



Fyrhjulingsförarens beteenden och felhandlingar

Henriette Wallén Warner
Susanne Gustafsson
Jonna Nyberg
Christopher Patten

VTI rapport 870

Fyrhjulingsförarens beteenden och felhandlingar

Henriette Wallén Warner

Susanne Gustafsson

Jonna Nyberg

Christopher Patten

Diariennr: 2014-0112-8.2

Omslagsbilder: Katja Kircher, VTI, Hejdlösa Bilder AB

Tryck: LiU-Tryck, Linköping 2015

Referat

I takt med att fyrhjulingarna blir allt fler ökar också antalet olyckor. Det första syftet med detta projekt var därför att öka kunskapen om de olyckor som inträffar medan det andra syftet var att öka kunskapen om var och hur fyrhjulingar framförs, vilka misstag och regelbrott som görs samt vilka situationer och beteenden som förarna anser är riskfyllda. Projektet var uppdelat i två delstudier där 51 vägtrafikolyckor registrerade i Strada-polis först analyserades, varefter sju skadade förare (inblandade i någon av de 51 vägtrafikolyckorna som registrerats i Strada) och 22 icke-skadade förare intervjuades. Resultaten visar att fyrhjulingen är ett uppskattat fordon som arbetsredskap, nöjesfordon så väl som transportmedel. Oerfarna förars bristande kunskap alternativt erfarna förars stress och/eller slarv i kombination med fyrhjulingens speciella egenskaper; minderåriga förare; fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan samt för höga hastigheter, riskerar dock att leda till olyckor och utan hjälm kan konsekvenserna dessutom bli extra allvarliga. Med studiens resultat som grund rekommenderar författarna därför en rad åtgärder för att minska antalet allvarliga fyrhjulingsolyckor.

Titel:	Fyrhjulingsförars beteenden och felhandlingar
Författare:	Henriette Wallén Warner (VTI, www.orcid.org/0000-0002-4715-8935) Susanne Gustafsson (VTI, www.orcid.org/0000-0002-5198-8851) Jonna Nyberg (VTI) Christopher Patten (VTI, www.orcid.org/0000-0002-3815-6639)
Utgivare:	VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut www.vti.se
Serie och nr:	VTI rapport 870
Utgivningsår:	2015
VTI:s diarienummer:	2014/0112-8.2
ISSN:	0347-6030
Projektnamn:	Fyrhjulingsförars beteende och felhandlingar
Uppdragsgivare:	Länsföräkringsbolagens forskningsfond
Nyckelord:	fyrhjulingar, olyckor, svårt skadade, intervjuer, säkerhet
Språk:	Svenska
Antal sidor:	50

Abstract

As quadbikes are becoming more and more common the number of accidents also increases. The first aim of this project was therefore to increase our knowledge of the accidents whilst the second aim was to increase our knowledge of how and where quadbikes are used, the mistakes and violations that are made and what situations and behaviours drivers consider as risky. The project was divided into two sub-studies. In the first sub-study 51 road traffic accident registered in Strada-police were analyzed and in the second 7 injured drivers (involved in any one of the 51 road accidents registered in Strada) and 22 non-injured drivers were interviewed. The results show that quadbikes are popular vehicles with many capabilities; as tools, as recreational vehicles and as vehicles for transport. Inexperienced drivers' lack of knowledge, alternatively experienced drivers' stress and/or carelessness combined with the quadbikes special characteristics; underage drivers; quadbike-driving under the influence of alcohol and excessive speed may however lead to accidents. Without a helmet the consequences of an accident might become more severe. Based on the results of this study, the authors recommend a series of measures to reduce the number of serious quadbike accident.

Title: A behavioural study of quadbike drivers

Author: Henriette Wallén Warner (VTI, www.orcid.org/0000-0002-4715-8935)
Susanne Gustafsson (VTI, www.orcid.org/0000-0002-5198-8851)
Jonna Nyberg (VTI)
Christopher Patten (VTI, www.orcid.org/0000-0002-3815-6639)

Publisher: Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
www.vti.se

Publication No: VTI rapport 870

Published: 2015

Reg. No., VTI: 2014/0112-8.2

ISSN: 0347-6030

Project: A behavioural study of quadbike drivers

Commissioned by: Länsförsäkringar Research Foundation

Keywords: quads, accidents, serious injuries, interviews, safety

Language: Swedish

No. of pages: 50

Förord

Inom ramen för Länsförsäkringsbolagens Forskningsfonds satsning på fyrhjulingar genomfördes under 2014/15 tre olika projekt vid VTI:

- fyrhjulingsförarens beteenden och felhandlingar (som beskrivs i denna rapport) med Henriette Wallén Warner som projektledare
- kartläggning av personskadeolyckor med fyrhjulingar på väg med Åsa Forsman som projektledare
- fyrhjulingars köregenskaper och förarkunskaper med Omar Bagdadi som projektledare.

Henriette Wallén Warner vill tillsammans med övriga författare till denna rapport rikta ett stort tack till Länsförsäkringsbolagens Forskningsfond som finansierade studien, referensgruppen som ställt upp och diskuterat olika idéer samt till alla de fyrhjulingsförare som generöst delat med sig av sin kunskap och sina erfarenheter under intervjuerna.

Borlänge, juni 2015

Henriette Wallén Warner
Projektledare

Kvalitetsgranskning

Granskningsseminarium genomfört 3 februari 2015 där Sonja Forward var lektor. Henriette Wallén Warner har genomfört justeringar av slutligt rapportmanus. Forskningschef Jan Andersson har därefter granskat och godkänt publikationen för publicering 1 juni 2015. De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarens/författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis myndigheten VTI:s uppfattning.

Quality review

Review seminar was carried out on 3 February 2015 where Sonja Forward reviewed and commented on the report. Henriette Wallén Warner has made alterations to the final manuscript of the report. The research director Jan Andersson examined and approved the report for publication on 1 June 2015. The conclusions and recommendations expressed are the author's/authors' and do not necessarily reflect VTI's opinion as an authority.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	9
Summary	11
1. Inledning och syfte	13
2. Metod.....	15
2.1. Analys av olycksdata	15
2.1.1. Olyckor	15
2.1.2. Procedur	15
2.1.3. Material	15
2.2. Intervjustudie	15
2.2.1. Deltagare	15
2.2.2. Procedur	16
2.2.3. Material	17
3. Resultat	18
3.1. Analys av olycksdata	18
3.1.1. Typ av olycka.....	18
3.1.2. Trafikmiljö och vägtyp	18
3.1.3. Vägbanestatus, väder och ljusförhållanden.....	19
3.1.4. Föraren i interaktion med fyrhjulingen	19
3.1.5. Förarens beteende	19
3.2. Intervjustudie	20
3.2.1. Olyckor	20
3.2.2. Var och hur fyrhjulingar framförs.....	23
3.2.3. Misstag och regelbrott.....	25
3.2.4. Riskfyllda situationer och beteenden	29
3.2.5. Jämförelser mellan skadade och icke-skadade förare	34
3.2.6. Uppfattningar kring regler och åtgärder för ökad säkerhet.....	34
4. Diskussion	37
Referenser	41
Bilaga 1 Intervjuguide (skadade)	43
Bilaga 2 Intervjuguide (icke-skadade):	47

Sammanfattning

Fyrhjulingsförarens beteenden och felhandlingar

av Henriette Wallén Warner (VTI), Susanne Gustafsson (VTI), Jonna Nyberg (VTI) och Christopher Patten (VTI)

I takt med att fyrhjulingarna blir allt fler ökar också olyckorna. Det första syftet med detta projekt var därför att öka kunskapen om de olyckor som inträffar medan det andra syftet var att öka kunskapen om var och hur fyrhjulingar framförs, vilka misstag och regelbrott som görs samt vilka situationer och beteenden som förarna anser är riskfyllda. Projektet var uppdelat i två delstudier där den första var en databasanalys medan den andra var en intervjustudie. I databasanalysen studerades 51 vägtrafikolyckor registrerade i Strada-polis. I fem av dessa 51 olyckor var föraren ett barn/ungdom under 18 år. I den efterföljande intervjustudien deltog 7 skadade förare (inblandade i någon av de 51 vägtrafikolyckor som registrerats i Strada) och 22 icke-skadade förare.

Resultaten visar att fyrhjulingen är ett uppskattat fordon som arbetsredskap, nöjesfordon och transportmedel. Oerfarna förarens bristande kunskap alternativt erfarna förarens stress och/eller slarv i kombination med fyrhjulingens speciella egenskaper; minderåriga förare; fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan samt för höga hastigheter, riskerar dock att leda till olyckor och utan hjälm kan konsekvenserna dessutom att bli extra allvarliga. Med studiens resultat som grund rekommenderar författarna därför följande åtgärder för att minska antalet allvarliga fyrhjulingsolyckor:

- a) utökat behörighetskrav med en kortare specialutbildning som fokuserar på praktisk körträning på fyrhjuling i kombination med en teoretisk riskutbildning som behandlar riskerna med stress, minderåriga förare, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan och för höga hastigheter
- b) gemensamt krafttag för att minska antalet minderåriga förare genom informations spridning på exempelvis skolor, hos återförsäljare, på lantbruks- och skogsbruksmässor och på olika fyrhjulingsforum på nätet
- c) ett gemensamt åtgärdsprogram för att minska alkoholpåverkan i samband med fyrhjulingskörning
- d) hjälmkrav kopplat till körsituationen istället för till typ av fordonsregistrering.

Summary

A behavioural study of quadbike drivers

by Henriette Wallén Warner (VTI), Susanne Gustafsson (VTI), Jonna Nyberg (VTI) and Christopher Patten (VTI)

As quadbikes are becoming more and more common the number of accidents also increases. The first aim of this project was therefore to increase our knowledge of the accidents, whilst the second aim was to increase our knowledge of how and where quadbikes are used, the mistakes and violations that are made and what situations and behaviours drivers consider as risky. The project was divided into two sub-studies where the first was a database analysis, while the other was an interview-study. In the database analysis 51 road accidents registered in Strada police were examined. In five of these 51 accidents, the driver was a child/youth under 18 years. In the subsequent interview-study, 7 injured drivers (involved in any one of the 51 road accidents registered in Strada) and 22 non-injured drivers were interviewed. The results show that quadbikes are popular vehicles as tools, as recreational vehicles and as vehicles for transport. Inexperienced drivers' lack of knowledge, alternatively experienced drivers' stress and/or carelessness combined with the quadbikes special characteristics; underage drivers; quadbike-driving under the influence of alcohol and excessive speed may however lead to accidents. Without a helmet the consequences of an accident might become more severe. Based on the results of this study, the authors recommend the following measures to reduce the number of serious quad bike accident:

- a) expanded eligibility requirements with a short specialized training course focusing on practical driving training on quadbikes in combination with a theoretical risk education that addresses the risks of stress, underage drivers, quadbike-driving under the influence of alcohol, and excessive speed
- b) joint vigorous efforts to reduce underage drivers through information dissemination, at for example schools, at retailers, at agricultural and forestry fairs and at various quadbike online forums
- c) a joint action program to reduce quadbike-driving under the influence of alcohol
- d) helmet requirements linked to the driving situation, instead of the type of vehicle registration.

1. Inledning och syfte

Trots att de fordon som i vardagligt tal kallas för fyrhjulingar ser relativt lika ut kan de registreras på olika sett. De flesta fyrhjulingar är registrerade som antingen terränghjulingar eller motorcyklar men de kan också vara registrerade som traktorer eller mopeder klass I. Utöver dessa finns även så kallade lekfordon som är oregistrerade. Beroende på hur fyrhjulingen registrerats, omfattas den av olika regelsystem (se http://alf-fyrhjuling.se/hemsida2013/PDF/ALF-katalog_2013.pdf). För samtliga registrerade fyrhjulingar gäller dock att de måste vara trafikförsäkrade och att de för yrkesmässigt bruk får köras i skog och mark medan oregistrerade fordon endast får köras inom inhägnat område.

För fyrhjulingar registrerade som *terränghjulingar* gäller att de får användas för yrkesmässig körning i skog och mark samt köras på enskild väg, vid korsning av allmän väg och på allmän väg mellan två arbetsplatser; på väg (oavsett typ) är maxhastigheten generellt 20 km/h; förarbevis alternativt B-behörighet eller traktorkort utfärdat före 2000 krävs; hjälm rekommenderas men är inte obligatoriskt.

För fyrhjulingar registrerade som *motorcyklar* gäller att de får användas för yrkesmässig körning i skog och mark samt köras på både enskild och allmän väg; B-behörighet alternativt A1-, A2-, A-behörighet utfärdad före 2013 krävs; hjälm är obligatoriskt.

För fyrhjulingar registrerade som *traktorer* gäller att högsta tillåtna hastighet är 40 km/h; de får användas för yrkesmässig körning i skog och mark samt köras på både enskild och allmän väg; minst traktorkort eller AM-behörighet krävs bortsett från kortare sträckor mellan arbetsplatser; hjälm är inte obligatoriskt.

För fyrhjulingar registrerade som *mopeder klass I* gäller att högsta tillåtna hastighet är 45 km/h; de får användas för yrkesmässig körning i skog och mark samt köras på både enskild och allmän väg; minst AM-behörighet krävs; hjälm är obligatoriskt.

Eftersom det inte finns någon enhetlig registrering är det ganska svårt att veta exakt hur många fyrhjulingar det finns men enligt Trafikverket (2013) fanns vid årsskiftet 2012/2013 cirka 70 000 fyrhjulingar registrerade som terränghjulingar och cirka 20 000 registrerade som motorcyklar. Klart är också att antalet fyrhjulingar ökat kraftigt under de senaste åren och 2012 nyregistrerades för första gången fler fyrhjuliga än tvåhjuliga motorcyklar.

I takt med att antalet fyrhjulingar ökat har även antalet fyrhjulingsolyckor ökat, även om det är svårt att få grepp om det totala antalet dödade och skadade. Mellan 2007 och 2010 skadades cirka 7 000 personer, enligt Socialstyrelsen så pass svårt att de tvingades uppsöka akutsjukhus. Av dessa var 2 800 barn och ungdomar mellan 0 och 14 år (Fagerberg, 2013). Mellan 2001 och 2012 skadades 74 personer, enligt Rättsmedicinalverket, så svårt att de avled. Av dessa var sex barn och ungdomar mellan 0 och 17 år (Fagerberg, 2013). När det gäller polisrapporterade trafikolyckor i Strada¹ skadades under tidsperioden april till oktober 2003-2012 totalt 377 personer varav 23 personer så svårt att de avled (Forsman & Vadeby, 2014). Strada omfattar dock enbart vägtrafikolyckor vilket innebär att rapporteringen av bilolyckor är mycket tillförlitlig medan rapporteringen av fyrhjulingsolyckor är betydligt osäkrare då fyrhjulingsolyckor kan inträffa både på väg och i terrängen. För att kunna arbeta förebyggande är det därför viktigt att få mer kunskap om var, hur och varför dessa olyckor sker.

