

## Ungdom, risiko og snøscooterkjøring:

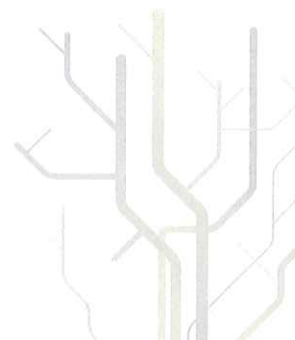
En studie av ungdoms forhold til snøscooterkjøring,  
risikotaking,ulykker og uhell med foreslåtte forebyggingsstrategier.



**Grete Mehus**

**Avhandling levert for graden**

Philosophiae Doctor  
August 2012





# **Ungdom og snøscooterkjøring i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard:**

**En studie av ungdoms  
forhold til snøscooterkjøring, risikotaking, ulykker og uhell  
med foreslåtte forebyggingsstrategier**

**Grete Mehus**

***Avhandling levert for graden philosophiae doctor i helsevitenskap***

**UNIVERSITETET I TROMSØ**

**Det helsevitenskapelige fakultet**

**Institutt for helse- og omsorgsfag**

**August 2012**

<b>FORORD .....</b>	<b>3</b>
<b>SAMMENDRAG.....</b>	<b>4</b>
<b>SUMMARY .....</b>	<b>6</b>
<b>LISTE OVER ORIGINALE PUBLIKASJONER .....</b>	<b>8</b>
<b>1.0 INTRODUKSJON.....</b>	<b>9</b>
1.2 MÅLSETTING FOR PROSJEKTET .....	11
1.2.1. <i>Problemstilling</i> .....	12
<b>2.0 TEORETISK PERSPEKTIV.....</b>	<b>14</b>
2.1 ENDRET BRUK AV NATUREN SOM INNFALLSPORT TIL REKREASJON .....	14
2.2 KROPPSFENOMENOLOGI OG FLYTTEORI.....	15
2.3 OM RISIKO OG MESTRING AV RISIKO.....	18
2.3.1. <i>"Skyld-skam"-perspektivet i risikoforståelse</i> .....	19
2.4 UNGDOM SOM SOSIAL KATEGORI .....	20
2.5 HELSEVITENSKAPELIG GRUNNLAG FOR PROSJEKTET .....	21
2.5.1. <i>Helsefremmingsperspektivet og empowerment</i> .....	22
2.5.2. <i>Helsefremmingsstrategi i møte med snøscooterkjørende ungdom</i> .....	24
<b>3.0 DESIGN OG METODE .....</b>	<b>25</b>
3.1 STRATEGISK UTVALG .....	25
3.2 HERMENEUTISK TILNÆRMING .....	26
3.3 KLARGJØRING AV EGEN FORFORSTÅELSE.....	28
3.4 FOKUSGRUPPEINTERVJU.....	29
3.4.1. <i>Kjønns- og gruppeperspektivet i fokusgruppeintervjuene</i> .....	31
3.4.2. <i>Ungdommens språk- og metaforbruk i fokusgruppeintervjuene</i> .....	33
3.4.3. <i>Erfaringer fra intervju med ungdom i fokusgrupper</i> .....	34
3.5 ANALYSE AV DATAMATERIALE .....	35
3.5.1. <i>Innholdsanalyse</i> .....	35
3.5.2. <i>Forforståelsens innflytelse på lesning og tematisering</i> .....	38
3.6 FORSKNINGSETISKE OVERVEIELSER, KRAV TIL SAMTYKKEERKLÆRING .....	39
3.7 RELEVANS OG TROVERDIGHET .....	40
3.8 AVGRENSNINGER .....	41
<b>4.0 FUNN .....</b>	<b>43</b>
4.1 ARTIKKEL I: SNØSCOOTERKJØRING OG 'SCOOTERFEELINGEN' .....	43
4.2 ARTIKKEL II: HOW YOUNG PEOPLE COMMUNICATE RISKS OF SNOW-MOBILING IN NORTHERN NORWAY: A FOCUS GROUP STUDY .....	44
4.3 ARTIKKEL III: YOUNG PEOPLE AND SNOWMOBILING IN NORTHERN-NORWAY AND SVALBARD: INJURY PREVENTION FOCUSES AND STRATEGIES .....	45
<b>5.0 SAMMENFATNING OG DISKUSJON AV RESULTATER.....</b>	<b>47</b>
5.1 FRIHET TIL Å LEVE DET GODE LIV PÅ FJELLET ER HELSEBRINGENDE.....	48
5.2 RISIKOKOMMUNIKASJON: ET SKJØRT BALANSEPUNKT MELLOM EMPOWERMENT, FORBUD OG KONTROLL..	50
5.3 SØKELYS PÅ EMPOWERMENT OG HELSEFREMNING.....	53
<b>6.0 AVSLUTTENDE REFLEKSJONER.....</b>	<b>55</b>
<b>7.0 REFERANSER.....</b>	<b>57</b>
<b>8.0 VEDLEGG.....</b>	<b>62</b>
1: PILOTUNDERSØKELSE; UNGDOM OG SNØSCOOTERKJØRING: KJØREVANER, RISIKOVURDERING OG ULYKKER. TIDSSKRIFT FOR UNGDOMSFORSKNING 2011,11(1): 87-96 AV MEHUS, G. OG HENRIKSEN, N. ....	62
2: INTERVJUGUIDE .....	62
3: PROSJEKTGODKJENNING .....	62
4: INFORMASJON OM STUDIEN OG SAMTYKKEERKLÆRING .....	62

## Forord

Å ligge i lavvo i overgangen april –mai, langt inne på vidda, uten stress og ta tiden som den kommer, fyre i ovnen før en går ordentlig ut av soveposen, lytte til reinflokkene som flytter mot sommerbeitet og kjenner på snøret om det har kommet fisk i løpet av natten - det er helsefremmende.

Jeg vil takke alle de som har bidratt med fortellinger i datamaterialet og for mottagelsen jeg har fått på de videregående skolene jeg har besøkt i Nord- Norge og på Svalbard. Uten ungdommens ærlighet, åpenhet og imøtekommenhet har det ikke blitt noe av prosjektet.

Mine veiledere Nils Henriksen og Sidsel Germeten har fulgt meg i opp – og nedturer hele veien. Alltid klar for å ta imot tekst, lese, kommentere, skrive inn og diskutere. Takk for samarbeidet. Jeg vil alltid huske Willy Guneriusen og medstudenter på PhD kursene i Steigen og på samfunnsvitenskapelig fakultet, for inspirerende og engasjerte diskusjoner på papere. Takk for at jeg har fått delta på disse spennende kursene og for å ha fått møte en som samler ”trådene” så godt som Willy.

På Institutt for helsefag har vi en fantastisk, servicevennlig bibliotekar som alltid har funnet det som var ”umulig” å få tak i. Takk Ronald for all hjelp i søkene etter artikler og annen litteratur. Jeg har hatt stipendiat og fått driftsmidler som er dekket av FoU utvalget ved Høgskolen i Finnmark. Tusen takk for det, uten dette har jeg ikke kommet i mål.

Sidsel og Alf Gunnar fortjener en spesiell takk for at jeg i starten av 2008 fikk være med i deres prosjekt om Snøscooterkjøring og sikkerhet, fra Statens vegvesen. En spesiell takk til Alf Gunnar for at du alltid har vært der for å lytte, gi innspill, veiledning og diskusjoner om fagfeltet; Snøscooterkjøring.

Til slutt vil jeg takke mine to ungdommer og deres venner, for inspirasjon til å ta fatt på prosjektet om en aktivitet som opptar dere hele vinteren. Foreldre slutter aldri å vente på at ungdommen skal komme hjem om natten, og er alltid engstelig for at det skal skje noe med dere på snøscooterturer. Den 3. mars 2011 ble hele Hammerfest samfunnet rystet når 9 av byens ungdom ble værfast i en orkan mellom Skaidi og Porsanger. Tre av dem kom aldri mer hjem. I tillegg mistet vi en ung gutt i et snøskred utløst av snøscooter 21 dager etterpå. For hele lokalsamfunnet Hammerfest, men for ungdommen spesielt vil 2011 stå som et år med sjokk, tap og fortvilelse. Jeg dedikerer dette prosjektet til de som har mistet livet på fjellet, mens de har holdt på med det de liker best, med en oppfordring til alle som kjører snøscooter om å følge sikkerhetsreglene for snøscooterkjøring slik at de kommer vel hjem etter turene.

## Sammendrag

Avhandlingen er basert på 81 fokusgruppeintervju av 31 jenter og 50 gutter mellom 16 og 23 år i 17 kjønnsdelte grupper. Informantene er fra Finnmark, Nord-Troms og Svalbard. De ble intervjuet om opplevelser og forhold knyttet til snøscooterkjøring. I fokusgruppene snakket de om hva som motiverte for snøscooterkjøring, følelsene de fikk når de kjørte snøscooter, hvordan de vurderte og kommuniserte risiko tilknyttet snøscooterkjøring, om de hadde deltatt i ulykker, eller andre ting de ville fortelle om som handlet om snøscooterkjøring.

Snøscooterkjøring inngår i friluftslivsutøvelsen om vinteren i Nord-Norge på tvers av generasjonene. Snøscooterkjøring reguleres av motorferdselloven, og Svalbard har særegne lover for kjøring.

I kjølvannet av aktiviteten kommer ulykkene og uhellene. Det har vært presentert utallige skaderapporter i Skandinavia, USA og Canada. Ifølge rapportene er unge gutter og unge menn hyppigst representert i skadematerialet, og skadene skjer i helgene og etter mørkets frembrudd. I andre land er alkohol rapportert som en medvirkende årsak til mange ulykker, men dette er ikke undersøkt systematisk i Norge. Kvalitative studier som beskriver kontekst for kjøring, ulykker og hvordan ungdommene tenker om forebyggende tiltak, er mangelfulle. Denne avhandlingen tar sikte på å gi utfyllende kunnskap om emnet, og samler oppmerksomheten om forebyggende strategier med et nedenfraperspektiv, som med nødvendighet må ta utgangspunkt i ungdommenes egen forståelse av aktiviteten.

Studiet har en beskrivende og utforskende design. Beskrivende ved at ungdommenes fortellinger blir fremstilt gjennom råmateriale i teksten, og utforskende gjennom analyse av sentrale temaer tilknyttet hva som motiverer ungdom til å kjøre, hvilket forhold de har til risiko, og hvilke hensyn som må tas i det forbyggende arbeidet. Dette er drøftet i tre artikler og på et overordnet nivå i avhandlingen.

Funnene i studien viser at ungdom samles for å kjøre i fjellet. Det er en aktivitet som tilhører jevnalderssosialiseringen og er en nordnorsk variant av å *møtes på hjørnet*. Spesielt unge gutter motiveres til å kjøre ut fra sanseropplevelser der en følelse av flyt inngår som et vesentlig element, og der snøscooteren blir redskapet de utforsker og inntar terrenget med. Søken etter flytopplevelser er viktig for guttene. Ved å komme i flytsonene opplever de at tiden blir borte, følelse av frihet, samhold i gruppen og glede på kjøreturene. Jentene på sin side var opptatte av å kjøre pent og forsiktig og komme frem til et vann og slå leir, lage bål og grille.

Kjønnsforskjeller viste seg også i hvordan de omtalte og samtalte om risiko. Jentene kommuniserte om det de så som åpenbar risiko ved å kjøre. Guttene snakket ikke om risiko på samme måte. De fortalte om kjøreevelser som kan høres risikable ut fordi guttene kalkulerte med litt uhell for å trene på å beherske snøscooteren som redskap. Balansen mellom å ha kontroll og å tape kontroll var viktig, her utspilte risikoen seg. Guttene la vekt på tre forhold som kan knyttes til en type risikovurdering. Dette omfattet vurderinger av hvor en finner de beste kjøreforholdene, om en har tilstrekkelig med bensin, plugger, reim og verktøy til å gjennomføre turen, samt spørsmålet om en kan støte på politikontroll.

Både gutter og jenter fortalte om egne ulykker, nestenulykker og promillekjøring med snøscooter. Når det gjaldt forebygging av ulykker, var jentene opptatt av å kunne lære mer om fjelliv, førstehjelp og kjøreteknikker. Guttene var opptatte av å lære skredsøk og mente de hadde kunnskap om fjelliv og kjøreteknikk.

Studien viser at ungdom i Nord-Norge, og særlig gutter, er lidenskapelig opptatt av snøscooterkjøring. At de har anledning til å kjøre, innbyr til bolyst, trivsel og er knyttet opp til eksistensielle forhold som gir livsglede og helse.

Forebyggingsaspektet i studien bygger på hva de fleste ungdommene beskrev som utfordringer, som på mange vis sammenfaller med politiets innsats: å stanse promillekjøringen, og å stanse de som kjører ulovlig og farlig. For ungdommene selv er det viktig å lære om fjelliv, kjøring, skredsøk og førstehjelp, som er noe av utfordringene for både å forebygge og håndtere vanskelige situasjoner. En viktig strategi er å starte forebygging på grasrotplan med et nedenfraperspektiv der ungdom selv definerer fokusområder, mål, tiltak og strategier for å forebygge. Dette må gjøres i et helsefremmingsperspektiv der en myndiggjøringsstrategi er essensen i det å styrke ungdommene i å mestre et godt og trygt friluftsliv på fjellet med snøscooteren.

Nøkkelord: Snøscooterkjøring, empowerment, forebygging, ulykker, promillekjøring, helsefremming, friluftsliv, risikokommunikasjon.

## Summary

The dissertation is based on 81 focus group interviews with 31 young women and 50 young men aged between 16 and 23 who were divided into 17 groups by gender. Those providing information were from Finnmark, Nord-Troms and Svalbard. They were interviewed about their experiences and circumstances related to driving snowmobiles. In the focus groups they talked about what motivated them to drive snowmobiles, the feelings they experienced when they drove snowmobiles, how they assessed and communicated the risks associated with driving snowmobiles, whether they had been involved in accidents or anything else they wanted to say regarding driving snowmobiles.

Driving snowmobiles is part of outdoor winter life in northern Norway for all generations. Snowmobiling is regulated by the Norwegian Act relating to motor traffic on uncultivated land and in watercourses, and Svalbard has specific legislation about driving.

The activity results in accidents and mishaps. There have been countless reports of accidents in Scandinavia, the USA and Canada. According to the reports young women and young men are represented most frequently among the injured and the injuries are incurred at weekends and after dark. In other countries alcohol is reported as a contributory factor in many accidents, but this has not been investigated systematically in Norway. There is a lack of qualitative studies which describe the context of driving, accidents and how the young people think about preventative measures. This dissertation aims to provide extensive information about the subject and pays particular attention to preventative strategies from a bottom-up perspective, which must necessarily have its starting point in the young people's own understanding of the activity.

The design of the study is descriptive and investigative. It is descriptive in that the young people's narratives are presented through the raw material in the text and investigative through the analysis of central themes linked to what motivates the young people to drive, their attitude to risks and what should be taken into consideration in preventative work. This is discussed in three articles and at a general level in the dissertation.

The findings of the study show that young people gather to drive in the mountains. This is an activity which forms part of peer-group socialising and is a northern-Norwegian variant of *meeting on the corner*. Young men in particular are motivated to drive by sensual experiences in which a feeling of *flow* is a significant element, and in which the snowmobile is the means by which they explore the terrain and gain ground. The quest for the feeling of flow is important for the young men. By getting into the "flow zone" they lose track of time and gain



a feeling of freedom, group solidarity and the joy of driving. For their part the young women were concerned about driving carefully and well and reaching a lake, camping, making a bonfire and having a barbecue.

The gender gap also manifested itself in how they described and talked about risks. The young women communicated about what they regarded as the obvious risks of driving. The young men did not talk about risks in the same way. They talked about driving manoeuvres which may sound risky because the young men reckoned on having some accidents in order to train in mastering the snowmobile as a tool. The balance between being in control and losing control was important, and this was where the risk was played out. The young men placed emphasis on three circumstances which can be linked to a type of risk assessment. This covered an assessment of how to find the best driving conditions, whether you have enough petrol, spark plugs, belts and tools to complete the journey, plus the question of whether you may run into a police checkpoint.

Both the young men and young women spoke about accidents they had been involved in, near-accidents and drink driving on snowmobiles. When it came to preventing accidents the young women were concerned about learning more about mountain life, first aid and driving techniques. The young men were concerned about learning avalanche rescue techniques and believed they had mountain life and driving technique skills.

The study shows that young people in northern Norway are passionate about snowmobiling, particularly young men. Having the opportunity to drive makes people want to live there, enhances well-being and is linked to existential conditions which promote *joie de vivre* and health.

The preventative aspect of the study is based on what most young people describe as challenges and which coincide with police activities in many ways: Preventing drink driving and stopping those who drive illegally and dangerously. For the young people themselves it is important to learn about mountain life, driving, avalanche rescue and first aid, which are some of the challenges in preventing and dealing with difficult situations. Starting prevention at grass-roots level with a bottom-up perspective in which the young people themselves define focus areas, goals, measures and strategies for prevention is an important strategy. This must be done in a health-promotion perspective in which an empowerment strategy is the essence of supporting the young people in mastering good, safe outdoor life with a snow scooter in the mountains.

Key words: Snowmobiling, empowerment, prevention, accidents, drink driving, health promotion, outdoor life, risk communication.

## Liste over originale publikasjoner

Avhandlingen er basert på følgende artikler som det refereres til i teksten med romertall:

- I Mehus, G., Germeten, S., & Henriksen, N. (2010). Snøscooterkjøring og `scooterfeelingen`. *Tidsskrift for ungdomsforskning*. 10(2), 39–56.
- II Mehus, G., Germeten, S., & Henriksen, N. (2011) How young people communicate risks of snowmobiling in northern Norway: a focus group study. *International Journal of Circumpolar Health*. 70(2), 205–214.
- III Mehus, G., Mehus, A. G., Germeten, S., & Henriksen, N. (2012) *Young people and Snowmobiling in Northern-Norway and Svalbard: Accidents, Injury Prevention Focuses and Strategies*. Manuscript submitted for publication.

Artiklene er trykket her med tillatelse fra de respektive tidsskriftene.

## 1.0 Introduksjon

Mangfoldet av helsefremmende fritidsaktiviteter i Norge er stort. Vår natur er lett tilgjengelig og storslagen, og nordmenn har tradisjon for bruk av naturen til rekreasjonsformål (Breivik, 1978; Øia & Strandbu, 2004; Østberg, 1980). Vinterlandskapet i Nord-Norge gir god inspirasjon og anledning til utforskning, bevegelse og lek. I kjølvannet av det moderne menneskets behov for frihet og for å utfordre seg selv har det kommet til fritidsaktiviteter der erobring av uutforsket landskap, utfoldelse, utfordring og mestring av natur blir sentralt. I dette ligger det elementer av risiko, sjansetaking og fare for å få skader. Balansen mellom det å utfordre og risikere noe med seg selv og å bli utsatt for fysiske skader, utfordres og reguleres av ulike typer av motivasjon for å mestre (Breivik, 2001a, 2001b, 2001c). Befolkningen i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard som benytter snøscooteren til rekreasjonsformål, kjører mye og ofte i vinterhalvåret. De drar ut i fjellet og har med utstyr for fiske, camping, grilling og overnatting (Mehus, A.G & Germeten, 2009; Pedersen, 1992). Lov om motorferdsel i utmark (1977) regulerer mulighetene til å kjøre snøscooter. I motorferdselsloven (1977) §5<sup>1</sup> gis befolkningen i Finnmark og Nord-Troms særlige muligheter til å kjøre snøscooter i forhold til resten av landet. Svalbard har liberale regler for snøscooterkjøring for de fastboende som er regulert i forskrift fra Miljøverndepartementet av 2002, og særegne regler for turister. På Svalbard er det ikke krav til merking av løyper. Turister får kjøre innenfor det som kalles område 10, som er et avgrenset område rundt Longyearbyen og rundt Ny-Ålesund. Turister må ha med godkjent guide ved kjøring utenfor dette området (Forskrift om ferdsel med motorkjøretøy på Svalbard, 2002).

Når jeg referer til forskningsområdet mitt, velger jeg heretter å kalle det Nord-Norge. Det inkluderer Finnmark, Nord-Troms og Svalbard. Snøscooterkjøring i Nord-Norge foregår fra snøen har lagt seg i november–desember, til den forsvinner i mai. Det gis anledning til de over 16 år til å ta sertifikat klasse S for å kjøre snøscooter gjennom Førerkortforskriften (2004) § 3-17. Dette er en fritidsaktivitet som engasjerer flere generasjoner i Nord-Norge. Gjennom å få innsikt i ungdoms tanker om snøscooterkjøring, deres fortolkning av risiko, beskrivelser av risikosituasjoner og hvordan de forholder seg til denne aktiviteten, får man

---

<sup>1</sup>Lov om motorferdsel i utmark 1977 §5, siste ledd: I Finnmark og i Nord-Troms (kommunene Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord) kan fylkesmannen etter forslag fra kommunestyret gi forskrift om adgang til bruk av snøscooter på vinterføre langs særlige løyper i utmark og på islagte vassdrag. Vedkommende kommune skal sørge for merking av og informasjon om løypene.

innblikk i konteksten for snøscooterkjøring. Det eksisterende kunnskapsgrunnlaget om snøscooterulykker bygger i hovedsak på kvantitative skaderegistreringsdata som sier lite om kontekst, ungdoms egne tanker og ideer om snøscooterkjøring, og hvilke strategier de har for å dempe risiko og faremomentene de kan være utsatt for når de kjører. I denne studien vektlegges erfarings- og opplevelsesperspektivet hos ungdom. Gjennom utforskning av dette perspektivet vil snøscooterkjøring og risikotaking bli belyst med et annet datagrunnlag og med andre analysemetoder enn tidligere. Formålet er å frembringe kunnskap som kan gi en økt forståelse for grunnlaget for det som fremkommer i skadestatistikk.

