



# Regler och säkerhet vid användning av fyrhjulingar

*Regulations and safety while using quadbikes*

**REBECCA ÅSLIN**  
**JULIA KRISTOFERSSON**



**Examensarbete i skogshushållning, 15 hp**

Serienamn: Examensarbete /SLU, Skogsmästarprogrammet 2023:20

SLU-Skogsmästarskolan

Box 43

739 21 SKINNSKATTEBERG

Tel: 0222-349 50

# Regler och säkerhet vid användning av fyrhjulingar

Regulations and safety while using quadbikes

Rebecca Åslin

Julia Kristofersson

**Handledare:** Torbjörn Valund, SLU Skogsmästarskolan  
Carola Häggström, SLU Institutionen för skogens biomaterial och teknologi

**Examinator:** Johan Törnblom, SLU Skogsmästarskolan

**Omfattning:** 15 hp

**Nivå och fördjupning:** Självständigt arbete (examensarbete) med nivå och fördjupning G2E med möjlighet att erhålla kandidat- och yrkesexamen

**Kurstitel:** Kandidatarbete i Skogshushållning  
**Kursansvarig institution:** Skogsmästarskolan  
**Kurskod:** EX0938  
**Program/utbildning:** Skogsmästarprogrammet

**Utgivningsort:** Skinnskatteberg  
**Utgivningsår:** 2023

**Omslagsbild:** Bild på fyrhjuling. Foto: Julia Kristofersson

**Elektronisk publicering:** <https://stud.epsilon.slu.se>

**Serietitel:** Examensarbete/SLU, Skogsmästarprogrammet  
**Delnummer i serien:** 2023:20

**Nyckelord:** Terränghjuling, Registreringsformer, Fyrhjulingsanvändare



Sveriges lantbruksuniversitet  
Skogsvetenskapliga fakulteten  
Skogsmästarskolan

## Sammanfattning

Fyrhjuling är ett samlingsnamn för flera olika typer av fordon vilket inkluderar terränghjuling, motorredskap I, motorredskap II, fyrhjulig motorcykel, traktor klass A, traktor klass B, moped klass 1 och moped klass 2. Dessa olika fordonsformer som klassas till fyrhjulingar har en egen individuell lagstiftning och regelverk att följa. De främsta skillnaderna i lagstiftningen mellan fordonen är hastighetsbegränsningen, hjälmkrav, var fordonet får framföras och åldersgräns. Antalet fyrhjulingsägare i Sverige ökar för varje år och så även olyckorna med fordonen. För att få köra fyrhjuling krävs officiellt ingen utbildning, men vissa registreringsformer av fordonen kräver det. Exempel på en utbildning för fyrhjulingsanvändande är företaget Säker Skogs utbildning för terränghjulingskort.

Syften med denna studie var att undersöka användarens kunskaper kring risker och det regelverk som fyrhjulingar omfattas av. Ett delsyfte var att hitta luckor i lagstiftningen som eventuellt gör den svårtolkad för fyrhjulingsanvändarna. En möjlig följd av studien är att den når ut med information till dess användare om lagar, regler och kunskap om risker vid användningen av fyrhjulingar.

För att få en överblick över hur regelverket skiljer sig över registreringsformerna har en regelverkssammanställning gjorts. En intervjustudie gjordes för att ge kunskap om var regelverket har sina största brister och var riskerna fanns. Dessa intervjuer gjordes med personer som håller i utbildningar för fyrhjulingar. Som en avslutande del i studien skapades en enkät där fyrhjulingsanvändare själv fick svara på frågor gällande användning och säkerhet.

Totalt svarade 416 stycken fyrhjulingsanvändare på enkäten. Den information som framkom under intervjuerna kunde styrkas i enkäten och visade på vissa brister i dagens regelverk. Exempelvis framkom det under intervjuerna att många förstagångsköpare av fyrhjulingar inte alltid är kunniga i lagstiftningen och är insatta i var fordonet får framföras. I enkäten fick respondenterna möjlighet att besvara om de visste vilken registreringsform deras fordon hade vilket 7,4 % svarade nej på. Om kunskap ej finns över vilken registreringsform fordonet har är det svårt att följa lagstiftningen för fordonet. En tredjedel av respondenterna svarade att de inte kände sig tillräckligt informerade om lagstiftningen vid köpet av fyrhjuling.

De intervjuerna, enkäten och regelverkssammanställningen visar gemensamt är att det är oklart att veta vad som är tillåtet och inte som fyrhjulingsanvändare. Denna svårtolkade lagtext skapar svårigheter att följa reglerna och ökar risken för olyckor.

*Nyckelord:* Terränghjuling, Registreringsformer, Fyrhjulingsanvändare

## Abstract

ATV is an umbrella term for several different types of vehicles, including off-road vehicles, motorized equipment I, motorized equipment II, four-wheeled motorcycles, class A tractors, class B tractors, class 1 mopeds and class 2 mopeds. Each of these different types of vehicles that are considered ATVs has its own individual legislation and regulations to follow. The main differences in legislation between the vehicles are the speed limit, helmet requirements, where the vehicle can be driven and age limits. The number of quad bike owners in Sweden is increasing every year and so are the accidents involving the vehicles. In order to drive an ATV, no official training is required for most forms of registration, but there are several different training programs available, such as Säker Skog's training program for off-road license.

The purpose of this study is to investigate the user's knowledge of the risks and the regulations to which quad bikes are subject. A sub-purpose is to find where in the legislation there are gaps and are confusing for quad bike users. A possible consequence of the study is that it reaches out with information on laws, regulations and knowledge of risks in the use of quadricycles.

In order to get an overview of how the regulatory framework differs across the forms of registration, a regulatory summary has been made. An interview study was conducted to understand where the regulatory framework has its main shortcomings and where the risks are. These interviews were conducted with people who organize training courses for quadricycles. As a final part of the study, a questionnaire was created where quad bike users themselves had to answer questions regarding use and safety.

In total, the survey received 416 responses from quad bike users. The information that emerged during the interviews could be substantiated in the questionnaire and showed some shortcomings in the current regulations. For example, it emerged during the interviews that many first-time buyers of quadricycles are not always knowledgeable about the legislation and are aware of where the vehicle may be driven. In the questionnaire, respondents were given the opportunity to answer whether they knew what form of registration their vehicle had, to which 7.4% answered no. If there is no knowledge of the form of registration of the vehicle, it is difficult to comply with the legislation for the vehicle. One third of the respondents answered that they did not feel sufficiently informed about the legislation when buying an ATV.

What the interviews, the survey and the compilation of regulations show in common is that it is confusing to know what is allowed and what is not as a quad bike user. This confusion creates difficulties in following the rules and increases the risk of accidents.

*Keywords: All-terrain vehicles, Registration forms, ATV users*

# Förord

Under det skogliga basåret som var ett förberedande basår för skogsmästarskolan fick vi möjligheten att ta terränghjulingskort. Detta blev en ögonöppnare för det väldigt användbara fordonet fyrhjulingen. Trots ett terränghjulingskort i ryggen så var våra kunskaper innan detta arbete i regelverk och lagstiftning dåliga. Med nu en avslutad studie bakom oss blir okunskapen bland användarna tydlig då man ser dagligen fyrhjulingsförare omedvetet bruka fordonet utan att följa regelverket. Det är onödigt att inte vidta säkerhetsåtgärder, konsekvenserna kan bli förödande. Så med det sagt, använd hjälm, låt inte dina barn använda fordonet som en leksak, kör inte påverkad, vid arbete med släpvagn till fordonet - kör inte med ett överlastat släp och håll hastigheten!

Stort tack till handledare, intervjupersoner och enkätdeltagare som har möjliggjort denna studie.

Skinnskatteberg.  
Maj 2023

*Rebecca Åslin*  
*Julia Kristofersson*



# Innehåll

<b>1. INLEDNING</b>	<b>1</b>
<b>1.1 PROBLEMBESKRIVNING</b>	<b>1</b>
<b>1.2 BAKGRUND</b>	<b>1</b>
<b>1.3 LAGSTIFTNING</b>	<b>2</b>
<b>1.4 SYFTE &amp; FRÅGESTÄLLNINGAR</b>	<b>3</b>
<b>2. MATERIAL OCH METODER</b>	<b>4</b>
<b>2.1 LITTERATURSTUDIE</b>	<b>4</b>
<b>2.2 INTERVJUSTUDIE</b>	<b>4</b>
2.2.1 URVAL	5
2.2.2 GENOMFÖRANDE	5
2.2.3 DATABEARBETNING	6
2.2.4 ANALYS	6
2.2.5 ETISKA ÖVERVÄGANDEN	6
<b>2.3 ENKÄTUNDERSÖKNING</b>	<b>6</b>
2.3.1 URVAL	6
2.3.2 GENOMFÖRANDE	6
2.3.3 DATABEARBETNING	7
2.3.4 ANALYS	7
2.3.5 ETISKA ÖVERVÄGANDEN	7
<b>3. RESULTAT</b>	<b>8</b>
<b>3.1 REGELVERKSAMMANSTÄLLNING</b>	<b>8</b>
<b>3.2 INTERVJUER</b>	<b>12</b>
3.2.1 UTBILDNINGSKRAVEN	12
3.2.2 REGELVERKET	12
3.2.3 EFTER AVSLUTAD UTBILDNING	13
3.2.4 BRISTER I REGELVERKET	13
3.2.5 FÖRBÄTTRINGAR I REGELVERKET	13
<b>3.3 RESULTAT AV ENKÄT</b>	<b>14</b>
3.3.1 BRUKANDE	14
3.3.2 HJÄLMANVÄNDNING	16
3.3.3 SJÄLVTEST	16
<b>3.4 SAMMANFATTNING</b>	<b>18</b>
<b>4. DISKUSSION</b>	<b>19</b>
<b>4.1 STUDIENS UTFÖRANDE</b>	<b>19</b>
<b>4.2 LITTERATURSTUDIE</b>	<b>19</b>
<b>4.3 INTERVJUER</b>	<b>19</b>
<b>4.4 ENKÄT</b>	<b>20</b>

<b>4.5 FORTSATTA STUDIER</b>	<b>21</b>
<b>4.6 SLUTSATSER</b>	<b>22</b>
<b>REFERENSER</b>	<b>24</b>
<hr/>	
<b>BILAGOR</b>	<b>26</b>
<hr/>	
<b>BILAGA 1.</b>	<b>27</b>
INTERVJUMALL	27
<b>BILAGA 2.</b>	<b>29</b>
UTVALDA INTERVJUSVAR	29
<b>BILAGA 3.</b>	<b>32</b>
ENKÄTMALL	32



# 1. Inledning

## 1.1 Problembeskrivning

I Sverige fanns vid årsskiftet 2021–2022 ca 240 000 fyrhjulingar registrerade (Trafikverket 2022). Varje år omkommer ca 10 personer i vägtrafikolyckor med fyrhjuling (Trafikverket 2020). Av de som skadats eller omkommit vid olyckor, där fyrhjuling varit inblandad, under åren 2016–2021 är nästan 40 procent i åldersgruppen 0–17 år. Män är de som oftast skadar sig vid olyckor, av de olyckor som sker är det omkring 70 procent män som skadas. I gruppen 0–19 år är det dock i lika stor uträkning män och kvinnor som skadas (Transportstyrelsen 2021).