I en studie (Clay m.fl. 2015) fick 216 lantbrukare berätta om tillfällena då de tappat kontrollen över sina fyrhjulingar och vad de själva trodde denna kontrollförlust berodde på. Resultaten visar att en övertro på den egna körförmågan, en önskan att testa gränser, trötthet, stress, multitasking och oerfarenhet alla var faktorer som ledde till riskfyllda beteenden (exempelvis för höga hastigheter eller körning i alltför

¹ Swedish Traffic Accident Data Acquisition - ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet enligt uppgifter från polis (Strada-polis) och sjukvård (Strada-sjukvård).

svår terräng) och kontrollförlust. Denna studie genomfördes dock på Nya Zeeland och avsåg fyrhjulingskörning i samband med arbete på gård. Så vitt författarna av föreliggande rapport vet har någon liknande studie aldrig genomförts i Sverige.

Det första syftet med detta projekt är att öka kunskapen om de olyckor som inträffar medan det andra syftet är att öka kunskapen om var och hur fyrhjulingar framförs, vilka misstag och regelbrott som görs samt vilka situationer och beteenden som förarna anser är riskfyllda.

2. Metod

Projektet är uppdelat i två delstudier; inledningsvis en analys av vägtrafikolycksdata registrerade i Strada-polis och därefter en intervjustudie. Projektet är godkänt av den regionala etikprövningsnämnden i Linköping.

Fyrhjulingar har tidigare inte varit en enskild fordonskategori i vägtrafikolycksdatabasen Strada och det krävs därför stor kunskap för att klassificera dessa fordon rätt. En sådan klassificering har gjorts av Johan Strandroth på Trafikverket och VTI har i ett tidigare projekt fått tillgång till denna registrering. Eftersom vi ur detta olycksmaterial ville bjuda in förare till intervjustudien var det viktigt att olyckan inte låg för långt tillbaka i tiden varför åren 2011–2012 valdes.

2.1. Analys av olycksdata

2.1.1. Olyckor

I 51 av de vägtrafikolyckor som rapporterats till Strada-polis under 2011–2012 har föraren enligt polisens bedömning skadats svårt. Av dessa svårt skadade förare var 49 män och två kvinnor. Förarna hade en medelålder på 39 år vid tidpunkten för olyckan (8–85 år) och fem var barn eller ungdomar under 18 år. Av de fyrhjulingar som var inblandade i olyckorna var 10 registrerade som terränghjulingar, 15 registrerade som motorcyklar och 26 av okänd typ eller oregistrerade.

2.1.2. Procedur

För att komplettera informationen i Strada-polis skickades en begäran om tillgång till offentligt material om olyckorna till polismyndigheterna i de 16 län där olyckorna inträffat.

2.1.3. Material

Materialet som analyserades innefattar polisens trafikmålsanteckningar och informationsunderlag, förhör, vittnesförhör, rapporter från Rättsmedicinalverket, tekniska undersökningar samt fotografier av fordon. Materialet ger utförligare kunskap om olyckorna exempelvis när det gäller alkoholpåverkan, om fordonet vält, hjälmanvändning, om fordonet är eget eller lånat samt om förarens körkortsbehörigheter.

2.2. Intervjustudie

2.2.1. Deltagare

Skadade fyrhjulingsförare

Enligt Strada-polis skadades 51 fyrhjulingsförare svårt under 2011–2012 (se 2.1.1 *Olyckor*). Till intervjustudien uteslöts fyra skadade förare som vid intervjutillfället fortfarande var under 18 år, en skadad förare bosatt i utlandet och en skadad förare som avlidit (bland de inbjudna visade det sig sedan finnas ytterligare en som avlidit). Till de resterande 45 skadade förarna skickades en inbjudan (inklusive en påminnelse) om att delta i en intervju. Totalt sju skadade förare ställde sig positiva till att delta. Som tack för sitt deltagande fick förarna två biobiljetter när intervjun var färdig.

Av de sju skadade förarna var samtliga män med en medelålder på 49 år vid tidpunkten för olyckan (16–65 år). Sex av de skadade förarna hade körkort med B-behörighet och tre hade även körkort med A-behörighet. En av de skadade förarna hade förarbevis för terränghjuling.

De (två personer) av de skadade förarna som hade kört fyrhjuling längst hade vid tidpunkten för olyckan kört i cirka tjugo år medan den som kört kortast hade kört i några veckor. Av de skadade

förarna körde fem året runt medan två enbart körde under barmarkssäsongen. Samtliga skadade förarna bodde på landsbygd, varav en bodde i skärgårdsmiljö.

Av de skadade förarnas fyrhjulingar var sex registrerade som terränghjulingar och en som motorcykel.

Icke-skadade fyrhjulingsförare

I Transportstyrelsens fordonsregister gjordes ett nationellt urval som matchade den geografiska spridningen av de skadade fyrhjulingsförarna. Detta gjordes genom att de skadade fyrhjulingsförarna delades upp länsvis och sedan valdes 5 gånger så många hushåll med fyrhjulingar slumpmässigt ut ur fordonsregistret. För att försäkra oss om att vi skulle få tillräckligt många deltagare, trots bortfall, lades ytterligare 5 hushåll till per län.

Exempel: Stockholm: 4 skadade fyrhjulingsförare =>

Utskick till $4*5+5=25$ slumpmässigt utvalda fyrhjulingsägare i Stockholms län.

För att begränsa den geografiska spridningen gjordes sedan en påfyllnadsrekrytering inom geografiskt begränsade områden (83 i Stockholms län, 30 i Dalarnas län, 60 i Jämtlands län) istället för utskick av en generell påminnelse. Totalt 26 icke-skadade fyrhjulingsförare ställde sig positiva till att delta i en intervju och av dessa valdes av praktiska skäl (begränsad geografisk spridning) 22 fyrhjulingsförare ut för intervju. Som tack för sitt deltagande fick även dessa förare två biobiljetter när intervjun var färdig.

Av de 22 icke-skadade fyrhjulingsförarna var 19 män och tre kvinnor. De icke-skadade förarna hade en medelålder på 51 år vid tidpunkten för intervjun (23–70 år). Samtliga hade körkort med B-behörighet och 13 hade även körkort med A-behörighet. En av de icke-skadade förarna hade gått en specifik kurs för fyrhjulingsförare.

Den icke-skadade föraren som hade kört fyrhjuling längst hade vid intervjutillfället kört i över trettio år medan den som kört kortast hade kört i ett år – denna förare uppgav dock att han provkört andras fyrhjulingar tidigare. Av de icke-skadade förarna körde 13 året runt medan nio enbart körde under barmarkssäsongen. Majoriteten av de icke-skadade förarna bodde på landsbygd, varav två bodde i skärgårdsmiljö. En förare bodde centralt i en mindre stad. Här ska också noteras att några av de icke-skadade förarna visserligen hade sin permanenta bostad i en stad men körde fyrhjulingen på landsbygd med anledning av gårdsinnehav.

Av de icke-skadade förarnas fyrhjulingar var 13 registrerade som terränghjulingar och 13 som motorcyklar medan två saknade uppgift om registrering. Här ska noteras att sex av de icke-skadade förarna hade mer än en fyrhjuling.

2.2.2. Procedur

De förare som ställt sig positiva till att delta i intervjun kontaktades via telefon och i samråd bestämdes tid och plats (t.ex. bokad lokal på hotell eller bibliotek, på fik eller i förarens hem). Totalt genomfördes 29 intervjuer under perioden maj till september 2014. Två av författarna genomförde tillsammans 15 intervjuer medan de andra två författarna tillsammans genomförde 11 intervjuer, huvudförfattaren genomförde tillsammans med en annan kollega ytterligare en intervju medan en tredje kollega ensam genomförde en intervju. Slutligen genomfördes två telefonintervjuer. Den ena av dessa telefonintervjuer genomfördes tillsammans av två av medförfattarna medan den andra genomfördes på egen hand av en av medförfattarna. Under analysarbetet framkom att antalet intervjuer med skadade så väl som icke-skadade förare var tillräckligt stort för att nå en teoretisk mättnad vilket innebär att ytterligare intervjuer inte skulle tillfört något som påverkade resultaten (se Bryman & Bell, 2011).

Förarna informerades, både skriftligt i samband med inbjudan och muntligt i samband med själva intervjun, att deras konfidentialitet var garanterad, att de inte behövde svara på alla frågor samt att de när som helst kunde avbryta intervjun utan att ange orsak. Efter att ha fått förarnas samtycke spelades

samtliga intervjuer in med diktafon för att minska risken för feltolkningar (Lantz Friedrich, 2008). Inspelningarna transkriberades sedan av ett externt konsultföretag. För att inte riskera att förlora data på grund av exempelvis dålig ljudkvalité togs även anteckningar i samband med en del av intervjuerna.

Det transkriberade intervjumaterialet strukturerades i en första grovanalys utifrån intervjuguidens teman och frågor (Widerberg, 2002). Därefter analyserades likheter och olikheter, motsättningar och samsyn ytterligare.

Citat från intervjuerna används i rapporten för att belysa förarnas 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 /.../.

2.2.3. Material

Intervjuguiden innehöll ett antal övergripande områden vilket innebar att intervjuaren i viss mån själv kunde välja mellan olika följdfrågor beroende på vad förarna svarade. Områdena handlade om förarnas bakgrund, hur de själva och andra i hushållet använde fyrhjulingen, vilka körvanor de hade, hur de såg på säkerhet samt om de själv eller någon annan i hushållet varit inblandad i någon fyrhjulingsolycka (även olyckor som inte redovisats i Strada-polis 2011-2012).

För mer detaljerad information se:

Bilaga I: Intervjuguide för skadade fyrhjulingsförare

Bilaga II: Intervjuguide för icke-skadade fyrhjulingsförare

Eftersom detta är en kvalitativ studie kan inga generella slutsatser dras av det empiriska materialet.

3. Resultat

3.1. Analys av olycksdata

Inledningsvis görs en redovisning av några av de variabler som finns registrerade i Strada-polis och som gäller de 51 svårt skadade förarna.

3.1.1. Typ av olycka

Majoriteten av förarna, 45 stycken (88 procent), har skadats i singelolyckor.

3.1.2. Trafikmiljö och vägtyp

Tabell 1 visar att 38 förare (75 procent) har skadats utanför tätbebyggt område, tio i tätbebyggt område och för tre var vägmiljön okänd. Majoriteten, 39 förare (76 procent), har skadats på sträcka medan övriga skadats i korsning, cirkulationsplats eller på annan plats - till exempel skjutbana eller grustag.

Tabell 1. Olycksplats.

Område/Plats	Sträcka	Korsning	Cirkulations-plats	Annan plats	Totalt
Ej tätbebyggt	31	1	1	5	38
Tätbebyggt	6	3	0	1	10
Okänt	2	0	0	1	3
Totalt	39	4	1	7	51

Tabell 2 visar att 16 förare (31 procent) inte färdades på huvudled, 14 färdades på huvudled och för 21 förare saknas information om huvudled. Majoriteten, 29 förare (57 procent) färdades på annan allmän väg medan övriga förare färdades på enskild väg, gata eller på annan plats/okänd väg.

Tabell 2. På vilken vägtyp olyckan inträffade.

Huvudled/Väg	Annan allmän väg	Enskild väg	Gata	Annan plats/Okänd väg	Totalt
Huvudled	12	0	2	0	14
Ej huvudled	9	4	2	1	16
Okänt	8	3	1	9	21
Totalt	29	7	5	10	51

Tretton förare färdades på väg med hastighetsbegränsningen 50 eller 30 km/tim (en förare). Femton förare färdades på väg med hastighetsbegränsningen 70 eller 60 km/tim (en förare). Slutligen färdades tre förare på en väg med hastighetsbegränsningen 90 eller 100 km/tim. För 20 förare var vägens hastighetsbegränsning okänd.

3.1.3. Vägbanestatus, väder och ljusförhållanden

Vägbanan har dokumenterats som torr i 37 olyckor (73 procent) och som våt/fuktig i fem olyckor. Tjock is/packad snö har förekommit i två olyckor – en av dessa skedde på sjö.

Det har varit uppehållsväder när 43 förare (84 procent) skadats. Det har regnat vid två olyckor, snöat vid en och varit dis/dimma vid en olycka.

Mer än hälften, 33 förare (65 procent), har skadats när det varit dagsljus. Tio har skadats i mörker och tre i gryning/skymning. Ljusförhållande är okänt för fem förarens olyckor.

3.1.4. Föraren i interaktion med fyrhjulingen

I 19 olyckor (37 procent) har fyrhjulingen vält. I ungefär lika många fall (20 olyckor) hade fyrhjulingen inte vält och i 12 olyckor gick det inte att utläsa ur olycksmaterialet om en vältning inträffat eller inte. I några av de okända fallen handlar det om att det inte kan styrkas vem som kört, att fordonet placerats någon annanstans innan polisen kommit och/eller att föraren inte minns olyckan.

I 29 fall (57 procent) har föraren färdats på sin egen fyrhjuling vid olyckan, men det kan konstateras att i åtminstone 3 av dessa fall var fyrhjulingen nyinköpt. I 16 fall har föraren inte färdats på en egen fyrhjuling. Ibland är detta utskrivet eller också framgår det av polisens trafikmålsanteckningar där någon annan står som ägare av fyrhjulingen (6 fall). Utöver dessa fall finns två fyrhjulingar som är företagsägda och fyra fall där ägarförhållandena är okända.

3.1.5. Förarens beteende

Ungefär hälften av de förare som skadats svårt har gjort det på en fyrhjuling där information om hur den är registrerad (som exempelvis terränghjuling eller motorcykel) saknas. Eftersom gällande regelverk beror på typ av registrering (se 1. Inledning) går det inte att veta om föraren brutit mot någon regel när han/hon inte använt hjälm eller om förarens körkort/förarbevis har varit tillräckligt för att köra just den fyrhjulingen.