Det var pr. 31.12.2008 registrert 26 816 snøscootere i Finmark, Nord Troms og på Svalbard, i et område som har under 100 000 innbyggere (motorvognregister, 2008). Ungdom er i stor grad utøvere av aktiviteten. Kunnskap om snøscooterkjøring som fenomen, med utgangspunkt i ungdoms opplevelsesperspektiver, er ikke funnet i noen av søkene som er gjort i helsevitenskapelige publiseringsbaser.

Det er publisert mange skaderapporter i Skandinavia, USA og Canada fra 1972 til 2005 (Bauer & Hemborg, 1979; Bjørnstig, Eriksson, & Mellbring, 1984; Eriksson & Bjørnstig, 1982; Hortemo, Brattebø, & Hellesnes, 1990; Jeppesen & Wisborg, 2005; Nayci et al., 2006; Rowe, Milner, Johnson, & Bota, 1994; Saidi & Laurin, 1972; Ytterstad & Dahlberg, 2005; Öström & Eriksson, 2002).

Til tross for at det er ulike reguleringer av snøscooterkjøring, avhengig av hvilket land en kjører i, kan man kort oppsummere forskningen med at det er 1) unge gutter og menn som oftest er innblandet i ulykker, 2) at velt på grunn av ujevnheter i terreng og dårlig sikt er rapportert som årsaker til ulykker og 3) at det i Sverige og Canada rapporteres om alkohol som medvirkende årsak, spesielt i de fatale ulykkene (Rowe et al., 1994, Öström and Eriksson, 2002, Stewart and Black, 2004)). I Norge har vi ikke systematiske skaderegistreringsdata som undersøker om alkoholpåvirkning er en faktor i snøscooterulykkene. Men siden de fleste ulykkene skjer i helgene og etter mørkets frembrudd, kan en ikke se bort fra at alkoholpåvirkning kan være en medvirkende faktor som fører til tap av kontroll over på kjøretøyet, velt og påfølgende personskader.

Materialet som inngår i den norske skaderegistreringen, er neppe stort nok til å trekke slutninger om årsaker, omfang og alvorlighetsgrad ved ulykker. Man ser imidlertid forhold som kan være interessante å forfølge, som for eksempel: Hvorfor unge gutter er hyppigst representert i skadestatistikken; hvor ulykkene oppstår; hvilken kontekst de fremtrer i, og om alkohol er involvert. Det kan være store mørketall i skadestatistikk fordi en kan anta underreportering fra snøscootermiljøene på grunn av faren for stigmatisering. Haldorsen

(2008) rapporterer om fire drepte på snøscooter i Norge i perioden 1998–2007, to av disse var fra Nord-Norge. Skaderegisteret i Hammerfest oppsummerer innlagte pasienter ved Hammerfest lokalsykehus, polikliniske pasienter og pasienter som oppsøker legevakt og legekontor i kommunen, og oppsummerer snøscooterulykker med cirka 33 skadde i 2004, til cirka 39 i 2010, med en topp i 2008 på 45 skadde (Wold, Abrahamsen, & Wisborg, 2010, pp 3–5). Det viser en stabil forekomst av rapporterte snøscooterulykker i en del av forskningsområdet. De rapporterer ikke om skadegrad eller dødsfall i samme periode.

Avhandlingen inneholder tre vitenskapelige artikler som har som mål å fremstille ungdoms perspektiv på snøscooterkjøring, og hva de sier som bør vektlegges i forebyggende arbeid. I tillegg er vedlagt en pilotundersøkelse som resulterte i en ikke vitenskapelig, deskriptiv artikkel om demografiske forhold, kjørevaner, risikovurderinger og utsatthet for ulykker (vedlegg 1<sup>2</sup>), og som det henvises til i teksten. Datagrunnlaget til denne artikkelen er samlet inn ved bruk av et spørreskjema som ble utdelt blant snøscooterkjørende ungdom generelt i videregående skoler i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard, i forbindelse med gjennomføring av fokusgruppeintervjuene.

Avhandlingen bygges opp med seks hovedkapitler med en introduksjon og presentasjon av problemstillingen, innføring i teoretiske perspektiver, design og metodologi, presentasjon av funn og overordnede drøftinger av funn samt avslutning.

## **1.2 Målsetting for prosjektet**

Gjennom skadeepidemiologi er det akuttmedisinsk ekspertise som frembringer kunnskap om de skadetilfellene som forekommer, omfang og den konteksten som ungdom selv rapporterer i mottakssituasjonen. Den sosiale konteksten, historiene om foranledningene til ulykkene og uhellene oppsummeres ikke i sin helhet innenfor skadeepidemiologien. Kunnskapen fra epidemiologisk studier må derfor suppleres med studier som kan få frem ungdommenes egen stemme, og som kan tilføre kunnskap om forhold som ikke er beskrevet tidligere. Dette bør blant annet omfatte studier som belyser ungdoms motivasjon for å kjøre, ungdoms risikoforståelse og hvordan ungdom selv tenker når det gjelder forebygging av risiko, ulykker og skader.

---

<sup>2</sup> Mehus, G. & Henriksen, N. (2011). Ungdom og snøscooterkjøring: kjørevaner, risikovurderinger og ulykker. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 11(1): 87–96. NB. Korrektur meldt til forlaget pr. mail 3.5.2011; s. 92, 3 linje under tabell 3. "Gutter hadde **fjerdeparten** så stor risiko når det ble justert for kjørelengde pr. år og antall timer pr. tur ( $p=0,05$ ) (resultatet vises ikke i tabell)". Ikke **fire ganger** høyere risiko slik det sto i artikkelteksten ved publisering. Forlaget har nå gjort artikkelen fulltekst tilgjengelig på internett, men oppretting av tekst.

Avhandlingen har som mål å skape innsikt og forståelse i tematikk som i liten grad er belyst tidligere. Gjennom å løfte frem ungdommenes egen forståelse av kjøring, risiko og unngåelse av ulykker og skader er hensikten å styrke kunnskapsgrunnet for et helsefremmende og forbyggende arbeid der ungdommene selv forutsettes å medvirke.

### **1.2.1. Problemstilling**

Overordnet problemstilling for prosjektet er:

- **Hvordan kan kunnskap om henholdsvis motivasjon og ungdoms risikoadferd bygge opp under strategier for å forebygge skadeutsatthet ved snøscooterkjøring?**

Min problemstilling er konkretisert i tre forskningsspørsmål som presenteres og drøftes i de tre artiklene, og overordnet gjennom hovedproblemstillingen for hele avhandlingen:

1. Hva motiverer ungdom til å kjøre snøscooter?
2. Hvordan kommuniserer ungdom om risiko tilknyttet snøscooterkjøring?
3. Hvordan kommuniserer ungdommene selv om uhell, ulykker og om forebyggende tiltak som kan bidra til å dempe skadeutsatthet?

Forskningsspørsmålene dannet utgangspunkt for mitt ønske om å vite noe om ungdom og snøscooterkjøring. Etter gjennomgang, analyser og tematisering ble målsettingene for artiklene formulert slik:

Artikkel I: Å beskrive hvordan ungdom opplever snøscooterkjøring som et kroppslig erfart fenomen.

Artikkel II: Å gi innblikk i hvordan ungdom gjennom sin kommunikasjon omtaler, oppsøker og forholder seg til risiko i ulike kjøresituasjoner.

Artikkel III: Å drøfte grunnlaget for helsefremmende arbeid som kan bidra til å redusere risiko for skader samt bidra til myndiggjøring og ansvarlig kjøring.

Disse tre områdene vil drøftes med tanke på å forstå fenomenet og konteksten og for å utvikle forebyggende strategier som kan styrke ungdoms kunnskap om det å kjøre og oppholde seg i fjellet.

Studien er et hermeneutisk prosjekt, der målet er å fremstille ungdomsperspektivet på snøscooterkjøring. Denne studien, datamaterialet og analysene har bidratt til å avdekke forhold og områder som egner seg for helsefremmende aktiviteter. Et av målene med studien er å belyse risiko fra ungdommenes ståsted, med deres innsikter, hensikter og behov. Det andre er å diskutere hva som fordres i forebyggende tilnærming til feltet. Dette gjøres på den ene siden ved å presentere ungdommenes beskrivelser av snøscooterkjøring og analyser av hva som fremkommer som meningsbærende i aktiviteten. På den andre siden har jeg vært ute etter å finne forklaringer på hvordan og hvorfor uhell og ulykker skjer, og dermed hvordan ungdommene fortolker og forholder seg til risiko. Til sist ønsker jeg å drøfte områder for forebygging og strategier for å styrke ungdommenes egne kunnskaper om hva som skal til for å dempe ulykkesforekomst og skader.

## 2.0 Teoretisk perspektiv

De teoretiske perspektivene i avhandlingen tar utgangspunkt i en endret bruk av naturen de siste tiårene, og er ment å bidra til en forståelse av hvordan bruken av snøscooter inngår i opplevelser og erfaringer spesifikt hos ungdom.

Sosial handling kan forstås på flere nivå og med mange teoretiske innfallsvinkler. Det kan være vanskelig å studere aktører (mikronivå) uten referanse til struktur (makronivå) og omvendt (Guneriusen, 2003).

Den tradisjonelle tenkingen oppfatter mikro-makro-relasjoner som et *ytre forhold* mellom uavhengige fenomener. Enten regner man med at det eksisterer *aktører* som har bestemte egenskaper uavhengig av de sosiale sammenhenger og strukturer de inngår i, og at de forårsaker eller påvirker disse strukturene gjennom sine handlinger, eller så regner men med at det eksisterer *strukturer* med gitte egenskaper uavhengig av aktørene, deres forestillinger og handlinger, og som så forårsaker eller *legger føringer* på handlingslivet (Guneriusen, 2003, s. 278).

Denne dialektiske tilnærmingen forener et individuelt og et samfunnsmessig perspektiv på handling, og ligger som et bakteppe i studien. Det sosiale perspektivet til Guneriusen (2003) trekker imidlertid i liten grad inn menneskets kroppslige eksistens, noe som viste seg å stå sentralt i ungdommens kjøreopplevelser. Derfor går jeg veien om kroppsfenomenologisk teori (Merleau-Ponty, 1994) og flytteori (Csikszentmihalyi, M. 1975) før jeg diskuterer det sosiale perspektivet.

### 2.1 Endret bruk av naturen som innfallsport til rekreasjon

Bruk av naturen som rekreasjonskilde har endret seg gjennom tidene (Pedersen, 1992). Brukergruppene og deres motivasjon for å drive friluftsliv har også endret seg fra at det var en absolutt nødvendighet og kilde til matauk på starten av 1900-tallet, til at det i dag er avkobling, samvær i grupper og valgfri isolasjon fra hverdagsmaset som er blitt viktig. Matauk er i dag en positiv bivirkning av friluftsliv, men for de fleste ikke en nødvendighet.

Snøscooterkjøring viser seg å være et sammensatt sosialt og kulturelt fenomen. Om det er en sport, risikosport eller friluftslivsaktivitet, avhenger av hvordan snøscooteren benyttes.



Breivik (2001a, 2001c) skriver at det å ta risiko i mange sportsutøvelser kan i seg selv være et av målene ved å utføre aktiviteten. Gjennom dette trener utøveren på å bli flinkere til å beherske det han/hun holder på med. Dette kjennes igjen i fra aktiviteter som snowboarding (Sisjord, 2005), frikjøring på ski (Telseth, 2005), klatring, kiting og surfing, der naturelementene inngår i aktivitetskonteksten.

Ungdommers bruk av naturen til rekreasjonsformål har utviklet seg fra å være konvensjonelt til å inneholde kombinasjoner av elementer som ikke har vært til stede tidligere. For eksempel definerer ungdom som kjører snøbrett (Sisjord, 2005), drar på snøscooterturer (Mehus, A.G. & Germeten, 2009) eller på toppturer med ski for å kjøre ned bratte heng, seg som friluftsutøvere (Telseth, 2005; Øia & Strandbu, 2004). Det er en annen måte å innta naturen på enn i tradisjonelt friluftsliv slik Breivik beskrev det i 1978. Det informantene definerer som friluftsliv, er ikke nødvendigvis friluftsliv tilknyttet matauk, vedsanking, jakt og fiske eller annen nytte for husholdet, men er å oppholde seg i naturen, nyte øyeblikkene og naturopplevelsene. I det moderne samfunnet har bruken av naturen endret seg til også å bli et sted for jevnaldersosialisering for ungdom (Telseth, 2005; Øia & Strandbu, 2004).

## **2.2 Kroppsfenomenologi og flytteori**

Det kunnskapsteoretiske fundamentet for hvordan sansing, persepsjon og kroppen erfarer og forholder seg til verden på, baseres på Merleau-Ponty (1994), Polanyi (2000) og M. Csikszentmihalyi (1975). Aktiviteter hvor kroppslige opplevelser står sentralt, kan studeres i lys av både flytteori og kroppsfenomenologi. Snøscooterkjørere som trener på å beherske snøscooteren optimalt under ulike forhold og i ulikt terreng, kan studeres i lys av denne teorien. Gjennom trinnvis trening, øvelse og repetisjon på å beherske noe utfordrende, kan følelsen av flyt komme når det ikke lenger kjennes å være et skille mellom utøveren og aktiviteten (Csikszentmihalyi, M. & Csikszentmihalyi, I.1999). Utøveren går i ett med det han holder på med. Flytfølelsen kan bli avbrutt av at en taper kontroll over aktiviteten, så en må begynne på nytt for å prøve å komme i flytsonen igjen.

Den franske fenomenologen og psykologen Maurice Merleau-Pontys (1994) perspektiv tar som utgangspunkt at hele menneskekroppen er totalt sanselig og ikke kan todeles i den fysiske kropp og det psykiske hodet. Kroppen har forrang med sin sanselige tilstedeværelse *til* verden. Med kroppen inntar mennesket *rommet*, bebor omgivelsene. Ikke fysisk, mekanisk og

intellektuelt, men eksistensielt. Menneskekroppens forhold til rommet er annerledes enn andre tings, den bebor rommet, som et handlingsrom (Østerberg, 1994:VIII–IX). Dette kan knyttes til Csikszentmihalyi, M. and Csikszentmihalyi, I.s (1999) beskrivelser av hvordan mennesket kommer i flyt gjennom aktivitetsutøvelse, og til analysen av ungdommens beskrivelser av hvordan de er kroppslig, sanselig tilstede i snøscooteraktiviteten. Kroppen persiperer natur og terreng. Gjennom kroppen og med snøscooteren inntar ungdommene terrenget, de bebor rommet. Denne innstillingen til *romlighet* og hvordan de installerer seg i dette rommet, kan fortolkes i lys av hvordan de knyttes til – og oppfatter sin eksistens og intensjon med – å kjøre snøscooter.

Polanyi (2000) skriver at kroppen er det grunnleggende redskap for all vår kunnskap om ytre ting. Vi er innrettet mot verden gjennom den sansingen kroppen gjør. Polanyi (2000, s. 25–26) beskriver også hvordan redskapsbruk kan sees på som en transformasjon og sansende forlengelse av kroppen. Gjennom ulike typer praksiser har mennesket tilgang på redskaper som er utviklet for å være nyttige i utøvelsen av aktiviteten. I den friluftssammenhengen som beskrives her, er eksempler på Polyanis poeng ski, klatretau, kitebrett, snowboard, ATV eller snøscooter. Dette er redskaper utformet for et formål, de har en intensjon. Gjennom trening på bruk av disse redskapene utvikles et erfaringsforhold mellom kropp og redskap, som gjør at de henviser til hverandre. Slik spesielt guttene beskriver sin trening på mestring av snøscooteren, er det en trening på å transformere snøscooteren slik at den *innlemmes* i kroppen.

Ifølge Merleau-Ponty (1994) er kroppen meningsbærende, det vil si intensjonal. Kroppen er sentrum for erfaring. Erkjennelse av hva som gir mening, er en kilde til kunnskap. Når ulykker skjer og ungdommene mister kontrollen, slik som en del har fortalt om i intervjumaterialet, skjer det et brudd i kroppens intensjonalitet. Dette bruddet kan være at en blir kastet av snøscooteren i møte med en ujevnhet i terrenget. Kroppen husker hva den har sanset før, under og etter dette uintenderte møtet. Dette erfaringsgrunnlaget kjenner kroppen neste gang den kommer i liknende situasjoner og vil prøve å unngå det. Dette beskriver Polanyi (2000) som taus kunnskap. Når ungdom forteller om hvordan det kjennes når de balanserer snøscooteren på én ski og på stussen i puddersnø, kan det fortolkes som det Merleau-Ponty (1994) kaller for kroppslig persepsjon der sansingen gir mening, og det er en øvelse på å beherske møtet med terrenget, gjennom kroppen. Når de mister kontrollen, blir det brudd i det de beskriver som meningsbærende med å kjøre snøscooter, det å ha kontroll. Sansingen skjer som en kommunikasjon mellom kroppen og rommet og kan oppleves

forskjellig fra person til person avhengig av hvor lang erfaring vedkommende har med aktiviteten og bruk av snøscooteren som redskap.

Merleau-Pontys (1994) beskrivelser av betydningen av å være *til* verden omhandler et uttrykk for menneskets utoverrettethet. Kroppen og dens omgivelser, som også kan være naturen, kan bli symbiotisk, der kroppens bevegelser og tilstedeværelse gjør at subjektet inntar og bebor *rommet* som naturen representerer. Om mennesket gjennom en tid har inntatt naturen med snøscooteren og behersker ulike kjørestiler, har kroppen erfart og erfarer underveis på turen hvordan kjøreforholdene er, og hva som må til for å korrigere bevegelsene for å implementere snøscooteren som redskap. Gjennom denne levde, kroppslige erfaringen vet kroppen hvordan den skal reagere i situasjonen. I tillegg til å forstå fenomenet med hjelp fra Merleau-Pontys (1994) kroppsfilosofiske tilnærming kan man knytte an mot det Csikszentmihalyi, M. (1975) mener er menneskets motivasjon for å søke spenning og mestring. Der risikotaking er et element som er motivert av psykologiske – og kroppslige – prosesser.

Csikszentmihalyi, M. (1975, 1997) har lansert begrepet *flow-experience*, oversatt som flyt-erfaring, og søker å fange hva som stimulerer til adferd som medfører flytopplevelse eller flyterfaring i både arbeid og lek. Han har analysert hva som driver mennesket til å repetere lystmotiverte handlinger til tross for at disse i utgangspunktet kan være risikobefengt. Han trekker frem produksjon av flytopplevelse som motivasjon og en drivkraft for menneskelig handling. Trening på mestring, uansett aktivitet, er et poeng for å komme i flytsonen, som er en kroppslig, erfart tilstand og som medfører adrenalinproduksjon (Csikszentmihalyi, M. 1975, 1997; Csikszentmihalyi, M. & Csikszentmihalyi, I. 1999).

Risiko som tematikk fremtrer i dette sanselige møtet mellom menneske og natur på en måte som bærer preg av at kroppen inntar, tar kontroll over for så å flyte i ett med naturelementene. Risikoproduksjonen skjer innenfor den sosiale konteksten og med positivt fortegn, fordi det er mestring som er vektlagt. I det å mestre er drivkraften balansen mellom kontroll på bruk av redskapet og tap av kontroll. Gevinsten er at kroppen kjenner igjen hva den skal gjøre, har full kontroll, mestrer og at den kommer i det Csikszentmihalyi, M. (1975) beskriver som *flytsonen*. Da er kropp, natur og mennesket ett, og følelsen av frihet stiger frem som det ultimate utbyttet av å kjøre snøscooter. Man kan trekke paralleller til det Sisjord (2005) har skrevet om hvordan snowboardere har persepsjon av frihet og flyt som det optimale målet ved turene sine.