Lagstiftningen i Sverige som omfattar fyrhjulingar, är komplicerad och svårtolkad om till exempel vad som gäller för de olika registreringsformerna av fyrhjulingar och under vilka omständigheter. För att kunna sätta in lämpliga säkerhetsåtgärder är det nödvändigt att utreda huruvida det felaktiga nyttjandet bottnar i användarnas faktiska kunskap och förmågor.

## 1.2 Bakgrund

Fyrhjulingen är ett vanligt och populärt hjälpmedel inom jord- och skogsbruket av både privata skogsägare och företag. Som privat skogsägare är det vanligt att fyrhjulingen används för att ta sig ut i skogen, transportera virke men även för att till exempel transportera ut röjsågen och motorsågen vid arbete på den egna fastigheten. I dagsläget finns det ca 313 000 privata skogsägare i Sverige (Skogsstyrelsen 2020), av dessa är ca 100 000 självverksamma (Lindroos 2005). Under 2002 såldes totalt 1 710 skogsvagnar till terränghjulingar, en ökande trend, vilket kan visa på hur viktigt hjälpmedel fyrhjuling kan vara för de självverksamma utövarna. Det är främst vid stormskador det självverksamma och småskaliga skogsbruket genererar störst vinst, vid tillvaratagandet av stormfällda träd är det olönsamt att ta dit storskaliga maskiner ämnade för avverkning (Skogforsk 2020). Fyrhjulingen är ett praktiskt hjälpmedel – men det finns vissa begränsningar om vad som är tillåtet. Det är möjligt för användare att söka dispens från länsstyrelsen för att få använda fordonet till ändamål som generellt inte är tillåtet, ett exempel på en ansökningsbar dispens är transport till jaktpass. I jordbruket används ofta fyrhjulingen för att t.ex. transportera balar, detta är tillåtet utan någon dispens. Som hästägare är fyrhjulingen bra att ha när paddockar ska sladdas, även detta är tillåtet. Vid skogsplantering underlättas transporten av plant betydligt om en fyrhjuling används som hjälpmedel, vilket är tillåtet (Naturvårdsverket 2023).

Även företag och myndigheter nyttjar hjälpmedlet i många olika former så som inspektioner, naturvårdande åtgärder, linjearbete, brandskyddande åtgärder mm. Antalet fyrhjulingar i Sverige ökar för varje år, även så olycks- och dödsfallen. För att hantera detta har säkerhetsarbetet för denna typ av fordon hög prioritet hos Trafikverket. För att öka säkerheten vid användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap har (Trafikverket 2015) tagit fram några

rekommendationer för att minska dödsfallen, dessa är:

- Öka användningen av hjälm
- Öka användningen av vältskydd
- Öka användningen av side-by-side (en fyrhjuling med hytt som är större och bredare, säkrare konstruktion men inte lika lämpad till tänkta arbetsuppgifter)
- Ökad användning av alkolås
- Minskad användning av terränghjulingar på allmänna vägar
- Minska barns användning av fyrhjulingar
- Förbättrad information

Forskning som har genomförts i Sverige, Finland och Australien indikerar att kunskaperna kring regelverket och risker är bristfälligt hos fyrhjulingsanvändare (Edlund 2019; Grzebieta & Williams 2017; Trafikverket 2020; Wallén et al. 2015). En vanlig brist hos arbetstagare är att de använder fyrhjulingar utan den lagstiftade utbildningen som behövs. Det är inte heller ovanligt att redskapet används i otillåten terräng och på allmän väg, vilket också bryter mot lagen.

Vanliga faktorer som kan leda till dödsolyckor är uteblivet hjälmanvändande, körning i samband med alkoholkonsumtion eller när barn använder fyrhjulingen som en leksak. I dagsläget tyder befintlig forskning på att den säkerhetsutrustning som finns enbart används i begränsad utsträckning. Studier på varför svenska fyrhjulingsanvändare använder säkerhetsutrustning i sådan liten grad har aldrig gjorts tidigare. För att kunna sätta in lämpliga säkerhetsåtgärder är det nödvändigt att utreda huruvida det felaktiga nyttjandet bottnar i personers faktiska kunskap och förmågor.

För att minimera olycksfall finns det principer för att göra körningen säkrare. Vid körning på mark där du känner dig det minsta osäker på hur du ska ta dig fram, rekognosera och planera körningen innan till fots. Kör inte i för hög hastighet i onödan, hög hastighet mångdubblar riskerna och orsakar många olycksfall. Se till att ha rätt tryck i däcken, med ett däcktryck runt 25–35 kPa ger du fyrhjulingen ett lågt marktryck vilket bidrar till hindertagningsförmåga (Gullberg 2018).

### 1.3 Lagstiftning

Fyrhjuling är ett brett samlingsnamn där många olika fordon ingår. Vanligast är att fyrhjulingar är ett fordon med fyra hjul men det finns även sexhjuliga modeller och varianter med band (Transportstyrelsen 2021). I dagsläget går det att registrera fyrhjuling som terränghjuling, motorcykel, moped, motorredskap eller traktor (Transportstyrelsen 2020). För alla dessa olika motorfordonstyper finns olika regler kring till exempel maxhastighet, var fordonet får köras och hjälmkrav. Kravet på hjälm när du kör fyrhjuling gäller för fordon som är registrerade som terränghjuling, motorcykel, moped och traktor B.

Den befintliga lagstiftning idag som påverkar fyrhjulingar är bland annat: Terrängkörningslagen (SFS 1975:1313), Terrängkörningsförordningen (SFS 1978:594), Trafikförordningen. (TRF 1998:1276), Fordonsförordningen (Fof (2009:211), Trafikskadelagen. TSL (1975:1410) och Lag om vägtrafikregister LVTR (2001:228). Vid arbetssammanhang är regelverket undantaget i vissa fall, detta bestäms av Arbetsmiljöverket. Vissa fyrhjulingar klassas som maskiner och behöver då följa maskindirektivet (ex vara CE märkta, AFS 1982:3 Ensamarbete. Regler för ensamarbete behöver följas osv).

För att få köra terränghjuling krävs att du går en utbildning hos en utbildad utförare, att du fyllt 16 år och att du gjort ett godkänt kunskapsprov. Har du dock B körkort som tagits före 1 januari 2000 så har du automatiskt ett godkänt förarbevis för terränghjuling. Lagstiftningen verkar för förhöjd säkerhet bland användarna så som lagkravet på hjälm som tillkom 2016 (Transportstyrelsen 2022). För de som vill lära sig köra fyrhjuling finns det många olika vägar att gå, bland annat har företaget "Säker Skog" tagit fram ett utbildningspaket för fyrhjulingskortet, det är indelat i tre nivåer: A, B och C. Nivå A är grundnivån av fyrhjuling, Nivå B är grundnivå för fyrhjuling med släpfordon och nivå C är kort för avancerad terrängkörning. Dessa nivåer är även definierade hos Säker Skog som TA, TB och TC (Säker Skog 2016). Utöver Säker Skogs utbildningspaket finns det flera andra aktörer på marknaden som erbjuder utbildning. För att få köra fyrhjuling yrkesmässigt krävs utbildningsbevis/yrkesbevis, enligt Arbetsmiljölagen 3 kap 3 Paragrafen, detta för att föraren ska besitta rätt kompetens och kunskap för att förhindra olycksfall.

## 1.4 Syfte & Frågeställningar

Det övergripande syftet är att undersöka användares kunskaper kring risker och det regelverk som fyrhjulingar omfattas av. Ett delsyfte är att sammanställa de olika regelverken som fyrhjulingar omfattas av.

För att begränsa arbetet togs följande frågeställningar fram för att besvaras:

1. Vilka regler gäller för de olika registreringsformerna av fyrhjulingar?
2. Finner fyrhjulingsinstruktörer svagheter/brister i regelverken?
3. Hur är fyrhjulingsanvändares kännedom över de lagar och regler gällande den registreringsform deras fyrhjuling omfattas av?

## 2. Material och metoder

I denna studie har tre olika metoder använts för att besvara frågeställningarna, de tre olika metoderna i arbetet bestod av en litteraturstudie, en intervjustudie samt en kompletterande enkätundersökning. En sammanställning över det befintliga lagverk som omfattar fyrhjulingar i dagsläget togs fram genom en litteraturstudie. Intervjustudierna genomfördes med kunniga i ämnet som fick bidra med sina erfarenheter och kunskaper. Den avslutande enkätundersökningen riktades till fyrhjulingsanvändare.

### 2.1 Litteraturstudie

En omfattande litteraturstudie över de i dagsläget gällande regelverk som finns som omfattar fyrhjulingar i privata och arbetssammanhang genomfördes. Resultatet av litteraturstudien sammanställdes i en tabell som förenklar för läsaren att förstå regelverket. Studien genomfördes genom att studera lagstiftning så som Terrängkörningslagen och Terrängkörningsförordningen. Transportstyrelsen hade en informativ sammanställning över vad som gäller för de olika registreringsformerna men litteraturstudien skapades en mer omfattande sammanställning som tog upp fler lagar. Även sidan "Fyrhjuling.nu" har använts i studien, sidan innehåller mycket samlande kunskaper om fyrhjulingar. De källor som används har hög trovärdighet i och med att det är information hämtad från myndigheter och lagtext.

### 2.2 Intervjustudie

I studien ingår en kvalitativ studie där erfarna fyrhjulingsinstruktörer och utövare har intervjuats utifrån deras erfarenheter och kunskaper kring regelverket som gäller för fyrhjulingar. För att genomföra intervjuerna har en intervjumall upprättats (Bilaga 1). Till hjälp för att framställa den användes bland annat följande litteratur: "Handbok i kvalitativa metoder" av Eriksson-Zetterqvist & Ahrne, "intervjuer" av Annette Hallin och Jenny Helin, boken "kvalitativa intervjuer" av Jan Trost och slutligen PDF: en "Frågor och svar – om frågekonstruktion i enkät- och intervjuundersökningar" av Andreas Persson. Intervjuerna spelades in och transkriberades, för att spela in intervjuerna användes ljudinspelningsfunktionen på smarttelefon.