Vid flera av olyckorna var förarna alkoholpåverkade (se Tabell 3). Fyrtioåtta av de 51 förarna var över 12 år och av dem hade 28 förare (58 procent) en dokumenterad alkoholhalt i sitt blod eller misstanke om alkoholpåverkan. För 13 förare finns ingen misstanke om alkohol och för sju är det okänt om misstanke eller alkoholpåverkan förekommer. I något fall har polisen valt att inte begära blodprov trots att vittnen sagt att föraren luktat alkohol. I ett annat fall har blodprov inte begärts då man inte kunnat bevisa vem som kört fyrhjulingen. I en del fall där alkohol förekommit har även eventuella vittnen varit alkoholpåverkade och vittnesskildringarna är inte helt tydliga och enstämmiga. Den genomsnittliga alkoholhalten har genom blodprov konstaterats hos 26 av förarna och är 1,44 promille. Alkoholhalten varierar från 0,24 promille till 2,55 promille.

Tabell 3. Alkohol förekomst hos svårt skadade förare.

Alkoholförekomst	Antal förare
Rattfylleri; alkoholhalt >0,2 promille enligt blodprov	26
Polisen har misstanke om alkoholpåverkan, men inget blodprov har tagits	2
Ingen misstanke om alkoholpåverkan	13
Okänd misstanke om alkoholpåverkan (dvs. ej ifylld) och inget blodprov har tagits	7

3.2. Intervjustudie

3.2.1. Olyckor

För att få en djupare förståelse av resultaten i 3.1. *Analys av olycksdata* beskrivs nedan sju av de 51 olyckorna som ingick i databasanalysen. Beskrivningarna redogör dels för själva olyckorna, dels för vilka konsekvenser de fått för förarna. Samtliga beskrivningar utgår från förarnas egna berättelser under intervjuerna.

Olycka 1

(Singelolycka – hög hastighet och missbedömning vid lek)

Föraren var ute i terräng och nöjeskörde med en kompis. Vid olyckstillfället hade föraren hjälm. Fyrhjulingen som användes var registrerad som motorcykel.

Föraren och hans vän körde till en nerlagd jakttskyttebana och bestämde sig för att köra till skjutfältets slut där det fanns en upphöjning med sand. Föraren uppger i intervjun att han inte brukar tävla med kompisar men just vid det här tillfället bestämde de sig för att tävla. Där vägen tog slut fanns ett ”stup”, uppskattningsvis 4½ meter djupt och 3 meter brett. Längst ned stod ett järnstativ – resterna efter de skjuttavlor som tidigare funnits där. Föraren hade glömt att detta stup fanns och uppskattar att han körde 60 km/h mot stupet när han insåg vad som höll på att hända. Reflexmässigt kastade han sig av fordonet för att inte få det över sig men for då in i en bergvägg så att hjälmen sprack. Därefter gled han längs med bergväggen och slog i huvudet ytterligare en gång.

Föraren blev sjukskriven under en period. Idag, några år efter olyckan, känner han fortfarande av smärta i nacken men är i övrigt helt återställd. Idag kör han fyrhjuling igen men är numera mycket försiktig i sin körning och kör inte i lika höga hastigheter som tidigare.

Olycka 2

(Singelolycka – nedkörning i dike vid inbromsning inför kurva – alkohol)

Föraren var på väg hem från en kompis där han druckit en del alkohol. Det var sommar och midnatt, och det hade mörknat. Sträckan mellan kompisens hem och det egna hemmet är cirka tre kilometer och består till stor del av skogsväg. Fyrhjulingen som användes var registrerad som terränghjuling.

Föraren berättar att han brukade vara noga med skydd när han var ute och lekte med fyrhjulingen i terräng och att han bland annat brukade ha ryggskydd. Vid olyckstillfället hade han inte sådana skydd, förutom hjälm, eftersom han bara skulle åka den korta sträckan, och eftersom det var sommar hade han endast kortbyxor.

Föraren minns ingenting av vad som hände och kan inte redogöra för olyckan. Efteråt har föraren insett att han nästan hade hunnit hem då olyckan skedde och hade kommit ut på en allmän grusväg som är lite trafikerad. När han vaknar till efter olyckan märker han att han inte kan resa sig och att han saknar känsel i benen. Han lyckas ringa sin kompis och får även hjälp av en förbipasserande i bil som ringer ambulans.

I efterhand har han fått veta att det fanns kraftiga bromsspår vid olycksplatsen strax innan en större kurva som följs av en backe. Han tror själv att han har bromsat, svängt åt höger och därpå kommit ned i diket och in i en stubbe. Han tror inte att olyckan beror på eventuella fel med till exempel bromsarna på fyrhjulingen, men tillägger att polisen inte heller verkade vara intresserad av att undersöka detta, då de var inriktade på att han var alkoholpåverkad vid tillfället. Själv vet han inte vilken roll alkoholen haft i olyckan, men han påpekar att han kört den aktuella vägen vid många andra tillfällen och skulle kunna köra den i sömnen.

Skadorna innebar att den sjätte kotan krossades då han landade på en sten. Efter olyckan steloperarede två kotor. Idag är han förlamad från bröstkorgen och neråt men armarna är oskadda. Han bor kvar i sitt hus som har handikappanpassats för rullstol. Han har också fått tillbaka sitt körkort och har en handikappanpassad bil. Den fyrhjuling som han hade vid olyckan används idag som ett hjälpredskap. Vidare håller föraren på att skola om sig eftersom han inte längre kan arbeta med det han gjorde innan olyckan.

Olycka 3

(Singelolycka – tvärt stopp och vältning)

Det var midsommardagen och klockan var cirka fyra på eftermiddagen. Fyrhjulingen som användes var registrerad som motorcykel.

Föraren hade varit och letat efter förrymda föl och när han kommer tillbaka till gården gör han en undanmanöver för att stanna och prata med sin hustru. Något gör att fyrhjulingen hugger och stoppar tvärt varpå både fyrhjuling och förare voltar i luften.

Hustrun, som bevittnade händelsen, har berättat att fyrhjulingen hade ”föst” föraren framåt. Fyrhjulingen voltade, för flera varv högt i luften och föraren för, enligt hustrun, ännu högre i luften och landade sedan snett på högersidan av huvudet.

I efterhand kan föraren inte förstå hur olyckan kunde ske eftersom han körde med låg fart, som han uppger ha varit 25–30 km/h. Han hänvisar också till sin långa erfarenhet av att köra fyrhjuling, men påpekar samtidigt att fyrhjulingar är ”luriga” och liknar dem vid ett ”laddat vapen som du har osäkrat”. Undersökning av fyrhjulingen har inte heller visat på något tekniskt fel.

Föraren skadade hela bröstkorgen och fick brutna revben och punkterad lunga. Huvudet blev kraftigt skadat, med rikliga inre blödningar. Tre år efter olyckan har han problem med minnet och han har humörsvängningar. Föraren känner sig inte återställd, har ständig värk och arbetskapaciteten är nedsatt till 50 procent.

Olycka 4

(Singelolycka – vältning – lek och alkohol)

Olyckan skedde vintertid och det var morgon – antingen fredag eller lördag. Föraren hade jacka och jeans, men ingen hjälm. Fyrhjulingen som användes var lånad (föraren var dock van att köra den) och registrerad som terränghjuling.

Föraren hade tillsammans med vänner varit ute vid en insjö där de vid ett vindskydd hade grillat och druckit öl. Det var blankis och lite drivsnö och de körde runt och sladdade med fyrhjulingarna. Fyrhjulingen saknade vältskydd och inga dubbdäck användes eftersom syftet med körningen var att ”slira”. Föraren uppskattar att han körde 50 km/h.

Föraren ville tänja lite på gränserna och testa något nytt, varför han satte sig bak och fram på lastgallret för att köra baklänges. Fyrhjulingen hade delad framvagn och bakvagn, med en mjuk bakaxel. När föraren tappade gasen under en sladdning sjönk bakaxeln ihop på ena hjulet, samtidigt som fyrhjulingen åkte in i en mindre snövall. Föraren tror att det som sedan hände var att han fick styret vikt runt låret och att han följde med fyrhjulingen några varv innan han lossnade.

Föraren bröt nyckelbenet samt fick hjärnblödning och blev inlagd på sjukhus i en vecka. Även benet blev skadat, och han hade svårigheter att gå en tid efter olyckan. Idag känner han fortfarande av olyckan i form av att ibland ha svårigheter med talet, vilket är en följd av hjärnblödningen, samt att han ibland känner smärta i låret, till exempel om han springer. Olyckan innebar även att några nerver

kom i kläm och han har tappat en del känsel. Föraren anser att han inte oroar sig för att råka ut för en fyrhjulingsolycka igen men att han numera kör mer försiktigt.

Olycka 5

(Singelolycka – kollision mot vägg – stress)

Olyckan skedde en eftermiddag under september månad. Fyrhjulingen som användes var registrerad som terränghjuling.

Föraren skulle hämta kross vid en ladugård och körde på grusunderlag. Sträckan han skulle köra var 200 meter på den egna gården. Framför ladugården är en gräsplan. Orsaken till olyckan är inte riktigt klarlagt, men utifrån hjulspår i gräset tros föraren ha försökt väja för ladugårdens cementvägg varpå fyrhjulingen slirat och kört in i väggen. Det är osäkert vilken hastighet föraren höll men hjulen på fyrhjulingen hade grävt ner sig djupt i gräsmattan i samband med kollisionen och polisen tror att det varit en rusning mot väggen. Vidare hade föraren arbetat mycket den aktuella dagen och var stressad, enligt hustrun (föraren själv minns inte olyckan).

I tre månader låg föraren på sjukhus, med svåra skallskador såsom blödningar och krackeleringar. Situationen försämrades på grund av vätskeansamling och en shunt sattes in. Idag kan föraren varken läsa eller skriva på grund av skadorna från olyckan och han har svårigheter med talet och minnet (under intervjun deltar även förarens hustru). Året efter olyckan fick föraren epilepsi vilket han tar medicin för.

Olycka 6

(Singelolycka – hög fart och kollision mot vägg – stress, alkohol och oerfarenhet)

Föraren skulle använda fyrhjulingen för att ploga snö på den egna gården, och hade haft den till låns i cirka två veckor innan olyckan hände. Föraren hade inte hjälm vid olyckstillfället. Fyrhjulingen som användes var lånad och registrerad som terränghjuling.

Enligt ett ögonvittne hade föraren kört för fort nedför en grusad backe och i en kurva hade fyrhjulingen börjat vobbla. Föraren tappade kontrollen på grund av den höga hastigheten. Han vet inte själv vad som egentligen hände, men spekulerar i om han hade försökt att bromsa inför den kommande kurvan. Föraren beskriver det som att fyrhjulingen kom i självsvängning som han inte kunde häva och att han därefter körde rakt in i en vägg.

Föraren var ovan vid just denna modell och visste till exempel inte att den hade en stel bakaxel vilket han vet påverkar köregenskaperna. Vidare kan han själv inte förklara varför han hade så hög hastighet eftersom han anser sig vara en försiktig person. I intervjun framkommer indikationer på att föraren eventuellt var alkoholpåverkad under körningen, men detta uttalas inte direkt (vid senare jämförelse med information från Strada bekräftades dock misstankarna om alkoholpåverkan).

Ytterligare en bidragande orsak kan vara att olyckan skedde under en period i livet som var turbulent för föraren som kände stor stress. Dessa olika faktorer – stress, okunskap om fordonets köregenskaper, alkohol och hög hastighet – hänger troligtvis samman.

Föraren bröt nacken och låg medvetslös i 1–2 veckor på intensivvården och blev därefter opererad i nacken. Operationen gav dock men i det att han har fått svårigheter med att svälja och att tala. Det tillkom även andra komplikationer, såsom lunginflammation, och föraren fick ligga i respirator. Idag känner han sig återställd, förutom problemen med sväljning och tal.

Olycka 7

(Singelolycka – vältning – vägunderlag)

Föraren skulle köra en raksträcka på landsväg till en ort tio mil bort (föraren hade även vid tidigare tillfällen rest längre sträckor med fyrhjuling). Han körde ensam och höll en hastighet på 70–80 km/h på vägrenen. Det var semestertider och mycket trafik, mitt på dagen och i mitten av veckan. Föraren var nykter, hade hjälm och var väl förberedd för resan. Fyrhjulingen som användes var registrerad som motorcykel, hade landsvägsdäck men inget vältskydd.

Efter halva färden kom (troligtvis) två av fyrhjulingens hjul utanför den nya, höga asfaltskanten och när föraren skulle styra upp på asfalten igen gick fyrhjulingen upp på två hjul och välte. I efterhand har han fått höra att han varit över på vänster sida av körbanan och sedan svängt tillbaka och ned i diket. Vad som egentligen hände är dock oklart. Föraren tycker själv att fyrhjulingen är stadig men att det inte gick att bemästra den då han skulle över asfaltskanten och han anser att det var ”ett ögonblicksverk” att han kom över asfaltskanten. Föraren påpekar också att det var mycket trafik, och att han brukar känna sig i vägen när han kör fyrhjuling på landsväg, vilket skulle kunna vara orsak till att fyrhjulingen kom över asfaltskanten – uppmärksamheten på trafiken gjorde honom mindre uppmärksam på den egna körningen.

Föraren bröt några revben och fick ligga på sjukhus i fyra dagar. Olyckan har inte inneburit några fysiska men för föraren men numera kör han inte fyrhjuling på landsväg, utan enbart i terräng där hastigheten är lägre.

Andra familjemedlemmars olycksinblandning

Av samtliga intervjuade förare är det mindre än hälften som har vetskap om att någon inom deras familj eller släkt har råkat ut för en fyrhjulingsolycka. I de fall som beskrivs återfinns dock samma bidragande faktorer – minderåriga förare, vältning, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan, stress och för höga hastigheter – som i databasanalysen och/eller de sju olyckor som beskrivs ovan.

3.2.2. Var och hur fyrhjulingar framförs

I följande avsnitt redogörs för förarnas användning av fyrhjulingen.

Arbetsredskap

Förarna uppger att de huvudsakligen använder fyrhjulingen som arbetsredskap. Flera av förarna har gård där fyrhjulingen används i trädgården samt i skog och mark. Den används till snöplogning, utfodring av djur, harvning av ridbana, skogsröjning och som älgtransport åt jaktlaget. Flera av förarna har också släp som kan kopplas till fyrhjulingen.

Fyrhjulingens betydelse som arbetsredskap blir också märkbar då fordonet för en del är till stor hjälp med anledning av funktionsnedsättning och begränsad rörlighet. Vidare anser några av de äldre förarna att fyrhjulingen innebär att de kan fortsätta sköta sin gård trots att de blivit äldre och inte orkar lika mycket som tidigare.

Fyrhjulingen har, enligt flera förare, inneburit en stor effektivisering och har kommit att ersätta traktorn som anses för klumpig i många arbetssammanhang. Följande citat får sammanfatta fyrhjulingens funktion som arbetsredskap:

Jag bor ju på landet och det är där jag har dom [fyrhjulingarna]. Den ena har jag mest till att ploga snö och den andra har jag till att köra i skogen med. Jag har griplastarvagn och dylikt till den, så att den är fullt skogsutrustad. /.../ Jag jagar lite vildsvin så jag får åka ner och ge dom lite mat också. Jag har en åtel, så därför kör jag i princip varje dag.