## 2.3 Om risiko og mestring av risiko

Risiko som begrep kan defineres som en *før-tilstand*, som eksisterer forut for en eventuell farlig hendelse (Breivik, 2001a). Fare er nært forbundet med risiko. Resultatet av å sette seg eller noe annet i fare kan være godt eller dårlig. I streben etter å nå opplevelsesmål kan man komme til å være i en risikosone. Noen oppsøker risikosituasjoner for å oppleve spenning, kjenne på følelsen av å være i fare, mestre, kjenne adrenalindrushet, prøve å ”vinne over” den risikoen de har utsatt seg for. Det kan være både fysisk, psykisk, økonomisk og materiell risiko som man kan utsette seg for. Utsatthet for risiko kan beregnes eller forstås ved hjelp av ulike typer forforståelse (Breivik, 2001a). Hvilket forhold enkeltpersoner har til risiko, risikotaking og egen produksjon av risiko, kan være preget av sosiale, utdanningsmessige og kulturelle forhold (Douglas, 1985). Risiko som begrep kan forstås på ulike måter og er ofte knyttet til et eventuelt godt eller dårlig utfall av den faren man velger å utsette seg for (Teigen, 2001). Selvvalgt hverdagsrisiko synes lettere å akseptere og forholde seg til enn uønsket risiko påført av andre eller som et resultat av eksterne forhold en ikke kan styre, som for eksempel nedskrivning av pengekursen, forurensing og atomutslipp (Beck, 1997; Douglas, 1985; Tulloch & Lupton, 2003).

Miljøene som driver risikoaktiviteter, kan knytte til seg utøvere med mål om å bidra til opplæring i å gjøre gode risikovurderinger, være risikoorientert og lære risikostyring – eller det stikk motsatte. Gjennom interaksjon mellom utøvere i en praktisk kontekst med aktivitetsutøvelsen skjer opplæring i risikostyring. Eksempler på aktiviteter der en kan lære å minske eller å ta risiko, kan være deltagelse i organiserte grupper som frikjører på ski, klatrer, går lange skiturer i fjellet, går toppturer, kjører terrengsykkel, rafter på elver eller driver med snøscooterkjøring. Deltagere i slike typer aktivitetsgrupper kan være med på å påvirke og utvikle et normativt akseptabelt risikonivå ved å trene på styring, å forskyve grensene, og å strekke risikovilligheten etter hvert som de blir *flinkere* utøvere av aktiviteten (Breivik, 2001a).

En annen faktor som påvirker risiko, kan være bruk av sikkerhetsutstyr eller sikkerhetsinnretninger som i prinsippet skal bidra til å dempe skadeomfang og beskytte kroppen om ulykker skjer. Det å bruke sikkerhetsutstyr kan for noen kompensere for det å øke risikoen, fordi de vet at utstyret er der og kan beskytte og dempe skadeomfang. Med hvilket kunnskapsgrunnlag denne bedømmingen foregår, kan være forskjellig (Teigen, 2001). For en

snøscooterkjører kan for eksempel bruk av helhjelm, beskyttelsesvest og skredsøker gjøre at hun/han fristes til å klatre i flere bakker enn de ville ha gjort uten dette utstyret. Dette fordi vesten beskytter brystkassen slik at kroppen tåler flere slag hvis snøscooteren ruller. Når hodet er beskyttet av helhjelm, kan det òg hende at snøscooterførerne tøyser grensene til det å øke fart og ta sjanser fordi de vet at hjelmen tar av for noen støt om de ramler av. Gjennom bruk av jakker med skredsøkerbrikker kan grensene til det å oppsøke skredfarlige områder forskyves fordi elektronisk søkerutstyr gjør at man kan gjøre raskere og mer effektive søk i forsøket på kameratredning ved utløst skred.

### **2.3.1. ”Skyld–skam”-perspektivet i risikoforståelse**

Når man beskriver risiko som er knyttet et fenomen, avspeiler dette verdier, mål og interesser for fenomenet, noe som kan føre til endeløse diskusjoner om selve fenomenets betydning og verdi for samfunnet (Fischhoff, Watson, & Hope, 1984). Dette kan knyttes til Douglas’ (1992, s. 26–28) beskrivelse av hvordan skyld og skam knyttes til uønskede hendelser i vestlig moderne kultur. Plassering av ansvar, ulykkesanalyse og igangsetting av forebyggende tiltak tilskriver Douglas en ny måte å være moraliserende og fordømmende på. Å bli definert til å være under risiko kan være det samme som å bli fordømt og stigmatisert av andre.

I kjølvannet av alle typer aktiviteter som kan medføre en viss risiko, avspeiler det seg diskusjoner i samfunnet om nødvendigheten av aktiviteten, og det stilles samtidig spørsmål ved hvorfor noen er villig til å ta ulike typer risiko. Risikoutøvere stiller ikke spørsmål om nødvendigheten av egne risikoaktiviteter. De diskuterer hva som skal til for å dempe risikoen, for å mestre og få den gode følelsen av å beherske aktivitetene, uavhengig av om det er rafting, klatring, terrengsykling, frikjøring på ski eller toppturer. Risikoviljen og menneskets forhold til risiko generelt er ifølge Douglas preget av sosial, kulturell, geografisk og historisk kontekst (Douglas, 1985; Douglas & Wildavsky, 1982). Ethvert lokalsamfunn har sine utfordringer hva gjelder risiko. Det er preget av befolkningens aktivitetsvalg, tilgjengelighet til hav, fjell og natur, hva slags type arbeid som finnes, og hvordan fritidsmulighetene er. Klima og hva som er vanlige aktiviteter innenfor den lokale konteksten, er med på å prege valg av risiko og danning av risikoadferd.

## **2.4 Ungdom som sosial kategori**

Ungdom ble valgt som innfallsport til å forstå risikotaking i snøscooterkjøring fordi de tilhører den gruppen som er hyppig representert i all skadestatistikk. Ungdom som kategori defineres av alder, sosial og kroppslig utvikling og kulturelt baserte forventninger fra omgivelsene.

I ungdomsårene skjer det en intens meningsproduksjon som danner grunnlag både for utvikling av en personlig identitet og for utvikling av ungdomskultur(er) – forstått som felles tankegods, livsstiler og forståelse ungdom imellom. Mange mener at forutsetningene for denne meningsdannelsen har endret seg, og knytter disse endringene til ord som individualisering, globalisering, valg, brudd og risiko. Dermed fremstår ungdom i ny skikkelse, noe som vi ikke kjenner fra tidligere historiske epoker. (Krangle & Øia, 2005, s. 18–19.)

Krangle og Øia (2005) beskriver ungdom som en sosial konstruksjon som har en biologisk begynnelse og en sosial avslutning. Fra tidlig i tenårene skjer det er frigjøring fra foreldrene og en søken etter identitet og individuell personlighet. Dagens ungdom vokser opp i det man kaller et kunnskaps- og kommunikasjonssamfunn som er noe forskjellig fra industrisamfunnet. Internett utgjør en mulighet for kommunikasjon på tvers av tid og rom, og gir ungdom med felles interesser en helt annen måte å koble seg sammen på enn tidligere (Torgersen, 2004). Via Internett og sosiale medier kan de søke tilgang på kunnskap om ulike interessefelt innenfor risikosøking. Verden har blitt liten med den sentrale rollen som bruk av Internett har fått. Tidslinjer, nasjonale grenser og kutymer for sosial kontakt brukes og brytes uten at det tenkes over. Ungdom som forskningskategori er ikke bare preget av lokal normsetting, men som gruppe er de mangefasettert og globalt orientert. De er påvirket av kommunikasjon, symboler og kulturer som ikke gjenkjennes umiddelbart innenfor den lokale konteksten. Økonomisk oppgang (Brusdal, 2004), gjentatte utdanningsreformer, eksplosjon av underholdnings- og fritidstilbud og utviklingen i bruk av sosiale medier representerer et kvantesprang hva gjelder ungdoms tilgjengelighet til verden og konstitueringen av seg selv som gruppe i samspill med jevnaldrende (Heggen & Øia, 2005; Krangle & Øia, 2005; Torgersen, 2004).

I denne utviklingen har også foreldrerollen endret seg fra å være forsørger og representant for normsetting til forventninger om at foreldre i det moderne samfunn skal være interaktive med barnet sitt, andre barn og omgivelsene (Frønes, 2000). Skillet mellom foreldre og

ungdoms fritidsinteresser er utvasket selv om det kan være forskjeller i måten en utøver fritidsinteressene på. Heggen (2004) skriver at ungdom av i dag forhandler om de rettighetene de mener de har krav på med en friere argumentasjon enn tidligere. Jevnaldrendes betydning er også forsterket fordi ungdom i dag har andre muligheter til å definere seg selv, hvem de er, og hvem de vil være sammen med, på tvers av sosial klasse (Frønes, 2000).

Tilhørighet er ikke konstant, men bevegelig. Ungdom kan definere seg inn i flere typer miljø og grupper på samme tid, og dette er styrt av de ulike aktiviteter som ungdom er engasjerte i til enhver tid. Du kan både spille fotball, danse jazzballett og kjøre snøscooter uten at noen stiller spørsmål ved det. Hva ungdom er og ikke er, kan være vanskelig å beskrive fordi man da påberoper seg retten til å beskrive en hel alderskohort ut fra samme forutsetning. Jevnaldrendes betydning i oppvekst og i formingen av hvem man er og vil være som mennesker, er fortsatt en viktig forutsetning i det man kaller ”danningen” ifølge Frønes (2000).

Innholdet i ungdomsfasen har endret karakter. Tidligere var ungdomsfasen knyttet til frigjøring, etablering i arbeidslivet og driftskonflikter knyttet til puritanske normer i samfunnet (Heggen & Øia, 2005). Den sosiale aldersgrensen for ungdom er forskjøvet. I dag problematiseres ungdommers kommunikasjonsmåter, frihet til utvikling og realisering av *selvet* og konsum på en måte som var en utopi i det tidlige industrisamfunnet (Pedersen, 2005). Innenfor det postmoderne samfunnet er individets utvikling av en flersidig, kompleks selvidentitet et kjennetegn. Ingenting er selvsagt og selvdefinerende, man kan i større grad enn tidligere generasjoner skape sin egen identitet på bakgrunn av utallige valgalternativer og muligheter (Giddens, 1996).

## **2.5 Helsevitenskapelig grunnlag for prosjektet**

Risikokommunikasjon som begrep kan knyttes til helse og benyttes på både individ-, gruppe- og samfunnsnivå (Bakken, 2006). Ut fra analyse av forskning kan det se ut til at det vanligste er å benytte det på gruppe- og samfunnsnivå, der en gjennom massekommunikasjon vil overbringe et budskap til folk (Sjöberg, 2003). Denne massekommunikasjonen har ofte et ovenfra- (*top-down*) perspektiv, fra ekspert til lekmann. Risikokommunikasjon slik begrepet benyttes i denne studien, handler om kommunikasjon på individ- og gruppenivå mellom ungdommer og fra ungdommene til en forsker. Altså ikke *normativ* kommunikasjon, men *deskriptiv* kommunikasjon. Den mest virksomme risikokommunikasjonen om forhold som

påvirker skadeutsattheten, foregår på det lavest tilgjengelige nivået, der livet til ungdom leves, og der risikoen utspilles.

### **2.5.1. Helsefremmingsperspektivet og empowerment**

Allerede i 1978 ved utformingen av Alma Ata-deklarasjonen (World Health Organization, 1978) og gjennom Ottawa-charteret i 1986 (World Health Organization, 1986) ble det opponert mot helsemyndighetenes sterke tro på å ha et ensidig ovenfra-perspektiv i forebyggende arbeid. I begge erklæringene ble det lagt vekt på at folket selv måtte være deltagende i å definere hva god helse, helsebehov og utdanningsbehov er, og hvordan man skulle innrette det forebyggende arbeidet. I Alma Ata-deklarasjonen ble det i tillegg lagt til grunn at menneskerettigheter som å ha et lønnet arbeid, et hjem å sove i og mat på bordet var minstekrav som i seg selv er helsefremmende og forebyggende mot sykdomsutvikling. Å utjevne økonomiske forskjeller mellom landene ble også fremmet som et viktig virkemiddel i forebyggende helsearbeid.

Med Ottawa-charteret ble en ny innretning definert innenfor forebyggende helsearbeid, idet helsefremming ble fremhevet. Begrepet *health promotion*, som helsefremming er oversatt fra, ble reist delvis som et supplement og delvis som en motsats til det tradisjonelle forebyggende arbeidet som bygget på en grunnleggende bio-medisinsk forståelse. Tradisjonelt forebyggende arbeid hadde videre vist seg å ha begrenset effektivt i å nå frem til befolkningen. Det hadde vært initiert fra eksperter som i for liten grad var opptatt av hvordan målgruppene selv forsto problemet, og der en i tillegg sporet et snevert syn på individuell adferd (Raeburn & Beaglehole, 1989; Tones, Tilford, & Robinson, 1990). Man kan ikke se vekk fra bio-medisinsk kunnskap, men må supplere med tankegods fra de som er påvirket av et problem. Det viktigste elementet i Ottawa-charteret er at befolkningen selv har ansvar for egen helse, og ansvar for å ta aktivt del i påvirkning av de forholdene som de mener forebygger sykdom, skade og uhelse. Samtidig er det viktig at en i denne prosessen gjør bruk av bio-medisinsk kunnskap.

Innenfor helsefremming ble makten og ansvaret for egen helse tenkt tilbakeført til individet selv og til det lokale nivået, ved at desentralisering og brukermedvirkning ble fremholdt som grunnprinsipper for organisering av arbeidet og samhandling med ulike målgrupper. *Health promotion* beskrives som en sosial og politisk prosess der siktemålet er å fremme personlig vekst og utvikling (Andrews, 2003). I denne strategien er *empowerment* et sentralt begrep som vanskelig kan oversettes til norsk. Det er omdiskutert og har ifølge



Andrews (2003, s. 32) tre betydninger; 1) å overføre makt, 2) å tillate og 3) å autorisere. Begrepets tre betydningsdimensjoner viser en posisjon der makt, tillatelsen og autoriteten har vært hos noen andre enn pasienten, og gjennom ny begrepsbruk flyttes maktbalansen til mennesket selv for å nå Health promotion-målene som er skissert i Ottawa Charteret (WHO, 1986). Empowerment kan beskrives både som et mål og som et virkemiddel. Begrepet kan benyttes på flere nivå. På makronivå kan betydningen være å styrke en gruppes kollektive makt. På mikronivå som en beskrivelse av individets utviklingsprosess i forhold til å få kontroll over forhold som påvirker helsen (Andrews, 2003, s. 32, Green & Tones, 2010). Dette teoretiske perspektivet danner grunnlaget for helsefremmingsperspektivet som studien støtter seg på.

Som en motsats til dette perspektivet har vi klassisk forebyggende arbeid der målgrupper er definert, og der ulike profesjoner induserer tiltak via forhåndsdefinerte helsepolitiske målsettinger som det følger økonomiske midler med (Mæland, 2010). Skadeforebygging fordrer tverrfaglighet, og innsatsen gjøres på flere nivå; blant enkeltindivider, grupper og samfunn. Innenfor skadeforebygging har flere departement og direktorater samme overordnede målsetting i forebyggingsarbeidet (Departementene, 2009). Når det gjelder planlegging av strukturelle tiltak rettet mot forebygging av snøscooterulykker, er disse beskrevet i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet og er underlagt Statens vegvesens arbeidsområde (Samferdselsdepartementet, 2006–2009). Det foreslås at løypenettet må sikres med krav til en standard kvalitet, ulykkesgranskingskommisjoner må etableres, utvikling av informasjonsmateriell må på plass, jfr. Mehus, A.G. og Germeten (2009). Informasjonsmateriell er utformet (Mehus, A.G., Grøtte, P., Strømdahl, T., Brattlien, K., Wikan, T.S & Abrahamsen, W., 2010), og snøscooterforeningene arbeider for å sikre løypenettet med blant annet bedre merking og skilting av løypene. Det er foreløpig ikke utformet nasjonale kvalitetsstandarder for løypenettet (Mehus & Germeten, 2009).

Å gjøre ungdom som kjører snøscooter bedre styrket til å vurdere helsefremming og skadeforebygging, betyr at en har tro på at ungdom selv kan bli i stand til å redusere ulykkene gjennom å gjøre gode valg med tanke på risiko når de kjører. Gjennom mitt prosjekt skjer det en kunnskapsutvikling på et emne man mangler innsikt i og kunnskap om. Artikkel I beskriver hvordan ungdom opplever å være på snøscootertur, og artikkel II hvordan de kommuniserer risiko tilknyttet kjøreturene. Disse artiklene danner grunnlag for hva som kommuniseres som viktig og uviktig, og hva som bør tillegges vekt i en prosess med læring og mestring av både å kjøre, det å oppholde seg utendørs i arktisk klima over tid, og det å fortolke terreng, vær og vind. Gjennom en dannelsingsprosess i ungdomsgrupper, der de selv har

definert sine læringsbehov, kan man skape forventninger til helsefremmende adferd og plassere makt, kontroll over og kunnskap om forebygging av skader hos individet.

### **2.5.2. Helsefremmingsstrategi i møte med snøscooterkjørende ungdom**

Innenfor helseforebyggende arbeid finnes det to typer tilnærminger: top down-perspektivet, der helsepersonell bestemmer retning og innhold for forebyggende tiltak, og *bottom up*, eller nedenfraperspektivet, der uttrykte behov generert fra individene selv danner retningen for tiltakene. Som beskrevet er sistnevnte det vanligste i helsefremmende arbeid (Green & Tones, 2010). Dette er to ulike perspektiver som kan påvirke utfallet av strategiene man velger. Hvem som anses som *ekspert* på kunnskap og behov innenfor et felt, defineres ulikt innenfor disse to perspektivene, avhengig av hvem som påberoper seg å være eksperter innenfor feltet. Ut fra min vurdering er ungdommene selv og aktørene i snøscootermiljøene eksperter på utøvelsen, kontekst og områder for risiko. De som jobber i akuttmottak og tar imot skadde, har en annen type kunnskap fordi de ser resultatet av ulykker i kjølvannet av snøscooterkjøring. Dette kan derfor være dikotome forståelser av kunnskap og skadekontekst, omfang og hva som skal til for å redusere skadeutsatthet. I artikkel III beskrives ulike kontekster der ulykker, uhell og personskader skjer samt at ungdom forteller om hva de mener er viktig å vektlegge i ulykkesforebygging.

En viktig strategi for skadeforebyggingsarbeid er å starte der ungdommene er, med at de definerer mål, tiltak og strategi og engasjerer seg i arbeidsprosessene gjennom *bottum up* og lokal samfunnsbasert strategi (Green og Tones, 2010). Å drive helsefremmende arbeid rettet mot ungdom som kjører snøscooter, er et prosjekt der ulike individers forforståelse og oppfatninger møtes. Helsepersonell har en type kunnskap og motivasjon for skadereduksjon, mens gruppen og enkeltindividene som er skadeutsatt, har en annen type kunnskap og motivasjon for aktiviteten, på tross av skadefare. I dette skjæringspunktet ligger det et potensial for å diskutere kunnskapsgrunnlaget og innfallsvinkler for skadereduksjon, der den lokale kunnskapen og fagkunnskapen settes i bevegelse i en toveis prosess som i større grad enn ved tradisjonelt forebyggende arbeid kan medføre endringer i det en ønsker å påvirke (Henriksen, 1998).

## 3.0 Design og metode

Denne studien har en beskrivende og utforskende design. Beskrivende fordi fortellinger fra ungdom som er aktører i en aktivitet som ikke er så grundig belyst fra før, blir beskrevet. Utforskende fordi jeg som forsker er gitt anledning til å fortolke og analysere intervjuetekst fra disse beskrivelsene på en måte som gir førstehåndstilgang til kvalitativt datamateriale om en aktivitet som er lite beskrevet. For å få svar på mine forskningsspørsmål var det nødvendig å snakke med dem som utøver aktiviteten. Intervju i fokusgrupper med engasjerte aktører fremsto som en god måte å gå frem på for å få belyst problemstillingene i studien. Jeg valgte å gjøre fokusgruppeintervju av et strategisk utvalg; snøscooterkjørende ungdom på videregående skole. Et strategisk utvalg er valgt fordi ingen andre enn de som selv kjører snøscooter, kan gi førstehåndsinformasjon om hvorfor og hvordan de vurderer aktiviteten med tanke på risiko, hvordan snøscooterkjøring gir mening og hva som bør fokuseres i ulykkesforebygging.

### 3.1 Strategisk utvalg

For å belyse og drøfte problemstillingen har jeg oppsøkt et strategisk utvalg av ungdom i Nord-Norge og på Svalbard som kjører snøscooter i fritiden. Denne gruppen har innsikt i aktiviteten og er bidragsytere når snøscooterkjøring som fenomen blant ungdom skal beskrives og utforskes. Temaene som utspringer fra datamaterialet, har satt ungdoms forhold til snøscooterkjøring på dagsordenen, og har gitt dem en stemme inn i definisjon av en type ungdomsaktivitet som ikke er beskrevet tidligere, og som skal drøftes gjennom denne problemstillingen:

- **Hvordan kan kunnskap om henholdsvis motivasjon og ungdoms risikoadferd bygge opp under strategier for å forebygge skadeutsatthet?**

Utvalget defineres av at de har tilgang på snøscooter, de kjører selv og-/eller sitter på med andre, de har økonomiske midler til å kjøre, de har utstyr for å kjøre og bor i nærheten av snøscooterløyper. På grunn av at det videregående skoletilbudet ikke er tilgjengelig alle steder i Finnmark og Nord-Troms, rekrutterer de store tettstedene elever fra hele området. I Nord-

Norge må mange flytte når de er 16 år, for å gå på det studietilbudet de ønsker seg. Derfor har jeg møtt ungdom fra hele det geografiske forskningsområdet jeg har rettet oppmerksomheten på, selv om jeg har vært på et begrenset antall skoler. I tillegg er ungdom på Svalbard rekruttert fra andre fylker i Norge, og de representerer dermed en annen type sammensatt ungdomsgruppe enn de som er fra og bor i Finnmark og Nord-Troms, og som har vokst opp med at det er åpne løyper for snøscooterkjøring i alle kommuner i nærområdet.

