

Nye tall om ungdom

Ungdom og snøscooterkjøring: kjørevaner, risikovurdering og ulykker

Grete Mehus og Nils Henriksen

Dataene som presenteres i denne undersøkelsen, skriver seg fra en spørreskjemaundersøkelse fra 2008 blant et strategisk utvalg på 136 ungdommer som går på videregående skole i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard, og som kjører snøscooter på fritiden. Tilsvarende undersøkelser er ikke publisert tidligere, og en deskriptiv artikkel kan gi noe kunnskap på dette området. Hensikten er å beskrive og analysere kjønns- og aldersforskjeller med hensyn til ungdommenes kjøremønster, deltagelse i ulykker, vurdering av risikoforhold, bruk av personlig verneutstyr og sikkerhetsforanstaltninger, for å bidra til å definere hva som bør være fokus for ulykkes- og skadeforebyggende arbeid.

Snøscooterferdsel i Norge er regulert i *lov om motorferdsel i utmark og vassdrag* fra 1977 med tilhørende forskrifter og i *vegtrafikkloven* av 1965. Ungdom fra og med 15 år kan øvelseskjøre under visse forutsetninger, og når de fyller 16 år, kan de ta sertifikat for snøscooter. De som er mellom 16 og 18 år, har kun anledning til å kjøre snøscooter med et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,20 kW/kg (Vegtrafikkloven 1965, Førerkortforskriften 2004, klasse S § 3-17).

Snøscooterkjøring er blitt en viktig vinterfritidsaktivitet og inngår i hverdagslivet til en del av befolkningen på Svalbard, i Nord-Troms og i Finnmark. Snøscooter anses som et ganske alminnelig hverdagskjøretøy i enkelte ungdomsmiljø. Ungdommen benytter kjøretøyet til å komme ut i naturen, være sammen med jevnaldrende og ha gode opplevelser (Mehus mfl. 2010). Ifølge Pedersen (1999:288) kan snøscooteren oppfattes som et symbol på tradisjonell, lokal mannlighet.

I kjølvannet av all motorisert ferdsel følger ulykker og skader. På Svalbard har det vært foretatt skaderegistrering av snøscooterulykker siden 1997 og i Vest-Finnmark fra og med 2002. I Vest-Finnmark fremkommer det at gutter i alderen 15–24 år er de som er mest representert i skaderegistret når det gjelder snøscooterulykker som har krevd at man oppsøker

lege for behandling (Jeppesen og Wisborg 2005). På Svalbard er det fastboende menn i alderen 20–29 år og besøkende menn i alderen 30–39 år som topper skadestatistikken (Ytterstad og Dahlberg 2005). I Sverige, USA og Canada har man i enkelte områder gjort systematiske undersøkelser av alkoholinnholdet i blodet hos førere som har vært involvert i snøscooterulykker. Der fremkommer det at en stor andel av de skadde er menn, at de har vært alkoholpåvirket, og at ulykkene har skjedd på kvelds- eller nattetid i helgene (Rowe mfl. 1994, Beilman mfl. 1999, Öström og Eriksson 2002, Beirness 2001). I perioden 1998–2007 var det 62 politirapporterte vegtrafikkulykker i Norge hvor snøscooter var involvert. I elleve av ulykkene ble det registrert ruspåvirkning. Fire førere omkom i disse ulykkene, og tre av de fire omkomne var ruspåvirket. Uaktsomhet og høy fart lå til grunn for 13 ulykker (Haldorsen 2008). Det er ikke gjort tilsvarende studier på alle snøscooterulykker utenfor veg i Norge (Mehus mfl. 2008).

Førsteforfatteren har oppsøkt ungdom på åtte av tolv videregående skoler i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard. De åtte skolene med til sammen 2 386 elever ble valgt ut fra størrelse og geografisk spredning, i den hensikt å treffe ungdom fra hele forskningsområdet. Finnmark, Svalbard og Nord-Troms ble valgt fordi lov om motorferdsel i utmark (1977) gir befolkningen i disse områdene anledning til å kjøre i oppmerkede løyper eller traaser i en bestemt tidsperiode. I tillegg har Svalbard egne regler for snøscooterkjøring, og snøscooter er det mest benyttede kjøretøyet på øygruppen.

Utvalget til spørreundersøkelsen ble etablert via selvseleksjon og omfatter 136 elever. Samtlige elever som mottok spørreskjema, returnerte det i utfylt stand. De 136 elevene (86 gutter og 50 jenter) kom fra Svalbard og små bygder i både norske, samiske og kvenske kyst- og innlandskommuner i Finnmark og Nord-Troms. Ni av ti gutter i utvalget var fra 16 til 18 år, mens tre av fire jenter var mellom 16 og 18 år. Av disse har 81 også deltatt i fokusgruppeintervju om risiko og snøscooterkjøring, som tilhører en annen del av førsteforfatterens prosjekt.