Icke-skadad man

Nöjesfordon

Som ovan beskrivits använder flertalet förare sina fyrhjulingar som arbetsredskap. Många förare uppger dock att det även händer att de kör fyrhjuling enbart för nöjets skull, alternativt att de överlag tycker om att köra fyrhjuling.

Några av förarna använder också fyrhjulingen i första hand för just nöjeskörning. En grov indelning kan göras mellan dem som ser fyrhjulingen som ett behagligt och trevligt sätt att transportera sig på och de som kör fyrhjuling för spänningens och utmaningarnas skull.

Den första gruppen innefattar dem som använder fyrhjulingen för att till exempel ta en tur i skog och mark för att leta svamp, eller för att rent allmänt göra utflykt, ensamma eller tillsammans med andra. En av de yngre förarna använder sin fyrhjuling för att nöjesköra tillsammans med kompisar. De kör på landsvägar, i skogen eller så kör de längre sträckor för att till exempel fiska. Körningen innebär en frihetskänsla, anser föraren, eftersom de kan göra avstickare in i skogen på ett annat sätt än vad som är möjligt med bil.

Den andra gruppen söker istället spänningen i mer avancerad terrängkörning, där fyrhjulingens kapacitet och den egna körförmågan testas. En förare beskriver till exempel hur han med sina kompisar brukar köra ”offroad” då de med en maxhastighet på 10–15 km/h tävlar mot varandra i skicklighet att ta sig fram i terrängen. En annan förare är invalidiserad efter en svår fyrhjulingsolycka så idag använder han fyrhjulingen enbart som arbetsredskap för att bättre kunna klara sysslor som till exempel transport och snöplogning. Innan olyckan handlade det dock framförallt om nöjeskörning med kompisar då körskicklighet testades och gränser utmanades. Miljön var leriga traktorsstigar – helst med djupa gyttejhål:

Utmaningen är att pressa maskinen och se vad den klarar av och se vad man själv klarar av och... /.../. Ibland händer det att man skulle ta sig upp för någonting och då slog den runt och... För det är det man också säger, undrar om jag klarar det här? Ja, jag måste göra det. /.../ Man ville ju ge sig på det värsta som fanns där. Vi tar den här vägen, den är mycket lerigare.

Skadad man

Transportmedel

Fyrhjulingen används inte bara som arbetsredskap eller nöjesfordon utan även som transportmedel. Framförallt gäller detta för personer som bor där fyrhjulingen kan vara ett sätt att ta sig mellan det egna hemmet och en granne boende en bit bort. I något fall kan uttydas att fyrhjulingen har använts för att transportera sig hem efter att föraren har druckit alkohol hos en vän.

Organiserad fyrhjulingskörning

Bland de som intervjuats uppger en förare att han är aktiv inom en klubb för just fyrhjulingsförare. Klubben arbetar bland annat med att anlägga av en laglig terrängbana för fyrhjulingskörning samt ingår i *Missing People*, där fyrhjulingsförare hjälper till att leta efter försvunna personer i svårframkomlig terräng.

Passagerare

Några av förarna uppger att de aldrig kör med passagerare. En förare anser att detta inte blir aktuellt eftersom kompisarna har egna fyrhjulingar. Andra förare berättar att de ibland kör med passagerare - om än i olika omfattning. Det kan till exempel handla om att förarens fru följer med som passagerare i samband med en utflykt. Några av de yngre förarna brukar ibland, men inte ofta, skjutsa någon kompis. En förare som har en stor gård och flera fyrhjulingar arbetar även som inspektör av andra

gårdar. Detta innebär att han ibland har passagerare i samband med att gårdar ska inspekteras. Vidare berättar flera förare att de låter sina barn eller barnbarn åka med på fyrhjulingen som passagerare.

Användning av fyrhjuling inom hushållet

Av intervjuerna framkommer att man i flera hushåll har flera fyrhjulingar och att de används av olika familjemedlemmar. Fyrhjulingskörning finns så att säga i släkten, innefattande både föräldrar, syskon, barn och barnbarn. En förare berättar om hur hans farfar brukar ta fyrhjulingen för att ta sig ned till båten, eftersom han inte längre orkar gå så långt. Liknande berättelse ges av en annan förare, men där är det istället hustrun som använder fyrhjulingen för att hon har problem med sina knän.

Några av förarna uppger att deras fruar egentligen inte åker fyrhjuling, men att de har provåkt någon gång och ibland följer med som passagerare vid exempelvis utflykter. I samband med nöjeskörning eller transport till vänner händer det också att fruarna eller andra familjemedlemmar, som inte kör regelbundet, åker fyrhjuling. Några förare berättar också att deras äldre ”utflugna” barn, och ibland svärsöner, brukar låna fyrhjulingen när de är på besök. Ibland är det för att hjälpa till med något, till exempel trädgårdsarbete, men oftast handlar det om nöjeskörning.

En förare berättar att han har en mindre fyrhjuling som ett barnbarn i sexårsåldern får köra. Denna fyrhjuling kan enligt föraren troligtvis komma upp i 50 km/h men föraren påpekar att det är han som bestämmer farten och att barnet bara får köra på gräsmattan hemmavid. Flera av förarna berättar också att de ibland låter barnen eller barnbarnen få åka med som passagerare. De åldrar som uppges i dessa sammanhang är mellan 2 och 12 år och förarna menar att barnen tycker att det är roligt att få åka med på fyrhjulingen och det antyds att det är svårt att förvägra dem detta nöje. Barnen får i flertalet fall sitta framför föraren på sadeln men äldre barn kan ibland få sitta bakom föraren. Förarna framhåller att de i dessa situationer kör mycket sakta och att de håller sig på gårdsplanen och inte är ute i trafik eller i terräng. Barn som passagerare förekommer dock även i andra sammanhang. En förare och hans fru berättar till exempel om hur de tagit med barnbarnen på utflykt och hur de då suttit i en kärra kopplad till fyrhjulingen. Ett annat exempel ges i följande citat:

Ska jag ut i skogen så har jag inget barn med mig. Men ska vi åka på kalas eller åka någonstans och barnen ska med, är det ett mindre barn så sätter jag oftast det framför mig för att det ska sitta kvar, men är det ett litet större barn som kan hålla i sig själv, så får det sitta bak.

Skadad ung man

I några fall uppger föraren att den fyrhjuling som man skjutsar barn eller barnbarn på egentligen inte får ha passagerare, alternativt att den inte är avsedd för att ha (en vuxen) passagerare.

3.2.3. Misstag och regelbrott

I följande avsnitt redogörs för förarnas uppfattning om sig själva som förare, vilka misstag de ibland gör och om det händer att de gör medvetna regelbrott.

Självuppfattningar

När förarna blir tillfrågade om de kan beskriva sig själva som förare svarar flertalet att de är försiktiga och medvetna om de risker som finns med att köra fyrhjuling. De känner sig säkra i sin körning och de har lärt sig att hantera fordonet i olika situationer. Flera hänvisar till sin erfarenhet, inte bara av att köra fyrhjuling utan till ett fordonsintresse överlag vilket även kan innefatta exempelvis motorcykelkörning. För dessa förare märks en stor tilltro till den praktiska erfarenheten. Betydelsen av egna praktiska erfarenheter lyfts även av en förare som beskriver sig själv som ”medelkunnig” fyrhjulingsförare, och som förklarar att man som fyrhjulingsförare hela tiden lär sig nya saker allt eftersom man kör i olika miljöer och situationer.

Flera av de äldre förarna påpekar att de är för gamla för att köra ”busigt” och några av dessa beskriver sig som ”fega”. Några berättar också att de har varit betydligt vildare när de var yngre, vad gäller till exempel motorcykel, cross och bil, men att de numera tar det lugnt.

Bland förarna märks en uppfattning om att man inte i första hand är ute efter att köra i höga hastigheter. Istället handlar det många gånger om skicklighet och erfarenhet av att kunna bemästra svår terräng och för flera är det just detta de tycker är själva tjusningen med att köra fyrhjuling. En förare beskriver sig själv som en rutinerad och aggressiv förare då han kör i svår terräng. Föraren påpekar också att han aldrig har varit med om en olycka.

Det finns dock några av förarna som tycker om att köra fort med fyrhjulingen. En förare anser till exempel att han tänjer lite på gränserna i tävlingssammanhang. Samme förare berättar att han tycker om att köra på vintern, just med anledning av att man då måste köra fortare än vanligt för att inte sjunka ned i snön.

Misstag

Som ovan beskrivits uppfattar flertalet förare sig själva som säkra fyrhjulingsförare. Några av förarna anser också att de aldrig har gjort några misstag eller felbedömningar i samband med att de kört fyrhjuling medan andra menar att de säkert gjort misstag någon gång men att de inte på rak arm minns dessa. Samtidigt berättar flera av förarna att de ibland gör misstag under körning. Grovt sett handlar det om två kategorier av misstag: felbedömningar respektive ouppmärksamhet/slarv.

Flera av förarna lyfter risken med att göra felbedömningar av underlaget vilket de även själva gjort. Risken är då att de antingen fastnar eller att fyrhjulingen välter. Några har fastnat i situationer då de trott att marken varit torr och bärkraftig, när den i själva verket varit blöt. En förare berättar också hur han haft för avsikt att svänga i rullgrus. Föraren kom i för hög hastighet och detta i kombination med själva rullgruset gjorde att han inte lyckades svänga utan fordonet slog istället runt. Ett annat exempel är när föraren ska hantera kuperad terräng, till exempel ta sig över ett dike eller klara av en brant lutning. Här följer ett exempel rörande dike:

Om du har två åkrar så är diket emellan och så ska du bara rätt över diket. /.../ Men är det för djupt eller bred vinkel så går gallret i först, och då tar det tvärstopp. Om man då har tänkt att den ska fortsätta uppåt istället, då flyger man troligen över... eller lägger sig över styret.

Skadad yngre man

I intervjuerna påpekas att det inte går och inte är lämpligt att köra fyrhjuling i höga hastigheter. Några förare anser även att det har hänt att de missbedömt hastigheten, speciellt i kurvor (jfr ovan). En förare berättar hur det ibland har hänt att han har lagt in fel växel när han till exempel ska backa med fyrhjulingen. Han kan dock inte förklara varför detta sker eftersom han aldrig lägger i fel växel när han kör bil.

Förutom felbedömningar händer det också att förare varit ouppmärksamma och/eller slarvat. Några av förarna berättar om hur de har kört på en sten eller en stubbe – speciellt i terräng – vilket i vissa fall resulterat i att fyrhjulingen välts. En förare berättar om hur han skulle köra en kortare sträcka till en grillplats samtidigt som han höll något i ena handen och styrde med den andra. Eftersom det var svårt att styra fyrhjulingen med en hand körde han på en stubbe och trots att fyrhjulingen inte välts ansåg föraren att han fick sig en tankeställare.

Fyrhjulingen är för många ett viktigt arbetsredskap, vilket även innebär att den används för lastning och transport. I sådana sammanhang kan misstag göras genom att lastningen inte görs på ett korrekt sätt. En förare berättar hur han skulle lasta stenplattor på en vagn kopplad till fyrhjulingen. Plattorna skulle bara transporteras en kortare sträcka i låg hastighet varför han inte var så noga med lastningen,

även om han var medveten om att det kunde få negativa konsekvenser. Lasten blev baktung, fyrhjulingen ”reste” sig och vagnen vek sig så att fyrhjulingens bakaxel knäcktes.

Regelbrott

Flera av förarna anser att de inte medvetet bryter mot några regler i samband med fyrhjulingskörning. Men det finns också en del förare som nämner ett antal situationer då det ibland medvetet bryter mot regler. Några av förarna uppger till exempel att det händer att de *kör i terrängen för nöjes skull*:

Det skiter jag i. Det är min mark. Jag gör som jag behagar på min mark tycker jag. Sen om reglerna säger att jag får eller inte, det bryr jag mig inte ett dugg om faktiskt.

Icke-skadad man

På motsvarande sätt händer det även att förare kör fyrhjulingar registrerade som *terränghjulingar på landsväg*. En förare berättar exempelvis att han kör på landsväg med sin terrängfyrhjuling när han ska till sin sommarstuga som ligger en bit bort från permanentbostaden. Man ”tänjer” lite på gränserna, anser han.

Flera av förarna anser, som nämns ovan, att det inte är lämpligt att köra en fyrhjuling i *höga hastigheter*. Likväl framkommer det i intervjuerna att de ibland överträder hastighetsbegränsningarna av olika anledningar. En förare anser också att man måste kunna gasa på ordentligt då man nöjeskör i svår terräng. För att kunna göra detta har föraren skruvat bort den skruv som begränsar hastigheten. I andra sammanhang kan det istället handla om att hastigheten överskrids i arbetet, i samband med att man ska ta sig mellan två platser på den egna gården.

Enligt databasanalysen var en majoritet av de skadade förarna *alkoholpåverkade* vid olyckstillfället och vid intervjuerna framkom att alkohol varit inblandat i tre av de sju beskrivna olyckorna. I två av dessa olyckor var förarna unga och använde framför allt fyrhjulingen för nöjesåkning med syfte att testa gränser och prova nya utmaningar vilket även ansågs acceptabelt i kompiskretsen. Detta illustreras i följande citat:

Skadad man: Ja, det hade väl hänt att man hade tagit någon öl eller två så här.

Intervjuare: Men det var aldrig någon som att av dina kompisar som sa: Nä men nu ska inte du köra för du har druckit'?

Skadad man: Nej, det fick man aldrig...

Även bland de icke-skadade förarna finns en liten minoritet som anser att alkohol i samband med fyrhjulingskörning är acceptabelt så länge det handlar om små mängder alkohol och körning i terräng.

Icke-skadad man: Jag anser en eller två öl är absolut ingen fara, inte det minsta. /.../ Men jag skulle aldrig sätta mig i trafiken med fyrhjulingen eller med bil om jag hade haft promille i mig, men i skogen har jag kört.

Intervjuaren: Så att vad är det som är skillnad? /.../

Icke-skadad man: Ja, dels för att jag inte kör på fyllan i trafik, och här i skogen så finns det ju ingen annan att skada än mig själv /.../ Om man tar fyrhjulingen och sticker in i skogen, tar med sig en flaska vin och dricker upp den. /.../ Men om jag nu var tvungen att sätta mig i ett fordon [alkoholpåverkad] och köra på väg, då skulle jag hellre ta bilen, för risken är ju större att man kommer med fyrhjulingen och blir stoppad.

