 Upplever du att det finns några risker med de/den fyrhjuling ni har i familjen?

Kan du berätta för mig om det

1.1 Hur fick du reda på ev. risker? (om nej hoppa över denna fråga)

1.6 Finns det tillräckligt med information om risker/ vet Du var Du kan hitta/ var skulle Du vilja att informationen fanns? Fick du själv information när du köpte?

1.2 Använder du någon skyddsutrustning? (Hjälm, skyddsåge,)

1.3 Har du gått någon kurs eller informationsaktivitet? Vilka?

1.4 Har ni upplevt några olyckor eller incidenter i familjen? Berätta!

1.5 Hur kunde de ha förhindrats?

1.7 Hur ser Du på alkohol och användning av fyrhjulingar? (Retorisk fråga – Våldigt många av olyckorna och dödsfallen är ju alkoholrelaterade. Hur tänker Du kring det?)

Om ej barnen/inga barn, använder fyrhjuling = gå till snabbfrågorna!

OM BARN KÖR :

Vilka gränser sätter man för barnens användande?

3.0 Berätta om dina regler kring barns körning med fyrhjuling?

3.1 Har du och din fru/man olika åsikter om gränssättning?

3.2 Var (vilken miljö/plats) någonstans tycker du att det är mest risker?

3.3 Har ni olika regler för olika åldrar? Ge exempel?

3.4 Hur tycker du att föräldrar skall se till att barnen håller sig till reglerna?

3.5 Är du en bra förebild och använder hjälm när du kör fyrhjuling?

Hur lär man barn att köra, om risker, när kör barnen själva?

4.0 Berätta hur era barn/ungdomar har lärt sig att köra fyrhjuling?

4.1 Hur tidigt kan man börja?

4.2 När kan man köra självständigt (utan ständig uppsikt)? Vad avgör det?

4.3 ("viss teknik") Var det något som var särskilt svårt, när de skulle lära sig köra?

4.4 Hur lärde du dig själv?

Hos vem ligger ansvaret för säkerheten, vad får den kosta? Obs barn!

5.0 Vem tycker du har ansvar för säkerhet, vid användningen av fyrhjulingen?

.....Bara Du?

(förälder, tillverkaren, säljaren, myndigheter?)

5.1 När kan barnen ta helt ansvar/ mogna för..... själva?

5.2 Vad tycker du om säkerhetsutbildning för fyrhjuling? Vad får den kosta?

5.3 Skulle du som förälder kunna tänka dig att gå en sådan? Hur skulle den vara utformad?

5.4 Hur mycket får säkerhetsutrustningen kosta (OBS BARN)? hjälm, ryggskydd, båge?

Nu kommer jag att säga några påståenden som jag vill att du skall antingen hålla med om eller ej!

Om du håller med helt svarar du 1

Om du håller med till viss del svarar du 2

Om du till viss del inte håller med så svarar du 3

Om du inte håller med alls svarar du 4

a) Jag känner mycket väl till riskerna med fyrhjulingar

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

b) Barn som kör fyrhjuling får lära sig av sina misstag

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

c) De flesta vuxna föregår med gott exempel då de kör fyrhjuling

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

d) Man får lära sig leva med riskerna med fyrhjulingar.

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

e) En fyrhjulingsförare bör vara beredd att ta risker.

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

f) De flesta vuxna sätter för lite gränser för körning med fyrhjuling (för barnen)

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

g) Många unga trotsar riskerna med fyrhjulingar

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

h) Det går inte att göra något åt olyckorna med fyrhjulingar

Svar: 1 2 3 4 (Svar ringas in)

Kvinna/ man

Ålder:

Lantbruk/ej lantbruk

Barn som kör?? Möjlighet att intervjua?

Bilaga 3

Telefonintervju – barn 5-15 år

Hej jag hörde av mamma/pappa att du också kör fyrhjuling. Hur gammal är du?

Då undrar jag, om du kan svara på några frågor? Det tar ca 10 min och jag kommer att spela in vårt samtal. Jag har stämt av med mamma/pappa om detta. Är det ok?

Jag kommer att fråga dig om fyrhjulingar, för att få reda på mer hur de används. Vi har ett forskningsprojekt som handlar om säkerhet för fyrhjulingar.

(Starta bandning)

1.0 Vilken fyrhjuling kör du? (Är det flera olika?)

1.1 Får du köra fyrhjulingen utan att någon är med? Vem är med?

1.2 Berätta för mig var du brukar köra?

1.3 Känner du att det är svårt eller farligt att köra på något ställe? Var?

1.4 Har pappa eller mamma sagt att du inte får köra på vissa ställen eller på ett visst sätt?
Berätta för mig om det

1.5 Vad är det roligaste att göra med fyrhjulingen?

2.0 Vet du om det är något man skall vara försiktig med då man kör fyrhjuling?
Kan du berätta för mig om det. (Finns det mer man skall tänka på?)

2.1 Hur gör du för att det skall gå bra och inte hända något farligt?

2.2 Använder du hjälm, vad har du mer på dig?

2.3 Har du varit med om någon olycka? Berätta hur det gick till?

3.0 Vem har lärt dig köra fyrhjuling? Hur gjorde ni då? Var det svårt?

3.1 Hur gammal var du när du började köra fyrhjuling?

3.2 Vad är det viktigaste att komma ihåg då man skall lära sig köra den?

3.3 Får någon annan låna din fyrhjuling, vem?

Så, det var allt! Tack för att jag fick fråga Dig! Har Du mamma/pappa i närheten, så kan jag säga tack?

Jake weighs 30 kg.

An adult quad bike weighs 300 kg.



**That's why he rides
a kid-sized bike.**

Ride ready.



Find more rider tips at
qld.gov.au/rideready