Spørreskjemaet hadde 37 spørsmål med svaralternativer som genererte data om kjøremønster, eierforhold, bruk av medier som omhandler snøscooterematikk, skade- og ulykkesutsatthet, risikovurderinger, bruk av rusmidler i forbindelse med snøscooterkjøring samt bruk av sikkerhetsutstyr og sikkerhetstiltak tilknyttet snøscooterkjøring. Respondentenes vurdering av ulike risikoforhold ble scoret på en skala fra 1 til 5, der 1 var «minsker risikoen» og 5 var «øker risikoen betydelig». Spørreskjemaet ble også oversatt til samisk for at samiskspråklig ungdom skulle kunne forholde seg til spørsmålene på sitt eget språk. Det var kun tre som benyttet seg

av denne muligheten, til tross for at det var samiskspråklige i nesten alle gruppene.

Materialet ble analysert ved hjelp av programvaren SPSS, versjon 15.0. Det ble foretatt frekvensanalyse og tabellanalyse for sammenlikning av avhengige variabler mellom undergrupper. Forskjellene ble signifikantestet ved bruk av kjiqvadrat-test for kategorivariabler og t-test for kontinuerlige variabler. Signifikansnivået for de statistiske testene ble satt til fem prosent. For variabler som viste en signifikant sammenheng med ulykkesutsatthet siste år i den bivarierte analysen, ble det gjennomført en logistisk regresjonsanalyse med ulykkesutsatthet kodet som ja = 1 og nei = 0.

Deltakere i undersøkelsen, eierforhold, kjørelengde, kjøretidspunkt og type snøscooter

Både jenter (n = 50) og gutter (n = 86) deltok i undersøkelsen, og de fleste respondentene var i alderen 16–18 år (n = 116). I høyeste aldersgruppe (19–23 år) var 13 av 20 jenter. Videre kjørte 20 snøscooter i jobbsammenheng (reindrift, turisme og annet), og seks kjørte snøscootercross eller vanndrag. Et flertall eide ikke sin egen snøscooter, men lånte fra foreldre og andre nære slektninger eller venner (resultatet vises ikke i tabell).

Omtrent halvparten av jentene kjørte mindre enn 50 mil i året, mot fjerdeparten av guttene. Fire av ti gutter oppga å kjøre mer enn 250 mil årlig. Både gutter og jenter kjørte til alle døgnets tider. Nattkjøring var hovedsakelig knyttet til guttenes kjøremønster. Å overnatte i telt i forbindelse med snøscooterturer var vanlig for 60,5 prosent av guttene i undersøkelsen og for 46,0 prosent av jentene (resultater vises ikke i tabell).

Begge kjønn hadde tilgang til nye snøscootere, og dette var stabilt for alder. Jentene kjørte oftest *Touring*. Dette er en snøscootertype som er stor, tung, stabil og komfortabel å sitte på. Guttene, derimot, kjørte *Racing* og *Mountain climber*, som er konstruert for henholdsvis fart og klatring.

Tabell 1 Kjørelengde, kjøretidspunkt etter alder og kjønn. Prosent.

	Menn	Kvinner	16–18 år	19–23 år	Totalt
(n)¹⁾	(80)	(42)	(105)	(20)	(n 125)
Kilometer/år					
0–500	25,0	47,6	34,3	23,5	32,8
501–1 000	10,0	19,0	12,4	17,6	13,1
1 001–2 500	23,8	26,2	21,9	41,2	24,6
> 2 500	41,3	7,1	31,4	17,4	29,5
Prosent som kjører på					
kveld ²⁾	49,4	42,0	46,0	50,0	46,6
natt ²⁾	24,1	8,0	19,5	10,0	18,0
Type snøscooter					
Racing	35,3	24,4	29,7	29,7	31,5
Mountain climber	29,4	17,8	28,8	5,3	25,4
Lake runner / sport	10,6	13,3	9,0	26,3	11,5
Touring	15,3	42,2	26,1	15,8	24,6
Andre	9,5	2,2	6,3	10,5	6,9

1) n kan variere på grunn av ulik svarprosent på enkeltpørsmål.

2) Det var fire svaralternativer på spørsmål om nårtid på døgnet de kjørte: dag, ettermiddag, kveld og natt. Respondentene kunne krysse av for flere valg. Her oppsummeres prosent av alle innenfor to utvalgte kategorier.