Det är dock viktigt att notera att majoriteten av förarna (både skadade och icke-skadade) har en nolltolerans för alkohol i samband med fyrhjulingskörning.

Som tidigare beskrivits är det relativt vanligt att förarna låter barn åka med som passagerare. I några fall är man medveten om att den fyrhjuling som används egentligen inte är avsedd för att ta passagerare. Men man hänvisar till den låga farten och att det sker på en plats som anses säker, såsom gårdsplanen, varför det tycks anses som ett säkert beteende och inte som ett allvarligt regelbrott.

För fyrhjulingar registrerade som motorcyklar är hjälm obligatoriskt. Detta följs av flera av de förare som kör just motorcykelregistrerad fyrhjuling. Men det finns också de som visserligen har hjälm när de kör en längre sträcka på landsväg, men som inte har det när de kör kortare sträckor. Nedan beskrivs användning av hjälm och annan skyddsutrustning ytterligare.

Användning av skyddsutrustning

Som ovan beskrivs finns det situationer då föraren inte använder hjälm, oavsett om hjälm är obligatoriskt eller inte på den fyrhjuling de kör. Förarna är ofta medvetna om att de borde ha hjälm på sig i alla situationer men anser att det blir för besvärligt i samband med exempelvis arbete på gården eftersom de då hela tiden tvingas ta av och på hjälmen vilket de anser är opraktiskt. Några menar även att hjälm inte är så viktigt när de kör sakta (flera uppger i detta sammanhang en hastighet på cirka 10 km/h) och att de kanske slarvar när de kör kortare sträckor. De som däremot kör motorcykelregistrerade fyrhjulingar i högre hastigheter i trafik använder hjälm. Följande citat sammanfattar vad flera förare uttrycker i intervjuerna:

Så tror man att man är odödlig själv, så jag fuskar. /.../ Men sen yrkesmässigt, då funkar det ju inte riktigt, då håller man inte på och trasslar med hjälmen. Åker man i skogen så har man ju huggarhjälm./.../ Sen är det just att ofta är det så korta... det handlar om 30-sekundersfrekvenser som man flyttar sig med motorcykeln liksom, och så gör man något annat i tre minuter eller så här, och då är hjälmen i vägen. /.../ Sedan beror det lite på förutsättningar. Om jag ska köra inne i stan, om jag sår gräset till exempel och jag kör åt Skanska, då har jag ju hjälm, för då finns det ju alltid någon som ser det i stan, då är man bland folk.

Icke-skadad man

Av citatet ovan framgår även att denna förare använder hjälm i arbetssammanhang eftersom han representerar ett företag och inte i första hand för den egna säkerheten. Samma förare, liksom ytterligare en förare, påpekar även att de inte skulle börja använda hjälm om det skulle bli hjälmkrav just med anledning av att det är opraktiskt i arbetssammanhang.

I situationer då förarna låter barn och barnbarn köra fyrhjuling, alternativt åka med som passagerare, ser flertalet förare till att dessa har hjälm. En förare uppger dock att döttrarna inte använder hjälm när de lånar fyrhjulingen, men tillägger att de då bara får köra på låga växlar i terrängen. En förare tror inte att det finns fyrhjulingshjälm som passar den tvååriga dottern varför dottern får använda ridhjälm istället. Vidare framkommer det i några intervjuer att föraren ifråga inte vet om det är hjälmkrav för den typ av fyrhjuling som används.

När det gäller reflexer används detta sällan. Några förare hänvisar till att det inte behövs så länge man inte kör på allmänna vägar medan andra menar att de sällan kör i mörker och att det dessutom finns lyse på fordonet. Inga speciella skyddskläder i övrigt används, förutom de som används med anledning av det arbete som utförs, till exempel skogsarbete. Några förare uppger dock att de tänker på synbarheten när de ska köra på trafikerade vägar, speciellt när det är mörkt, och att de då har exempelvis varselbyxor och/eller varseljacka. Följande förare anser att hon slarvar med skyddsutrustning och påpekar att en olycka ju faktiskt kan hända även i låga hastigheter. I citatet nedan märks dock en ambivalens hos föraren vad gäller just risker i låga hastigheter:

Icke-skadad kvinna: Egentligen så ska man ju ha full utrustning, ryggskena och sånt, för en olycka kan ju hända även i låg hastighet. Det är rent slarv från mig. /.../

Intervjuaren: Och du känner ingen risk för att den skulle kunna välta...?

Icke-skadad kvinna: Nej, alltså jag kör ju så långsamt så det är liksom... det är ju därför som jag inte använder någon skyddsutrustning egentligen.

På frågan om de har skyddsåge på fyrhjulingen svarar flera nekande. Däremot är det flera av förarna som tror att det skulle kunna vara en god idé. En förare ser dock en fara med att man vid vältning skadar sig illa mot just skyddsågen, istället för att kunna kasta sig av från fyrhjulingen. En annan förare uttrycker en liknande uppfattning i följande citat:

För de här stålbågarna, de tycker jag ser otäcka ut, den kan du ju fastna under... då har du en annan mycket större fara i det också, när du använder den i skog och mark, det är att du klämmer dig mot en gren eller någonting så att du kör med... och så har du en åge som är stenhård, och får du in en gren i det här som slår till dig, då har du ju något som tar stopp i bak.

Icke-skadad man

Det finns dock olika former av skyddsågar, och en förare är positiv till en mer flexibel skyddsåge som minskar risken att fastna i den på det sätt som några av förarna befarar.

3.2.4. Riskfyllda situationer och beteenden

För att identifiera förarnas uppfattningar rörande säkerhet har frågor ställts om vilka situationer och beteenden förarna rent generellt anser är riskfyllda.

Oerfarna förare

I intervjumaterialet märks en stark uppfattning om att säkerhet många gånger handlar om att kunna behärska fordonet. Erfarenhet ses som mycket viktigt vilket flera också anser sig ha med anledning av regelbunden användning av fyrhjulingen som arbetsredskap. I detta sammanhang relaterar flera förare till den ökade företeelsen med att köra fyrhjuling för nöjets skull och de risker som detta innebär i kombination med oerfarenhet. Det handlar exempelvis om oerfarna fyrhjulingsförare som saknar respekt för och kunskap om fordonet och som inte inser att det inte är samma sak som att hantera exempelvis en motorcykel. En förare menar till exempel att oerfarna nöjesförare inte är vana vid hur fordonet reagerar i olika situationer. Samme förare anser vidare att vana förare vet att man, för att undvika att bli klämd under fyrhjulingen, ska kasta sig av om man inser att den är på väg att välta. Ytterligare exempel på riskerna med att vara oerfaren med bristande kunskaper ges i följande citat:

Det händer att jag har min personal hemma ibland, och då sticker vi ut och åker, då brukar jag låna upp ett par fyrhjulingar och då kan vi vara fyra, fem stycken. Och jag märker att de inte kan hantera det, för de gillar att gasa, det är det som är häftigt för dem, och de förstår inte tyngden och kraften.

Icke-skadad man

Och man kör i farliga miljöer, och de [fyrhjulingarna] beter sig inte som man kanske tror, som en bil. Om man är van att köra bil så måste man lära om, att det här är någonting helt annat. Det här är ett arbetsredskap som går väldigt fort och som saknar vaghållning.

Skadad äldre man

Flera av förarna talar om män i 30-årsåldern som kör fyrhjuling för första gången och som inte inser riskerna. En förare tror också att det kan handla om ungdomar som väljer att skaffa en fyrhjuling istället för moped i tron om att de fyra hjulen gör den stadigare. I verkligheten kan en fyrhjuling vara mycket instabil om man inte behärskar dess speciella köregenskaper.

Stress och slarv hos erfarna förare

Farliga situationer och beteenden gäller även för erfarna fyrhjulingsförare. Arbete på en gård kan till exempel innebära stress vilket i sin tur kan påverka körningen negativt:

*Jag tror det är väldigt många som kör fast de kanske inte borde köra, och sedan... /.../
Det är nog att det är lite stressat, de ska ut och mata djuren och tar fyrhjulingen ut och så med kärra bakom och sen... Det tror jag är ganska vanligt, tyvärr. /.../ Jag upplever inte bönderna så att de kör så att de råkar ut för olyckor, det är snarare att det är stressen.*

Icke-skadad yngre man

Vissa av de beteenden några av förarna beskriver i samband med att de berättat om misstag de gjort kan också definieras som slarv (se 3.2.2 *Misstag och regelbrott*). I det ena fallet handlar det om ogenomtänkt lastning och i det andra en kortare sträckas körning samtidigt som föraren höll ett föremål i ena handen, vilket försvårade styrningen av fyrhjulingen.

Fyrhjulingens speciella egenskaper

Fyrhjulingar jämfört med andra fordon

Förarnas reflektioner kring vad som är riskfyllt är ofta kopplat till fordonets specifika konstruktion och därmed dess köregenskaper i kombination med aspekter såsom oerfarenhet och okunskap samt typ av underlag och miljö. Förare som kör för nöjes skull i terräng, där terrängen blir själva utmaningen, skapar också själva stora risker för vältningsolyckor.

Risken att fyrhjulingen ska välta och föraren bli klämd tas upp av så gott som alla förare. På grund av hjulens placering (relativt tätt) och den höga tyngdpunkten är fyrhjulingar ganska instabila och välter lätt vid inbromsning vid hög fart, vid sväng i hög fart, om man kör på en sten/stubbe eller om man kör i en brant backe.

*Alla hjul sitter väldigt tätt ihop, det gör de inte på en stadig bil, racerbilar de är långa, hjulen sitter långt ut i alla fyra hörn. Den här är precis tvärtom, alla hjulen sitter under och tyngdpunkten är väldigt hög. Säg att det sitter en passagerare på så blir det ännu högre. Så att åt sidan är det hur lätt som helst att rulla, likadant framåt och bakåt. /.../
Båda hjulen driver lika mycket hela tiden, och det gör att man egentligen bara kan köra rakt fram. Jag kan köra hur sakta som helst på gräsmattan här, och i en sväng, och då river den loss, därför att båda hjulen driver lika mycket fastän att de har olika lång väg att gå, alltså den tappar väggreppet i alla kurvor, och har man då fart och tillika med den här dåliga väghållningen...*

Skadad äldre man

En förare nämner också att fyrhjulingens bromsegenskaper inte alls kan jämföras med andra fordon. Vidare finns det många olika modeller av fyrhjulingar, vilket också innebär en mångfald av köregenskaper. Även detta lyfts fram i intervjuerna, där betydelsen av däckens tjocklek exempelvis påpekas. En annan risk tas upp av några förare är hur lätt det kan vara att råka komma åt gasen av misstag, speciellt om man inte är van att köra fyrhjuling. Här följer ett exempel:

Och den som inte är riktigt van han kan... det är så lätt att komma åt gasen på ett felaktigt sätt, att det kanske blir en sån här grej och du trycker till, och så slår den över. Det är så de har brutit nacken, flera.

Skadad man

Fyrhjulingar jämfört med andra fordon

Fyrhjulingar och bilar

En förare anser att han har samma säkerhetstänk oavsett om han kör bil eller fyrhjuling och som exempel ges att han i båda situationerna tänker på att hålla avstånd till framförvarande fordon. En annan förare anser att det visserligen är svårare att stanna med en fyrhjuling jämfört med en bil men att köregenskaperna i övrigt är relativt lika. Några av förarna menar att de tänker mer på säkerheten som fyrhjulingsförare än som bilister, eftersom man som fyrhjulingsförare är en oskyddad trafikant. En förare anser att man som fyrhjulingsförare tar mer hänsyn och är mer försiktig i trafiken jämfört med hur man beter sig som bilist. En annan förare är av motsatt uppfattning till det som beskrivs ovan, eftersom han ser fyrhjulingen som en leksak. De olika uppfattningarna beror troligtvis på vad och i vilka miljöer man använder fyrhjulingen vilket följande citat indikerar:

Fyrhjulingen, då hoppar man på och sticker iväg. Istället för att gå eller springa så tar man den, det är mer ett förflytningsredskap på ett annat sätt kanske. Man tänker inte att det finns några trafikregler för en fyrhjuling på samma sätt som det gör för motorcykel eller bil. Man följer inga trafikregler, man kör fritt på de vägar man har inom fastigheten. Nej, man tänker nog mer säkerhet när man kör på landsväg. Det tror jag, överhuvudtaget.

Icke-skadad man

I jämförelsen mellan fyrhjuling och bil tas hastighetsaspekten upp. En förare anser att det är svårare att läsa av hastigheten på en fyrhjuling jämfört med en bil, bland annat på grund av att hastighetsmätaren på fyrhjulingen sitter placerad så att det är svårt att ha uppmärksamhet på både den och trafiken. En annan förare anser att riskerna med att köra i hög hastighet är större när det gäller fyrhjuling jämfört med bil eftersom man riskerar att välta om man får sladd.

Fyrhjulingar och tvåhjuliga motorcyklar

Hastighetsaspekten tas även upp i jämförelse mellan fyrhjuliga och tvåhjuliga motorcyklar. Några förare anser här att man lockas mer till att köra i höga hastigheter med tvåhjulig jämfört med fyrhjulig motorcykel. En förare anser också att han är betydligt mer försiktig i sitt körsätt när han kör fyrhjuling, jämfört med när han kör bil eller tvåhjulig motorcykel. En annan förare är av liknande uppfattning, vilken beskrivs i följande citat:

Icke-skadad man: Sätter jag mig på en motorcykel eller cross, då har jag inga spärrar i huvudet överhuvudtaget, då är det ju bara adrenalin som gäller.

Intervjuare: Så det är annorlunda med fyrhjulings...

Icke-skadad ung man: Ja, för det är ju... jag vet inte riktigt vad det är som gör men det är någonting i alla fall som säger att det kan göra ont om man trillar av och...

Samtidigt finns även motsatt uppfattning genom en förare som anser att han har ett mindre säkerhetstänk när han kör fyrhjuling. Detta yttrar sig exempelvis i att han inte använder hjälm när han kör tvåhjulig men inte fyrhjulig motorcykel. Även i dessa sammanhang kan skillnaden dock relateras till de miljöer där respektive fordon framförs.

Vidare anser en förare att det inte är några större skillnader vad gäller säkerhetstänk i samband med tvåhjulig respektive fyrehjulig motorcykelkörning, och hänvisar till att man med båda fordonen är oskyddad som trafikant.