Mine tre vitenskapelige artikler bygger på analyse av fokusgruppeintervju med 81 snøscooterkjørende ungdom, 50 gutter og 31 jenter i videregående skoler i alderen 16–23 år. Utvalget ble gjort på bakgrunn av selvseleksjon. Denne seleksjonen skjedde i tre ledd; rektorene fikk kontaktbrev med forespørsel om å intervju. Rektorene kontaktet lærere som igjen forespurte klasser der de visste at det var mange snøscooterkjørere. Lærernes kjennskap til hvem som var snøscooterkjørere, og deres tilrettelegging for intervjuene gjorde at jeg fikk kontakt med et strategisk riktig utvalg. I og med at jeg ikke kjente ungdommene jeg skulle intervjuer, var jeg avhengig av at noen kjente til de som var aktive snøscooterkjørere og kunne plukke dem ut til meg. Lærerne som er sammen med elevene hele året, får et innblikk i fritidsaktiviteter og hva som engasjerer ungdommene. I utvalget var det en del som vekslet mellom å kjøre selv og sitte på med andre, både blant guttene og jentene. De som ikke var engasjert i snøscooterkjøring og tilhørte de klassene jeg var invitert til, hadde den planlagte undervisningen når jeg intervjuet de som definerte seg som snøscooterkjørere. Utvalgets motiver for å delta i intervjuene kjennes ikke, men kan være ulike. Når informanter snakker om noe som opptar dem, og diskuterer hvorfor og hvordan det opptar dem, får man frem data som kan gjøres til gjenstand for analyse. Fokusgruppeintervjuene foregikk på ungdommens arena, det vil si i klasserom eller grupperom på skolen. De ble spilt inn på en digital opptaker og ble transkribert etterpå.

### ***3.2 Hermeneutisk tilnærming***

Ifølge Giddens (1977) skapes og opprettholdes samfunnsmessige realiteter av mennesker som hele tiden handler på bakgrunn av sin forståelse og fortolkning av handlingssituasjonen. Mennesket kan sees på som et produkt av sine omgivelser og er et historisk og kulturelt vesen som skaper og gjenskaper sosiale realiteter, samtidig som det er påvirket av og kan påvirke samfunnet det lever i. Mennesket handler på bakgrunn av intensjoner som er motivert av ønsket om å realisere et mål, og som har en referanse til et samfunnsmessig, kulturelt nivå av betydninger aktøren bare delvis er oppmerksom på (Guneriusen, 2003). Intensjonene kan

også være kroppslig motiverte slik Merleau-Ponty (2004) og Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi (1999) beskriver.

Jeg støtter meg til Ricoeur (Ricoeur, 1979, 1999) som står i den hermeneutiske forskningstradisjonen der fortolkning av tekst er tilnæringsmåten og grunnlaget for analysen av fokusgruppeintervjuene. Alvesson og Sköldberg (2008, s. 198–201) beskriver Ricoeurs valg av fortolkningsposisjon innenfor hermeneutikken å være filosofisk. Hermansen og Rendtorff (2002, s. 34) skriver at tekstbegrepet er et distansert vitnesbyrd om menneskelig erfaring sett i en historisk og kulturell kontekst. Analyse av tekster kan diskuteres i lys av fem temaer; ”1) sprogets virkeliggjørelse som *diskurs*; 2) diskursens virkeliggjørelse som *strukturert verk*; 3) forholdet mellom *tale* og *skrift* i diskurs og i diskursive værker; 4) det diskursive verk som *projeksjon av en verden*; 5) diskursen og det diskursive verk som *formidling av selvforståelse*” (Hermansen & Rendtorff, 2002, s. 34–47). Gjennom intervjuene med informantene, som opptrer i en historisk og kulturell kontekst, frembringes deres virkelighet som diskurs i fokusgruppene. I ettertid og via analysen av de diskurser som har foregått i intervjuene, virkeliggjøres diskursene som strukturerte verk. Når det uttalte transkriberes til skrift og blir gjort til gjenstand for analyse av andre, er teksten fristilt fra informantene og blir projisert som en beskrivelse av en verden. Med dette kan man forstå at lesningen foregår i en diskursiv prosess mellom å forklare og forstå noe som er løsrevet fra konteksten man har intervjuet i, som er å snakke og forstå. Når man er i dialog med teksten, må man gå veien om fortolkning for å forstå mer enn det selve teksten gir. Når dette skjer, er teksten løsrevet fra fortelleren og står for seg selv. I tekstfortolknings paradigme åpnes adgangen til spørsmålet om forholdet mellom å forklare og forstå innenfor humanistiske vitenskaper, ifølge Ricoeur (1999).

Ved å analysere intervju som beskriver hva som er meningsbærende ved å kjøre snøscooter og hvordan ungdom selv ser på risikotaking og ulykkesproduksjonen tilknyttet snøscooterkjøring, introduseres man som forsker i beskrivelser av en livsverden som ellers ville ha vært utilgjengelig. Hermeneutikken som metode gir et praktisk arbeidsrom der en går i dialog med tekst der forklaring og forståelse kan møtes, kollidere og gi videre inspirasjon til fortolkning (Ricoeur 1999, s. 244–45). Ved hjelp av en fenomenologisk-hermeneutisk tilnærming til fenomenet *snøscooterkjøring* kan en utvikle et kunnskapsgrunnlag om hva som kan være viktig i skadeforebyggingsarbeidet.

All forskning er tolkende aktivitet, der forskeren ikke kan frikobles fra valg av problemfokus, teoritilfang og forståelse for feltet man skal gå inn i (Weber, 1990). Sentrale elementer i en hermeneutisk arbeidsform er å lese, å fortolke, å forstå og se etter

meningsbærende enheter, det skjulte og bruk av metaforer. Gjennom analyseprosessene som er preget av faglig forforståelse og ulike teoretiske perspektiver, viser jeg hva jeg fortolket som meningsbærende i intervjuene. Dette har skjedd via analyse av subtemaer i materialet i retning av mer overgripende temaer. Dette er i Alvesson og Skjöldberg (2008, s. 212) forklart som å være i en hermeneutiske sirkel der leseren av en tekst er i dialog med teksten, har forforståelse og forståelse av deler og helheter, som gir rom for videre tolkning. I denne sammenhengen er kroppsfenomenologi, flytteori og risiko temaer som jeg har grepet fatt i og funnet teori- og fortolkningsgrunnlag for. Analysen kunne vært gjort i lys av annen teori, men er preget av min forforståelse, mine valg og hvordan jeg ønsker å møte teksten og gjennomføre analysen.

### ***3.3 Klargjøring av egen forforståelse***

Min forforståelse av snøscooterkjøring som aktivitet er preget av at jeg er oppvokst i Finnmark, har blitt sosialisert inn i å benytte naturen hele året både på ski, på jaktturet, på fotturer, med ATV, båt og kano. Jeg har vært på fjellturet med snøscooter siden 1979. De siste seks årene har jeg kjørt selv. Med bakgrunn i dette er jeg ikke en fremmed, uten forforståelse og innblikk i hva snøscooterkjøring og fjellturet innebærer av opplevelser. Mitt forhold til bruk av snøscooteren som kjøretøy er at det er et kraftfullt kjøretøy som det kan være utfordrende å beherske, avhengig av vær-, terreng-, føre- og lysforhold. Kjøring krever trening, styrke, mot, balanse og evnen til å ha oppmerksomhet på risikomomenter som ingen andre enn en selv kan vurdere.

Som tidligere intensivsykepleier har jeg møtt skadde snøscooterførere og har dermed også kunnskap om traumatologi, noe som har preget mitt forhold til snøscooterkjøring og risikotaking. Jeg har møtt pasienter som har ligget hardt skadd, alene i terrenget ved siden av snøscooteren i mange timer uten å få varslet andre. Jeg har bidratt med førstehjelp på fjellet ved snøscooterulykker. Begge disse perspektivene har bidratt til å forme min forståelse for feltet og til å stille spørsmål ved ulike typer friluftslivspraksiser i Nord-Norge og hva som skaper ulykker.

### **3.4 Fokusgruppeintervju**

Fokusgruppeintervju er en metode for å samle data som hadde sin spede begynnelse innenfor sosiologien på 1920-tallet med Bogardus (1926) og Merton og Kendall i 1946.

Fokusgruppeintervju fikk en renessanse på 1980-tallet (Morgan, 1988; Morgan, 1996). Den ble ofte benyttet til datainnsamling i markedsføringsøyemed for å finne ut hva folk mente om produkter i markedet. For å danne fokusgrupper må det være et tema å utforske, og en gruppe personer som er spesielt opptatt av temaet, spesielt kyndige på det og som kan regnes som kvalifisert til å si noe om det (Morgan & Kreuger, 1993). Metoden kan anvendes for å studere både innhold, gruppemedlemmers hensikter, tanker, oppfatninger og argumenter, og for å studere selve interaksjonen mellom gruppemedlemmene (Kreuger, 1993; Morgan & Kreuger, 1993). Metoden lokaliserer en interaksjon mellom gruppemedlemmene gjennom diskusjoner og innspill dem imellom. Denne interaksjonen fører til ulike utsagn som blir kilde for data. Forskeren har en aktiv rolle som moderator for å få frem data. En moderator er den som holder trådene, stiller spørsmål, får respondenten til å gå videre og sørger for å holde samtalen i gang i gruppen. Til tross for at moderator har en rolle i fremdriften av gruppens samtaler, er styrken i fokusgruppeintervju er at det er deltagerstyrt, og det gir stor makt til gruppen (Morgan, 2001). Det gruppen tar opp rundt det aktuelle emnet, bestemmer retningen for intervjuet og dermed datagrunnlaget. Metoden blir også brukt innenfor helseforskning for å få frem pasientgruppers eller profesjoners opplevelser av ulike emner. Metodologien tilknyttet denne formen for datainnsamling er videreutviklet av David Morgan i nyere tid (1988).

Fokusgruppeintervju har vist seg å fungere godt på forskning på følsomme emner i marginale grupper. Ifølge Morgan & Kreuger (1993) er fokusgrupper anbefalt når det finnes store ulikheter mellom mennesker, når handling og motivasjon skal undersøkes, når ulikheter skal forstås, og når det finnes behov for en vennlig og respektfull undersøkelsesmetode. Som utgangspunkt for fokusgruppeintervjuene hadde jeg en semistrukturert intervjuguide (vedlegg 2) med fem åpne spørsmål om: 1) Hva som er viktig for dem når de kjørte snøscooter, 2) Om de kunne beskrive den følelsen de hadde når de kjørte snøscooter, 3) Hvordan de vurderte og kommuniserte om risiko i forbindelse med snøscooterkjøring, 4) Om de hadde opplevd ulykker noen ganger, 5) Om det var andre ting de ville formidle om snøscooterkjøring som vi ikke hadde snakket om? Denne intervjuguiden var et utgangspunkt for intervjuene. Ofte tok fokusgruppeintervjuene en annen dreining og tematikken som ble initiert fra én person, ble

ofte fulgt opp av en annen. I slutten av hvert fokusgruppeintervju prøvde jeg å sjekke om vi hadde gjennomgått de temaene jeg var opptatt av å få deres meninger om. Ofte hadde vi det, pluss litt til, som jeg ikke hadde initiert å snakke om. Enkelte fokusgrupper tok frem tematikk som andre ikke diskuterte, og omvendt.

Jeg som intervjuer er i interaksjon med den som forteller, og påvirker og blir påvirket av det som blir fortalt, noe som innvirker på produksjonen data slik Kvale (1997:28) beskriver. I ønsket om å forstå et fenomen er man i dialog med informanter og blir drevet frem av nye spørsmål på de svarene som en får i et intervju. Slik er man i bevegelse med de man intervjuer. Gjennom transkribering og analyse og måten jeg fremstiller funnene i tekst, gjør jeg materialet transparent for andre. For å klargjøre min posisjon som forsker på det feltet jeg forsker på, klargjør jeg min forforståelse. Gjennom refleksjon over egen forforståelse og datamaterialet skaper jeg min tolkning som andre kan tolke annerledes, med sin forforståelse. Dette inngår i de refleksive prosessene som Bourdieu (2007) beskriver i “Viten om viten og refleksivitet”. Ethvert samfunnsvitenskapelig prosjekt innbefatter også forskeren fordi man er en del av et samfunn og deltar i samfunnsprosessene. Å redegjøre tekstlig for hvordan man er innvevd i det man forsker på, skaper en gjennomskinnelighet som danner grunnlaget for den refleksiviteten som bærer prosjektet (Alvesson & Sköldbberg, 2008).

Ungdommenes fortellinger har åpnet opp for forståelse for deres sosiale virkelighet, med de meningsdannende begrepene, de språklige metaforene og forståelsesrammene de beskriver sin virkelighet med. De har beskrevet *godfølelsen* de har når de kjører, som *scooterfølelsen*, og hvilken eksistensiell betydning snøscooterturene har i deres sosiale liv sammen med jevnaldrende. Hvordan de omtalte nærulykker og deltagelse i risikofylt kjøring var overraskende, og ga gode innsikter i konteksten for snøscooterkjøring.

For å huske inntrykkene fra å være moderator i fokusgruppene gjorde jeg feltnotater like etter intervjuene. Feltdagboken min inneholder refleksjoner over intervjuene og fra møter med veiledere, referat fra telefonsamtaler med Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD) og fra diskusjoner jeg har møtt rundt tematikken gjennom de årene prosjektet har gått. Som Malterud (2011) beskriver, kan denne boken være usystematisk, full av gule lapper og ting å huske på. Den har blitt samlingsstedet for mine tanker under transkriberingen av intervjuene, er en del av grunnlaget for analysen og vil komme til syne i diskusjonene.

Intervjuers rolle i fokusgruppeintervju er å introdusere tematikk, være moderator og prøve å følge opp det som kommer frem i intervjuene. Moderator skal drive gruppen videre hvis informantene stopper opp eller ikke har mer å komme med, og skal videre holde tråden på de emnene som ungdommene selv ønsker fordykning i. Moderatorrollen er ingen enkel rolle å ha



alene. I ettertid oppdaget jeg at det ville ha vært berikende og lettere arbeidsmessig å være to forskere til stede. Både for å få hjelp til å holde tråden og til å følge opp utsagn og få frem nyanser i det ungdom fortalte om. Utfordringen i fokusgruppeintervjuene var å være konsentrert og la den enkelte stemme få plass, noe jeg i ettertid vil vurdere at jeg lyktes med i varierende grad. Noen snakket lite, til tross for at jeg stilte dem direkte spørsmål for å få dem med i samtalen. Mens andre hadde mye å fortelle.

### **3.4.1. Kjønn- og gruppeperspektivet i fokusgruppeintervjuene**

Fokusgruppeintervjumetoden kan benyttes både på homogene og ikke homogene grupper (Padilla, 1993). En gevinst ved å ha homogene grupper er at man får frem det som er felles for gruppen og måten de beskriver seg og sin aktivitet på, uten forstyrrelser fra andre. En kan også komponere grupper med store motsetninger for å få belyst et tema fra flere vinkler (Wibeck, 2000). Fokusgruppeintervju med ungdom er en bra måte å få frem meninger om hvordan de beskriver den sosiale virkeligheten. Det kan være viktig å tenke på stedet intervjuet skal foregå på for å minimere maktforholdet mellom forsker og respondent. Man bør møte gruppemedlemmene på deres naturlige arena og i trygge omgivelser for å gi tilstrekkelig med rom til at de tør å snakke. Mine møter og intervju foregikk stort sett i ungdommenes klasserom eller i andre rom på skolen. Dette var deres arena, ikke min. Det tror jeg bidro til å opprettholde en slags balanse og trygghet for dem i møte med meg. I fokusgruppeintervju er det viktig at gruppens måte å kommunisere på blir respektert av moderator, ved at en er beredt til å ta imot alt som kommer, uten å bli åpenbart støtt av for eksempel språkbruk og uventet tematikk.

Gruppens måte å samtale på og de ord og uttrykk de bruker, gir forskeren anledning til fortolkning. Et av mine feltnotater omhandler refleksjoner rundt at noen gutter under intervjuet snakket samisk sammen i korte ordvekslinger, uten at de oversatte det til meg som var eneste ikke-samisktalende i rommet. Det kunne fortolkes til å være en måte å tre ut av intervjukonteksten på, å trekke seg vekk fra meg som forsker selv om de var i en intervjusituasjon. Det var interessant å observere hvordan de vekslet mellom å være ”inne og ute” av intervjuet, ved å velge å benytte et annet språk. Goffman (1992) kaller dette å gå *backstage*. Jeg har ikke lagt vekt på å få oversatt det de snakket om, og det kan være en svakhet i datamaterialet. Likevel, dette dreier seg om et så lite omfang at jeg nødvendigvis

ikke tror det endrer konklusjonene jeg har trukket, og jeg regner med at det de snakket om ikke skulle være gjenstand for analyse.

Fokusgruppene som er intervjuet, hadde differensierte tenkesett tilknyttet fenomenet snøscooterkjøring og kan derfor ikke ansees som en homogen kategori som tenker og agerer likt med hensyn til snøscooterkjøring. Når gruppene i tillegg er kjønnsdelte, skapes en forutsetning som kan ha hatt betydning for hva som kom frem i intervjuene. Å intervjuere jenter og gutter hver for seg kan ha både fordeler og ulemper. Det er beskrevet at gutter kan påvirke gruppen med å tulle, tøyse, avspore og seksualisere svarene sine (Paulgaard, 2007; Schwalbe & Wolkomir, 2001), noe som skjedde i noen av mine gutteintervju. I jentegruppene ble konsentrasjonen om temaet bevart bedre, og jentene avsporet ikke så ofte som guttene. Guttene ertet hverandre litt med enkelt hendelser og devaluerte hverandres snøscootere og kjøreferdigheter, noe som ikke forekom i jentegruppene. Kjønnsdelte fokusgruppeintervju kan ha påvirket dataproduksjonen. Enkelte gutter var ikke redde for å ta igjen selv om de ble utsatt for spydige kommentarer fra andre gutter. I jentegruppene kunne man oppleve at de supplerte og utfylte utsagn til hverandre. Jentene sa også oftere at ”dette kjenner ikke jeg til der jeg kjører”, noe guttene ikke gjorde så ofte. Et eksempel på dette kunne være når temaene promillekjøring eller bruk av hjelm ble diskutert i gruppene.

Ved fokusgruppeintervju fremkommer ulike syn på ting som igjen kan skape grobunn for å at noen endrer forforståelse og tilnærming til et problem. Deltagerne gjøres oppmerksomme på andres syn på saker, og det gjør dem i stand til å tenke på andre handlingsvalg enn de tidligere har gjort, fordi de får utvidet kunnskap om feltet (Morgan, 1996, s. 133). Dette kom spesielt til syne når ungdommene diskuterte bruk av sikkerhetsutstyr og fortolkning av regelverk. Dette reduserte ikke kvaliteten på gutteintervjuene, men det gjorde kanskje noe med gruppedynamikken og hvem som tillot seg å si noe jf. Morgan (1996).

Når man intervjuer ungdomsgrupper sent i skoleåret fra etablerte skoleklasser, vil jeg ikke se vekk fra at det allerede er dannet grupperinger og et hierarki blant elevene i løpet av studieåret (Stensaasen & Sletta, 1996). En gruppe blir satt gjennom et skoleår. Det er vanskelig å fange opp nyanser i gruppeprosessene eller å ta stilling til disse gjennom engangsmøter i intervjuene. Det var ikke noe jeg hadde som mål å få tak i eller å analysere, men jeg kunne fornemme at noen tok føringen, og andre var mere reserverte og forsiktige i sin henvendelse til meg og til gruppen. Noen virket direkte vaksomme og tok ikke stilling til alt som ble diskutert. Det kan tenkes at enkelte ville *passe på* hva som ble formidlet fra snøscootermiljøene, for ikke å bidra til ytterligere stigmatisering av ungdomsgruppene som kjører.

Hvordan seansen med intervju ble diskutert blant ungdommene i ettertid og om det ble diskutert, vet jeg ikke noe om, men det kunne ha vært nyttig å høre deres refleksjoner. Spesielt etter at artiklene var blitt publisert og benyttet som referanser i ulike media i Norge etter at ulykker og farlig kjøring forekom i forskningsområdet vinteren 2011. Om ungdom kjenner igjen tematikk og ser at det er hold i analysen, kan det være med på å validere studien. Ved bruk av hermeneutisk tilnærming er det slik fortolkning av tekst kan åpenbare andre ting enn det som var tenkt og sagt (Ricoeur, 1979, 1999).