Ulykker, personskade, slitasjeskader og behov for medisinsk behandling

Snøscooterkjøring som aktivitet er forbundet med uhell, ulykker og personskader.

Tabell 2 Snøscooterulykker, personskader, behov for medisinsk behandling siste år og siste fem år samt slitasjeskader, etter alder og kjønn. Prosent.

	Menn	Kvinner	16–18 år	19–23 år	Totalt
(n)	(86)	(49)	(115)	(20)	(135)
Ulykke siste år	30,2*	10,2	25,2	10,0	23,0
Personskader siste år	16,3	10,0	16,4	0,0 ¹⁾	14,0
Behov for medisinsk behandling siste år	9,3	8,0	8,6	10,0	8,8
Ulykke siste fem år	37,2	24,0	33,6	25,0	32,4
Personskade siste fem år	29,1	18,0	25,0	25,0	25,0
Behov for medisinsk behandling siste fem år	12,8	8,0	9,5	20,0	11,0
Slitasjeskader	14,1	6,0	12,2	5,0	11,1

1) Opplysninger mangler om personskader i alderen 19–23 år.

* p < 0,05

Nesten fjerdeparten hadde vært utsatt for snøscooterulykke siste år. Hyppigheten var tre ganger høyere blant gutter enn blant jenter, og 2,5 ganger høyere i aldersgruppen 16–18 år sammenliknet med de eldste. Over halvparten av ulykkene blant gutter (14 av totalt 26 ulykker) endte med personskade, mens alle jentene (n = 5) som var innblandet i ulykke, ble skadet. Blant guttene trengte åtte medisinsk behandling etter skade, mot fire blant jentene. Ulykkestallene for de siste fem årene viste, som forventet, en stigning i forekomsten av både ulykker, skader og behov for medisinsk behandling. Omtrent én av ti rapporterte om slitasjeskader, og mer enn dobbelt så stor andel blant gutter som blant jenter.

Ulykker, personskade og behov for medisinsk behandling varierte etter kjørevaner (tabell 3). Hvor mye ungdommene kjørte (årlig kjørelengde, dager per uke og turenes varighet fremkommer ikke i egen tabell), var positivt korrelert med forekomsten av ulykker, skader og behandlingsbehov siste år. Kveldskjøring så ikke ut til å virke inn, mens det var en tendens (ikke signifikant) til en høyere ulykkes- og skadefrekvens blant dem som oppga å kjøre om natten, sammenliknet med dem som ikke gjorde det, uten at dette syntes å medføre økt behov for medisinsk behandling.

Tabell 3 Ulykker, personskade og behov for medisinsk behandling siste år etter kjørevaner. Prosent.

	(n) ¹	Ulykke	Personskade	Behandling
Kjørte kilometer				
0–500	(40)	10,0	7,5	0,0
501–2 500	(45)	13,3	8,7	10,9
> 2 500	(36)	47,2***	25,0*	16,7*
Kveldskjøring				
Ja	(61)	24,6	12,9	9,9
Nei	(71)	22,5	15,5	8,1
Nattkjøring				
Ja	(23)	34,8	20,8	9,2
Nei	(109)	21,1	12,8	8,3
Totalt	(133)	23,0	14,0	8,8

1) n kan variere på grunn av ulik svarprosent på enkeltpørsmål.

* p < 0,05

*** p < 0,001

I den logistiske regresjonsanalysen kom timer per tur signifikant ut, med en 2,56 ganger høyere risiko for ulykkesutsatthet siste år for hvert nivå av økt kjøretid. Gutter hadde fjerdeparten så stor risiko når det ble justert for kjørelengde pr. år og antall timer pr. tur ($p=0.050$) (resultatet vises ikke i tabell).¹

Rus, snøscooterkjøring og ulykker

En liten andel blant både gutter og jenter oppga å ha kjørt i ruspåvirket tilstand. Dette gjaldt de eldste i materialet i større grad enn de yngste. Av guttene hadde 4,7 prosent vært utsatt for ulykker under ruspåvirkning, mot 12,0 prosent av jentene – guttene både som sjåfører, passasjerer og i slede eller gående; jentene mest i forbindelse med at de var passasjerer, ikke som sjåfører (resultatet vises ikke i tabell). Respondentene ble spurt om de oppfattet det som vanlig å kjøre i ruspåvirket tilstand. En av ti gutter svarte bekreftende, mot nær tredjeparten av jentene.

Tabell 4 Rusbruk, snøscooterkjøring og ulykker etter alder og kjønn. Prosent.