För att intervjuerna skulle vara relevanta var det av stor vikt att de personer som intervjuades hade rätt typ av kunskap och erfarenhet. För att hitta dessa intervjupersoner gjordes eftersökningar i fyrhjulingsutbildarkretsar där till slut tre kompetenta individer hittades, med koppling till utbildning för fyrhjulingsanvändare. När intervjumallen (Bilaga 1) var färdigställd bokades möten med intervjupersonerna. Mötena genomfördes över Zoom, Microsoft teams och telefon. Före intervjun skickades intervjufrågorna ut för att personen skulle kunna hinna sätta sig in i frågorna innan intervjun.

Intervjumallen var uppbyggd så att intervjun startade med enklare frågor, för att en lättare stämning skulle infalla. Allt eftersom blev frågorna svårare. Frågorna var uppbyggda så att instruktörernas personliga erfarenheter kunde speglas i svaren, detta med förhoppningen att den skulle bidra med kunskap.

## 2.2.1 Urval

Studien har genomförts med tre olika intervjupersoner, där spridning mellan var i landet de undervisar, vilket utbildningspaket som används och vilken typ av elever som utbildades skiljde dem åt. De tre intervjuade var deltagare från Jämtlands län, Västerbottens län och Östergötlands län. Vid urvalet som gjordes över vem som skulle intervjuas fanns ett krav på att de som intervjuades skulle ha en viss arbetserfarenhet.

Under intervjuerna bidrog vissa frågeställningar mer än andra. Frågorna som bidrog med intressanta svar som användes för att framställa frågor till enkäten redovisas under i tabell två. De tre intervjupersonerna kommer benämnas som A, B och C för att behålla respondenternas anonymitet. Samtliga frågor som ställdes under intervjun går att utläsa i intervjumallen i bilaga 1.

**Tabell 1.** Tabellen beskriver respondent, intervjuens tid, år som utbildare och hur många elever vardera har.

<i>Respondent</i>	<i>Intervjutid</i>	<i>Utbildningspaket</i>	<i>Antal år som utbildare</i>	<i>Antal som utbildas genom dem/år ca</i>	<i>Främsta typ av kursdeltagare</i>
A	41 min	Säker skog	5–6 år	20 st	Privat-personer & Företag
B	38 min	Säker skog	7 år	7 st	Privat-personer
C	36 min	Annan	4 år	50 st	Företag

## 2.2.2 Genomförande

För att säkerställa att intervjufrågorna i intervjumallen var relevanta och tillräckligt täckande tillfrågades handledarna innan intervjuarbetet startade. Arbetet startade med att en kontakt med fyrhjulingsförarna etablerades över mejl och sedan kompletterades med telefonsamtal. Där delgavs information om arbetet, varför vi gjorde det, varför vi ville intervju dem och ungefär vad vi förväntade oss få ut av intervjuerna. Intervjupersonerna fick själv bestämma tid för intervju, där för vissa intervjun passade bättre under dagen och för andra senare på kvällen efter avslutad arbetsdag. Innan intervjuerna startade skickades ett mejl till varje person som skulle intervjuas innehållande en länk till mötet utifrån den plattform intervjupersonen valt att genomföra det via. Före intervjuerna testades att inspelningsutrustningen fungerade. Inför varje intervju bad vi intervjupersonen avsätta en timme för intervju, då det är en rimlig tid att förhålla sig till utifrån frågorna och om en större diskussion skulle ske skulle ändå intervjun hålla tidsramen.

Under intervjun fördelades arbetet så att en av oss ställde intervjufrågorna och den andra tog anteckningar, detta för att intervjupersonen skulle känna en enighet från vår sida och att anteckningarna skulle bli bättre. Frågorna hade skickats ut till intervjupersonerna i förväg så respondenterna var väl förberedda inför intervjun. Intervjuerna genomfördes under några dagar i mitten av februari. Av intervjuerna

blev den kortaste intervjun 35 minuter och den längsta intervjun tog 42 minuter att genomföra.

### 2.2.3 Databearbetning

När samtliga intervjuer genomförts påbörjades arbetet med att tolka, transkribera och sammanställa materialet som spelats in. Till hjälp för att minnas saker av vikt som diskuterades under intervjuerna fanns anteckningarna tillhands. Eftersom intervjuerna främst används som ett hjälpmedel till framtagningen av frågor till den kompletterande enkät som skrevs valdes att inte transkribera ordagrant varje enskild intervju då flera delar av intervjuerna innehöll icke relevant information. I stället sammanställdes de svar som framstod som viktiga för arbetet.

### 2.2.4 Analys

Svaren analyserades för att se om den allmänna bilden om att fyrhjulingslagstiftningen är svårtolkad stämde.

### 2.2.5 Etiska överväganden

Under arbetet ställs flera etiska frågor där det kan vara aktuellt att ta ställning, beroende på vem som intervjuas, de metoder som används i arbetet och hur rapporten skrivs. För att visa respekt till de personer som intervjuats har de anonymiserats. Innan intervjuerna startades informerades respondenterna om att intervjuerna är helt anonyma, intervjuerna spelas in men kommer inte spridas utanför arbetsgruppen. Innan intervjuerna startade fick respondenterna information om vad intervjun innebar. Materialet som har arbetats fram kommer hanteras med största konfidens, för att personerna i undersökningen inte kan identifieras. Detta för att inte skada eller påverka respondenternas utbildningsverksamheter inom fyrhjulning. De uppgifter som har samlats in i arbetet kommer enbart användas för arbetets ändamål.

## 2.3 Enkätundersökning

Det som framkom från intervjuerna har bidragit till hur frågeställningarna har utformats till den kompletterande enkätstudien som senare genomfördes. Studien har genomförts online med hjälp av verktyget Netigate.

### 2.3.1 Urval

Arbetet skrivs i ämnet skogshushållning vilket innebär att intresset främst är att veta hur fyrhjulingsanvändare med skoglig koppling svarar i enkäten. För att nå denna specifika respondentgrupp var det med en baktanke distributionsnätverken valdes. För att enkäten ska ge ett tillförlitligt svar samt förståelse för hur fyrhjulingsanvändares kunskapsläge kring regelverket ska bli bra, är det önskvärt med en hög svarsfrekvens på enkäten.

### 2.3.2 Genomförande

När samtliga intervjuer var genomförda och resultatet utifrån dem var sammanställt startade arbetet med att utforma enkäten. Enkäten delades in i tre avsnitt, dessa tre har döpts till "Brukande", "Körning och ägandeskap" och "Hjälmanvändning". Varje avsnitt fick spegla olika viktiga delar i studien. Totalt

innehöll enkäten 13 frågor, enkätmallen går att hitta som bilaga 3 i slutet av dokumentet. För att få så många svar som möjligt prioriterades att enkäten inte skulle innehålla för många frågor, då de svarande annars kunde tappa intresset och avsluta innan färdig enkät (SCB 2016). Frågorna var både kryssfrågor, frågor där den svarande fick skriva sitt svar själv och flervalsoalternativ. Genomsnittlig tid för att svara på enkäten var ca 5 minuter.

När enkäten var färdigställd lades den ut på dessa forum och Facebook sidor.

- Självverksamma skogsägare
- Småskaligt skogsbruk
- ATV Forum
- Skogsforum

Enkäten låg ute på sidorna och forum i ca två veckor, Startdatum för enkäten var 03-04-2023 och slutdatum var 14-04-2023.

### 2.3.3 Databearbetning

Vid avslutad enkät återstod arbetet att analysera svaren. Tre av frågorna i enkäten innehöll möjlighet för respondenten att skriva ett eget svar. Arbetet med att analysera dessa tog längre tid.

### 2.3.4 Analys

Enkätundersökningen genererade med 416 svar. Efter första dagen hade redan 299 svar kommit in. Svarsfrekvensen dalade allt efter dagarna gick och efter 11 dagar togs beslutet att avsluta undersökningen, med tanke på att ytterligare svar inte skulle komma in. Den insamlade data sammanställdes i Excel, resultaten från enkäten redovisas i resultatdelen under avsnittet ”Resultat enkät”. För att presentera resultaten så används tabeller och figurer för att illustrera respondenternas svar.

### 2.3.5 Etiska överväganden

Före påbörjad enkät informerades de svarande om att deras svar var helt anonyma och fick ge ett godkännande till att deras svar får användas till arbetet. Detta för att höja svarsfrekvensen och för att få respondenterna att våga svara ärligt på känsliga frågor.

## 3. Resultat

De tre olika undersökningsmetoderna sammanställdes i tabeller och figurer. Av alla intervju - och enkätfrågor så har enbart de frågorna med relevanta svar som besvarar frågeställningarna valt att redovisas. Både enkätfrågeställningsmallen och intervjumallen ligger som bilagor i slutet av rapporten.

### 3.1 Regelverksammanställning

Litteraturstudiesammanställningen över det befintliga regelverket redovisas i tabellerna 2.1-2.3. De olika registreringsformerna som går under begreppet ”fyrhjuling” redovisas samt några olika lagar som gäller för samtliga fordon och vad som gäller.



**Tabell 2.1** Sammanställning över de olika registreringsformerna för fyrhjuling och olika lagkrav för vad som gäller för den fordonstypen

	Typ av registrering						
	Moped klass 1	Terränghjuling	(fyrhjuling) Motorcykel	Traktor klass A	Traktor klass B	Motorredskap I	Motorredskap II
<b>Åldersgräns:</b>	15 år	16 år	16–24 år	15 år	18 år (vissa fall vid 15år om du ska hjälpa till på jordbruk, måste ansöka.)	18 år	15 år
<b>Förarbevis/ utbildning</b>	AM eller traktorkort före 1 oktober 2009	Förarbevis för Terränghjuling, alternativt om du har körkort från före år 2000	Olika registreringsformer av motorcykel A1 = 16 år A2= 18 år A = 24 år	Am-kort eller högre	B körkort på allmän väg	Minst B-körkort på allmän väg	Körkort eller AM traktorkort (på allmän väg)
<b>Hjälm</b>	Ja, hjälm behövs inte om karosseri (hytt) finns. Då måste bälte användas	Ja, hjälm (huggarhjälm inräknas om syftet är utfört arbete i skog) behövs, men hjälm behövs inte om karosseri (hytt) finns. Då måste istället bälte användas	Ja, hjälm behövs inte om karosseri (hytt) finns. Då måste bälte användas	Nej	Ja, hjälm behövs inte om karosseri (hytt) finns. Då måste bälte användas	Nej	Nej
<b>Trafikförsäkring</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja, om motorredskapet är reg. i trafikregistret. Annars inte