Fyrhjuling och skoter

Flera av förarna kör även skoter och gör en jämförelse med hur man då tänker kring säkerhet. De båda fordonen framförs oftast i olika miljöer, vilket i sig innebär olika säkerhetstänk. Med skoter kör man mest på öppna ytor, där man inte exponeras i samma grad som med andra fordon, anser en förare. En annan förare känner sig också mer säker på en skoter än på en fyrehjulig, eftersom man sitter säkrare. Ytterligare en annan förare tycker det känns säkrare med fyrehjulig eftersom man håller lägre hastigheten jämfört med en skoter. Vad gäller risken att välta menar flera förare att den omgivande miljön (snö jämfört med barmark) gör att fyrehjulingen välter lättare än snöskotern och här följer ett exempel:

Jag anser snön är någorlunda snäll, för den är mjuk och dämpar och så vidare. Visst, kör du på skrå, men då ser du ju det ganska långt i förväg /.../ Det är svårare att jobba med fyrehjulingen. De blir mycket känsligare i och med att du får... ja, det behövs bara luta dig litegrann och sedan så slår du i en stubbe, eller att det händer någonting. Så det är litegrann det jag anser, man måste titta litegrann hur man har tänkt sig att köra på något sätt, terrängmässigt. Ska man köra på en väg, då är det mer bara att man får anpassa farten, förstå vad som händer.

Icke-skadad man

Minderåriga förare

Flera av förarna uppger att många fyrehjulingsolyckor handlar om att barn tillåts köra och en förare ger som exempel hur ett barn i ren panik ofrivilligt kan börja gasa så det går ännu fortare. Flera av förarna kan dock förstå om det är svårt för föräldrarna att förbjuda barnen att köra då de tycker det är så roligt. Här följer ett exempel:

Där jag bor så ser man ibland en förälder som sitter med ett litet barn i knäet och så ser man ett lyckligt barn som sitter och kör och styr så. Att man på något sätt kanske vill låta barnet göra något kul, och sen blir det fel.

Icke-skadad man

Fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan

Flera av förarna tar upp alkoholpåverkan som en bidragande orsak till många fyrehjulingsolyckor. Några har också vänner och bekanta som omkommit i fyrehjulingsolyckor på grund av att de varit alkoholpåverkade. Även om det i flera av intervjuerna uppges att man själv aldrig skulle köra med alkohol i kroppen framkommer uppfattningen att detta är en vanlig företeelse bland fyrehjulingsförare – man tror att det finns en större tolerans för att sätta sig alkoholpåverkad på en fyrehjulig än för att köra bil alkoholpåverkad. Denna tolerans anses hänga samman med att det ofta handlar om att ta sig från en gård till en annan och att trafikerade vägar och polis undviks på ett annat sätt jämfört med att köra bil alkoholpåverkad.

Förarna boende i södra och mellersta Sverige relaterar till att det är vanligt förekommande att man norröver kör snöskoter alkoholpåverkad, och att samma beteende gäller för fyrehjulingsförare. Bland förarna i norra Sverige framkommer den motsatta uppfattningen – det vill säga att alkoholpåverkan i samband med fyrehjulingskörning framförallt sker i södra och mellersta delarna av Sverige – bland annat med anledning av att den mer används för nöjeskörning i dessa landsdelar istället för ett

arbetsredskap i det dagliga arbetet. Vidare anser några förare att alkoholpåverkan i samband med fyrhjulingskörning framförallt förekommer hos den äldre generationen.

För höga hastigheter

En fyrhjuling ska inte köras i hög hastighet anser flertalet av förarna. Hög hastighet i kombination med oerfarenhet kan resultera i singelolyckor, till exempel då föraren kör igenom en kurva, anser man i intervjuerna. En förare berättar att hans vän dog i just en sådan olycka. En annan förare beskriver farliga och riskfyllda situationer på följande vis:

Singelolyckor när man kör fort, tror jag. De blir svårare att hantera när man kör fort. /.../ När man börjar närma sig 70 så går det fort på fyrhjuling. /.../ När de ska ta en kurva skarpt, de håller på och kör fort och lajar, och det kanske är lite slirigt eller rullgrus eller packat grus eller en åker, att när de gör en skarp sväng så lutar de bara... Om du ska svänga så sätter du ner foten så att du trycker ifrån på den så att du får all vikt på den. /.../ Men om du lutar och sätter ner foten på andra sidan så delar du ut vikten mer eller mindre på alla fyra, och då blir den lättare...

Skadad ung man

Citatet speglar även betydelsen av att kunna hantera fyrhjulingen och dess egenskaper och att det gäller att ha kunskaper om dessa. Ytterligare en förare talar om fyrhjulingens konstruktion och vad detta kan ha för inverkan på köregenskaper. Fyrhjulingen beskrivs som instabil, som gungar och kränger lätt, och kör man för fort finns risk för att man slår runt med fordonet.

Faran med hastighet finns även i samband med nöjeskörning i terräng då det handlar om utmaningar av olika slag. Det kan till exempel handla om att klara av att köra över sandgropar, vilket kräver att fyrhjulingen kan ta fart. En förare poängterar att det i sådana situationer också handlar om fyrhjulingar med kraftiga däck i en hastighet på 50–60 km/h vilket blir vingligt. Om föraren då styr fyrhjulingen det minsta finns risken att fordonet kastas i sidled.

Sammantaget handlar det om missbedömningar – det vill säga att föraren kör för fort i vissa situationer. Några förare påpekar här att det ofta kan handla om att föraren överskattar sin förmåga.

Samspelet med andra trafikanter

Några förare anser att fyrhjulingskörning i trafik utgör en stor olycksrisk eftersom en fyrhjulingsförare är en oskyddad trafikant och bilister och andra fordonsförare inte tar hänsyn till fyrhjulingsförare. De talar i dessa sammanhang utifrån egna erfarenheter och beskriver situationer som de upplevt som riskfyllda. En förare menar till exempel att fyrhjulingsförare ofta kör lika fort som bilisterna vilket ökar riskerna medan en annan förare istället påpekar risken med irriterade bilister som gör vansinnesomkörningar förbi de ”långsamma” fyrhjulingsförarna. En förare anser dock inte att körning på landsväg och samspelet med andra trafikanter är någon speciellt farlig situation. Istället gäller det att som fyrhjulingsförare följa med den rådande trafikrytmen exempelvis på en 70-väg. Här märks således två skilda åsikter kring en och samma situation.

En förare tar ibland fyrhjulingen till sitt arbete, vilket innebär stadskörning. Han beskriver stadskörning som ”totalt livsfarligt” vid rusningstid, där andra trafikanter inte uppmärksammar, alternativt inte tar hänsyn till honom som fyrhjulingsförare: ”Störst går först känns det som ungefär”. Andra trafikanters uppmärksamhet beskrivs även av en annan förare men då det handlar om att köra i cirkulationsplatser.

3.2.5. Jämförelser mellan skadade och icke-skadade förare

Eftersom detta är en kvalitativ studie med få deltagare kan man inte dra några generella slutsatser om skillnaderna mellan de skadade och icke-skadade förarna. Detta till trots har vi gjort en översiktlig jämförelse mellan de två grupperna men denna jämförelse ska tolkas med stor försiktighet.

I resultaten ses inte några påtagliga skillnader mellan de två grupperna. I båda grupperna finns olika åldrar representerade och det finns de som framförallt använder fyrhjulingen som arbetsredskap och de som kör för nöjets skull. I båda grupperna finns också de som uppger att de ibland kanske kör för fort och de som uppger sig vara mycket försiktiga.

En aspekt som dock enbart ses i gruppen med skadade förare är stress i samband med fyrhjulingskörning, vilket ses som bidragande olycksfaktor i två fall (3.2.1. *Olyckor*; Olycka 5 och 6). I ena fallet var föraren erfaren och i det andra var föraren oerfaren både vad gäller den aktuella fyrhjulingen och fyrhjulingskörning överlag. Här kan en koppling göras till intervjuer med andra förare som också anser att stress kan vara en bidragande faktor till fyrhjulingsolyckor på grund av högre hastigheter och/eller slarvigare körning. Dessa påståenden är dock rent generella och relaterar inte till förarnas egna erfarenheter.

I tre av de beskrivna olyckorna (3.2.1. *Olyckor*; Olycka 2, 4 och 6) var förarna alkoholpåverkade vilket sannolikt bidragit till olyckorna. I två av dessa olyckor var förarna unga och använde framför allt fyrhjulingen för nöjeskörning med syfte att testa gränser och prova nya utmaningar. Bland de icke-skadade förarna har flera en nolltolerans för fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan samtidigt som en del visar en viss tolerans. Synen bland de icke-skadade som har viss acceptans för fyrhjulingskörning i samband under alkoholpåverkan verkar dock skilja sig något från synen hos de skadade fyrhjulingsförarna. De icke-skadade fyrhjulingsförarna anser nämligen att enbart vissa beteenden är acceptabla (t.ex. mindre mängder alkohol i samband med fyrhjulingskörning på icke-trafikerade områden). Här följer ett exempel:

Om jag kör på allmän väg så existerar det ju inte [att köra fyrhjuling alkoholpåverkad] och får inte existera över huvud taget. Ska jag tuffa ut och hämta ved till exempel och har tagit en öl, så skiter jag fullständigt i det och kör.

Icke-skadad man

En av olyckorna (3.2.1. *Olyckor*; Olycka 6) berodde bland annat på okunskap om fordonet och dess egenskaper. Detta skiljer sig från de övriga olyckorna där de skadade förarna uppger att de har stor körvana och erfarenhet av fyrhjulingskörning då de så gott som dagligen använder fyrhjulingen i arbetet på den egna gården. Flera av de erfarna förarna är förvånande över att olyckan kunnat hända samtidigt som de uppger att de ibland kör lite slarvigt.

3.2.6. Uppfattningar kring regler och åtgärder för ökad säkerhet

I följande avsnitt beskrivs förarnas syn på regelverket kring fyrhjulingar samt deras syn på åtgärder med potential att öka säkerheten.

Otydliga regler och okunskaper

Av intervjumaterialet framgår att flera förare tycker att reglerna kring fyrhjulingar är otydliga:

Visst fan är det snårigt, det är jättekonstiga regler på det här. Och även det där med körkort. Jag får ju köra den för jag har tagit mitt körkort så tidigt. Men har du tagit körkort efter 2001 eller 2002, eller vad är det? /.../ Man har ju knappt någon aning. /.../ Jag har ju personal här som är unga. Då ligger de och kör fyrhjulingar. Okej, får de göra det egentligen utan förarbevis, tänker man.

Icke-skadad man

Kanske är också den beskrivna snårigheten anledningen till att det i intervjuerna även framkommer okunskap om vissa regler kring fyrhjulingar. En förare uttrycker en osäkerhet huruvida det egentligen är tillåtet att ha passagerare på den aktuella fyrhjulingen, på vilken hon ibland låter sin sexåriga dotter åka med som passagerare. Några förare är osäkra på när hjälm är obligatoriskt medan en förare uttrycker en okunskap om vad som egentligen gäller vid terrängkörning. Följande citat får sammanfatta den osäkerhet som flera av förarna uttrycker i intervjuerna:

Jag vet inte om det är några regler överhuvudtaget. Det står en skylt, en dekal, att barn under sexton år inte får köra. Men jag undrar om det är en lag, det är nog mer rekommendation. Det står att man ska bära hjälm och allt detta. Dekaler, det finns ju flera stycken, inga medåkande står det, men jag vet inte om det är ett krav eller ifall det är en rekommendation. Det vet jag faktiskt inte.

Icke-skadad man

Synen på åtgärder för ökad säkerhet

Under intervjuerna kom flera av förarna in på frågan om hur säkerheten skulle kunna ökas genom exempelvis information, kurser, obligatorisk utbildning och lagliga körbanor.

Information

Några förare menar att information om exempelvis risker vid fyrhjulingskörning skulle kunna ges av den handlare som säljer fyrhjulingar. En nackdel vore dock att det med denna åtgärd är svårt att nå begagnatmarknaden. En annan informationskanal som tas upp är försäkringsbolagen, som skulle kunna skicka ut information till sina kunder.

Några av förarna ger även förslag på vad informationen skulle kunna innehålla. Filmer med simulerade olyckor är ett förslag som syftar till att skapa insikter om risker i exempelvis olika miljöer och terränger. Information om olycksstatistik är ett annat förslag.

Kurs i samband med köp av fyrhjuling

Ett annat förslag är att krav på en obligatorisk kurs i samband med köp av fyrhjuling. Kursen skulle, enligt en förare, kunna ingå i priset:

Då ser dom att det ingår en kurs och då gör man det, än att du ska köpa maskin och sen ska du betala kanske någon tusenlapp eller två för att gå utbildningen. Då kanske den här utbildningen redan finns i priset och då har man kanske höjt maskinens värde.

Skadad man

Samtidigt ses även här en risk med att detta kan kringgåas om fordonet köps på begagnatmarknaden. En förare ställer sig tveksam till en sådan kurs överhuvudtaget, eftersom han anser att han genom bil- och traktorkörning redan hade körerfarenheter innan han köpte fyrhjuling.

Obligatorisk utbildning

På frågan om det borde införas en specifik körkortsbehörighet för att få köra fyrhjuling går åsikterna isär. Flera förare anser dock att det skulle vara bra med en sådan utbildning, vilket följande citat visar:

Jag skulle nog vilja påstå att det är absolut nödvändigt att ha någon form av utbildning i alla fall.

Icke-skadad man

Det som främst lyfts fram med avseende på utbildning är fokus på praktisk körträning. En förare ger här ett förslag om halkutbildning liknande den som ges för B-körkort. Teoretiska kunskaper om exempelvis allmänna trafikregler anses de flesta ha genom B-körkort. En förare ser dock en risk med att inte ta med teori med tanke på unga personer som kanske varken har B-körkort eller AM-körkort.

En förare är egentligen inte negativ till ett sådant krav på specifik körkortsbehörighet, men anser att det skulle bli ett ”ramaskri”, och en annan förare tror att det skulle finnas de som struntar i utbildningen och ändå kör fyrhjuling. Några av förarna menar också att de lär sig hantera fyrhjulingen på egen hand. Denna syn speglas också av en förare i följande citat:

Jag är väl inte så där sugen på alla möjliga regler och utbildningar och allt som man kanske ska ha. Speciellt körkort för fyrhjulingar är jag lite... det kanske är att gå för långt, tycker jag.

Icke-skadad man

Ytterligare en aspekt som tas upp är kostnaden, och några påpekar att det inte får vara samma höga kostnad som det är för att ta B-körkort.

Organiserade körbanor

Bland förarna märks en stark tilltro till vikten av att kunna hantera fyrhjulingen i praktiken. Flera förare efterlyser körbanor där fyrhjulingsföraren på laglig väg kan träna på att hantera fordonet i terrängen. Dessa banor skulle kunna organiseras av *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* eller av skogsägarföreningar, menar en av förarna.