	Menn	Kvinner	16–18 år	19–23 år
(n) ¹⁾	(86)	(49)	(115)	(20)
Har selv kjørt i ruspåvirket tilstand	14,1	12,0	11,2	26,3
Har vært utsatt for snøscooterulykker i ruspåvirket tilstand	4,7	12,0	8,6	0,0
Oppfatning av hvor vanlig det er å kjøre i ruspåvirket tilstand	10,6**	30,6	17,2	22,2

1) n kan variere på grunn av ulik svarprosent på enkeltspørsmål.

** p < 0,01

Bekledning, klargjøring før tur og bruk av sikkerhetsutstyr

Respondentene ble spurt om hva de bruker eller har med seg til vanlig når de er på snøscootertur.

Tabell 5 Bruk av bekledning, sikkerhetsutstyr, kommunikasjonsutstyr og mat/førstehjelpsutstyr (fire gjenstander i hver kategori). Gjennomsnitt etter kjønn og alder.

	Menn	Kvinner	16–18 år	19–23 år	Totalt
(n)	(85)	(50)	(115)	(20)	(135)
Klær	2,05**	2,64	2,28	2,20	2,27
Verktøy	2,15**	1,50	1,99	1,45	1,91
Kommunikasjonsutstyr	1,19	1,26	1,25	1,00	1,21
Mat/førstehjelpsutstyr	1,80*	2,28	1,93	2,20	1,98

* p < 0,05

** p < 0,01

Hjelm er standardutstyr blant begge kjønn og aldersgrupper. Blant jentene oppga 88,0 prosent at de bruker hjelm, blant guttene 81,2 prosent (resul-

tatet vises ikke i tabell). Noen krysset av for flere typer hjelmer, noe som kan signalisere at de skifter hjelm etter værtype, fuktighet og temperatur. Et fåtall pleier å ha med kart, kompass og GPS, mens nær samtlige har med seg mobiltelefon. Kjønnsforskjeller fremkom ofte ved at gutter i større grad enn jenter tar med verktøy og utstyr med tanke på reparasjon og berging, mens jentene fokuserer mer på bekledding og mat. Jentene sjekker også været i større grad enn guttene og melder oftere fra hvor de drar (resultatet vises ikke i tabell).

Risikovurdering

Når det gjelder vurdering av risiko tilknyttet snøscooterkjøring, var tendensen at jenter vurderte og definerte snøscooterkjøring som mer risikabelt enn gutter. De scoret etter en skala der 1 var mindre risiko og 5 var høy risiko, og gjennomsnittlig score for 19 ulike forhold var signifikant høyere ($p < 0,001$) for jenter enn for gutter.

Tabell 6 Gjennomsnittlig sumscore for risikovurderinger av 19 tema (1 = minsker risikoen, 5 = øker risikoen) etter kjønn og alder.

	Menn	Kvinner	16–18 år	19–23 år	Totalt
n = 128	(81)	(47)	(109)	(19)	(128)
Risiko	3,35***	3,78	3,50	3,52	3,51

*** $p < 0,001$

Jentene scoret signifikant høyere enn guttene på risiko når det gjaldt følgende forhold: nattkjøring, å sitte på i ruspåvirket tilstand, fart over 100 kilometer i timen, kjøring alene, kryssing av veg, kjøring over åpne elveråk / åpent vann, kjøring under utfordrende forhold, kjøring i hvitt lys der alle konturer er utvisket, og kjøring på havis (resultat fremkommer ikke i tabell). Kjøring med snøscooterens maksimale kapasitet og kjøring i ruspåvirket tilstand var risikoområder der begge kjønn scoret høyt. Samlet score for risiko der de skulle gi uttrykk for hvor risikable de anså fire utvalgte høyrisikofelt (å kjøre med full kapasitet, å kjøre i brattheng, å kjøre i kystlandskap og å kjøre på oppdemmet vann), viste signifikant forskjell mellom gutter og jenter. Guttene definerte disse risikoområdene som mindre farlige enn jentene (resultat vises ikke i tabell).

Oppsummering

Mediefokus på uheldige sider ved snøscooterkjøringen kan ha bidratt til at de ivrigste kjørerne underrapporterte problematiske forhold som rusbruk og skade- og ulykkesutsatthet for å unngå å stille aktiviteten i et dårligere lys. Dette er et problem for validiteten og reliabiliteten ved enkelte av spørsmålene i undersøkelsen vår. Imidlertid synes variasjonen i påviste sammenhenger mellom kjønn, kjøreadferd og for eksempel ulykker å være stor nok til at det kan antas at respondentene har avgitt troverdige svar på spørsmålene, kanskje med unntak av guttenes svar på spørsmålet om hvor vanlig de mente det var å kjøre i ruspåvirket tilstand.