**Tabell 2.2.** Begränsnings- och registreringskrav för fyrhjulingar

	Typ av registrering						
	Moped klass 1	Terränghjuling	(fyrhjulig) Motorcykel	Traktor klass A	Traktor klass B	Motor-redskap I	Motor- redskap II
<b>Registreringsskylt</b>	Bak	Fram	Bak	Fram	Fram	Fram	Beror på hur den används
<b>Krav på registrering:</b>	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Behöver registreras om det används på allmän väg. LVTR §12-13
<b>Besiktningsskyld (kontroll- besiktning)</b>	Nej	Beror på användnings- formen	Ja	Ja	Ja	Ja	Det beror på hur den används
<b>Hastighetsbegräns- ning</b>	45 km/h, LGF skylt	20 km/h på enskild väg	Konstruerad för 25km/h	40 km /h LGF skylt (om tjänstevikt överstiger 600 kg)	konstruerad för att hastigheten 40 km/h, men högst 50 km/h, LGF skylt	Högsta tillåtna 50 km/h (40 km/h med släpvagn som inte är försedd med effektiva bromsar som kan manövreras från motorredskapet) Konstruerad för 30 km/timmen. Ska ha KM-skylt bak	30 km/h LGF skylt

Tabell 2.3. Var och hur fyrhjulingen får framföras

	Typ av registrering						
	Moped klass 1	Terränghjuling	(fyrhjulig) Motorcykel	Traktor klass A	Traktor klass B	Motor-redskap I	Motor-redskap II
<b>Får köras på allmän väg</b>	Ja	Endast korsa eller köra kortaste lämpliga sträcka om terrängen är oframkomlig	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Får köras på enskild väg</b>	Ja om markägaren (vägägaren) är okej med att du framför ditt fordon där. Markägaren ska inte behöva bekosta slitage på enskild väg utav utomstående trafik						
<b>Köras i terräng</b>	På barmark endast i jord eller skogsbruks eller vissa arbeten 1 § TKL, 1§ TKF						
<b>Köras med släp</b>	Ja, om släpet är inrättad för registreringen	Ja	Ja, men måste vara registrerad för släp och får inte vara bredare än fordonet	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Får skjutsa passagerare</b>	Ja	Ej på väg. (på enskild) 5 kap. 4 § TrF	Ja, om föraren fyllt 18 år	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Bandsats</b>	Kräver besiktningsregistrering vid montering						

## 3.2 Intervjuer

Under detta kapitel presenteras utvalda relevanta frågor från intervjumallen och resultatet från vad de tre respondenterna har svarat i intervjuerna. Detta kommer i löpande text där det först går att läsa om frågeställningarna under varje rubrik för att sedan läsa de olika svaren i form av citat.

### 3.2.1 Utbildningskraven

För att se om intervjupersonerna anser att problematiken ligger i utbildningen för fyrhjulingar ställdes frågan ”Anser du att något av kraven för hur utbildningen är utförd bör ändras, exempel tycker du kunskapsprovet är tillräckligt, eller att åldern borde vara högre?” Två av de tre intervjuade personerna använde sig utav ”Säker Skogs” utbildningspaket, den tredje har skapat ett eget upplägg för de utbildningar hen håller. Under intervjuerna framkom det att typen av elever samt mängden utbildningar skiljer sig åt mellan instruktörerna.

*"Det praktiska provet är från Säker Skog, inte från Transportstyrelsen. Det är bra med ett praktiskt prov också men inget behöver nog ändras"*

Respondent A

*"Skriftliga proven är mer än tillräcklig, men ett skarpt uppkörningskrav/manövreringskrav. Säker skog har adderat det, vilket jag är jättestativ till. Man har ett bra och tydligt körprov på A nivå men på B & C har man genat i kanterna."*

Respondent B

*"Nä, det är tillräckligt. Men yrkesutbildningarna har inget prov, arbetsmiljöverket ställer inga krav på det. Inte yrkeskörkort. Det skulle vara önskat med lite hårdare krav."*

Respondent C

### 3.2.2 Regelverket

För att underlätta arbetet med att hitta var regelverket är svårt ställdes frågan ”Vad tycker du är svårt generellt kring regelverket för fyrhjulingar?” till respondenterna för att identifiera utifrån deras erfarenhet var det är svårt. Deras svar var:

*"Att få folk att förstå vilken registreringsform det är, det är fyra hjul och ett styre, dom ser jättelika ut, men det kan vara helt olika när man kollar i registreringsbeviset, den ena får åka där men den andra får åka där. Svårt att få kursdeltagare att förstå detta på ett bra och pedagogiskt sätt"*

Respondent A

*"Registreringsformerna, alltså att det är olika regler för olika registreringsformer när det i grund är samma fordon och samma manövrering, sen går dom olika fort men får framföras på olika ställen"*

Respondent B

*"Registreringar"*

Respondent C

Här vittnar samtliga att registreringsformer är ett problem.

### 3.2.3 Efter avslutad utbildning

Anser respondenterna att utbildningen som de håller genererar tillräckliga kunskaper i regelverket efter avslutad utbildning.

*"Ja dom har hajjat vid avslutad utbildning, men innan de är det ingen som har en susning"*

Respondent A

*"Kunskapsläget är tillräckligt förvirrat. Det är inte lätt att förklara något när du själv inte känner dig 100% trygg i det, det tror jag ingen av oss fyrhjulingsutbildare är med alla olika registreringsformer. Kunskapsnivån är bra i det, de som gått utbildning nivå A har bättre koll än vad en trafikpolis har för dom har väldigt dålig koll."*

Respondent B

Respondent B:s svar uppmärksammar kunskapsluckor hos trafikpoliser i ämnet.

### 3.2.4 Brister i regelverket

Intervjufråga 17 undersökte regelverkets brister.

*"Det skulle göras nån form av informationskampanj, så att när man funderar på att köpa en fyrhjuling också får reda på vad man får göra och inte med en fyrhjuling"*

Respondent A

Respondent A uppmärksammar här bristen på kunskap hos förstagångsköpare av fyrhjulingar.

### 3.2.5 Förbättringar i regelverket

Under intervjun framkom att brister finns i regelverket, men vad behöver göras för att regelverket ska bli bra? För att få svar på den frågan tillfrågades intervjupersonerna "Var tycker du regelverket kan förbättras?".

*"Arbetet med att nå ut till användare"*

Respondent A

"Det går inte att förbättra det, då måste du ändra i grundlagen. Men förenkla processen att få till utbildningsplats."

Respondent B

"Registreringar"

Respondent C

### 3.3 Resultat av enkät

Enkäten utformades utifrån intervjuerna och de problemområden som uppdagades genom dem. I enkäten fick fyrhjulingsanvändare besvara dessa frågor där risker och lagstiftningen var fokusområden. Enkäten var indelad i 3 avsnitt, dessa tre bestod av *Körning och ägandeskap*, *Brukande* och *Hjälmanvändning*.

#### 3.3.1 Brukande

Resultatet från fråga ett går att utläsa i tabell 3, där redovisas vilken registreringsform respondenternas fyrhjuling har. Majoriteten av respondenterna (58,9 %) svarar att deras fyrhjuling är registrerad som terränghjuling. Alternativet "vet ej" var även ett möjligt svarsalternativ där 7,4 % av respondenterna valde detta alternativ.

**Tabell 3.** I tabellen nedan går att utläsa fördelningen över respondenternas innehav av fordon

**Vilken registreringsform**

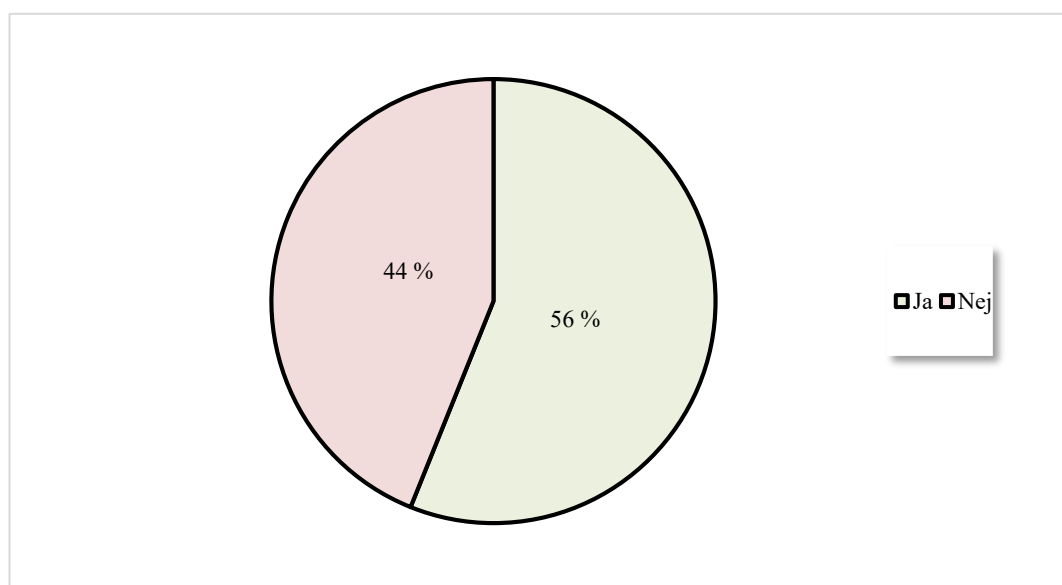
<i>Fyrhjuling motorcykel</i>	9,7 %
<i>Moped klass 1</i>	0,8 %
<i>Moped klass 2</i>	0,0 %
<i>Motorredskap 1</i>	0,5 %
<i>Motorredskap 2</i>	0,5 %
<i>Terränghjuling</i>	<b>58,9 %</b>
<i>Traktor klass A</i>	11,6 %
<i>Traktor klass B</i>	15,5 %
<i>Kör ej fyrhjuling</i>	0,0 %
<i>Vet ej</i>	<b>7,4 %</b>

Fyrhjuling är ett vanligt hjälpmedel i skogsarbete. För att få översikt i hur respondenterna använder fyrhjulingen ställdes frågan "Vad använder du din fyrhjuling främst till?" Hur respondenterna svarade går att utläsa i tabell 4. Den tänkta målgruppen för enkäten innan arbetet riktade sig mot respondenter som nyttjar fyrhjuling i skogsbruk. För att se om respondenterna är i den gruppen ställdes denna fråga, de svar som i arbetet räknas som skogsbruk är svaren "skogsarbete", "virkestransport", "skogsvård" och "jakt". Av respondenterna svarade totalt 93,2 % av respondenterna att de på något vis brukade fyrhjulingen i samband med skogsbruk (enligt denna tolkning av skogsbruk).