### 3.4.2. Ungdommens språk- og metaforbruk i fokusgruppeintervjuene

Å analysere intervju tilhører fortolkningslæren, det vil si hermeneutikken. I møte med ungdom som respondenter får en anledning til å høre en type språk, koder og sjargong som kanskje ikke voksne ville ha brukt. Å fremstille ungdommens stemmer på en grei måte i artiklene uten å ta snerten fra det som fremstilles, samtidig som en skal ivareta respondentens integritet, har til tider vært utfordrende for meg som forsker.

Nordnorske uttrykk og karakteristikk kan ofte forbindes med å være råe, sterkt uttalt og direkte. Det har gitt liv til den transkriberte teksten og har gitt grunn for ettertanke på hva som ligger i for eksempel "[...] han er helt rå ...", "[...] Han tror han er Supermann ... og kan kjøre rett gjennom fjellet", "[...] det var kasko føre [...]", "min scooter drikk suppa [...]", "[...] han er en toilling og helt idiot på scooter", "[...] du har ikke mere motor enn jeg har på mobilen min" og "[...] du som kjører Kaviarstjerne" (negativ ladet omtale av *Polaris*, som er et snøscootermerke, logoen likner kaviarlogoen). Dette viser et språk der ungdommene kommuniserer åpenbare meninger med metaforer og bilder. De kan omtale hverandre og hverandres snøscootere med negative karakteristikk som kan være kodet for uinnvidde. Samtidig gir de beskrivelser av hvordan de opplever kjøreforhold, kjørestiler, risikotaking og bensinforbruk på en måte som er gjenkjennbart metaforisk.

Ifølge Aristoteles i Ricoeur (2007) er metaforbruk en form for retorikk og poesi i språket. Metaforer kan karakteriseres som; "[...] metaphor is something that happens to the noun, [...] metaphor is defined in terms of movement, [...] a metaphor is the transposition of a name that Aristoteles calls 'alien'" (Ricoeur, 2007, s. 17–19). Ungdom i mitt materiale brukte metaforer på måter som passer med den første og siste karakteristikken. Deres bruk av metaforer viser at retorikken i ungdomsgruppene jeg intervjuet var fargerik, uredd og med billedlige

beskrivelser som gikk utover det de kunne ha sagt med vanlige ord, og som åpnet for fortolkningsmuligheter.

### **3.4.3. Erfaringer fra intervju med ungdom i fokusgrupper**

Menneskesynet som ligger til grunn for mitt møte med informanter og i analysen av datamateriale, er at menneskene er frie til å ta egne valg som også kan innebære valg av risiko. I den moderne vestlige verden, der medias massekommunikasjon gir god anledning til å finne informasjon om og vite hva det vil si å ta ansvar for egen helse, tenke gjennom egne handlinger og vurdere egen skadeutsatthet, forutsetter man at mennesket er informert. Om en er en del av en gruppe der risikotaking inngår, forutsettes det at enkeltindivider evner å ta selvstendige valg utenfor de normene gruppen setter. I ungdomstiden vet vi at normpresset er stort, og at enkelte kan gi etter for gruppepress til tross for at de i utgangspunktet ville valgt annerledes. De gjør ikke alltid individuelle og selvstendige valg i situasjoner de kommer i. Gruppepresset kan være stort. Snøscooterkjørende ungdom er utsatt i dobbel forstand: a) De skal lære seg å takle nye typer risiko gjennom det å kjøre snøscooter, b) de skal passe inn i den ungdomsgruppen de er sammen med på fjellet. Det vil si at de skal kunne gjøre vurderinger på selvstendig grunnlag, og de gjør vurderinger som gruppe medlemmer.

Å intervju ungdom er utfordrende på flere måter. Fordi de meldte seg til intervju, antok jeg at de hadde et oppriktig engasjement for temaet de skulle snakke om. Ungdom som ønsker å delta på intervju i forskningssammenheng, kan ha hatt ulike motiver for å la seg intervju. De fikk for eksempel et avbrekk i skolehverdagen. Noen signaliserte at emnet i fokusgruppen kunne de snakket lenge om, bare de slapp norsk, matte og engelsk. De fikk anledning til et konkret scenskifte ved å gå i intervjusituasjon. De fikk snakke sammen i grupper om noe som tilsynelatende opptok dem. I intervjuet skulle de få fortelle om hva de syntes var viktig med det, og hva som utspiller seg mellom dem når de kjører.

Eder og Fingersone (2001, s.183) skriver:

Group interviews grow directly out of peer culture, as children construct their meaning collectively,[...] participants build on each other's talk and discuss a wider range of experiences and options than may develop in individual interviews.

I gruppeintervju er den som forteller noe avhengig av at gruppen er med på å bidra til å gi fortellingen innhold, styrke og validitet for at fortellingen skal ha betydning, hvis de har

opplevd det samme (Morgan, 1996; Wibeck, 2000). Ved å rekruttere elever fra videregående skole får man kun tilgang på de som er elever der og ikke andre, for eksempel lærlinger, ungdom som jobber, som har sluttet på skolen og som kanskje også inngår i gruppen av andre snøscooterkjørende ungdom i Nord-Norge. Datamaterialet kan ha en begrensning der. I fokusgruppene beskrev ungdommene sine erfaringer og opplevelser fra gruppene de kjørte sammen med, deres fortellinger omhandlet også andre enn dem selv. Fortellinger som blir fortalt i grupper, kan ha annet innhold og retning enn individuelle fortellinger (Riessman, 1993). Flere av fortellingene som kom frem, var kun opplevd av én person og kunne fremtre som eksempel på risikotaking, uhell, skader eller gode opplevelser. Der flere hadde vært til stede på samme hendelse, fikk fortellingen flere nyanser og vurderinger enn om den ble fortalt av en som hadde opplevd den alene eller sammen med andre som ikke var til stede i gruppeintervjuet. I fokusgruppeintervju er fortelleren én stemme blant mange, og det kan være vanskelig for forskeren å analysere og beskrive når det er flere *stemmer* i en fortelling. Utfordringen er å fremstille materialet balansert og nyansert.

I artiklene har jeg analysert og sitert ungdommenes utsagn slik de ble formulert i intervjuet. Dette for å vise variasjon og bredde i forbindelse med hendelser som var viktige for dem å formidle, og som jeg som forsker har valgt å løfte frem.

### **3.5 Analyse av datamateriale**

Materialet omfatter cirka 200 sider transkribert tekst som innebærer cirka 9 timer intervjuetid og genererte cirka 90 000 ord. Gjennom kommunikasjon og diskusjoner i ungdomsgruppene fremkommer nyanser i hva som er meningsbærende med snøscooterkjøring som aktivitet. Videre viser omfanget hvordan ungdom oppfatter og kommuniserer risiko tilknyttet snøscooterkjøring. Mot slutten av perioden for fokusgruppeintervju opplevde jeg at det ikke kom opp nye temaer. Men det er alltid en mulighet for at det kunne ha skjedd om det ble gjennomført noen flere intervju (Bowen, 2008).

#### **3.5.1. Innholdsanalyse**

Språket er et verktøy for mennesket til å beskrive mening og meningsbærende praksiser. Å tolke det fortalte gir ikke direkte innblikk i praksisen som narrative beskriver, men det gir forskeren innblikk i og en mulighet for å analysere, fortolke og forstå både tekst og den

posisjon fortelleren har til det han forteller (Lægreid & Skorgen, 2006). I Ricoeurs tenkning (1999) må man veien om forståelse for å fortolke, der forklaringen er et særlig område av fortolkningen.

Jeg analyserte transkripsjonen etter Ricoeurs (1999) tradisjon og med inspirasjon fra Graneheim og Lundman (2003). Ricoeur beskriver den hermeneutiske prosessen som treleddet, der det første leddet er naiv lesning av helheten, det andre er strukturanalyse der lesningen skjer i flere omganger som gjennomgående lesning og krysslesning, utkrystallisering av temaer, og den tredje er den tolkende helheten som er konklusjonene som trekkes av datamaterialet. Den naive lesningen er første steg i forskningsprosessen der jeg leser teksten, markerer utdrag i fargekoder og noterer spontant hva en mener å se som fremkommer. Etter hvert arbeidet jeg frem en innholdsanalysen slik Granheim og Lundman (2003) beskriver prosessen. Meningsenheter ble trukket frem og gjort til gjenstand for analyser for så å danne grunnlag for sub-tematikk og hovedtematikk. Måten disse ble arbeidet frem på, vises i påfølgende tabell 1 og 2 og refererer til studiens andre artikkel (artikkel II). For å forenkle sammenlikningen mellom den foreliggende teksten og artikkelen gjengis tabellene på engelsk slik de står i artikkelen.

Tabell 1.

*How young people communicate risks of snowmobiling in northern Norway: a focus group study. (Artikkel II)*

*An example of how sub-topics were prepared in our analysis*

Meaning units	Condensed meaning unit	Interpretation of the underlying meaning	Sub-topic	Main topic
<i>“Think about when we dropped off that snowdrift in the Valley. Oh my God, that was probably 300 metres up the slope ... Yeah, that’s a pretty high mountain. And afterwards I just thought ... landed a bit crooked ... so afterwards I just thought, damn it, how stupid can you be ... (laughing).”</i>	Testing a hill, jams and will do away manoeuvre, but lose the snowmobile.	Knowledge of strategies for coping, which include risk of losing control.	Control/lack of control	Risk related to control and lack of control
<i>“If you are with your friends you should be the furthest up the hill, jump the highest, the longest jump, push each other ...”</i>	Boys are competitors and challenge each other in peer groups.	Testing skills and performance in peer groups.	Peer group pressure	Risk as a peer group related activity

Tabellen illustrerer hvordan råmateriale fra intervjuene ble behandlet frem mot hovedtemaivå.

Tabell 2 viser hvordan jeg oppsummerte undertematikk mot hovedtematikk som var risikokommunikasjon.

Tabell 2.

*How young people communicate risks of snowmobiling in northern Norway: a focus group study (Artikkel II).*

<i>Main topics about youths' communication of risk in snowmobiling</i>
Risk as a gender related activity
Risk as a peer group related activity
Risk related to control and lack of control
Risk related to illegal behaviour

Hvordan jeg introduserte til intervjusituasjonen med å stille innledende åpne spørsmål om motivasjonen for å kjøre snøscooter, skulle videre lede på vei til en samtale om risiko, ulykker og forebygging og fikk betydning for hvordan gruppen kom i gang med å samtale om tematikken. Noen fokusgrupper var vanskelige å få i gang, de svarte med enstavelserord på korte spørsmål, og det virket som om de forventet at jeg skulle spørre og så skulle de svare. Dette dempet kvaliteten på noen fokusgruppeintervju. I likhet med Kvale (1997) opplevde jeg at de beste intervjuobjektene var som de som klargjorde meningene sine, var selvkommuniserende, og der mine korte, åpne spørsmål ga lange og utfyllende svar. Et eksempel på dette var når de diskuterte hva de mente kunne være forebyggende tiltak og ved diskusjon av hvilke sikkerhetstiltak de benyttet. Min interaksjon i intervjuene har vært i forskjellige posisjoner. Der jeg var fremmed for det som ble fortalt, ble jeg nysgjerrig og stilte oppfølgingsspørsmål. I andre intervjusituasjoner har jeg bare gått videre når gruppen var ferdig å samtale om et emne, fordi jeg mente informantene hadde gitt tilstrekkelig og utfyllende nok informasjon om en sak. Andre ganger forfulgte jeg temaer som jeg var i tvil om jeg skulle gå i dybden på, men som i ettertid viste seg å være nyttige i analysen av intervjuene. Et eksempel på det er når guttene forklarte ulike kjøreteknikker og den gode følelsen de fikk av å kjøre. At jeg fulgte opp og ba om flere beskrivelser, ga grunnlag for analyse av begrepet; *scooterfølelsen* som jeg diskuterte i artikkel I.

Etter fokusgruppeintervju kan det være vanlig å gå over i individuelle intervju for å få utdypninger, dybde og sammenlikning mellom det som sies i gruppen og det som fortelles

individuell. På grunn av ungdommenes utsatthet for gruppepress kan det tenkes at noen ville ha sagt andre ting og vært mer nyansert enn de var når de var i fokusgrupper (Morgan, 1996). På den andre siden vil fokusgruppeintervju få frem ungdommenes reaksjoner på hverandres utsagn som ikke ville ha kommet frem i individuelle intervju.

### 3.5.2 Forforståelsens innflytelse på lesning og tematisering

I gjennomgang av de transkriberte tekstene ser jeg at jeg møter teksten med min forforståelse, mine fordommer, mine forutsetninger og mine forkunnskaper for å forstå feltet og erfaringsbilder som kan tilknyttes feltet jeg studerer. Metodologisk sett kan det være både en fordel og en ulempe å være fremmed for feltet. Mitt utgangspunkt er at jeg ikke er forutsetningsløs, men at jeg både er *kjent* og *fremmed* (Alvesson & Sköldbberg, 2008; Ricoeur, 1999). Kjent fordi jeg vet mye om snøscooterkjøring, og fremmed fordi jeg vet lite om ungdoms særegne forhold til snøscooterkjøring. Slik Læg Reid og Skorgen (2006) skriver om Gadamer, er for-dommer ikke et negativt ladet ord, men det sier noe om at en som forsker har en forforståelse, en allerede etablert kunnskap om felt og fenomener. Disse styrer spørsmål, fortolkninger, refleksjoner i intervjusituasjonen, oppdagelser i transkriberingen og det å strukturere materialet. Mine for-dommer er styrt av de fremforhandlede, implisitte normer og regler som styrer snøscooterkjøringen som aktivitet i samfunnet også med tanke på det å ta risiko. Derfor var utfordringen i analysestrategien var å finne grensesprengende måter å lese intervjuteksten på. Faren var at jeg kunne bli fanget i min egen skepsis, mine egne normer, i et eget lesemønster og dermed bli forhindret fra å se nye ting, og det kunne bli vanskelig å få distanse til det som skulle analyseres, og å kunne møte teksten med frihet. Dette ble spesielt merkbart for meg i analysen der jeg leste om det som innenfor min forforståelse er åpenbare lovbrudd eller risikotaking, som ungdom definerer som noe annet enn meg.

Et annet forhold som kan ha påvirket min forståelse, handler om kunnskap om interessekonflikter. Å oppholde seg på Finnmarksvidda på våren i teltleir, med alle typer snøscooterkjørere, har gitt et innblikk i ulike *snøscooterkulturer* og gir et refleksjonsgrunnlag over ulike typer praksiser. Mediebildet i Finnmark og Nord-Troms om konflikter knyttet til snøscooterkjøring kan ligge som et bakteppe og være med på å prege min forståelse for snøscooterkjøring som fenomen. Hver vår rapporteres det om kjøreadferd som anses som uakseptabel i lokalsamfunnene i Nord-Norge, og om interessekonflikter mellom skiløpere og



scooterkjørere. Medias oppmerksomhet kan være med på å påvirke og prege forforståelsen hos alle som bor i samfunn der det kan oppstå brukskonflikter av naturområder.

Til forskjell fra ungdommene jeg intervjuet, er jeg en voksen person, en kvinne midt i livet, og i alder kunne jeg ha vært moren til de fleste av mine informanter. Dette gjorde at jeg stilte oppfølgingsspørsmål som en ”outsider” for å få vite hva som lå bak de handlinger som ble beskrevet. Jeg og informantene mine representerer to typer perspektiver der informantene er det som Eder (2001) kaller ”*the others*”. Skillet mellom meg som forsker og gruppene jeg intervjuet, kom spesielt frem der jeg som intervjuer møtte utsagn som beskrev brudd på sikkerhetsregler rundt snøscooterkjøring. For eksempel: Noen av dem jeg intervjuet og jeg som forsker hadde ulik oppfatning av hva ekstremrisiko var. Det at jeg kjente til lovreguleringen av snøscooterkjøring og hva som er brudd på kjøre- og sikkerhetsregler, gjorde meg i stand til å stille motspørsmål, på en annen måte enn en som ikke hadde kjent til feltet. Å være farget av forforståelse kan også være et hinder for å stille spørsmål ved potensielt viktige forhold fordi det var en felles integrert og uartikulert innforståthet mellom intervjuer og informanter om snøscooterkjøring som fenomen.

I ettertid betrakter jeg de mest informasjonsrike intervjuene som der ungdom imøtekom mine oppfølgingsspørsmål, var åpne og utdypet sine forklaringer med den rasjonaliteten de representerte. Et eksempel på det var at en sa at de ikke planla hvor de skulle overnatte på fjellturen, de hadde ikke med telt, og tilfeldigheten rådet. Ungdommene fortalte at de kjørte mellom ulike hytter og telt og sov der det passet. Det var en utenkelig tanke for meg, men som voksen gjorde det meg enda mer nysgjerrig på hva de da la vekt på i *planleggingen* av turene sine.

Mine refleksjoner om meg selv som moderator etter å ha transkribert er at de beste spørsmålene ble stilt der jeg var fremmed, uten innsikt og med nysgjerrighet på det som ble fortalt. Svarene her ga det fylldigste datagrunnlaget.

### **3.6 Forskningsetiske overveielser, krav til samtykkeerklæring**

Utfordringen i analysen av materialet var å skape en struktur, se etter det skjulte og prøve å få frem hvordan mening ble fremstilt via fortellingene. I materialet inngår informasjon om det som kan være lovbrudd, handlinger, karakteristikk og tenkesett som ikke er forenlig med eksisterende samfunnsnormer. Det reiser etiske spørsmål som omhandler: 1) Hvordan man

skal presentere funnene, 2) Om man skal ta frem alt man finner, 3) Om respondentene kjenner seg igjen i materialet, 4) Om det er gjort en god nok analyse som følger den skisserte analysemetoden, og 5) Om de fremsatte resultatene avspeiler de viktigste og riktige funn i forhold til det som var målet med prosjektet. Dette er viktige spørsmål som også reiser en etisk debatt om på den ene siden forskerens plikt til å fremme funn som er av stor samfunnsverdi, og på den andre siden om å ivareta integriteten til allerede marginaliserte og stigmatiserte grupper i samfunnet (Staubæs, 2008). Dette er også spørsmål knyttet til undersøkelsens validitet.

Dette prosjektet er meldt inn til NSD og har prosjektnummer 16985 (vedlegg 3). Det har konsesjon jf. § 8 i Lov om personvern (personopplysningsloven, 2000). Det regnes som god forskningskikk at alle som deltar har fått informasjon og har skrevet under på et samtykke (Alver & Øyen, 1997; Helseforskningsloven, 2008). Mine informanter ble informert både skriftlig og muntlig om prosjektets tema og hva som lå i samtykke, innspilling og oppbevaring av bånd, håndtering av data og publiseringstidsplan (vedlegg 4). Deltagerne har en kopi av dette samtykket. Tilgang til informanter ble gitt av rektor og lærere i klassen og etter skriftlig henvendelse til videregående skolelærers øverste leder, rektor.

Noen av ungdommene som ble intervjuet, var under myndighetsalder som er 18 år i Norge. Dette ble drøftet eksplisitt med personvernombudet i NSD. Så lenge intervjuobjektene var over 16 år, definerte seg som snøscooterkjørere og samtykket til deltagelse, fikk jeg anledning til å oppsøke dem og intervju dem.

### **3.7 Relevans og troverdighet**

Som jeg allerede har kommet inn på, innrettes validitets- og reliabilitetsspørsmålene i kvalitative studier mot troverdighet og relevans, som igjen kan knyttes til alle faser og metodologiske overveielser i prosjektet (Dale, 2011; Kvale, 1997; Malterud, 2011). I dette prosjektet har det vært særlig viktig å nå frem til et strategisk utvalg for å få løftet frem det jeg ville belyse om ungdom, snøscooterkjøring, risiko og ulykker. Jeg har nådd frem til et strategisk utvalg som er bredt sammensatt med hensyn til kjønn, geografiske områder og kjørevaner. Utvalget har bidratt med innsikter som ikke har vært fremmet før. Om materialet er stort nok og om jeg ville fått mer og en annen type data om jeg inkluderte flere fokusgrupper, er vanskelig å si. Saturasjon diskuteres som metningspunkt i både kvalitativ og

kvantitativ forskning (Bowen, 2008). Med totalt sytten fokusgrupper, der jeg på det fjortende intervjuet tenkte at metning var oppnådd fordi studiens mål om beskrivelser, ungdoms forståelse og hva de opplever som meningsbærende med snøscooterkjøring og risikotaking, var nådd. I kvalitativ forskning kan metning innebære at man ikke får frem ny tematikk gjennom intervjuene. Man vet imidlertid aldri om neste intervju vil gi noe nytt. Derfor er det problematisk å snakke om metning når man gjør intervju. Gjennom analysen av datamaterialet i denne studien fremkommer tematikk som omtales i mange grupper, men også tematikk som kun få grupper sa noe om, for eksempel det å stikke fra politiet i kontroller. Målet og metodevalg for studien var eksplorativt og deskriptivt, ikke søking etter flertallsenighet og generaliserbarhet (Rolfe, 2004). Med det for øye vil jeg si at studien frembringer data som innfrir dette kravet. Gjennom å gjøre analysen transparent slik Bourdieu (2007) skriver om det, er tekst og tematikk fremlagt gjennomskinnelig og etterprøvbart for leserne av artiklene på en slik måte at de kan danne seg en mening om troverdighet og relevans. Det har vært viktig både med tanke på om ungdommene som har vært intervjuet kjenner seg igjen, og for å vise at datamaterialet kunne vært diskutert i lys av annen teori enn det jeg har valgt å gjøre.