I diskussionerna om organiserade körbanor lyfter några förare fram *Länsstyrelsens* roll, genom att de skulle kunna tillåta att mark ställs till förfogande för sådana ändamål. De förare som tar upp *Länsstyrelsen* i dessa sammanhang har dock tidigare erfarenheter av att *Länsstyrelsen* inte varit samarbetsvilliga. En förare berättar också att *Länsstyrelsen* stoppat ett organiserat fyrhjulings-evenemang och han anser också att avsaknad av arrangerade turer i slutändan kan resultera i att många bryter mot lagen och istället kör olovligt i terrängen. Precis som *Länsstyrelsen* ordnar skoterleder borde liknande kunna anläggas i form av fyrhjulingsleder, anser föraren.

Hjälmag

Flera av förarna anser att ett hjälmkrav för samtliga fyrhjulingstyper inte skulle vara effektivt, eftersom de flesta ändå skulle köra utan hjälm, till exempel hemma på gården eller i skogen. Som tidigare beskrivits upplever många hjälmen som opraktisk i arbetet, även om många också inser att hjälm är ett bra skydd.

4. Diskussion

Det första syftet med detta projekt var att öka kunskapen om de olyckor som inträffar.

Databasanalysen visar att medelåldern bland de svårt skadade förarna var 39 år och att den yngsta var 8 år medan den äldsta var 85 år. Totalt fem av de 51 förarna (10 procent) var barn eller ungdomar under 18 år. Denna åldersfördelning stämmer mycket väl överens med fördelningen bland de förare som omkommer i fyrhjulingsolyckor som enligt Trafikverket (2013) hade en medelålder på 39 år och där 14 procent var barn eller ungdomar under 18 år.

Databasanalysen visar vidare att en klar majoritet av fyrhjulingsolyckorna är singelolyckor utanför tätbebyggt område vilket även överensstämmer med intervjustudien där samtliga sju olyckor beskrivs som singelolyckor utanför tätbebyggt område. Databasanalysen visar också att fyrhjulingen vält i 37 procent av fallen medan det i 24 procent av fallen var oklart om fyrhjulingen vält eller inte. Av intervjustudien framgår att fyrhjulingen vält vid tre av sju olyckor. Vältning tycks därmed vara något ovanligare vid olyckor där föraren skadats svårt än vid olyckor där föraren omkommit (70 procent; Trafikverket, 2013) vilket troligen beror på att föraren oftare omkommer i de fall fyrhjulingen vält och föraren hamnat under den.

Databasanalysen visar slutligen att 58 procent av de vuxna förarna varit alkoholpåverkade vid olyckstillfället medan alkoholförekomsten var okänd i ytterligare 15 procent av fallen. Av intervjustudien framgår att alkohol förekommit vid tre av sju olyckor. Enligt Trafikverket (2013) har 65 procent av de förare som omkommer i fyrhjulingsolyckor alkohol i blodet vilket tyder på att alkoholpåverkan är ungefär lika utbrett bland svårt skadade som bland omkomna förare. Den genomsnittliga alkoholhalten hos de omkomna förarna (2,0 promille) är dock något högre än bland de svårt skadade (1,4 promille). Databasanalysen i kombination med förarnas egna beskrivningar av de olyckor de varit inblandade i visar att bristande erfarenhet, stress och för höga hastigheter är andra faktorer som bidrar.

Det andra syftet med detta projekt var att öka kunskapen om var och hur fyrhjulingar framförs, vilka misstag och regelbrott som görs samt vilka situationer och beteenden som förarna anser är riskfyllda.

Med avseende på var och hur fyrhjulingar framförs visar resultaten från intervjustudien att de flesta förarna använder fyrhjulingen som ett arbetsredskap samtidigt som det händer att de även använder den för ren nöjeskörning eller som transportmedel. För några förare var dock nöjeskörningen det viktigaste. Organiserad fyrhjulingskörning i grupp verkar inte vara så vanligt vilket kan bero på att det är svårt att få tillstånd för denna typ av arrangemang. Generellt sett är fyrhjulingen ett uppskattat arbetsredskap – som för flera av förarna varit helt avgörande för att de, trots skador och/eller ålderskrämpor, ska kunna fortsätta arbeta i skog och mark. Fyrhjulingen gör det även möjligt för dessa personer att fortsätta vistas i skog och mark för att jaga, fiska och/eller plocka bär och svamp, vilket har mycket stor betydelse för deras livskvalitet.

Med avseende på vilka misstag och regelbrott som görs visar resultaten från intervjustudien att de äldre förarna ofta beskriver sig som mycket försiktiga och anser att de är för gamla för ”buskörning”. Bland de yngre förarna märks ett större intresse för att köra i svår terräng och att de tycker att körning som innebär utmaning är roligt. Flera av förarna uppger dock att de ibland begår misstag såsom att missbedöma hastighet eller underlag. Det händer även att de slarvar, framför allt om de känner sig stressade, vid exempelvis lastning. Några förare medger även att de ibland gör medvetna regelbrott såsom att köra i skog och mark enbart för nöjes skull, köra fyrhjulingar registrerade som terränghjulingar på landsväg, köra för fort, köra alkoholpåverkade eller slarva med hjälmanvändningen. Det är exempelvis få förare som använder hjälm vid arbete på gården eller på korta sträckor i låga hastigheter.

Vad gäller regelverket i allmänhet har det både under intervjuerna och i arbetet med rapporten tydligt framkommit att det ofta är svårt att veta vilka regler som gäller och flera av de intervjuade förarna

efterfrågar mer lättillgänglig information. Samtidigt visar resultaten att en del förare väljer att medvetet bryta mot regler de faktiskt känner till (exempelvis kör alkoholpåverkade trots att de vet att detta är ett regelbrott). Även om författarna anser att ett enklare/tydligare regelverk vore önskvärt finns det därför egentligen inget som tyder på att enklare/tydligare regler i sig skulle minska antalet olyckor. Däremot anser författarna att en regeländring avseende kravet på hjälmanvändning eventuellt skulle kunna öka efterlevnaden av regeln och därmed mildra konsekvenserna av en del av de olyckor som inträffar. I dagsläget är kravet på hjälm kopplat till hur fyrhjulingen är registrerad. Är den registrerad som terränghjuling finns inget hjälmkrav men om den är registrerad som motorcykel krävs hjälm oavsett arbetsuppgift, sträcka och hastighet. För att öka efterlevnaden av regeln måste hänsyn tas till de praktiska omständigheterna varför författarna föreslår att kravet på användning av hjälm kopplas till hastighet (exempelvis när man kör fortare än 6 eller 10 km/h) och/eller miljö (exempelvis på alla typer av vägar) snarare än till hur fordonet är registrerat. Enligt Trafikverket (2013) ställer sig även exempelvis *Lantbrukarnas Riksförbund (LRF)* och *Säker Skog* bakom ett generellt hjälmkrav för terränghjulingar med undantag för visst arbete och kortare sträckor.

Med avseende på vilka situationer och beteenden som förarna rent generellt anser är riskfyllda visar resultaten från intervjustudien att farliga situationer ofta tros uppstå till följd av oerfarna förarens bristande kunskap alternativt erfarna förarens stress och/eller slarv i kombination med fyrhjulingens speciella egenskaper. Ytterligare faktorer som tas upp är minderåriga förare, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan, för höga hastigheter och samspelet med andra trafikanter. Jämfört med resultaten från databasanalysen och de mer detaljerade beskrivningarna från sju av de olyckor som ingick finner vi att samtliga faktorer som nämns ovan – utom samspel med andra trafikanter – även där ansetts ha bidragit till olyckorna. Detta överensstämmer även med tidigare forskning (Clay m.fl. 2015) som bland annat pekar ut oerfarenhet och stress som faktorer som leder till riskfyllda beteenden och kontrollförlust.

För att öka körskickligheten men även riskmedvetenheten hos förarna föreslår författarna att kravet för att köra fyrhjuling – oavsett hur den är registrerad – ska utökas med en kortare specialutbildning med fokus på praktisk körträning på fyrhjuling i kombination med en teoretisk riskutbildning som bland annat behandlar riskerna med stress, minderåriga förare, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan och för höga hastigheter. Detta förslag fick även stöd bland flera förare som intervjuades.

För att komma till rätta med minderåriga förare och fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan räcker det dock antagligen inte med den föreslagna riskutbildningen utan olika aktörer måste gå samman och tillsammans arbeta för att åstadkomma en förändring. Med avseende på fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan har de allra flesta av de intervjuade förarna en nolltolerans mot alkohol samtidigt som olycksstatistiken visar att alkohol är en bidragande orsak vid många olyckor. Detta kan antagligen förklaras med att olycksrisken ökar mycket kraftigt i de fall föraren är påverkad. Här skulle man eventuellt kunna dra lärdom från snöskoterbranschen. Enligt Jan Lindgren på Nationella *Snöskoterrådet* (personlig kommunikation) har man inom branschen vidtagit en rad framgångsrika åtgärder för att minska de alkoholrelaterade olyckorna. Exempel på åtgärder är testning av alkohol, tillgång till alkoholmätare hos snöskoteruthyrarna, informationskampanjer internt och i media samt genomförandet av en ”Snöskoter-OLA” (dvs. ett gemensamt arbete mellan olika aktörer inom snöskoterbranschen för att öka trafiksäkerheten). Lindgren anser vidare att även förarbeviset för snöskoter som infördes 2000 har bidragit till att de alkoholrelaterade snöskoterolyckorna minskat. Slutligen upplever han en trend bland yngre snöskoteråkare mot mer aktiv friåkning utanför lederna vilket kräver ett körsätt där det helt enkelt inte fungerar att vara alkoholpåverkad. Även om alla dessa åtgärder kanske inte passar inom fyrhjulingsbranschen anser författarna ändå att fyrhjulingsbranschen bör dra nytta av de erfarenheter som gjorts inom snöskoterbranschen för utveckla egna effektiva åtgärdsprogram.

Sammanfattningsvis är fyrhjulingen ett uppskattat fordon som arbetsredskap, nöjesfordon och transportmedel. Oerfarna förarens bristande kunskap alternativt erfarna förarens stress och/eller slarv i

kombination med fyrhjulingens speciella egenskaper; minderåriga förare; fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan samt för höga hastigheter riskerar dock att leda till olyckor och utan hjälm kan konsekvenserna dessutom att bli extra allvarliga.

Med studiens resultat som grund rekommenderar författarna därför följande åtgärder för att minska antalet allvarliga fyrhjulingsolyckor:

- utökat behörighetskrav med en kortare specialutbildning som fokuserar på praktisk körträning på fyrhjuling i kombination med en teoretisk riskutbildning som behandlar riskerna med stress, minderåriga förare, fyrhjulingskörning under alkoholpåverkan och för höga hastigheter
- gemensamt krafttag för att minska antalet minderåriga förare genom informationsspridning på exempelvis skolor, hos återförsäljare, på lantbruks- och skogsbruksmässor och på olika fyrhjulingsforum på nätet
- ett gemensamt åtgärdsprogram för att minska alkoholpåverkan i samband med fyrhjulingskörning
- hjälmkrav kopplat till körsituationen istället för till typ av fordonsregistrering.

Referenser

Bryman, A., & Bell, E. (2011). *Business Research Methods*. 3 uppl. Oxford: Oxford University Press.

Clay, L., Hay-Smith, E. J. C., Treharne, G. J., & Milosavljevic, S. (2005). Unrealistic optimism, fatalism and risk-taking in New Zealand farmers' descriptions of quad-bike incidents: A directed qualitative content analyses. *Journal of Agromedicine*, 20:1, 11-20.

Fagerberg, Susanne (2013). *Pressinformation*. Länsförsäkringar. Hämtat den 23 januari 2015 från <http://mb.cision.com/Main/152/9424106/130607.pdf>

Forsman, Å., & Vadeby, A. (2014). Skadade motorcyklister: En analys av var i vägnätet som motorcyklister skadas och skadornas svårhetsgrad. Linköping, Sverige: Statens väg- och transportforskningsinstitut. (VTI rapport 817).

Lantz Friedrich, A. (2008). *Intervjumetodik, kvalitativa analyser och rapportering av kvalitativa undersökningar. Kompendium*. Uppsala Universitet, Institutionen för psykologi.

Trafikverket (2013). Ökad säkerhet på fyrhjulingar: Gemensam strategi version 1.0 för åren 2014-2020. Borlänge, Sverige: Trafikverket. (Publikationsnummer 2013:153).

Widerberg, K. (2002). *Kvalitativ forskning i praktiken*. Lund: Studentlitteratur.

Bilaga 1 Intervjuguide (skadade)

Fyrhjulingsförarens körvanor och säkerhet

Intervjuaren inleder genom att berätta om projektet och frågar om den intervjuade har några frågor. Kortfattad information om projektet finns i det inbjudningsbrev som de intervjuade fått skickat till sig och tagit del av innan de anmälde sig till intervju på svarstalongen.

Intervjuaren frågar om det går bra att spela in intervjun på diktafon för minnets skull och för att minska risken att den intervjuade blir misstolkad. Berättar att intervjun kommer att skrivas ut, men att det i intervjuutskriften inte kommer att finnas några personuppgifter som kan kopplas till den enskilde individen, samt att det i rapporten inte kommer att vara möjligt att utläsa vem som har sagt vad. När projektet är avslutat förstörs alla dokument med personuppgifter på.

Intervjuaren ställer den i varje avsnitt inledande fetstilta kursiverade frågan, men ser till att få svar på de icke fetstilta frågorna under om dessa inte redan besvarats i den mer öppna frågan.

Innan intervjun informeras den intervjuade även om att hon/han kan avbryta intervjun när som helst.

A. Bakgrund

1. När är du född?

2. Anteckna även kön.

3. Vilken typ av körkort har du (A, B osv)?

4. Har du gått någon specifik kurs om fyrhjulingar?

5. Hur länge har du kört fyrhjuling?

6. Kör du fyrhjuling året runt eller bara delar av året?

7. Kör du fyrhjuling regelbundet eller bara ibland?

8. Hur många gånger har du kört den senaste månaden?

9. Vilken typ av fyrhjuling kör du?

Märke

Modell

Registrering (mc edy)

Motorvolym (cm³)

Motoreffekt (hk)

Fler fyrhjulingar i hushållet

10. Hur bor du? (tätort/landsbygd, lantbruk osv)

11. Brukar du köra med passagerare?

12. Finns det även andra i hushållet som kör fyrhjuling eller åker med som passagerare?

B. Användning

1. Berätta lite om hur du använder din fyrhjuling.

Var framförs den?

typ av väg, terräng

Vad är ändamålet med resorna? (varför kör du fyrhjuling)

arbete, nöje

Hur framförs den?

passagerare, ensam/grupp/safari/organiserad grupp,, typ av arbetsuppgifter, lugn körning, tävling

C. Hushållet

1. Stämmer det att du är den enda i hushållet som kör fyrhjuling eller åker med som passagerare?

Gå i så fall vidare till D.

alt. (beroende på svaret i A)

Du nämnde tidigare att det även finns andra i hushållet som själva kör fyrhjuling eller som åker med som passagerare, kan du berätta lite om det?