**Tabell 4.** Hur respondenterna brukar sin fyrhjuling, alternativen som är grönmarkerade räknas som ”skogsbruk” de alternativ som är rödmarkerade räkas inte som skogsbruk

<i>Vad använder du din fyrhjuling främst till? (flera alternativ är möjliga)</i>	
<i>Skogsarbete</i>	77,1 %
<i>Virkestransport</i>	40,0 %
<i>Skogsvård</i>	63,4 %
<i>Gårdsarbete</i>	62,8 %
<i>Transportera mig till andra platser</i>	37,1 %
<i>Jakt</i>	24,2 %
<i>Jordbruksarbete</i>	17,4 %
<i>Annat: majoriteten av övriga svarar snöröjning</i>	5,8 %

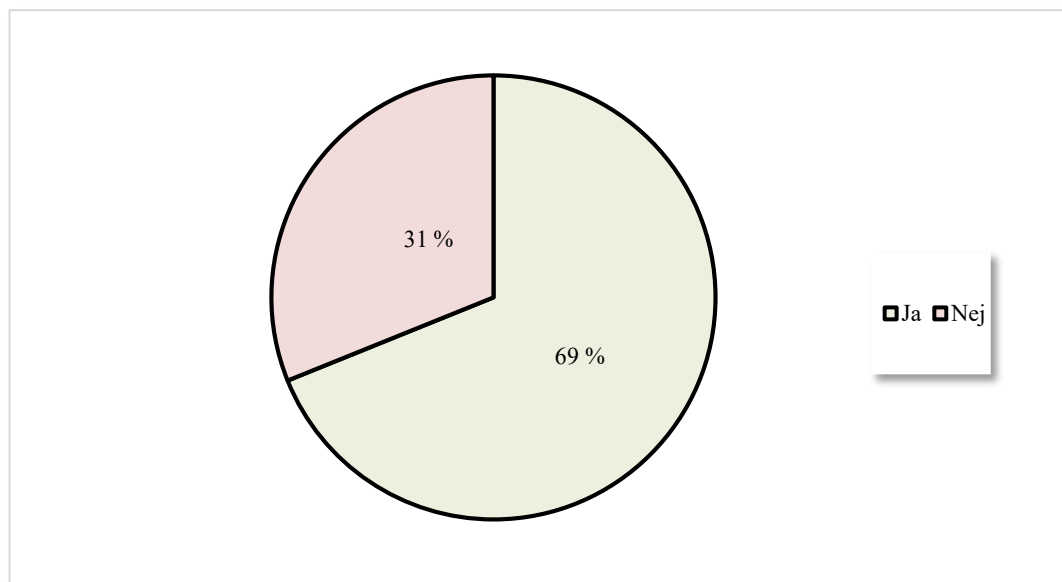
Under arbetet har det framkommit att fyrhjulingsanvändare inte vet vilken registreringsform deras fordon har. I fråga 5 undersöktes om respondenterna tyckte det var enkelt att veta vilka lagar och regler som omfattar registreringsformen deras fyrhjuling har. 44 % tycker inte det är enkelt att veta vilka lagar och regler som omfattar deras fyrhjuling (Figur 1). Av de som svarade ”vet ej” på den tidigare frågan ”Vilken registreringsform har din/dina fyrhjulingar” så svarade 93 % av dem att de inte tyckte det var enkelt att veta vilka lagar och regler som omfattar deras fyrhjulings registreringsform.



**Figur 1.** Här redovisas om fyrhjulingsanvändarna tycker att det är enkelt att veta vilka lagar och regler som omfattar registreringsformen deras fyrhjuling har.

Under intervjuerna framkom det att en av orsakerna till att fyrhjulingsanvändare inte följer regelverket är att vid införskaffning av fyrhjuling är inte köparen tillräckligt informerad av vad som gäller för fordonet. För att se om teorin hade

belägg ställdes frågan ”Kände du dig tillräckligt informerad vad som lagligt och regelmässigt gällde när du köpte din fyrhjuling? till exempel var du får framföra den”. Totalt tyckte 31 % att de inte blivit tillräckligt informerade vad som gällde vid köpet av sin fyrhjuling (Figur 2).



**Figur 2.** I denna figur beskrivs om fyrhjulingsanvändarna kände sig tillräckligt informerade vid köpet av sin fyrhjuling.

### 3.3.2 Hjälm användning

För flera registreringsformer finns lagkrav för hjälm användning. Att inte använda hjälm vid brukande av fyrhjuling kan vara en stor risk. För att kartlägga hur respondenterna ser på vikten av hjälm användandet ställde vi frågan ”använder du hjälm när du kör fyrhjuling”. Majoriteten av användarna svarade sällan, näst flest svar fick aldrig. Som en följdfråga till de som svarade nej fick respondenterna skriva själv varför de inte använder hjälm. Exempel på svar: ”Lathet”, ”Har ingen”, ”Jag tycker det är onödigt”, ”Använder min huggarhjälm”, ”Opraktiskt vid arbete”, ”Bökigt” och ”Kör långsamt”.

**Tabell 5.** Här beskrivs respondenternas hjälm användande

<i>Använder du hjälm när du kör fyrhjuling?</i>	
<i>Alltid</i>	21,6 %
<i>Sällan</i>	47,4 %
<i>Aldrig</i>	23,4 %
<i>Nej det finns inte som krav för mitt fordon's registreringsform</i>	7,6 %

### 3.3.3 Självtest

Som en avslutande del i enkäten testades respondenternas kunskaper, frågorna innehöll bland annat olika vanliga riskfaktorer och vanliga lagbrott.



Under intervjuerna framkom att körning med släp är enligt intervjupersonerna ett vanligt olyckstillfälle. Vanliga orsaker till olycka med släp är ex en överlastad vagn.

Tillåtna områden där fyrhjuling får framföras är begränsad. I självtestet undersöktes respondenternas kunskaper i om fyrhjuling får framföras fritt på egen mark (Tabell 6). Majoriteten av de svarande (54,32 %) svarade rätt. En fjärdedel av respondenterna svarade att de får fritt framföra fyrhjulingen om de äger marken, vilket inte är tillåtet.

**Tabell 6.** För att se hur kunniga respondenterna var i var deras fyrhjuling får framföras ställdes frågan ” Har du som markägare alltid rätt att framföra din fyrhjuling fritt på din mark.

<b>Har du som markägare alltid rätt att framföra din fyrhjuling fritt på din egen mark?</b>	
<i>Nej, det är endast tillåtet i samband med jord och skogsbruk.</i>	19,8 %
<i>Ja, det är min mark och jag ansvarar för om det uppstår körskador.</i>	25,9 %
<i>Nej, det är endast tillåtet i samband med jord, skogsbruk och jakt (hämta fällt vilt).</i>	54,3 %

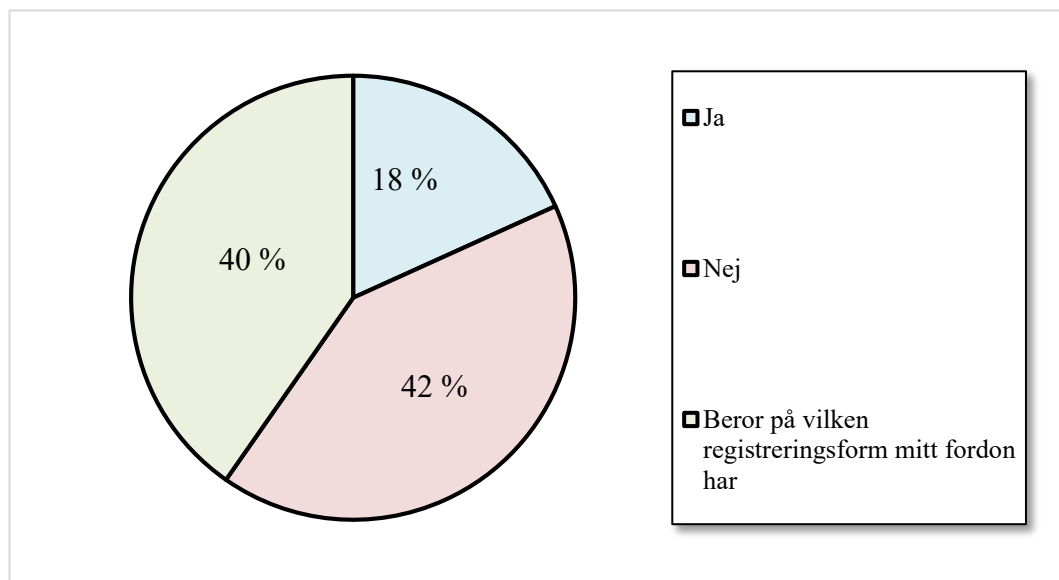
Fyrhjulingen är ett vanligt hjälpmedel i skogsbruket. Respondenternas kunskaper i detta undersöktes i enkäten och resultatet går att utläsa i tabell 7. Enligt Intervjuperson A är transporten av fällt rådjur inte tillåtet, det är vad flest antal hade fel på. Alternativet ”utföra arbete hos min granne/ släkting är både tillåtet och inte tillåtet, det beror på vilken typ av arbete som utförs. Gör du skogligt arbete är det tillåtet.

**Tabell 7.** Kunskapstest över tillåtna brukandeområden för fyrhjulingen. Röd markering betyder att det inte är tillåtet, grön markering betyder att det är tillåtet

<b>När under barmarksäsong får fyrhjulingen användas som hjälpmedel i jord - skogsbruk och samband med jakt? (Fler alt är rätt)</b>	
<i>Kolla granbarkborre</i>	51,5 %
<i>Utföra arbete hos min granne/släkting</i>	25,8 %
<i>Dra ut ett rådjur (hämtning av fällt vilt)</i>	67,7 %
<i>Köra fyrhjulingen till passet, utan dispens</i>	6,8 %
<i>Transportera balar</i>	72,9 %
<i>Sladda en paddock</i>	72,4 %
<i>Uttransport av plantor</i>	90,6 %

Vid arbete i skogen är det tillåtet att använda huggarhjälm som hjälm vid användning av terränghjuling i arbetssammanhang så som vid skogligt arbete (TSFS 2017:94). I självtestet undersöktes om respondenterna var medveten om detta. För att få svar på det ställdes frågan: Är det okej att använda huggarhjälm som hjälm för fyrhjulingen vid skogsarbetet, till exempel när du använder motorsåg (och därmed huggarhjälm i skogsarbetet) Svartalternativen var ”Ja”, ”Nej” och ” Beror på vilken registreringsform mitt fordon har”, rätt svar var det sista alternativet. Över 40 % är inte medvetna att det beror på vilken registreringsform fordonet har för om det är tillåtet att bruka huggarhjälm som

hjälm vid fyrhjulingskörning (Figur 3). Detta tyder på att mer än hälften av respondenterna var inte medveten om att huggarhjälm får användas vid fyrhjulingskörning om fordonet är av rätt registreringsform.



**Figur 3.** Respondenternas kunskaper för möjligheten till huggarhjälm användning vid fyrhjulingskörning.

I den avslutande frågan i enkäten efterfrågas om respondenterna fått mer motivation till att kolla upp och följa lagen, resultatet redovisas i tabell 8 nedan. I denna fråga hade också respondenterna möjlighet att skriva ett eget svar. Exempel på respondenternas egna svar ” Det behövs mer lättillgänglig information”, ” Ja just nu känns det som att jag borde, men jag tröttnar snabbt när jag ska Googla fram svar” och ” Nja... tycker det är svårt att få reda på exakt vad som gäller även om man försöker”.