### **3.8 Avgrensninger**

I helhetsanalysen av alt datamaterialet kom det frem tretten ulike hovedtemaer med et utall undertemaer. Alle blir ikke gjort til gjenstand for inngående analyser i artiklene. Mitt anliggende var å løfte frem forhold som kan ha betydning i helsefremming og i skadeforebygging. Temaer som ungdommene kom inn på som ikke har blitt diskutert inngående, er kjøreopplæring, økonomiske forhold, ulike juridiske og strukturelle forhold, relasjoner til foresatte, brukskonflikter, kolonialiseringstanker, opposisjonelle tanker, urfolks forhold, betydning av kjønn i utvikling og vedlikehold av risikoproduksjon. Disse perspektivene kunne ha vært løftet frem med annen teoretisk tilnærming. Spesifikke etniske perspektiver for problemstillingen er ikke trukket frem eksplisitt fordi det ikke ligger inn under prosjektets målsetting. Det som omhandler kjønnsperspektivet i risikotaking, ville alene kunne danne grunnlag for en artikkel i fremtiden og som kan knyttes til feministisk teori. Kolonialiseringsteori kan også knyttes til temaene som omhandlet bruksrett av naturen, og som ungdom løftet frem. En del ungdommer betraktet myndighetenes forsøk på å stramme inn reglene for snøscooterkjøring som en inngripen i det de ser på som utøvelse av en

livsform knyttet til natur, kultur og sosialiseringprosesser i Nord-Norge. Noe de sier at *andre* ikke skal blande seg inn i fordi de ikke har forutsetninger til å forstå hvordan de da griper inn i en livsform og en mulighet for friluftslivsutøvelse som berører i alle generasjoner i Nord-Norge.

I datamaterialet er det fortellinger om farlige situasjoner, om mot, om frihet og trivsel, om vennskap og samhold, om sosialisering og læring, om ansvar for hverandre, om livsform og livsbetingelser, om makt mellom ulike grupper, subkulturer, posisjonering og definisjonsrett. Noe har blitt viet mer oppmerksomhet enn andre forhold via artiklene som er publisert. Å intervju ungdom har vært spennende og erfaringene fra det arbeidet rommer en artikkel i seg selv.

## 4.0 Funn

Gjennom de forskningsspørsmålene jeg stilte meg før studien og den påfølgende innholdsanalysen, fremkom tre områder som jeg har belyst gjennom tre artikler.

1. Hva motiverer ungdom til å kjøre snøscooter?
2. Hvordan kommuniserer ungdom om risiko tilknyttet snøscooterkjøring?
3. Hvordan kommuniserer ungdommene selv om uhell, ulykker og om forebyggende tiltak som kan bidra til å dempe skadeutsatthet?

Alle tre artiklene bygger på innholdsanalyse med tilhørende tematikk. To er publisert, og den tredje er innsendt for publisering. Resultatene fra studie I–III oppsummeres her.

### **4. 1 Artikkel I: Snøscooterkjøring og 'scooterfølelsen'**

Artikkel I reiser følgende spørsmål: Hva motiverer ungdom til å kjøre snøscooter?

Motivasjonen for å kjøre snøscooter ble unisont beskrevet som begrunnet i blant annet en stor frihetsfølelse. Mange har vokst opp med å dra på tur med foreldre, besteforeldre og annen slekt. Kontakt med jevnaldrende, å være sammen ute i naturen på tur, å overnatte i telt og gammer, fiske, teste snøscooteren og trene på å mestre den, vise seg frem og søke flytfølelsen er de viktigste grunnene til at spesielt unge gutter i Nord-Norge og på Svalbard kjører snøscooter. Jentene likte det å være på tur og være ute i naturen sammen med venner.

Snøscooterkjøring er en sosial aktivitet, og for noen har tilgangen på snøscooter betydning for om en har tilhørighet med jevnaldrende snøscooterkjørere eller ikke. Om en eier snøscooter selv, er ikke så nøye, det viktigste er å ha tilgang på å kunne kjøre. Gjennom analyse av datamaterialet fremkommer det også at snøscooterkjøring er en sosial, gruppedannende aktivitet som forener ungdom i nord, spesielt gutter. De er sammen når de trener på å beherske snøscooteren i terrenget. Kjøringen innbefatter ulike øvelser som å balansere kjøring på én ski i puddersnø (mye ny, løssnø), kjøre på stussen, hopping og klatring. Gjennom disse øvelsene lærer de å mestre snøscooteren. De gir beskrivelser som kan analyseres i lys av Merleau-Pontys (1994) kroppsfenomenologi og som et kroppslig erfart fenomen som fører dem i flytfølelse som diskuteres hos Csikszentmihayli, M. (1997). Spesielt guttene beskriver

at balansen mellom kontroll og tap av kontroll er hårfin og gir dem gode opplevelser når de behersker det. Målet er å bli ett med snøscooteren og snøunderlaget som er naturen. Snøscooteren blir et redskap de bebor rommet med. Ifølge Merleau-Ponty (1994) er dette en posisjon til verden der kroppen tar inn rommet, som er naturen. Kropp og redskap er i et gjensidig avhengighetsforhold til hverandre i bevegelsene, der skillet mellom hva som er redskap og kropp, er utvasket.

#### **4. 2 Artikkel II: How young people communicate risks of snowmobiling in northern Norway: a focus group study**

For å få tak i hva ungdom ser på som risiko, må man få beskrivelser av hvordan ungdom kommuniserer om risiko tilknyttet snøscooterkjøring. I denne artikkelen diskuteres 1) hvordan ungdom kommuniserer om risiko, og hvordan de fremstiller risiko i positive ordelag, og 2) hvordan risikokommunikasjon er preget av kulturell kontekst, som drøftes med støtte i Mary Douglas' teori (1985). Ungdommene forteller hvordan de tester og mestrer, og hvordan balansen mellom kontroll og tap av kontroll er det viktige. De vet at det medfører vinn- og tap- situasjoner, og er villige til å ta både de positive og negative omkostningene det innebærer å kjøre snøscooter. Når det gjelder å forberede seg til turene, har de faste ting de sjekker, ikke alltid på småturer, men i alle fall på lange turer.

Jenter viser seg å være mer oppmerksomme på risiko enn gutter og tar ansvar for mat, klær og førstehjelpsutstyr. Guttene er opptatt av å kunne berges<sup>3</sup> i en situasjon. Det vil si at de hele tiden er forberedt på alternative løsninger, har med utstyr og venner som støtte hvis noe skulle skje og de trenger hjelp. Derfor var det viktig å ha med plugger, reim, verktøy og full tank. Guttene er også opptatte av å vite hvor politiet oppholder seg i tilfelle kontroll. Det vil de helst unngå. Mange ungdommer kommuniserer ikke direkte til hverandre om at de tar risiko. De diskuterer *hvor* de skal kjøre, og tar individuell risiko mens de kjører. Det er ikke alltid drøftet på forhånd, men kan snakkes om etterpå. Å teste og å lære seg å kjøre og beherske snøscooteren er det viktigste, ikke hvilken risiko en utsetter seg for. Balansen mellom kontroll og tap av kontroll er viktig idet de tester. Det er her risikoen utspiller seg. Det gir prestisje, spesielt mellom guttene, å bli betegnet som en god snøscooterkjører.

---

<sup>3</sup> Randi Nymo (2003) har gjort analyser av begrepet *å berges*. Det er et ofte brukt nordnorsk og samisk begrep som innebærer det å klare seg selv med det en har for hånden og med de muligheter man har.

Noen ungdommer tar store sjanser og opptrer på en måte som ikke er forenlig med eksisterende samfunnsnormer, men de aller fleste kjører som de skal, planlegger turene godt og tenker gjennom hva de gjør og hvor de skal kjøre. Ungdomsgruppene ble oppsummert i tre kategorier: 1) De som kjører som de skal, stort sett jenter, men også gutter, 2) de som av og til tar noen sjanser, mest gutter. 3) Den siste gruppen fremstiller seg som normbrytende gutter som kjører som de vil, hvor de vil og tar store risiker. De kjører fra politiet og lar det gå sport i å komme seg unna med lovbrudd.

### ***4.3 Artikkel III: Young people and Snowmobiling in Northern-Norway and Svalbard: Injury Prevention Focuses and Strategies***

Problemstillingen for denne artikkelen drøftes rundt hva som skal til for å dempe skadeutsatthet. Det drøftes med støtte i helsefremmings- og empowerment-perspektiver (Green og Tones 2010), sett i lys av hva ungdommene selv har fortalt om deltagelse i ulykker, nestenulykker, om promillekjøring og om egne fokusområder for forebygging. Denne studien er innsendt for publisering og tar for seg det som ungdom beskriver som viktig styrkende og bemyndigende når det gjelder snøscooterkjøring. Jentene vil lære mer om det å oppholde seg i naturen, om førstehjelp og om kjøreteknikk. Begge kjønn ønsker opplæring i hvordan de skal forholde seg til snøskred. Flere gutter antyder ønske om friområder til kjøring. Noen jenter sier at politiet bør konsentrere sin overvåkning om de som kjører utenfor løype, de som kjører om natten, og de som kjører med promille. I fokusgruppene kom det frem at enkelte ungdommer mener det er disse kjørerne som er skadeutsatt og representerer en fare for seg selv og andre. De beskriver også kjørestiler der de viser seg frem, tøffer seg og leker med snøscooteren i terrenget, noe som også medfører ulykker med personskader. Normløsheten i forhold til kjørerregler utpekes som et felt for holdningsendring og forebyggende arbeid. For å nå frem med reduksjon av ulykker og uønskede hendelser foreslås to typer strategier. En generell befolkningsstrategi med en bottom-up tilnærming med mobilisering i lokalsamfunnet. I denne strategien inngår ungdommenes egen definisjon av problemområdene, mål, tiltak og gjennomføringsplan i henhold til problemområdene. Hensikten er: 1) å opprettholde den kroppslige friheten snøscooterkjøring innebærer og som ungdommene verdsetter så høyt, 2) å styrke ungdom i å ha ansvar for seg selv og hverandre

på turene, 3) å skape arenaer der en kan diskutere snøscooterkjøring, 4) å definere hva som er akseptabelt i henhold til samfunnsnormene, og 5) å utvikle trygghet i det å være ute i naturen. Den andre strategien er politiovervåkning i forhold til normløshet hos ekstremrisikotakerne.



## 5.0 Sammenfatning og diskusjon av resultater

Alma Ata-erklæringen (1978) og Ottawa-charteret (1986) har som mål om at alle skal kunne ha et grunnlag for gode helsevilkår, der helsefremming og forebygging er viktige drivkrefter for dette. I en sirkumpolar kontekst fremstår skadeproblematikken tilknyttet snøscooterkjøring som viktig, fordi den omhandler et viktig innslag i bruk av naturen for en betydelig del av befolkningen.

Skadeforebygging i snøscooterkjøring som man kan si er innrettet mot en liten gruppe mennesker som utøver en selvvalgt, risikofylt og økonomisk kostbar fritidsaktivitet, er en utfordring i Norge. Dette er et paradoks i en verden full av alvorligere helseutfordringer der menneskers basalbehov er truet, og det økonomiske skillet mellom landene er enormt (WHO, 1986). Det vi i Norge tar for gitt slik som jobb, hus, mat og tilgang på helsehjelp, inngår for andre i den daglige kampen for overlevelse. I noen land kan kampen om rent vann være utslagsgivende for om en lever videre eller dør av mageinfeksjoner. Da er det et tankekors at man i Norge setter søkelyset på skadeforebygging i kjølvannet av at mennesker lever et overskuddsliv der risikotaking i fritiden utgjør en så alvorlig helserisiko at den blir omtalt i overordnede politiske dokumenter (Departementene, 2009). Men ethvert geografiske område i verden har sine helseutfordringer, og i Nord-Norge er det utfordringer som faller inn under dette prosjektet.

Gjennom studien har ungdommenes stemme om en aktivitet som opptar dem mye i vinterhalvåret i Nord-Norge, kommet frem. Temaet for prosjektet har vært å gi innsikter i hvilken betydning snøscooterkjøring har for ungdom i Nord-Norge og på Svalbard, og har videre gitt kunnskap om hvilke kjørevaner ungdom har, hvordan de forvalter risiko, hva de sier om ulykker og om å forebygge dem. Dette skal nå drøftes under noen tematiske overskrifter sett i lys av problemstillingen:

- **Hvordan kan kunnskap om henholdsvis motivasjon og ungdoms risikoadferd bygge opp under strategier for å forebygge skadeutsatthet ved snøscooterkjøring?**

## **5.1 Frihet til å leve det gode liv på fjellet er helsebringende**

I artikkel I blir frihet, nærhet til fjellet, friluftsliv og jevnaldersosialisering løftet frem som motivasjon og begrunnelser for å dra ut i fjellet på snøscooterturer. Dette er faktorer som inngår i det man kaller helsefremmende aktiviteter og bidrar til optimalisering av vilkårene for utvikling av god helse (Green & Tones, 2010). Ungdom er sosialisert inn i deltagelse i vinterfriluftsliv gjennom å være sammen med venner, foreldre og besteforeldre på tur. I Nord-Norge er denne samlingen av ungdomsgrupper på snøscooterturer på fjellet en rural og moderne variant av ”å møtes på hjørnet” og inngår som en hverdagslivsaktivitet.

Breivik (1978) presenterer norsk friluftsliv med utspring fra to ulike tradisjoner; et overskuddsliv i natur tuftet på byfolks tradisjoner og en linje fra landsbygdas attåtningstradisjon. I sistnevnte inngår motorisert ferdsel som en naturlig del. I Nord-Norge er det en regulert tilgang til snøscooterløyper, noe som også bidrar til å forsterke mulighetene for raskt å komme langt inn i fjellet. I den kvantitative pilotundersøkelsen jeg foretok (n=136) av ungdommers kjørevaner på snøscooter i 2009, kom det frem at 64 prosent av guttene overnatter ute i fjellet i løpet av en vintersesong, mot kun 45 prosent av jentene (vedlegg 1).

I de siste 40 årene har det som startet som et vinterfriluftsliv for voksne menn, med snøscooter der matauk og rekreasjon på fjellvannene var formålet (Pedersen, 1992), gått over til også å bli en fritidsaktivitet for flere, også snøscooterkjørende ungdom (Artikkel I og II). I dette inngår sosialisering med venner og familie, der snøscooteren har en viktig rolle for ungdoms frihet til å sirkulere mellom venner, familien og teltleirene som står i fjellet på våren. Det som Breivik (1978) skisserte som et todelt friluftsliv, er nå innvevd i hverandre. Landsbygdas friluftsliv er blitt byens friluftsliv og omvendt, og ungdom har tilført nye måter å tre inn i friluftslivet på der snøscooteren har blitt et viktig middel for å inngå i jevnaldersosialiseringen som foregår i fjellet. Breivik (1978) fremholdt for snart 35 år siden at: ”Friluftsliv tilhører like mye landsbygda som byen. Friluftsliv må ikke bli en flukt- og et rekreasjonsliv for bykulturen, men må bli et økologisk balansert overskuddsliv både for by- og landkulturen.” (Breivik, 1978, s.14.)

Om friluftslivet som bedrives av ulike grupper i dag er et økologisk, balansert overskuddsliv, kan diskuteres. Innenfor alle genre av friluftslivet har det skjedd utvikling både på utstyrssiden, på reguleringen av hva som er lov å ta ut av naturen, og hvem som rekrutteres til friluftslivet. Et hovedanliggende for alle friluftslivsfolk uansett genre, er at det de bruker fritiden på, er aktiviteter som gir dem gode opplevelser, følelse av frihet og et overskudd til å

møte og mestre hverdagen. Dette er noe som også gjelder snøscooterkjørende ungdom i Nord-Norge. De skriver seg inn i en friluftslivskontekst som er preget av ungdommenes sosiale, kulturelle og historiske bånd til familie, venner, naturen og kulturen i landsdelen. Følelsen av indre styrke, frihet, samvær med jevnaldrende, i tillegg til kontroll over og tilgang på positive opplevelser i livet, sorterer under det som kalles helsefremmende forhold (Andrews, 2003). Å anerkjenne og benytte denne kunnskapen om ungdoms motivasjon for snøscooterkjøring er viktig for å imøtekomme dem i et samarbeid om å dempe skadeutsatthet.

Når ulike offentlige etater som politi og representanter fra helsevesenet formaner ungdommene om å dempe seg når det gjelder å ta risiker i snøscooterkjøring, griper de inn i noe ungdom mener gir livsglede og mening med å høre til i Nord-Norge. Funn i artikkel I gir spor av hva ungdom knytter til et godt liv, og som ikke er så mye annerledes enn det Fugelli og Ingstad (2001) har funnet om: "Helse – slik folk ser det". Her er trivsel, funksjon, natur, humør, mestring og overskudd viktige faktorer. Blant folk er helse individuelt definert, og det gode liv er gitt personlige kriterier og muligheter. Med dette som bakgrunn kan man forstå guttenes neglisjering av risiko og deres noe opprørske holdning til at andre blander seg inn i hvordan de utformer sitt liv på fjellet med snøscooteren. *De andre* berører eksistensielle forhold som handler om innhold i det gode liv som for informantene innebærer at de må ta noen risiker, og leve med de valgene de gjør.

Hvordan det står til med den nasjonale folkehelsen, defineres *reduksjonistisk og biomedisinsk* ved hjelp av målbare forhåndsdefinerte indikatorer og av hvordan gjennomsnittet av disse fordeler seg på befolkningen (Folkehelseinstituttet, 2012). Det finnes ikke målbare indikatorer for bolyst, livsglede, følelse av frihet, selvstendighet, psykologisk styrke til å tåle motgang kjent som *resilience* og mestringskapasitet i folkehelsevurderingen. Snøscooterkjøring, sett fra ungdommenes perspektiv, er tilknytning til natur og mennesker, er en helsefremmende aktivitet som gir glede, samhold, bolyst og innvielse i friluftsliv. Etter min vurdering må ikke dette perspektivet bli borte i iveren etter å dempe skadeutsatthet. Ungdommene i Nord-Norge inngår i, og inntar det Merleau-Ponty (1994) kaller rommet, som er landskapet de lever i, slik vi ser *båtkjørende* ungdommer på Sørlandet, *kiterne* i Norskehavet og *skikjørerne* i Hemsedal og Tromsø gjør det.

Snøscooterkjørende ungdom har ideer om hvordan testing og trening på mestring er viktige faktorer i deres totale risikoregnskap. Det kan være vanskelig for andre som ikke kjører snøscooter å forstå dette. I så måte har dette prosjektet vært nyttig for å gi innspill til en ny type forforståelse for hvorfor og hva som gjør at snøscooterkjøring er viktig for ungdom i Nord-Norge, og hvorfor ungdom kjører slik de gjør. Ved å knytte an Merleau-Pontys (1994)

kroppsfenomenologi og Polanyis (2000) teori om hvordan redskapsbruk inkorporeres i kroppen, til funnene i artikkel I og II, kan vi med bakgrunn i kroppens tilstedeværelse og posisjon i verden si at kroppen persiperer gjennom sansene, er erfarende, og at snøscooterkjøring er et kroppslig erfart fenomen. Snøscooterkjøring er for ungdom en eksistensiell og intensjonell aktivitet som rommer mer enn bare det å kjøre og være på tur. Den definerer eksistensielle forhold som tilhørighet til det geografiske stedet, mestringsopplevelser og det å høre til i en sammenheng med andre.

Å diskutere snøscooterkjøring på den måten som ble gjort i fokusgruppene, gjorde at ungdommene kom i posisjon til å sette ord på praktiske, før-språklige erfaringer som gjorde at risikofeltet åpenbarte seg for meg som forsker. Det som ungdom beskriver som sanselige, erfarte opplevelser, og som knytter dem sterkt til snøscooteren som redskap for å nå disse, kan for andre virke som risikosøkende adferd. Ungdommene i materialet ville ikke definere dette som risikosøkende adferd, men som kalkulert risiko i utøvelse av en aktivitet de liker å holde på med. Slik som andre fysiske aktiviteter har sin risiko for skadeutsatthet. Derfor kan alle forsøk på forbud og regelendringer i forhold til snøscooterkjøring, oppfattes av ungdommen, som en trussel mot eksistensielle forhold og det livet de ønsker å leve i Nord-Norge, det som gir mening og intensjonene med å ville bo i arktiske strøk. På den andre siden kan ikke ungdommen se bort fra at de selv har noe ansvar for å bidra med det de kan for å minimere antall ulykker.