Hur används fyrhjulingar inom familjen?

fyrhjulingar: antal, typ, användningsområde

familjemedlemmar: antal, kön, ålder

användning: passagerare, kör tillsammans med den intervjuade, kör själva/med andra

typ av väg/terräng, sommarhus, lantbruk

arbete, nöje

typ av arbetsuppgifter, lugn körning, tävling

D. Körvanor

1. Hur skulle du beskriva dig själv som fyrhjulingsförare?

vilken typ av körning tycker du är roligast?

2. Jag skulle även vilja veta lite om dina körvanor.

Händer det att du gör några misstag som ställer till det för dig när du kör fyrhjuling?

för hög hastighet

bromsa för sent i samband med kurva, korsning, stopp etc.

missbedöma underlaget (halka, spårighet)

missbedöma vinddraget vid omkörning, hög fart

3. Lite på samma tema – händer det att du medvetet bryter mot några regler när du kör fyrhjuling?

Hastighetsbegränsningar

hjälm

terräng

trimning/ta bort strypning/ombyggnad

alkohol

passagerare

E. Säkerhet

1. Hur tänker du rent allmänt om säkerhet vid körning av fyrhjuling?

skyddsutrustning (hjälm, ryggplatta, kläder, reflexer, ljus)
hur nära kontrollgränsen vill du ligga
vinterkörning
terrängkörning
buskörning
hastighet/trimning/ta bort strypning/ombyggnad
alkohol

2. Är ditt säkerhetstänk annorlunda när du kör fyrhjuling jämfört med bil/mc (varför)?

F. Incident/Olyckan

1. Jag tror nog att vi alla någon gång upplevt att vi varit nära en olycka.

Kan du berätta om vilka situationer du anser är farligast (där nära olyckor lättast uppstår) då du kör fyrhjuling?

vilken typ av nära olyckor? (aktiv/passiv, situation, medtrafikanter)

2. Du har ju varit med om en fyrhjulingsolycka. Vill du berätta vad som hände?

Veckodag, tid på dygnet

Vilken typ av olycka var det? (kollision, singel, händelseförlopp)

Väg eller terräng?

Vilken typ av fyrhjuling körde du vid olyckstillfället? (mc, terränghjuling etc)

Hade fyrhjulingen vältskydd

Var det din fyrhjuling eller hade du lånat den?

Vilken typ av förarbevis/körkort hade du vid olyckan?

Vet du om du fick köra den typ av fyrhjuling med det förarbevis/körkort du hade?

Varför skedde olyckan (föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

Hade du hjälm?

Hade du druckit alkohol?

Hur fort tror du att du körde?

Hade du passagerare med dig?

Körde du själv eller i grupp?

Vad gjorde du innan olyckan

Hur långt skulle du/ni köra?

Hur långt hade du/ni kommit?

Om du gått någon speciell kurs för fyrhjulingar – hade du gått den innan olyckan?

3. Kan du berätta lite om vad som hände efter själva olyckan och om dina skador?

Vilka blev konsekvenserna av olyckan?

Vilka skador fick du?

Hur mår du idag?

Var det några fler som blev skadade? Vem? Hur?

Använde du din försäkring? (- varför hade du ingen trafikförsäkring?)

Hur ser du på olyckan nu i efterhand?

Tror du att olyckan skulle ha kunnat förhindras och i så fall hur?

Tror du att dina skador skulle ha kunnat lindras/mildras på något och i så fall hur?

Är du orolig för att råka ut för en fyrhjulingsolycka igen?

Vad tror du är de vanligaste orsakerna till att fyrhjulingsförare råkar ut för olyckor (föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

4. Har du varit inblandad i någon fler fyrhjulingsolycka?

i så fall Vill du berätta lite om den och vad som hände efter den (inkl. skador)

Se 2-3 för följdfrågor.

5. Har någon annan i ditt hushåll varit inblandad i en fyrhjulingsolycka?

Vill du berätta vad som hände då (inkl. skador)?

Veckodag, tid på dygnet

Vilken typ av olycka var det? (kollision, singel)

Väg eller terräng?

Vilken typ av fyrhjuling körde han/hon vid olyckstillfället? (mc, terränghjuling etc)

Var det hans/hennes egen fyrhjuling eller hade han/hon lånat den?

Hade fyrhjulingen vältskydd?

Varför skedde olyckan (föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

Hade han/hon hjälm?

Hade han/hon druckit alkohol?

Tror du att han/hon körde fort?

Hade han/hon passagerare med sig?

Körde han/hon själv eller i grupp?

Vad gjorde han/hon innan olyckan

Hur långt skulle han/hon köra?

Hur långt hade han/hon kommit?

Vilka skador fick han/hon?

Hur mår han/hon idag?

Var det några fler som blev skadade? Vem? Hur?

Tror du att olyckan skulle ha kunnat förhindras och i så fall hur?

Tror du att hans/hennes skador skulle ha kunnat lindras/mildras på något och i så fall hur?

G. Avslutning

1. Är det något annat du skulle vilja ta upp kring det här med dina körvanor och syn på säkerhet när det gäller fyrhjulingar?

Då tackar jag så mycket för att du tog dig tid att svara på frågorna.

Dela ut 2 biobiljetter

Bilaga 2 Intervjuguide (icke-skadade):

Fyrhjulingsförarens körvanor och säkerhet

Intervjuaren inleder genom att berätta om projektet och frågar om den intervjuade har några frågor. Kortfattad information om projektet finns i det inbjudningsbrev som de intervjuade fått skickat till sig och tagit del av innan de anmälde sig till intervju på svarstalongen.

Intervjuaren frågar om det går bra att spela in intervjun på diktafon för minnets skull och för att minska risken att den intervjuade blir misstolkad. Berättar att intervjun kommer att skrivas ut, men att det i intervjuutskriften inte kommer att finnas några personuppgifter som kan kopplas till den enskilde individen, samt att det i rapporten inte kommer att vara möjligt att utläsa vem som har sagt vad. När projektet är avslutat förstörs alla dokument med personuppgifter på.

Intervjuaren ställer den i varje avsnitt inledande fetstilta kursiverade frågan, men ser till att få svar på de icke fetstilta frågorna under om dessa inte redan besvarats i den mer öppna frågan.

Innan intervjun informeras den intervjuade även om att hon/han kan avbryta intervjun när som helst.

A. Bakgrund

1. När är du född?

2. Anteckna även kön.

3. Vilken typ av körkort har du (A, B osv)?

4. Har du gått någon specifik kurs om fyrhjulingar?

5. Hur länge har du kört fyrhjuling?

6. Kör du fyrhjuling året runt eller bara delar av året?

7. Kör du fyrhjuling regelbundet eller bara ibland?

8. Hur många gånger har du kört den senaste månaden?

9. Vilken typ av fyrhjuling kör du?

Märke

Modell

Registrering (mc edy)

Motorvolym (cm³)

Motoreffekt (hk)

Fler fyrhjulingar i hushållet

10. Hur bor du? (tätort/landsbygd, lantbruk osv)

11. Brukar du köra med passagerare?

12. Finns det även andra i hushållet som kör fyrhjuling eller åker med som passagerare?

B. Användning

1. Berätta lite om hur du använder din fyrhjuling.

Var framförs den?

typ av väg, terräng

Vad är ändamålet med resorna? (varför kör du fyrhjuling)

arbete, nöje

Hur framförs den?

passagerare, ensam/grupp/safari/organiserad grupp, typ av arbetsuppgifter, lugn körning, tävling

C. Hushållet

1. Stämmer det att du är den enda i hushållet som kör fyrhjuling eller åker med som passagerare?

Gå i så fall vidare till D.

alt. (beroende på svaret i A)

Du nämnde tidigare att det även finns andra i hushållet som själva kör fyrhjuling eller som åker med som passagerare, kan du berätta lite om det?

Hur används fyrhjulingar inom familjen?

fyrhjulingar: antal, typ, användningsområde

familjemedlemmar: antal, kön, ålder

användning: passagerare, kör tillsammans med den intervjuade, kör själva/med andra

typ av väg/terräng, sommarhus, lantbruk

arbete, nöje

typ av arbetsuppgifter, lugn körning, tävling

D. Körvanor

1. Hur skulle du beskriva dig själv som fyrhjulingsförare?

vilken typ av körning tycker du är roligast?

2. Jag skulle även vilja veta lite om dina körvanor.

Händer det att du gör några misstag som ställer till det för dig när du kör fyrhjuling?

för hög hastighet

bromsa för sent i samband med kurva, korsning, stopp etc.

missbedöma underlaget (halka, spårighet)

missbedöma vinddraget vid omkörning, hög fart

3. Lite på samma tema – händer det att du medvetet bryter mot några regler när du kör fyrhjuling?

Hastighetsbegränsningar

hjälm

terräng

trimning/ta bort strypning/ombyggnad

alkohol

passagerare

E. Säkerhet

1. Hur tänker du rent allmänt om säkerhet vid körning av fyrhjuling?

skyddsutrustning (hjälm, kläder, ryggplatta, reflexer, ljus)
hur nära kontrollgränsen vill du ligga
vinterkörning
terrängkörning
buskörning
hastighet/trimning/ta bort strypning/ombyggnad
alkohol

2. Är ditt säkerhetstänk annorlunda när du kör fyrhjuling jämfört med bil/mc (varför)?

F. Incident/Olycka

1. Jag tror nog att vi alla någon gång upplevt att vi varit nära en olycka.

Kan du berätta om vilka situationer du anser är farligast (där nära olyckor lättast uppstår) då du kör fyrhjuling?

vilken typ av nära olyckor? (aktiv/passiv, situation, medtrafikanter)

2. Har du själv varit inblandad i en fyrhjulingsolycka.

i så fall - Vill du berätta vad som hände (inkl. skador)?

Veckodag, tid på dygnet

Vilken typ av olycka var det? (kollision, singel, händelseförlopp)

Väg eller terräng?

Vilken typ av fyrhjuling körde du vid olyckstillfället? (mc, terränghjuling etc)

Hade fyrhjulingen vältskydd

Var det din fyrhjuling eller hade du lånat den?

Vilken typ av förarbevis/körkort hade du vid olyckan?

Vet du om du fick köra den typ av fyrhjuling med det förarbevis/körkort du hade?

Varför skedde olyckan (föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

Hade du hjälm?

Hade du druckit alkohol?

Hur fort tror du att du körde?

Hade du passagerare med dig?

Körde du själv eller i grupp?

Vad gjorde du innan olyckan

Hur långt skulle du/ni köra?

Hur långt hade du/ni kommit?

Om du gått någon speciell kurs för fyrhjulingar – hade du gått den innan olyckan?

Vilka blev konsekvenserna av olyckan?

Vilka skador fick du?

Hur mår du idag?

Var det några fler som blev skadade? Vem? Hur?

Använde du din försäkring? (- varför hade du ingen trafikförsäkring?)

Hur ser du på olyckan nu i efterhand?

Tror du att olyckan skulle ha kunnat förhindras och i så fall hur?

Tror du att dina skador skulle ha kunnat lindras/mildras på något och i så fall hur?

Är du orolig för att råka ut för en fyrhjulingsolycka igen?

Vad tror du är de vanligaste orsakerna till att fyrhjulingsförare råkar ut för olyckor
(föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

3. Har någon annan i ditt hushåll varit inblandad i en fyrhjulingsolycka?

Vill du berätta vad som hände då (inkl. skador)?

Veckodag, tid på dygnet

Vilken typ av olycka var det? (kollision, singel)

Väg eller terräng?

Vilken typ av fyrhjuling körde han/hon vid olyckstillfället? (mc, terränghjuling etc)

Var det hans/hennes egen fyrhjuling eller hade han/hon lånat den?

Hade fyrhjulingen vältskydd?

Varför skedde olyckan (föraren, andra förare, vägen/fordonet, otur)

Hade han/hon hjälm?

Hade han/hon druckit alkohol?

Tror du att han/hon körde fort?

Hade han/hon passagerare med sig?

Körde han/hon själv eller i grupp?

Vad gjorde han/hon innan olyckan

Hur långt skulle han/hon köra?

Hur långt hade han/hon kommit?

Vilka skador fick han/hon?

Hur mår han/hon idag?

Var det några fler som blev skadade? Vem? Hur?

Tror du att olyckan skulle ha kunnat förhindras och i så fall hur?

Tror du att hans/hennes skador skulle ha kunnat lindras/mildras på något och i så fall hur?

G. Avslutning

1. Är det något annat du skulle vilja ta upp kring det här med dina körvanor och syn på säkerhet när det gäller fyrhjulingar?

Då tackar jag så mycket för att du tog dig tid att svara på frågorna.

Dela ut 2 biobiljetter

VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut, är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Huvuduppgiften är att bedriva forskning och utveckling kring infrastruktur, trafik och transporter. Kvalitetssystemet och miljöledningssystemet är ISO-certifierat enligt ISO 9001 respektive 14001. Vissa provningsmetoder är dessutom ackrediterade av Swedac. VTI har omkring 200 medarbetare och finns i Linköping (huvudkontor), Stockholm, Göteborg, Borlänge och Lund.

The Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), is an independent and internationally prominent research institute in the transport sector. Its principal task is to conduct research and development related to infrastructure, traffic and transport. The institute holds the quality management systems certificate ISO 9001 and the environmental management systems certificate ISO 14001. Some of its test methods are also certified by Swedac. VTI has about 200 employees and is located in Linköping (head office), Stockholm, Gothenburg, Borlänge and Lund.

HEAD OFFICE
LINKÖPING
SE-581 95 LINKÖPING
PHONE +46 (0)13-20 40 00

STOCKHOLM
Box 55685
SE-102 15 STOCKHOLM
PHONE +46 (0)8-555 770 20

GOTHENBURG
Box 8072
SE-402 78 GOTHENBURG
PHONE +46 (0)31-750 26 00

BORLÄNGE
Box 920
SE-781 29 BORLÄNGE
PHONE +46 (0)243-44 68 60

LUND
Medicon Village AB
SE-223 81 LUND
PHONE +46 (0)46-540 75 00