**Tabell 8.** Motivationen hos respondenterna att ”bättra” sig efter att de genomfört enkäten

<i>Känner du dig nu efter avslutad enkät mer motiverad att kolla upp samt följa lagstiftning och regler som gäller för registreringsformen din fyrhjulning har?</i>	
Ja	32,0 %
Nej	59,7 %
Eget svar:	8,3 %

### 3.4 Sammanfattning

I litteraturstudien, under intervjuerna och av enkäten framgår det att regelverket är svårtolkad. Resultatet från intervjuerna styrks i enkäten utifrån respondenternas svar. Lagsammanställningen blir som ett facit där de olika registreringsformernas skillnader i lagstiftning går att utläsa.

## 4. Diskussion

### 4.1 Studiens utförande

Arbetet har genomförts till största del på distans. Dagliga möten mellan oss som skrivit arbetet har förts, främst över Zoom. Även kontinuerliga möten har genomförts med de båda handledarna. Att arbeta på distans har fungerat bra, när ingen av oss bor på samma ort längre är det optimalt att kunna arbeta över Zoom och Teams. Givetvis hade arbetet fungerat minst lika bra om vi till exempel suttit tillsammans i Skinnskatteberg, kanske dock vi varit mer effektiva under detta distansarbete då färre störningsmoment har påverkat oss (t.ex. småprat med klasskompisar).

### 4.2 Litteraturstudie

Den litteraturstudie som genomfördes blev mer omfattande än vi först tänkt oss. Att sätta sig in i regelverket tog tid, många olika definitioner genererar mycket text. Även litteraturstudien gällande tidigare publicerade rapporter i ämnet blev omfattande, en stor del av vad som finns publicerat är rapporter från länderna Sverige, Finland och Australien. Den andel rapporter publicerade i ämnet på svenska innehöll många äldre rapporter, nog för att just läget för fyrhjulingar i Sverige har förändrats drastiskt de senaste 20 åren men det känns inte relevant att använda statistik och data som är så pass föråldrad.

Lag och regelverkssamanställningen tog mer tid än planerat. Det blev tydligt under arbetet att det finns ingen tydlig bra omfattande sammanställning som enkelt går att googla fram. I den slutgiltiga frågan i enkäten vittnade respondenterna om att det fanns ett behov av mer lättillgänglig information för att det ska bli enklare att förhålla sig till lagstiftningen.

I regelverkssamanställningen sammanfattas lagstiftningen i hjälmfrågor. Ur Transportstyrelsens egen regelverkssamanställning skriver de att alla registreringsformer av fyrhjuling får köra på barmark i jord- och skogsbrukssyfte. I TSFS 2017:94 10 § så skriver de att ”Skyddshjälm behöver inte användas av den som yrkesmässigt färdas flera kortare sträckor i följd inom ett område och behöver lämna fordonet efter varje sträcka för att utföra ett arbete som kräver att en annan hjälm används. Undantaget gäller även vid färd till och från ett område där sådant arbete utförs om den andra hjälmen används.” Detta tolkar vi som att samtliga registreringar som brukar sin fyrhjuling i jord- och skogsbrukssyfte får använda en annan skyddshjälm som krävs för de arbetet som ska utföras. Detta är inget som kan stärkas med full säkerhet mot källa utan det är vår egentolkning, därav har vi ej infört det i vår sammanställning i detta arbete.

### 4.3 Intervjuer

Att hitta kompetenta och intresserade personer att intervjua var relativt enkelt, med bra tips i ryggen från handledarna och lite mindre efterforskningar fann vi vad vi sökte. Det fanns en klar samarbetsvilja hos de vi pratade med och ett genuint intresse för ämnet. Det var bra att det fanns en viss variation mellan

fyrhjulingsinstruktörerna i åsikter, typ av utbildningar de genomförde och erfarenheter. Detta bidrog till att intervjuarbetet hjälpte oss få en bredare förståelse för ämnet. För att få ett bredare resultat från intervjudelen hade fler intervjuer kunnat genomföras till exempel med ytterligare en instruktör som inte använde sig av Säker Skogs utbildningspaket. Men att genomföra ytterligare intervjuer hade varit mer tidkrävande på ett redan stort arbete, samt att det informationsutbytet vi fick från intervjuerna var tillräckliga för att gå vidare i arbetet med enkätdelen. Det resultat som framkom från tre intervjuer var tillräckligt omfattande ändå för denna studie.

Samtliga intervjupersoner vittnade om att de tycker att det är rörigt med registreringsformerna, regelverket, riskerna med att köra med släp och att lagstiftningen är förvirrande. Under intervjuerna beskrevs det en brist på godkända platser att utföra terrängkortsutbildning på. För att få hålla utbildning måste utbildarna hålla utbildningen på motorbana då antalet godkända utbildningsplatser i Sverige är få.

Under intervjuerna framkom brist på kunskap hos förstagångsköpare av fyrhjulingar: att de inte är tillräckligt medvetna vid köp om vad som gäller regelmässigt till exempel hur den får framföras. En kompletterande fråga ställdes i enkäten för att undersöka detta påstående. Av enkätens svarande så svarade en tredjedel att de tyckte att de inte blivit tillräckligt informerade vid inköpet av fordonet vilka lagar och regler som gällde.

I bilaga 2 går det att utläsa svar på några av frågeställningarna från intervjuerna. På flertalet frågor har respondenterna svarat liknande, detta vittnar om en gemensamt upplevd problematik till bland annat regelverket, riskerna med att köra med släp och att lagstiftningen är förvirrande.

## 4.4 Enkät

Majoriteten av respondenterna svarade att deras fyrhjuling är registrerad som terränghjuling, den tänkta målgruppen av respondenter var fyrhjulingsanvändare som nyttjar fordonet i skogsbruk, terränghjulingens främsta användningsområden är skogsbruk.

I enkäten svarade 7,4 % av respondenterna att de inte vet vilken registreringsform deras fordon har och av dessa så svarade 44,0 % av respondenterna att det inte är enkelt att veta vilka lagar och regler som gäller för deras registreringsform. Dessa resultat visar på förbättringsmöjligheter för lagstiftare, försäljare och fyrhjulingsanvändare.

I enkätens fråga ”Har du som markägare alltid rätt att framföra din fyrhjuling fritt på den egen mark?” svarade 54,3 % att det endast är tillåtet i samband med jord, skogsbruk och jakt. Validiteten av resultatet på denna fråga kan diskuteras, utifrån hur vi ställde frågan. De svarsalternativ som anges kan ha påverkat respondenten att svara just detta alternativ.

I frågan ”När under barmarksäsongen får fyrhjulingen användas som hjälpmedel i jord- skogsbruk och samband med jakt” refererar vi till intervjuperson A:s påstående att transportera ut fällt rådjur inte är tillåtet. Hela den definitionen är för oss svår att helt säkert kunna bevisa, i Terränghjulingsförordningen står att ” hämtning av fälld björn, älg, hjort eller vildsvin” är okej att frakta ut med hjälp av fyrhjuling (TRF 1998:1276). Enligt naturvårdsverket ingår rådjur i samlingsnamnet klövvilt men det är inte samma sak som hjort (Naturvårdsverket 2023). Enligt artfakta så ingår i samlingsnamnet hjortdjur älg, kronhjort, dovhjort, och rådjur (Artfakta SLU). Vilken definition av tolkningen ”hjort” som är tillåtet att frakta ut med just fyrhjuling blir då svårt att säkerställa beroende på om de menas att det är just djuret hjort eller om det är hjortdjur som får transporteras ut. Vid sammanställningen av enkätfrågorna valde vi att gå på intervjuperson A:s tolkning. Detta är ett område i lagstiftningen som hade behövt tydliggöras så att fyrhjulingsanvändare vet hur de ska kunna följa lagen. Detta går att se i resultatet på enkätfrågan då det ändå är 67,7 procent av respondenter som svarar att man får dra ut ett rådjur med fyrhjulingen, detta visar även att cirka en tredjedel tror att man inte får det vilket tyder på oklarhet i lagstiftningen hos respondenterna.

Hjälmanvändningsfrågorna visade en nonchalans från fyrhjulingsanvändarna mot att använda hjälm. Flera svarade på egensvarsfrågan att anledningen till att de inte använder hjälm är för att de inte äger någon. Kanske borde det finnas ett krav på försäljaren att en hjälm bör säljas med fyrhjulingen?

## 4.5 Fortsatta studier

Detta är ett brett ämne, antalet fyrhjulingar i Sverige bara ökar och mer forskning på de kunskapsluckor som finns bör göras. Några ämnen vi snuddade kring under arbetet som vi ville undersöka men valde att avgränsa oss ifrån (p.g.a. att arbetet då skulle bli för stort) är exempelvis studier på attityder mot säkerhetsutrustning och bandsats. Även användarnas erfarenheter går att kolla djupare på, får de till exempel en annan syn på säkerhet och lagstiftning efter olycka eller bötfällning? Det skulle även vara intressant att göra en större mer omfattande studie över användarstrukturen för fyrhjuling, är skogsbruk eller nöjesåkning den vanligaste användningsformen? En fortsatt studie skulle kunna undersöka hur fyrhjulingsanvändares attityd till att använda hjälm ska stärkas. Främsta anledningen som framkom under enkäten var p.g.a. lathet eller för att användaren inte ägde hjälm.

En av respondenterna vi intervjuade diskuterades bristen på kunskap från polisen för bland annat registreringsformerna, vilket hade varit intressant i vidare studier att intervjua poliser och höra deras erfarenheter och kunskap om registreringar gällande fyrhjuling.

Terränghjuling har en officiell utbildning, terränghjulingskort, den utbildningsformen är framtagen av ”Säker Skog”, under intervjuerna framkom det från respondenterna att just den utbildningen har brister och kan göras om till det bättre. Så förslagsvis bör terränghjulingsutbildningen göras om, bli bredare så även andra former av fyrhjulingsanvändande ingår och att ett teoretiskt och

praktiskt prov blir obligatoriskt. En djupare studie skulle kunna göras för de som tagit körkort innan 2000 (innan terrängkörningskravet, terränghjulings kortet ingår i körkortet) har en annan syn på säkerhet, eftersom de inte officiellt gått någon utbildning och sedan jämföra deras resultat mot de som gått terränghjulingsutbildning för att se om kunskapen om lagar och risker är bättre.

Studier på hur stora virkesvolymen som transporteras med fyrhjuling idag finns inte. Senast någorlunda statistik över detta gjordes i en småskalig undersökning var år 2005, nästan 20 år sedan. Det kan diskuteras om den siffran fortfarande är relevant. Antalet självverksamma skogsbrukare som säljer leveransvirke har sjunkit under 2000 talet, tekniken/fyrhjulingar/ vagnar ser relativt lika ut fortfarande men viss teknikutveckling (Lindroos 2005). Kanske en undersökning över hur viktig de självverksamma skogsägarna i Sveriges tycker fyrhjulingen är som hjälpmedel i deras skogsbruk. Det är helt klart ett ämne som bör uppmärksammas och studeras mer på ur en skogshushållningssynpunkt.