## ***5. 2 Risikokommunikasjon: et skjørt balansepunkt mellom empowerment, forbud og kontroll***

Det skjer kunnskapsproduksjon med data fra skaderegistrering i Norge. Denne kunnskapen legges ofte til grunn for den risiko som kommuniseres ut til folk. Andre typer risiko som omtales i media, kan være at det farlig å snuse, røyke, man bør bruke bilbelte, barnesete eller diskusjon om det er lurt å vaksinere seg mot influensaepidemier. Risikokommunikasjonen i så måte foregår fra helsemyndighetene og ut til folket (Bakken, 2006, Sjöberg, 2003). I denne kommunikasjonen fra eksperter til lekfolk legges det et forventningspress om at folk handler som de får anbefalinger om. Noen gjør det, andre gjør det ikke. Begge grupper kan ha legitime argumenter for sine valg. Å utvikle en sterk paternalisme, på grensen mot en helsefascistisk innstilling i risikokommunikasjonen rundt skadeforebygging av snøscooterrelaterte ulykker, vil være en uønsket og feilslått tilnæringsstrategi.

For å skape grobunn for gode argumenter som føres ut til folket om forventet helseadferd, har man blant annet bruk av media der skyld- og skam-påføring er mekanismene som benyttes. Mary Douglas (1985, 1992) diskuterer hvordan skyld- og skam-perspektiver rundt det å ta risiko fremtrer i det moderne samfunn gjennom ”*Blaming the victim*”-strategier. I førmoderne tid var opprettholdelsen av tabuer noe som skapte sosial orden og beskyttet samfunnet mot uønskede hendelser. I moderne tid der individualitet kan betraktes som viktig, opprettes mekanismer der skyld og skam påføres individet som tar risiko. Dette for å prøve å opprette intern sosial kontroll og for å dempe individuell risikotaking. Gjennom media og avisinnlegg kan vi se at flere typer ulykker relatert til vinteraktiviteter diskuteres i lys av hvem som har skylden, hvem som skal betale for redningsoppdraget, og hvordan man skal få slutt på denne uønskede adferden (Alexandersen, 2012; Nielsen, 2008; Odden, 2012; Østlyngen, 2009), noe som kan være med på å trigge befolkningens engasjement og diskusjonen om skyldfordeling. Om det har positiv effekt på det moderne menneskets tanker om hva som bidrar til skadefrihet, vites ikke, men det utløser ofte debatter i avisa og på sosiale medier som kanskje påvirker risikotakere og fungerer som justeringsmekanisme for individets ideer om egen risikotaking. Redningsmannskap, politi og helsevesen kan ha en annen oppfatning enn risikotakerne. De kan bidra til å sette søkelyset på utøvere som utsetter seg for stor risiko, og som utløser bruk av samfunnsressurser, ved å stille spørsmål om den skadde handlet riktig, fornuftig eller hadde gjort gode nok risikovurderinger før ulykken skjedde (Alexandersen, 2012; Nielsen, 2008). Disse spørsmålene kan bidra til å skape refleksivitet hos utøverne av risikoaktiviteter, som de kan dra nytte av når de er tilbake og fortsetter med utøvelsen og for at de skal kunne etablere bedre strategier for å unngå ulykker og skader.

Mange av jentene i materialet rapporterte at de var varsomme, tenkte seg om og kjørte forsiktig. De var redd for å skade snøscooteren og seg selv og hadde få ambisjoner om testing og mestring, slik guttene hadde. Dette kan sees i lys av hva Featherstone (1995) mener er kjønnsbetinget risikovurdering, og at jentene dermed innfrir forventninger til risikovurdering gjennom sosiale og kulturelle forventninger til det kjønnnet de representerer.

Hvilken forforståelse og tilnærming man har til fenomenet risiko, kan igjen påvirke hva man mener om risikoutøvere. For helsepersonell som møter det lidende mennesket, kan vi forstå at de etterspør sikkerheten og risikovurderingen, også for å lære noe av situasjonen. Det kan være riktig og viktig å komme i dialog med risikotakere om de vurderingene de gjør holder juridiske eller moralske mål, og om de har tanker om hvordan man skal kunne bidra til å hjelpe dem hvis de opplever å bli skadet og trenger hjelp. Moralisering kan bidra til at avstanden i kommunikasjonen øker, og at normgiver ikke kommer i posisjon til dialog.

Folkets egne tanker om friheten til å leve ”*det gode liv*” forsvinner idet man kun fokuserer på diskusjoner om skyld- og skamspørsmålene. I fokusgruppeintervjuene ble begrepene skyld- og skam løftet frem og innrettet mot *de andre* kjørere. Det ble ikke reflektert noe særlig over når det gjaldt fortellinger om deres egen kjøring.

For ungdommene i studien er snøscooterkjøring forbundet med hverdagsrisiko, og risikoen vies kanskje derfor ikke mye oppmerksomhet. I studien støtter jeg meg på Douglas og Douglas’ & Wildavskys ideer om hvor og hvordan risikotanker etableres og kommuniseres mellom folk (Douglas, 1985, 1992; Douglas & Wildavsky, 1982). Det er i det sosiale rom og kontekst endringene i ungdoms risikovalg må skje. Endring av risikovalg må skje når og fordi ungdommene selv vil, ikke bare på grunn av trusler om påføring av skyld og skam eller strengere reguleringer jf. det som skjer i frikjøringsmiljøene på ski i Nord-Norge ifølge Odden (2012). På Internett kommuniseres for eksempel risiko gjennom ulike typer aktiviteter. På Facebook og YouTube kan vi se hvordan ungdom definerer sitt forhold til risikotaking på snøscooter gjennom filmene, bildene og tekstene de legger inn. Det som for noen kan forstås som en dyrking av risikokultur gjennom å presentere film av snøscooterkjøring i risikosituasjoner på YouTube, kan for aktørene være et bilde på produksjon av flytopplevelse som gir glede. Tanker om risiko er fraværende i kjøresituasjonen, men er likevel et nødvendig element for å komme i flytsonen (Csikszentmihalyi, M. 1975, 1997; Csikszentmihalyi, M. & Csikszentmihalyi, I. 1999).

De fleste ulykker er i prinsippet unødvendige og burde vært mulig å unngå. Samtidig er et liv uten uhell og ulykker uforenlig med det levde liv (Fugelli, 2005). Det moderne mennesket lever sitt liv i frihet med erkjennelse om at det er villig til å ta noen valg av risiko i felt der de føler integritet og at aktiviteten gir dem positivt utkomme (Csikszentmihalyi, M. & Csikszentmihalyi, M., 1999; Girasek, 2006). Å være ute på tur i fjellet medfører en viss risiko, men det må erfares og læres, også for å trene seg selv i mestring med utgangspunkt i å berges. Dette er en læringsprosess ungdom må gjennom. *Bivirkningen* av å delta i ulykker eller være nær de som deltar i disse, kan være at man lærer seg å verdsette en funksjonell kropp, den jobben man klarer å utføre, kjærligheten til livet og til sin familie og venner. Det er noe som skal gjennomleves og erfares, og som hører med til den personlige endringen ulike livsfaser gir. Gjennom endringer fra å være ungdom til å bli voksen skjer det kanskje en erkjennelse om at en ikke er usårbarlig og udødelig.

### **5. 3 Søkelys på empowerment og helsefremming**

I funnene i artikkel III kom det frem at ungdom ønsket å bli bedre på ulike forhold som både gikk på teknisk ferdighetstrening på kjøring, skredsøk, førstehjelp og redning. Mange fortalte også at de ønsket politikontroller velkommen hvis politiet prioriterte ekstremkjørerne og promillekjøring på natten. Ifølge funnene som er presentert i artikkel II og III, utgjør ekstremkjørerne en liten gruppe kjørere som kan stigmatisere en hel generasjon snøscooterkjørende ungdom. Det er ikke politiets rolle alene å iverksette tiltak for å endre risikotaking som kan medføre skadeutsatthet. Andre instanser og personer kan også involveres. Ungdom kan selv bli "stakeholders" og positive aktører for å kommunisere hva som for eksempel er akseptabel kjøreadferd innad i de ulike snøscootermiljøene. I dette spiller snøscooterforeningenes holdningsskapende arbeid en stor rolle. I Nord-Norge har man mange foreninger som har lagt ned en stor frivillig innsats i forbedring av løypesystemene. Trafikalt forebyggende helsearbeid i ungdomsgrupper er utfordrende og en oppgave som helsesøstre, Trygg Trafikk, frivillige organisasjoner og ungdomstjenesten i enkelte kommuner er engasjerte i. Snøscooterforeninger og motorsportklubber har allerede satt søkelyset på sikkerhet i løypene og ved snøscooterkjøring. Foreningene har en struktur og et sosialt handlingsrom der de møter aktørene og kan legge føringer på handlingslivet til disse. Dette får frem et tidligere sentralt poeng hos Guneriussen (2003). En viktig del av betydningen av aktiviteten dannes, vedlikeholdes og utvikles i den sosiale og kulturelle konteksten som ungdommenes kjøring skjer innenfor, og de verdier og normer som er operative innenfor denne sammenhengen er viktige rammefaktorer for utfoldelsen.

Funn ifra spørreundersøkelsen (vedlegg 1, tabell 4) viser at en av ti gutter og tredjeparten av jentene mener at det er vanlig å kjøre i ruspåvirket tilstand. Det gjenspeiler at det kanskje gjenstår en del holdningsarbeid hva gjelder promillekjøring. Legitimitet for endring bør komme nedenfra fordi gruppenormer kan sette lovverket ut av spill og bidra til å flytte grenser for hva som kan oppfattes som akseptabelt og risikabelt. Normpress og grensesprengning kan bidra til å utvikle subkulturer i ungdomsgruppene som opptrer utenfor samfunnsnormene (Krange og Øia, 2005). Funn fra samme undersøkelse viser også at jenter vurderer en del områder innenfor snøscooterkjøring som mer risikabelt enn det guttene gjør, som for eksempel nattkjøring, å sitte på i ruspåvirket tilstand, fart over 100 km/t, kjøring over åpen elveråk, kjøring i hvitt lys med mer (vedlegg 1, tabell 6). Både gutter og jenter anser det

imidlertid som risikabelt å kjøre med snøscooterens maksimale kapasitet og å kjøre under ruspåvirkning. Dette viser at snøscooterkjørende ungdom i dette materialet er oppmerksomme på farer tilknyttet snøscooterkjøring.

Etter en tragisk og fatal uværsulykke i Finnmark mars 2011 har foreldre som mistet sine gutter startet ulykkesforebyggende arbeid blant ungdomsgruppene på ungdomsskolen og i videregående skole (Mortensen, 2011). Frivillighetsarbeid der *betydningsfulle* snøscooterførere kan møte ungdom og bruke fortellinger fra virkeligheten som innfallspott til hvilke risikovurderinger som kan være livsviktige når de kjører snøscooter i fjellet og hvordan de kan ta vare på hverandre i fjellet, kan være en måte å nå frem til ungdommene på. Berger og Luckmanns (1988) beskrivelse av *den betydningsfulle andres* påvirkningskraft i et samfunn, kan i denne sammenheng bety at de blir lyttet til av ungdomsmiljøene som kjører snøscooter, og at de har en posisjon i forbindelse med budskapet de vil fortelle. Dette engasjementet kan utvikles videre ved å bruke de lokale snøscooterforeningene som samlingsarena for å inkludere ungdommene i utviklingen av et utdanningskonsept, med mål om at de skal styrke kunnskapene sine i for eksempel kjøreteknikk, skredsøk, spesielle utfordringer i arktisk klima, vinterfriluftsliv, førstehjelp og risikodempende tiltak. Følger man det ideologiske grunnlaget i empowerment-strategiene (Andrews, 2003; Green & Tones, 2010), er det ungdommene selv som er eksperter på forhold som berører dem. De kan selv bidra til å dempe skadeutsattheten, vise at de er empowered ved ta makt over, få mere kunnskap om og vise autoritet i risikosituasjoner ved snøscooterkjøring slik at de på sikt demper egen skadeutsatthet (Tengeland, 2007).

Et mål for innbyggerne i Nord-Norge som driver vinterfriluftsliv og snøscooterkjøring, kan være at ungdommene må utvikle mestringssevner og resilience for å klare seg under de robuste naturforholdene de vokser opp i. De skal lære å mestre naturen, sosialiseres og bli ansvarlige samfunnsborgere samtidig som de lever det gode liv på fjellet som gir overskudd til å møte hverdagen og som er helsefremmende i seg selv. Et viktig mål i den generelle sosiale danningen til vinterfriluftsliv, og i opplæringen til sertifikat klasse S må være at ungdom blir oppmerksomme på hva det vil si å være i stand til å ta hånd om seg selv og sine kamerater når de er på fjellet og kjører snøscooter. Å settes i stand til å beherske alle sider av snøscooterkjøring, å forebygge risikosituasjoner hele tiden også i møte med de utfordringene det er å oppholde seg under arktiske forhold, må være det overordnede målet for alle i det helsefremmende arbeidet.



## 6.0 Avsluttende refleksjoner

Denne studiens målsetting var å bidra til økt innsikt i hvordan ungdom tenker om snøscooterkjøring, risiko, ulykker og forebygging av ulykker for å kunne finne grunnlag for skadeforbyggende tiltak. Før studien startet, hadde jeg en idé om at intervjuene ville bringe frem mange konkrete skadeforebyggings tiltak. I løpet av prosjektperioden snudde dette seg, og jeg oppdaget at snøscooterkjøring for ungdommene i Nord-Norge er noe annet og noe mer enn risikotaking og ulykker. Snøscooterkjøring inngår i en livsform blant ungdom i Nord-Norge, som utøves med et engasjement, en intensitet og en livsglede særlig hos unge gutter, som jeg tidligere bare har ant konturene av. Kjøringen og fjellivet engasjerer dem, gir overskudd, bolyst og bidrar til sosialisering med venner. De beskriver snøscooterkjøring som et kroppslig, erfart fenomen som fører dem i flytsonen. De fleste guttene tenker ikke så mye på risiko, men på balansen mellom kontroll og tap av kontroll. I dette skjæringspunktet utspiller risikotakingen seg. Jentene er betydelig mer opptatt av at det kan medføre fare å kjøre snøscooter, og at de må være forsiktige. Ungdommene i materialet, spesielt jentene, har en del tanker om hva de vil lære mer om for blant annet å klare seg bedre på fjellet og å beherske snøscooteren.

Utfordringene ved å forebygge ulykker og skader ligger både på et strukturelt og et individuelt nivå. Forhold hos ungdommene selv og hvordan de velger å håndtere selvvalgt risiko, gjør dem utsatt. De må sørge for å bli styrket i de kunnskapsfeltene de føler seg svake i når det gjelder alt som har med fjelliv og snøscooterkjøring å gjøre, og de må ta kontrollen over seg selv først og fremst. Videre må de være en inspirator for gruppen de kjører med, for at de skal følge kjørereglene og ikke oppsøke ekstremrisikosituasjoner. I tillegg bør man på det strukturelle nivå hos Statens vegvesen etablere en nasjonal standard for merking og risikovurdering av løypenettet slik at alle kommuner der snøscooterkjøring foregår, har en standard å jobbe ut fra i sin risikovurdering og merking av løypene. De som merker løypene, må ha lokal kunnskap om områdene der løypene legges. Informasjonsarbeidet overfor snøscooterkjørere må utvikles på bakgrunn av denne lokalkunnskapen. Kjøreskolene bør legge vekt på forskningsbasert kunnskap om individuell risikotaking, årsaker til fatale ulykker, kunnskap om lokal kontekst, værforhold og ulike former for kameratredning, under opplæring i førerkort klasse S. Dette må gjøres for å bidra til å høyne kunnskapsnivået hos alle som kjører opp til klasse S, inklusive de yngste for dermed å forebygge skadeutsatthet. De frivillige organisasjonene som snøscooterforeninger, Røde Kors, Norsk Folkehjelp og

motorsportklubber bør bidra til å tilby kurs i vinterfriluftsliv, kjøreteknikk, utvidet førstehjelp, skredsøk og hvordan vurdere risiko i forbindelse med snøscooterkjøring.

Etter å ha gjennomført denne studien ser jeg at det åpner seg mange områder som ville vært interessante å utforske videre. Ett kunne vært på hvilke tanker ungdom har om egen snøscooterkjøreadferd i kjølvannet av de tragiske dødsfallene som har vært i forskningsområdet de tre siste årene (Amundsen, 2008; Fredriksen, Nielsen, 2008; Vatn, 2011; Viken, 2011). En livsløpsundersøkelse med vekt på om gutters forhold til snøscooterkjøring og risiko endrer seg når de blir eldre, ville også vært et aktuelt nytt forskningsprosjekt. Et tredje prosjekt kunne satt søkelyset på om jentene adopterer guttenes risikovaner, særlig nå når det har blitt mer vanlig at jenter eier og kjører snøscooter selv. Et fjerde prosjekt kunne vært på om det er etniske forskjeller i Nord-Norge på hvordan man opplever, definerer og håndterer risiko i snøscooterkjøring. Et femte prosjekt kunne ha utforsket nordnorsk ungdoms forhold til vinterfriluftsliv, hva de mener inngår i dette og hvordan det utleves.

## 7.0 Referanser

- Alexandersen, R. (2012, 20. mars). Seks menn ble tatt av raset. *Nordlys*, s. 2.
- Alver, B. G., & Øyen, Ø. (1997). *Forskningsetikk i forskerhverdag: vurderinger og praksis*. [Oslo]: Tano Aschehoug.
- Alvesson, M., & Sköldböck, K. (2008). *Tolkning och Reflektion (Vol.2)*. Lund: Studentlitteratur.
- Amundsen, B. (2008, 25. mai). Skuterulykke i Lomfjorden-en mann omkommet. *Svalbardposten*.
- Andrews, T. (2003). "Nytt" ideologisk grunnlag for forebyggende helsearbeid- en diskusjon av syn på makt og endring. *Tidsskrift for Velferdsforskning*, 6(1), 12, 30–42.
- Bakken, T. (2006). *Risikokommunikasjon*. Oslo: Unipub.
- Bauer, M., & Hemborg, A. (1979). Snowmobile accidents in Northern Sweden. *Injury*, 10(3), 178–182.
- Beck, U. (1997). *Risiko og frihet*. Bergen-Sandviken: Fagbokforlaget.
- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1988). *Social construction of reality: a treatise in the sociology of knowledge*. Irvington.
- Bjørnstig, U., Eriksson, A., & Mellbring, G. (1984). Snowmobiling injuries: types and consequences. *Acta Chirurgica Scandinavica*, 150(8), 619–624.
- Bogardus, E.S (1926) The group interview. *Journal Appl. Sociology*. 10, 372–82.
- Bourdieu, P. (2007). *Viten om viten og refleksivitet*. Oslo: Pax Forlag.
- Bowen, G. A. (2008). Naturalistic inquiry and the saturation concept: a research note. *Qualitative research*, 8(1), 137–152.
- Breivik, G. (1978). To tradisjoner i norsk friluftsliv. I G. Breivik & H. Løvmo (Red.), *Fra Fridtjof Nansen til våre dager – et utvalg* (s. 7–16). Oslo: Universitetsforlaget.
- Breivik, G. (2001a). Risikoatferd og jakten på spenning. I Thelle, D.S., Breivik, G., Enebakk, V., Skolebekken, J.-A. & Teigen, K.H. (Red.), *På den usikre siden* (s. 133–158). Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Breivik, G. (2001b). Risk. [fagartikkel]. *Young*, 21(4), 32–36.
- Breivik, G. (2001c). *Sug i magen og livskvalitet*. Trondheim: Tiden Norsk Forlag.
- Brusdal, R. (2004). Forbruk og finansiering av forbruket blant ungdom. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 4(1), 105–115.
- Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety. Experience Flow in work and play*. San Fransisco: Joeesy-Bass Inc.
- Csikszentmihalyi, M. (1997). *Finding flow*. New York: Basic Books.
- Csikszentmihalyi, M., & Csikszentmihalyi, I. (1999). Adventure and the Flow Experience. I J. P. Miles, Simon (Red.), *Adventure programming* (s.153–158).
- Dale, M. (2011). *Intervju som forskningsmetode – en kvalitativ tilnærming*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Departementene. (2009). *Ulykker i Norge. Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskade 2009–2014*. Oslo: Departementene.
- Douglas, M. (1985). *Risk Acceptability According to the Social Sciences*. New York: Rusell Sage Foundation.
- Douglas, M. (1992). *Risk and blame: Essays in cultural theory*. London and New York: Routledge.
- Douglas, M., & Wildavsky, A. (1982). *Risk and culture: an essay on the selection of technical and environmental dangers*. Berkeley, California: University of California Press.