Funnene våre viser at ungdom kjører snøscooter til alle døgnets tider. Guttene har en betydelig høyere risiko for ulykker, og de vurderer risikofeltene som mindre farlige enn jentene. Dette skjer kanskje fordi de kjører mer og opparbeider større toleranse for ulike kjøreforhold og de utfordringene det medfører å kjøre over større områder. Det kan også henge sammen med at guttene gjennom denne aktiviteten eksponerer maskuline verdier i den lokale kulturen. Både når det gjelder bruk av sikkerhetsutstyr og vurdering av risiko, fremkommer forhold som peker på yngre gutter som en spesielt viktig målgruppe for forebyggende tiltak.

Snøscooterkjøring er en etablert fritidsaktivitet som involverer flere generasjoner og har blitt et trekkplaster for turistnæringen i Nord-Norge og på Svalbard. Forebyggende virksomhet bør innrettes mot flere nivå. Trafikkmyndighetene bør igangsette en systematisk kartlegging av alle forhold rundt snøscooterulykkene for å få gode data om hvor de skjer, hvorfor de skjer, og hvilken kontekst de skjer i. Samtidig bør man opprettholde god infrastruktur i løypenettet og fokusere på forhold som bidrar til å påvirke risikoen for ulykker, slik at disse er gjenkjennbare for ungdom når de er i potensielle risikosituasjoner. Fokusering på fortolkning av regelverk, normer og kjørestil på tvers av generasjoner er også viktig i holdningsskapende arbeid.

Denne undersøkelsen er ikke representativ og omfatter et avgrenset felt. Videre forskning vedrørende kjørevaner, risikotaking, ulykkeseksponering og skader er derfor nødvendig innenfor ungdomsmiljøet som helhet, og det er behov for både kvantitative og kvalitative undersøkelser av sammenhengen mellom disse forholdene.

Noter

1. Grunnet en feil er denne setningen endret fra artikkelen som opprinnelig sto på trykk i nr. 1/2011

Litteratur

- Beilman, G.J. mfl. (1999). Risk factors and patterns of injury in snowmobile crashes. *Wilderness & Environmental Medicine*, 10:226–232.
- Beirness, D.J. (2001). Alcohol involvement in snowmobile operator fatalities in Canada. *Canadian Journal of Public Health, Revue Canadienne de Santé Publique*, 92:359–360.
- Fører kortforskriften (2004). *Forskrift om førerkort m.m.* Av 19. januar 2004 nr. 298. Hentet 20. juli 2010 fra <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/sd-20040119-0298.html>.
- Haldorsen, I. (2008). *Ulykker med snøscooter innblandet*. TS-Rapport 06/2008. Oslo: Statens vegvesen, Veg- og trafikkavdelingen, Trafikk-sikkerhetsseksjonen. Hentet 10. januar 2011 fra http://www.vegvesen.no/_attachment/100252/binary/159681.
- Jeppesen, E. og T. Wisborg (2005). Skader fra bruk av snøscootere i Vest-Finnmark. *Tidsskrift for Den norske legeforening*, 125:3248–3251.
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (1977). Av 10. juni 1977 nr. 82. Hentet 5. august 2010 fra <http://www.lovdata.no/all/nl-19770610-082.html>.
- Mehus, A.G., G. Mehus og S. Germeten (2008). *Snøscooter og trafikksikkerhet. Litteraturgjennomgang av kunnskap knyttet til snøscooterulykker i Skandinavia, USA og Canada*. Rapport nr. 4. Alta: Høgskolen i Finnmark.
- Mehus, G., S. Germeten og N. Henriksen (2010). Snøscooterkjøring og scooter-feelingen. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 10(2):39–56.
- Pedersen, K. (1999). «Det har bare vært naturlig» – friluftsliv, kjønn og kulturelle brytninger. Dr. scient.-avhandling. Oslo, Institutt for samfunnsfag: Norges idrettshøgskole.
- Rowe, B. mfl. (1994). The association of alcohol and night driving with fatal snowmobile trauma: a case-control study. *Annals of Emergency Medicine*, 24:842–848.
- Vegtrafikkloven (1965). Av 18. juni 1965 nr. 4. Hentet 8. august 2010 fra <http://www.lovdata.no/all/hl-19650618-004.html>.

- Ytterstad, B. og T. Dahlberg (2005). Snøscooterskader på Svalbard. *Tidskrift for Den norske legeforening*, 125:3252–3255.
- Öström, M. og A. Eriksson (2002). Snowmobile fatalities aspects on preventive measures from a 25-year review. *Accident Analysis & Prevention*, 34:563–568.