## 4.6 Slutsatser

Till en början av arbetet var planen att frågan ”Hur medvetna är användare om vanliga riskfaktorer” men under arbete, främst med enkäten försökte vi ställa frågor där respondenterna hade möjlighet att besvara denna fråga men frågorna i enkäten ställdes på fel sätt så resultatet blev för missvisande på grund över hur frågeställningarna hade gjorts. Detta blev först tydligt vid analyseringsbiten av studien så det blev ett obrukbart material. En bra lärdom om hur viktigt det är att ställa frågor rätt. Ämnet är dock högaktuellt och bör undersökas, då med frågor bättre ställda.

För att få hålla utbildning för terrängkort är kraven inte så höga, skickar du in en plan för hur utbildningen ska vara upplagd och ett lämpligt innehåll utifrån vad som önskas från Transportstyrelsen så kan de i det stora hela låta vem som helst få hålla kurs. En standardiserad utformning där alla utbildare måste gå gemensam kurs innan så det garanteras att basutbildningen är desamma oavsett var och vem som utbildar. Även ett obligatoriskt praktiskt test införs samt högre krav för vem som får köpa fyrhjulingar. Dock områden var fyrhjulingsutbildningar är tillåtet att hålla är mycket begränsade, i princip krävs att utbildningen genomförs på motorbana men det finns undantag. Om väl utbildningen ska förbättras, bör möjligheterna för att utföra de praktiska bitarna förenklas för utbildarna.

I dagsläget får vem som helst köpa fyrhjuling utan att motivera varför personen ska ha en fyrhjuling och hur den ska brukas. Om exempelvis någon boende mitt i stan köper en fyrhjuling, utan att äga mark, är användningsmöjligheterna starkt begränsade för fordonet. Risken är då hög att fyrhjulingen används illegalt exempelvis att den körs på skogsägares marker för lek. Men skulle försäljarna behöva pressa köparna på att ha ett motiv för sitt ägande av fyrhjuling skulle försäljningen sjunka, vilket inte känns som att försäljarna blir motiverade av.

Lagstiftningen och regelverket kan vi efter denna studie säga är väl komplicerade. Efter arbetet är vi numera några av de få mest insatta i detta ämne, men ändå har vi dålig koll. För att lagarna ska bli enklare att följa behövs att informationen blir

mer greppbar och tydlig för utövarna men främst mer lättillgänglig. Få användare bryter avsiktligt mot lagen, det är snarare bristen på kunskap som råder till regelbrotten. Det är bristen av förståelse från lagstiftarna som bidrar till kunskapsluckan. Det blir svårt att applicera lagarna i verkligheten ibland när dels konsekvenserna mot att bryta mot lagen är förutom olycksfall i princip icke existerande, så som böter eller straff.

Ett resultat av studien kan vara att arbetet har spridit kunskap och förhöjt andras kännedom om regelverk och lagar kring fyrhjulingar. Förhoppningsvis har någon påverkats att kanske inte köra påverkad, köra för fort, låta sitt barn köra eller att strunta i hjälm.

# Referenser

Artfakta. SLU. Hjortdjur. 2022

<https://artfakta.se/artinformation/taxa/cervidae-2002172/detaljer>

Hämtat den 10/7/2023

Berg Lejon S & Lidestav G 2007. Självverksamhetsanalys- som utgångspunkt för kommunikativa strategier. SLU Institutionen för skoglig resurshushållning

[https://pub.epsilon.slu.se/9144/1/Arbetsrapport\\_184.pdf](https://pub.epsilon.slu.se/9144/1/Arbetsrapport_184.pdf)

Edlund, B. 2019. Safety Interventions in Swedish small-scale forestry. Doctoral thesis Swedish University of Agricultural Sciences. Acta Universitatis Agriculturae Suecuae 2019:82.

Grzebieta R, Williams. 2017. Quad bike and OPD workplace safety survey report: Results and conclusions. Transport and Road Safety (TARS), University of New South Wales, Sydney, Australia.

Gullberg T. 2018. Instruktioner för användning av fyrhjulingar. [Internt material]

Gullberg T. 2022. Skogforsk. Tillvaratagande av spridda skadade träd.

ARBETSRAPPORT 1121–2022.

[https://www.skogforsk.se/cd\\_20220825153249/contentassets/6f646aac80e043e0b4af9197c39c5cac/arbetsrapport-1121\\_2022.pdf](https://www.skogforsk.se/cd_20220825153249/contentassets/6f646aac80e043e0b4af9197c39c5cac/arbetsrapport-1121_2022.pdf)

Lindroos. O. 2005. Självverksamt skogsarbete – småskaligheten lever.

<https://www.slu.se/globalassets/ew/ew-centrala/forskn/popvet-dok/faktaskog/faktaskog05/fs05-07.pdf>

Naturvårdsverket. Fyrhjulingar och motorcyklar.

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/friluftsliv/motortrafik-i-naturen/fyrhjulingar-och-motorcyklar/> Hämtat den 13/5/2023

Naturvårdsverket. Jakt på klövvilt.

<https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/jakt-och-vilt/jakt-pa-klovvilt>

Hämtat den 10/7/2023

SFS nr: 1975:1313 Terrängkörningslagen. Klimat- och näringslivsdepartementet

SFS nr: 2009:211 Fordonsförordningen. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet RSIB TM

SFS nr: 1998:1276 Trafikförordningen. Landsbygds- och infrastrukturdepartementet RSIB TM.

SFS nr: 1975:1410 Trafikskadelagen. Justitiedepartementet L2

SFS nr: 2001:558 Lag om vägtrafikregister. Infrastrukturdepartementet



SFS nr: 1978:594. Terrängkörningsförordningen. Klimat- och näringslivsdepartementet

Skogsstyrelsen. 2021. Fastighets- och ägarstruktur i skogsbruk 2020. Uppdaterad 2021-10-13. <https://www.skogsstyrelsen.se/globalassets/statistik/statistiska-meddelanden/jo1405-statistiska-meddelanden-fastighets--och-agarstruktur-i-skogsbruk-2020-uppdaterad20211013.pdf>

Säker skog. Körkort för terrängkörning med fyrhjuling. <https://sakerskog.se/korkort-terrangkorning-med-fyrhjuling/>  
Hämtat den 13/5/2023

Persson A 2016. SCB. Frågor och svar – om frågekonstruktion i enkät- och intervjuundersökningar [https://www.scb.se/contentassets/c6dd18d66ab240e89d674ce728e4145f/ov99992016a01\\_br\\_x08br1601.pdf](https://www.scb.se/contentassets/c6dd18d66ab240e89d674ce728e4145f/ov99992016a01_br_x08br1601.pdf)

Trafikverket 20/2/2020. Kraftsamling för säkrare fyrhjulingar och mopedbilar. <https://via.tt.se/pressmeddelande/kraftsamling-for-sakrare-fyrhjulingar-och-mopedbilar?publisherId=44450&releaseId=3270359> (hämtat den 3/3 2023)

Trafikverket. 2020. Gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar, mopedbilar, traktorer och motorredskap 2019. Publikationsnummer 2020:055.

Trafikverket. 30/3/2022. Säkerhet på fyrhjuling, mopedbil, traktor och motorredskap <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/sakerhet-pa-vag/sakerhet-pa-fyrhjuling-mopedbil-traktor-och-motorredskap/> (hämtat den 17/1/2023)

Trafikverket 2015. Säkrare fyrhjulingar. Institutionen för Arbetsvetenskap, Ekonomi och Miljöpsykologi (AEM) SLU. Fakulteten för landskapsarkitektur trädgårds- och växtproduktion. <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/e3d2a521d6944cb9a6760ac07f1809b8/slutrappport-fyrhjuling.pdf>

Transportstyrelsen. 15/11/2021. Olycksstatistik om fem fordonstyper [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/olycksstatistik\\_om\\_fem\\_fordonstyper\\_211115.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/olycksstatistik_om_fem_fordonstyper_211115.pdf) (hämtat den 17/1/2023)

Transportstyrelsen. 2020. Fyrhjuling. <https://www.transportstyrelsen.se/fyrhjuling>  
Uppdaterad 2020-04-01, kl 11:30

Transportstyrelsen 2022. Förarbevis för terränghjuling. <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/ta-korkort/moped-snoskoter-terranghjuling-och-traktor/forarbevis-for-terranghjuling/> Hämtat den 13/5/2023

TSFS 2017:94 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om skyddshjälm

# Bilagor

Bilaga 1. *Intervjumall*

Bilaga 2. *Intervjusvar*

Bilaga 3. *Enkätmall*

# Bilaga 1.

## Intervjumall

### Lättare frågor

1. Vad jobbar du med?
2. (Vad är det roligaste med ditt jobb?)
3. Hur många år har du varit utbildare?
4. Hur många utbildar du varje år ca?
5. Är det främst privatpersoner eller arbetare?
6. Vilka typer av kurser håller du? någon speciellt mot skogsbruk?
7. Är du självverksam i skogen i ditt användande av fyrhjuling?
8. Hur länge har du kört fyrhjuling?

### Utbildning

9. Kör du med Säker Skogs utbildningspaket eller något annat? **Om ja**, Varför har du valt att utbilda med just den formen av utbildningspaket?
10. De elever du haft i utbildning, utbildar de sig främst för att kunna bruka fyrhjulingen som självverksam/ i skogsbruk?
11. Anpassar du din utbildning annorlunda om du vet att de som går kursen ska använda fyrhjulingen privat/ i arbetsmanhang? Om ja, på vilket sätt
12. Anser du att någon av kraven för hur utbildningen är utförd bör ändras, exempel tycker du kunskapsprovet är tillräckligt, eller att åldern borde vara högre?
13. Tycker du något av de delar som är för B & C kort för fyrhjuling borde vara med redan för provet vid A kort? **Om ja, vad?** (säker Skog namn = TA, TB & TC)

### Regelverket

14. Vad tycker du är svårt generellt kring regelverket för fyrhjulingar?
15. Vad tycker du som utbildar är svårt att lära sig kring regelverket för fyrhjuling?
16. Anser du att kunskapsläget är tillräckligt bra hos fyrhjulingsförare kring de regelverk som omfattar dem vid avslutad utbildning?
17. Anser du att regelverket har brister? **Om ja, vilka är bristerna**
18. Var tycker du regelverket kan förbättras?
19. Vilka delar i regelverket tycker du är det viktigast att utbilda om?
20. Exempelvis lagkravet mot hjälm, hur upplever du attityden i dina kursgrupper mot hjälm?
21. Har du lagt märke till annan oaktsamhet gällande säkerhet från gruppdeltagare till andra delar av regelverket? Isf vilka?