- Eder, D., & Fingerson, L. (2001). Interviewing Children and Adolescents. I J. A. Gubrium Jaber G. and Holstein (Red.), *Handbook of Interview Research, Context & Method* (s. 177–180). Thousand Oaks: Sage publication.
- Eriksson, A., & Bjørnstig, U. (1982). Fatal snowmobile accidents in northern Sweden. *Journal of Trauma-Injury Infection & Critical Care*, 22(12), 977–982.
- Featherstone, M. (1995). *Undoing culture: globalization, postmodernism and identity*. London: Sage.
- Folkehelseintstituttet. (2012). FHI Hentet 05.15, 2012, fra [http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainArea\\_5661&MainArea\\_5661=5640:0:15,1368:1:0:0:::0:0](http://www.fhi.no/eway/default.aspx?pid=233&trg=MainArea_5661&MainArea_5661=5640:0:15,1368:1:0:0:::0:0)
- Forskrift om ferdsel med motorkjøretøy på Svalbard. (2002). *Forskrift om ferdsel med motorkjøretøy i terrenget og om bruk av luftfartøy til turistformål på Svalbard*. Hentet fra <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20020624-0723.html>
- Forskrift om førerkort mm. (2004). *Førerkortforskriften*. Hentet fra <http://www.lovdata.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20040119-0298.html>
- Fischhoff, B., Watson, S. R., & Hope, C. (1984). Defining Risk. *Policy Sciences*, 17, 123–139.
- Fredriksen, Nielsen, S., & Bengt. (2008, 14. mars). Klarte ikke å stoppe, 17-åring stupte i døden. *Nordlys*.
- Frønes, I. (2000). *De likeverdige. Om sosialisering og de jevnaldrenes betydning (Vol. 2)*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Fugelli, P. (2005). *0-visjonen: essays om helse og frihet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Fugelli, P., & Ingstad, B. (2001). Helse – slik folk ser det. *Tidsskrift for den norske legeforening*, 121(30), 36–40.
- Giddens, A. (1977). *Studies in Social and Political Theory*. London: Hutchinson.
- Giddens, A. (1996). *Modernitet og selvidentitet: selvet og samfundet under sen-moderniteten*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Girasek, D. C. (2006). Health risk communication and injury prevention. I A. Gielen Carlson, D. A. Sleet & R. DiClemente (Red.), *Injury and violence prevention* (s. 83–104). San Fransisco: Jossey-Bass.
- Goffman, E. (1992). *Vårt rollespill til daglig*. Oslo: Pax Forlag.
- Graneheim, U. H., & Lundman, B. (2003). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse Education Today* (24), 105–112.
- Green, J., & Tones, K. (2010). *Health promotion: planning and strategies*. (Vol. 2.). Los Angeles: SAGE.
- Guneriusen, W. (2003). *Aktør, handling og struktur: grunnlagsproblemer i samfunnsvitenskapene* (Vol. 2. oppl. 3 utg). Oslo: TANO.
- Haldorsen, I. (2008). Ulykker med snøscooter innblandet. TS-rapport 06/2008. Oslo: Statens vegvesen, Veg- og trafikkavdelingen, Trafikksikkerhetsseksjonen.
- Heggen, K. (2004). *Risiko og forhandlinger* (Vol. 2). Trondheim: Abstrakt forlag.
- Heggen, K., & Øia, T. (2005). *Ungdom i endring: mestring og marginalisering*. Oslo: Abstrakt forlag.
- Helseforskningsloven. (2008). *Lov om medisinsk og helsefaglig forskning*. Hentet fra <http://www.lovdata.no/all/nl-20080620-044.html>
- Henriksen, N. (1998). *Fra enetale på helsesenteret til samtale i sjarken. Fortolkning av helsefremmende arbeid i to fiskerikommuner*. (Doktoravhandling, Institutt for sosiologi, Tromsø, Norge) Universitetet i Tromsø. Hentet fra <http://www.sv.uit.no/hjem/aar98/sos98.htm#drnh>
- Hermansen, M., & Rendtorff, J. D. (2002). *En hermeneutisk brobygger – tekster av Paul Ricoeur* (Vol. 1). Århus: Forlaget Klim.

- Hortemo, G. S., Brattebø, G., & Hellesnes, S. (1990). Snøscooteren blot til lyst? [The snowmobile – only for fun? Registration of snowmobile accidents in Western Finnmark 1988-89]. [see comment]. *Tidsskrift for Den Norske Laegeforening*, 110(10), 1196–1198.
- Jeppesen, E., & Wisborg, T. (2005). Skader fra bruk av snøscootere i Vest-Finnmark. [Snowmobiles and serious injuries in Western Finnmark]. [see comment]. *Tidsskrift for Den Norske Laegeforening*, 125(23), 3248–3251.
- Krange, O., & Øia, T. (2005). *Den nye moderniteten: ungdom, individualisering, identitet og mening*. Oslo: Cappelen akademisk forlag.
- Kreuger, R. (1993). Quality control in focus group reseach. I D. L. Morgan (Ed.), *Successful focus groups* (s. 65–88). Nembury Park: SAGE.
- Kvale, S. (1997). *Den kvalitative forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur.
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag. (1977). *Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag*. Hentet fra <http://www.lovdatab.no/all/nl-19770610-082.html>
- Lægred, S., & Skorgen, T. (2006). *Hermeneutikk – en innføring*. Oslo: Spartacus.
- Malterud, K. (2011). *Kvalitative metoder i medisinsk forskning*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Mehus, A. G., & Germeten, S. (2009). Delrapport 2 i prosjektet: "Snøscooter og trafiksikkerhet"-feltarbeid i Norge. *Delrapport 2 fra prosjekt "Snøscooter og trafiksikkerhet"* (s. 70). Alta: Høgskolen i Finnmark.
- Mehus, A. G., Grøtte, P. G., Strømdahl, T. S., Brattlien, K., Wikan, T. S., & Abrahamsen, W. (2010). På tur med snøscooter – en guide til sikker kjøring (s. 59). Hentet fra <http://www.hasvik.kommune.no/paa-tur-med-snoescooter-en-guide-til-sikker-kjoering.5029005-36518.html>
- Merleau-Ponty, M. (1994). *Kroppens fenomenologi*. Oslo: Pax Forlag.
- Merton, R.K. & Kendall, P.L. (1946). The focused interview. *American Journal of Sociology*, 51, 541-57.
- Morgan, D.L. (1996). Focus groups. *Annual Review of Sociology*, 22(23), 129–152.
- Morgan, D. L. (1988). *Focus groups as Qualitative Research*. Thousand Oaks: SAGE.
- Morgan, D. L. (2001). Focus Group Interviewing. I J. A. Gubrium Jaber G. and Holstein (Ed.), *Handbook of Interview Research, Context & Method* (s. 141–160). Thousand Oaks: Sage publication.
- Morgan, D. L., & Kreuger, R. A. (1993). When to use focus groups and why. I D.L. e. Morgan (Red.), *Successful focus groups* (s. 3–20). Newbury Park: SAGE.
- Mortensen, R. (2011, 14. april). Mange kjører med promille, *Nordlys*, s. 1.
- Motorvognregister, d.s. (2008). Uttrekk av data fra det Sentrale Motorvognregister (2008-12-31 ed.). Oslo: Vegdirektoratet, Statens vegvesen.
- Mæland, J. G. (2010). *Folkehelsearbeid i teori og praksis*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Nayci, A., Stavlo, P. L., Zarroug, A. E., Zietlow, S. P., Moir, C. R., & Rodeberg, D. A. (2006). Snowmobile injuries in children and adolescents. *Mayo Clinic Proceedings*, 81(1), 39–44.
- Nielsen, B. (2008, 17. mars). Livsfarlig skuterkjøring i fjellet – gambler med livet, *Nordlys*.
- Nymo, R. (2003). "Har lyst å kle på sæ kofte, men tør ikkje og vil ikkje": en studie av fornorskning, identitet og kropp i markebygdene i Ofoten og Sør-Troms. (*Hovedoppgave. Universitetet i Tromsø, Det medisinske fakultet*).
- Odden, S. K. (2012, 28. februar). Leserinnlegg: Djevelberget og politiets maktmisbruk. *Tromsø*.
- Padilla, R. (1993). Using dialogical research methodes. I D. L. e. Morgan (Red.), *Successful focus groups* (s. 153–167). Nembury Park: SAGE.

- Paulgaard, G. (2007). Ungdom og kjønn i endring?: ungdom, humor og maskulinitet på 71 grader. [Youth and gender in alterntion?: youth, humor and masculinity at 71 degrees north.]. *Maskulinitet i nord*,(6), 207–222.
- Pedersen, K. (1992). Med snøscooter som livsform. *Kjønn, kultur og regional endring – nye perspektiver i distriktskvinneforskning* (s. 15). Alta: Alta Lærerhøgskole, Finnmarksforskning NIBR, Finnmark Distriktshøgskole.
- Pedersen, W. (2005). *Nye seksualiteter*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Personopplysningsloven. (2000). *Lov om behandling av personopplysninger*. Hentet fra <http://www.lovdatab.no/all/nl-20000414-031.html>
- Polany, M. (2000). *Den tause kunnskapen – en introduksjon til taus kunnskap*. Oslo: Spartacus.
- Raeburn, J., & Beaglehole, R. (1989). Health promotion: can it redress the health effects of social disadvantage? *Community Health Studies*, 13(3), 289–93.
- Ricoeur, P. (1999). Hva er en tekst? I J. Gulddal & M. Møller (Red.), *Hermenutikk: en antologi om forståelse* (Vol. 3, s. 25). Oslo: Gyldendal.
- Ricoeur, P. (1979). *Fortolkningsteori*. København: Vitens Forlag.
- Ricoeur, P. (1999). *Eksistens og hermeneutikk*. Oslo: Thorleif Dahls kulturbibliotek Aschehoug.
- Ricoeur, P. (2007). *The rule of Metaphor*. Oxon: Ruteledge.
- Riessman Kohler, C. (1993). *Narrative analysis*. Newbury Park, California: Sage.
- Rolfe, G. (2004). Validity, trustworthiness and rigour: quality and the idea of qualitative reseach. *Journal of Advanced Nursing*, 53(3), 304–310.
- Rowe, B., Milner, R., Johnson, C., & Bota, G. (1994). The association of alcohol and night driving with fatal snowmobile trauma: a case-control study.[see comment]. *Annals of Emergency Medicine*, 24(5), 842–848.
- Saidi, K., & Laurin, C. A. (1972). [Are snowmobile always responsible? Review of the medical literature on accidents associated with the use of snowmobiles]. *Union Medicale du Canada*, 101(9), 1854–1859.
- Samferdselsdepartementet. (2006-2009). *Nasjonalt handlingsplan for trafikksikkerhet på veg*. Oslo: Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Politidirektoratet, Trygg Trafikk, Sosial-og helsedirektoratet.
- Schwalbe, M. L., & Wolkomir, M. (2001). Interviewing Men. I J. A. Gubrium Jaber G. and Holstein (Ed.), *Handbook of Interview Research, Context & Method* (s. 203–220). Thousand Oaks: Sage publication.
- Sjöberg, B.-M. Drott (2003). Currents trends in Risk Communication, theory and practice: Directorate for civil defence and Emergency Planning, Norway.
- Sisjord, M. K. (2005). Snowboard – en kjønnnet ungdomskultur. *Tidsskrift for Ungdomsforskning*, 5(2), 65–82.
- Staunæs, D. & Søndergaard, M. (2008). Who is ready for the results? Reflections on the multivoicedness of useful reseach. *International journal of Qualitative Studies in Education*, 21(1), 3–18.
- Stensaasen, S., & Sletta, O. (1996). *Gruppeprosesser: læring og samarbeid i grupper*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Stewart, Lena B and Black, Brian G Snowmobile trauma: 10 years`experience at Mantobia`s tertiary trauma centre.[see comment] *Canadian Journal of Surgery*, 47(2), 90-4.
- Teigen, K. H. (2001). Hvordan bedømmes risiko og sjanser i hverdagen? I Thelle, D.S., Breivik, G., Enebakk, V., Skolebekken, J.-A. & Teigen, K.H. (Ed.), *På den usikre siden* (s. 73-132). Oslo: Cappelen.

- Telseth, F. (2005). *Dra på. Bidrag til en forståelse av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner (Hovedfagsoppgave)*. Idrett-friluftsliv. Bø i Telemark: Høgskolen i Telemark. Hentet fra <http://teora.hit.no/dspace/handle/2282/693>
- Tengeland, P.-A. (2007). Empowerment: A goal or a means for health promotion? *Medicine, Health care and Philosophy*(10), 197–207.
- Tones, K., Tilford, S., & Robinson, Y. (1990). *Health education. Effectiveness and efficiency*. London: Chapman & Hall.
- Torgersen, L. (2004). Ungdoms digitale hverdag. Bruk av PC, Internett, TV-spill og mobiltelefoner blant elever på videregående skole og ungdomsskole. Oslo : NOVA.
- Tulloch, J., & Lupton, D. (2003). *Risk and Everyday Life*. London: Sage Publications Ltd.
- Vatn, P. (2011, 7. mars). Ni ungdommer savnet på fjell i Porsanger – Full storm og dårlig sikt i leiteområdet. *Finnmark Dagblad*.
- Viken, I., Bondø, T.H., Mortensen, T. (2011, 6. mars). Hadde maks uflaks, VG. Hentet fra <https://web.retriever-info.com/services/archive.html?method=displayDocument&documentId=0550162011030641666281&serviceId=2>
- Weber, M. (1990). Betydningen av "verdifrihet" i sosiologiske og økonomiske vitenskaper. *Verdi og handling* (s. 108–145). Oslo: Pax Forlag.
- WHO. (1978). *Alma-Ata deklarasjon*. Alma Ata: Hentet fra [http://www.who.int/hpr/NPH/docs/declaration\\_almaata.pdf](http://www.who.int/hpr/NPH/docs/declaration_almaata.pdf).
- WHO. (1986). The Ottawa Charter for Health Promotion. Ottawa: World Health Organisation. Hentet fra <http://www.who.int/healthpromotion/conferences/previous/ottawa/en/index4.html> laces s.
- Wibeck, V. (2000). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervju som undersøkelsesmetode*. Lund: Studentlitteratur.
- Wold, K., Abrahamsen, W., & Wisborg, T. (2010). Årsmelding fra Skaderegistrering i Hammerfest (s. 13). Hammerfest: Helse Finnmark–Hammerfest Kommune.
- Ytterstad, B., & Dahlberg, T. (2005). Snøscooterskader på Svalbard. [Snowmobile injuries in Svalbard].[see comment]. *Tidsskrift for Den Norske Lægeforening*, 125(23), 3252–3255.
- Øia, T., & Strandbu, Å. (2004). Ungdom og tradisjonell bruk av naturen. *Tidsskrift for Ungdomsforskning*, 4(2), 33–53.
- Østberg, K. B. (1980). *Friluftsliv: hva menes med det?: en begrepsanalyse*. Oslo: Norges idrettshøgskole.
- Østerberg, D. (1994). Innledning. I M. Merleau-Ponty (Ed.), *Kroppens fenomenologi*. Oslo: Pax Forlag.
- Østlyngen, R. (2009, 24. januar). Scooterjakt på livet løs, *Altaposten*.
- Öström, M., & Eriksson, A. (2002). Snowmobile fatalities aspects on preventive measures from a 25-year review. *Accident Analysis & Prevention*, 34(4), 563–568.

## 8.0 Vedlegg

**1: Pilotundersøkelse; Ungdom og snøscooterkjøring: kjørevaner, risikovurdering og ulykker. Tidsskrift for Ungdomsforskning 2011,11(1): 87–96 av Mehus, G. og Henriksen, N.**

**2: Intervjuguide**

**3: Prosjektgodkjenning**

**4: Informasjon om studien og samtykkeerklæring**







# Artikkel I

Mehus, G., Germeten, S., & Henriksen, N. (2010).

Snøscooterkjøring og `scooterfeelingen`.

*Tidsskrift for ungdomsforskning*. 10(2), 39–56.



## **Artikkel II**

Mehus, G., Germeten, S., & Henriksen, N. (2011)

How young people communicate risks of snowmobiling in northern Norway: a focus group study.

*International Journal of Circumpolar Health*. 70(2), 205–214.



*Spørsmålsguide ved intervju i fokusgruppene*

**Fortell om det å kjøre snøscooter.**

Innledende spørsmål:

- 1) Hva er viktig for dere når dere kjører snøscooter?
- 2) Kan dere beskrive følelsen dere får når dere kjører?

Om risikoforhold

3) Hvordan vurderer og kommuniserer dere om risiko i forbindelse med snøscooterkjøringen?

Om ulykker

- 4) Har noen av dere opplevd ulykker noen ganger?

Annet

- 5) Er det andre ting dere vil fortelle om det å kjøre snøscooter som vi ikke har snakket om?



Harald Hårfagres gate 29  
N-5007 Bergen  
Norway  
Tel: +47-55 58 21 17  
Fax: +47-55 58 96 50  
nsd@nsd.uib.no  
www.nsd.uib.no  
Org.nr. 985 321 884

Grete Mehus  
Avdeling for helsefag  
Høgskolen i Finnmark  
Follumsvei 31  
9509 ALTA

Vår dato: 20.08.2007

Vår ref :16985/AMS Deres dato:

Deres ref:

## KVITTERING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 25.05.2007. Meldingen gjelder prosjektet:

16985	<i>Ungdoms fritidskjøring med snøscooter, sett i et risikofilosofisk perspektiv, med fokus på skadeforebygging</i>
Behandlingsansvarlig	<i>Høgskolen i Finnmark, ved institusjonens overste leder</i>
Daglig ansvarlig	<i>Grete Mehus</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

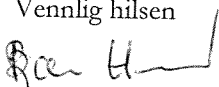
Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, eventuelle kommentarer samt personopplysningsloven/-helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.


Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/endringskjema>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://www.nsd.uib.no/personvern/register/>

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 31.12.2010, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

  
Bjørn Henrichsen

  
Anne-Mette Somby

Kontaktperson: Anne-Mette Somby tlf: 55 58 24 10

Vedlegg: Prosjektvurdering





## Prosjektvurdering - Kommentar

---

16985

Personvernombudet finner at behandlingen kan finne sted med hjemmel i personopplysningsloven § 8 første ledd (samtykke).

Ombudet legger til grunn at informasjonen blir gitt i tråd med våre anbefalinger i e-post 18.07.2007.

Når resultatene presenteres skal det ikke være mulig å identifisere enkeltpersoner.

Ved prosjektslutt 31.12.2010 skal datamaterialet anonymiseres. Anonymisering innebærer at video- og lydopptak, koblingsnøkkel, transkripsjoner, samtykkeskjema og annet skriftlig materiale som kan være direkte eller indirekte personidentifiserende, vil bli slettet eller omskrevet.

## **Forespørsel om deltakelse i prosjekt om snøscooterkjøring**

Jeg skal undersøke hvordan ungdom snakker om risiko forbundet med snøscooterkjøring. Dette gjennomføres som et doktorgradsprosjekt på Universitetet i Tromsø, Avdeling for Sykepleie og helsefag.

Du inviteres herved til å delta i prosjektet som har arbeidstittelen:

**”Ungdoms fritidskjøring med snøscooter, sett i et risikofilosofisk perspektiv, med fokus på skadeforebygging.”**

Prosjektet er en del av et doktorgradsarbeid der jeg skal prøve å få frem hvordan ungdom tenker og kommuniserer rundt risiko forbundet med snøscooterkjøring i Finnmark og Nord-Troms. Jeg ønsker å få møte minst 50 ungdommer.

Dere vil fylle ut et spørreskjema og deretter delta i gruppeintervju. Under gruppeintervjuet vil jeg gjøre opptak mens dere samtaler med meg om det å kjøre snøscooter, og om hvilken risiko man forbinder med det.

Det er frivillig å delta i prosjektet, og du kan på hvilket som helst tidspunkt trekke deg.

Dersom du vil trekke deg kan du be om at egne utsagn blir tatt ut av materialet. Alle som vil delta må skrive under på og samtykke til å delta.

Opptakene vil bli holdt innelåst i Høgskolens safe etter at intervjuene er transkribert. Ingen navn eller navnelister bli oppbevart sammen med filmen. De underskrevne samtykkeerklæringene blir oppbevart i egen forseglet konvolutt. Opptak, transkripsjoner, spørreskjema og samtykkeerklæringer vil bli makulert etter at prosjektet er ferdig 31.12. 2010.

Resultatene av studien vil bli publisert uten at den enkelte kan gjenkjennes.

Det er ingen andre enn meg som doktorgradsstudent og min veileder som vil få tilgang til de personidentifiserbare opplysningene. Vi er underlagt taushetsplikt og alle opplysninger vil bli behandlet konfidensielt.

Prosjektet er tilrådd av Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste A/S (NSD), prosjektnummer: 16985.

Denne erklæringen skal du ha en kopi av og hvis det er noe du vil spørre om kan du kontakte:

Doktorgradsstipendiat:  
Grete Mehus  
Avdeling for Helsefag  
Hammerfest  
Tlf: 78 427 831 eller mob: 90511213

Veileder /1 amanuensis:  
Nils Henriksen  
Avdeling for Sykepleievitenskap  
Universitetet i Tromsø  
Tlf: 77 644 859

Med hilsen

Grete Mehus  
Doktorgradsstipendiat

# SAMTYKKE ERKLÆRING

Jeg har mottatt skriftlig og muntlig informasjon og er villig til å delta i studien.

**”Ungdoms fritidskjøring med snøscooter, sett i et risikofilosofisk perspektiv, med fokus på skadeforebygging.**

.....

Underskrift





ISBN xxx-xx-xxxx-xxx-x