22. Finns det något i regelverket tycker du vi ska kolla mer på? där det finns kunskapsluckor/ är svårtolkat

### **Risker**

23. Vad ser du som de främsta riskerna med att köra fyrhjuling?

24. Vad anser du är de främsta riskerna att köra fyrhjuling i arbetsmanhang?

25. Vad anser du är de främsta riskerna att köra fyrhjuling i skogsbruk?

26. Hur går du igenom riskerna med att köra fyrhjulingar för dina elever för att få fram budskapet?

27. Kan vi få se exempel på kunskapsprov?

Tycker du vi har glömt fråga något som du tycker är viktigt eller som vi bör kolla mer på?

## Bilaga 2.

### Utvalda intervjusvar

<i>Del av intervjun</i>	<i>Respondentens svar</i>		
<b>Utbildning</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
12. Anser du att någon av kraven för hur utbildningen är utförd bör ändras, exempel tycker du kunskapsprovet är tillräckligt, eller att åldern borde vara högre?	"Det praktiska provet är från säker skog, inte från Transportstyrelsen. Det är bra med ett praktiskt prov också men inget behöver nog ändras"	"Skriftliga proven är mer än tillräcklig, men ett skarpt uppkörningskrav/manövreringskrav. Säker skog har adderat det, vilket jag är jättepositiv till. Man har en bra tydlig körprov på A nivå men på B & C har man genat i kanterna.	"Nä, det är tillräckligt. Men yrkesutbildningarna har inget prov, arbetsmiljöverket ställer inga krav på det. Inte yrkeskörkort. Det skulle vara önskat med lite hårdare krav."
13. Tycker du något av de delar som är för B & C kort för fyrhjuling borde vara med redan för provet vid A kort? Om ja, vad? (säker Skog namn = TA, TB & TC)	"Nej det tror jag inte jag tycker"	"Ja du borde ha med enklare manövrering av enkel axlat släp."	" Det är säker skogs modell, jag har ett helt program som är svåraste, har byggt en egen bana där alla hinder och sånt finns. Jag håller i en yrkesutbildning"
<b>Regelverket</b>			
14. Vad tycker du är svårt generellt kring regelverket för fyrhjulingar?	"Att få folk att förstå vilken registreringsform det är, det är fyra hjul och ett styre, dom ser jättelika ut, men det kan vara helt olika när man kollar i registreringsbeviset, den ena får åka där men den andra får åka där. Svårt att få kursdeltagare att förstå detta på ett bra och pedagogiskt sätt"	"Registreringsformerna, alltså att det är olika regler för olika registreringsformer när det i grund är samma fordon och samma manövrering, sen går dom olika fort men får framföras på olika ställen"	"Registreringar"

<p>15. Vad tycker du som utbildar är svårt att lära sig kring regelverket för fyrhjuling?</p>	<p>"Registreringsformerna"</p>	<p>"ja dels då registreringsformerna men också att få tillstånd att med utbildningsplatser. Dom blir i grund att klassa dom som motorbana. Stora kostnader att få till utbildningsplatser.</p>	<p>" inget är riktigt svårt, bara denna djungel av registreringar, när det är så lite som skiljer sig mellan registreringarna"</p>
<p>16. Anser du att kunskapsläget är tillräckligt bra hos fyrhjulingsförare kring de regelverk som omfattar dem vid avslutad utbildning?</p>	<p>"Ja dom har hajjat vid avslutad utbildning, men innan de är det ingen som har en susning"</p>	<p>"Kunskapsläget är tillräckligt förvirrat. Det är inte lätt att förklara något när du själv inte känner dig 100% trygg i det, det tror jag ingen av oss fyrhjulingsutbildare är med alla olika registreringsformer. Kunskapsnivån är bra i det, de som gått utbildning nivå A har bättre koll än vad en trafikpolis har för dom har väldigt dålig koll.</p>	<p>"ja"</p>
<p>17. Anser du att regelverket har brister? Om ja, vilka är bristerna</p>	<p>"Det skulle göras någon form av informationskampanj, så att när man funderar på att köpa en fyrhjuling också får reda på vad man får göra och inte med en fyrhjuling"</p>	<p>"Ja, registreringsformerna"</p>	<p>"Att det inte ens står rätt på Transportstyrelsen sida, svårt att hålla kurs när det inte ens står rätt på Transportstyrelsens sida"</p>
<p>18. Var tycker du regelverket kan förbättras?</p>	<p>"Arbetet med att nå ut till användare"</p>	<p>"Det går inte att förbättra det, då måste du ändra i grundlagen. Men förenkla processen att få till utbildningsplats."</p>	<p>"Registreringar"</p>
<p>19. Vilka delar i regelverket tycker du är det viktigast att utbilda om?</p>	<p>"Var man får köra, var man inte får köra och varför. Lite om hur man ska lasta, många lastar fel. Men främst sänk hastigheten på dom, de behöver inte gå mer än 30"</p>	<p>"var du får framföra en fyrhjuling beroende på registreringsform, få deltagarna att förstå vilken typ av fyrhjuling de ska investera i beroende på vad den ska användas till"</p>	<p>"Tippning, vältning, risker, ej göra skada på mark. Hur du använder ett fordon på rätt sätt"</p>

<p>22. Finns det något i regelverket tycker du vi ska kolla mer på? där det finns kunskapsluckor/ är svårtolkat</p>	<p>"vilken fyrhjuling, vilka lagkrav som gäller, var får man köra, var får man lasta, hastigheter. Även smarta idéer på hur man når ut med informationen, för affärerna vågar inte, då kan dom förlora en kund"</p>	<p>"Registreringsformerna och vad de betyder i praktiken"</p>	<p>"registrering. eventuellt om registreringsformen Traktor C kommer, vad det innebär och hur det påverkar"</p>
<p><b>Risker</b></p>			
<p>23. Vad ser du som de främsta riskerna med att köra fyrhjuling?</p>	<p>"För hög hastighet, i alla lägen"</p>	<p>"för hög hastighet, på allmän väg och i terräng"</p>	<p>"Att köra i kuperad terräng med tungt lastad vagn"</p>
<p>22. Vad anser du är de främsta riskerna att köra fyrhjuling i skogsbruk?</p>	<p>"Vid lassning, inte rätt kultryck, överlass utför"</p>	<p>"Fullastad vagn, fällknivs effekt"</p>	<p>"Passera diken, kuperad terräng. Oaktsam i framförandet av fordonet"</p>

## Bilaga 3.

### Enkätmall

#### Kunskapstest, frågor kopplade till fordonet

#### Fyrhjuling är ett samlingsnamn för många olika former av fyrhjuliga fordon med olika former av registrering

1. Vilken registreringsform har din/dina fyrhjuling-ar? (flervalsfråga)

Fyrhjuling motorcykel  
Kör ej fyrhjuling  
Moped klass 1  
Moped klass 2  
Motorredskap 1  
Motorredskap 2  
Terränghjuling  
Traktor klass A  
Traktor klass B  
Vet ej

#### Brukande

2. Vad använder du din fyrhjuling främst till? (flervalsfråga)

- Skogsarbete
  - Virkestransport
  - Skogsvård
  - Gårdsarbete
  - Transportera mig till andra platser
  - Jakt
  - Jordbruksarbete
  - Eget svar alternativ

3. Tycker du det är enkelt att veta vilka lagar och regler som omfattar registreringsformen din fyrhjuling har?

Ja, nej, vet ej

4. Använder du hjälm när du kör fyrhjuling?

Alltid  
Sällan  
Aldrig

Nej det finns inte som krav för mitt fordons registreringsform  
(alt följdfråga varför när personerna trycker på "aldrig" å "sällan", svara själv varför det inte används)



5. Kände du dig tillräckligt informerad vad som lagligt och regelmässigt gällde när du köpte din fyrhjuling? T ex var du får framföra den
- Ja.  
Nej.
6. Vad tror du är de främsta orsakerna till olyckor med släpkärra till fyrhjuling i terräng (flera svar är rätt)
- Anpassad körställning
  - Brist på kompetens hos förare
  - Ett lägre däcktryck
  - Felaktigt kultryck
  - Sitta still när man kör
  - Tuff terräng
  - Undvika branta slutningar
  - Över lass
7. Har du som markägare alltid rätt att framföra din fyrhjuling fritt på din egen mark?
- Nej, det är endast tillåtet i samband med jord och skogsbruk.
  - Ja, det är min mark och jag ansvarar för om det uppstår körskador.
  - Nej, det är endast tillåtet i samband med jord, skogsbruk och jakt (hämta fällt vilt).
8. När under barmarksäsong får fyrhjulingen användas som hjälpmedel i jord - skogsbruk och samband med jakt? (Fler alt är rätt)
- Kolla granbarkborre
  - Utföra arbete hos min granne/släktning
  - Dra ut ett rådjur (hämtning av fällt vilt)
  - Köra fyrhjulingen till passet
  - Transportera balar
  - Sladda en paddock
  - Uttransport av plantor
9. Är det okej att använda huggarhjälm som hjälm för fyrhjulingen vid skogsarbetet, t ex när du använder motorsåg (och därmed huggarhjälm i skogsarbetet)?
- Ja  
Nej
- Beror på vilken registreringsform mitt fordon har
10. Vilka utsätter sig för de vanligaste riskfaktorerna? (flervalsalternativ)
- Anton låter sin tolvåriga son köra runt på åkern som är stor och öppen utan hinder (stenar)

- Stina anpassar sin körteknik och hastighet när hon kör sin fyrhjuling i terräng
- Anna använder huggarhjälmen som hjälm när hon ska röja i skogen
- Ulrika har varit hos grannen och har blivit förfriskad och tar fyrhjulingen hem

11. Känner du dig nu efter avslutad enkät mer motiverad att kolla upp samt följa lagstiftning och regler som gäller för registreringsformen din fyrhjuling har?

Ja

Nej

Eget svar

Tack för att du svarat på vår enkät!

All terrängkörning med fyrhjuling är förbjuden, förutom i samband med uttransport av fäلت vilt (där ingår björn, älg, vildsvin och hjort) samt i jord- och skogsbruk. Kör du i terräng för nöjes skull bryter du mot terrängkörningslagen och kan därmed bli straffad och bötfälld. Känner du dig osäker kring regelverket vad som gäller just din registreringsform av fyrhjuling, kolla upp det!

Tänk på att aldrig köra påverkad av alkohol eller droger, anpassa hastigheten efter förutsättningarna, låt inte barn köra din fyrhjuling, det är ingen leksak, använd hjälm om din registreringsform kräver det, överlasta inte när du kör med släp, planera din körning och om du ska genomföra ensamarbete berätta för någon var du är och när du förväntas vara hemma. På detta sätt kan du minska risken för att du skadas eller värre i samband med ditt fyrhjulingsanvändande.

Kör lugnt!

## Publicering och arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i **JA**, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i **NEJ**, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här:

<https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.

NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.