

HIF-Rapport

2009:1

Delrapport 2 i prosjektet "Snøscooter og trafikksikkerhet"

Feltarbeid blant brukere og tiltaksplan for
forebygging av ulykker

Alf Gunnar Mehus og
Sidsel Germeten



Delrapport 2 i prosjektet ”Snøscooter og trafiksikkerhet”
Feltarbeid blant brukere og tiltaksplan for forebygging av ulykker

av

Alf Gunnar Mehus og Sidsel Germeten

Forord

Dette er den andre og siste rapporten som publiseres i prosjektet ”Snøscooter og trafikksikkerhet” som Høgskolen i Finnmark utfører på oppdrag fra Statens vegvesen region nord og Finnmark Fylkeskommune. Prosjekt medarbeidere på denne rapporten har vært høgskolelektor Alf Gunnar Mehus og prosjektansvarlig professor Sidsel Germeten, Høgskolen i Finnmark, avdeling for Pedagogiske og Humanistiske fag.

I den første rapporten som ble publisert (HIF-rapport 2008:4) diskuterte vi prosjektets problemstilling i lys av forskningslitteratur på feltet. Gjennom studier av hva andre hadde forsket på og skrevet om snøscooterulykker, begynte vi å tegne et bilde av forekomst, omfang, og årsaker til ulykker med snøscooter. I denne rapporten, som er basert på intervjuundersøkelser og observasjoner foretatt i ulike miljøer som bruker snøscootere, konkluderer vi og gir forslag til tiltak. I nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg, 2006-2009, satses det på tiltak rettet mot snøscooter. I planen pekers det på behov for kunnskap og kompetanseoppbygging innenfor dette området blant annet fordi vi vet for lite om ulykkesomfang og årsakssammenhenger knyttet til snøscooterulykker. Vi håper derfor at denne rapporten vil kunne bidra til at forebygging av snøscooterulykker blir diskutert, og at videre oppfølging av ansvarlige myndigheter fører til at tiltak blir realisert.

Vi vil igjen takke for den tilliten våre oppdragsgivere har gitt oss for å utføre dette prosjektet, det har vært en spennende reise på et felt som er sammensatt og komplekst. Vi har satt oss inn i det som er gjeldende bestemmelser på området, lest ulykkesstatistikk og innhentet kunnskap blant brukerne om hvordan de betrakter ulykkesrisiko sett fra sine respektive ståsteder. Snøscooterkjøring handler også om risiko, livsstil, identitet, rekreasjon, frihet og spenning. Det er derfor ikke en målsetting med denne rapporten å ha et ensidig negativt fokus på en aktivitet som mange i Norge og Svalbard oppfattes som rekreasjon, avkopling, glede og trivsel gjennom en lang vinter. Forebyggende arbeid mot ulykker er ikke mindre viktig av den grunn, snarere tvert imot. Selve snøscooterkulturen må informeres, reguleres og tilrettelegges pedagogisk og sosialt for at neste generasjons brukere skal kunne fortsette å bruke snøscootere på en forsvarlig og trygg måte, både for seg selv og andre. Vi vil igjen takke dr. gradsstipendiat Grete Mehus ved Høgskolen i Finnmark for fine innspill, gjennomlesning av manus og som samtalepartner underveis i arbeidet.

Alta/Hammerfest, desember 2008

Alf Gunnar Mehus

Innholdsfortegnelse

FORORD	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
KAP. 1 INNLEDNING OG METODE	5
1.1 EN KORT OPPSUMMERING AV DEN FØRSTE RAPPORTEN	5
1.2 FRAMGANGSMÅTE I FELTARBEIDET BLANT BRUKERNE	6
1.3 HVA HANDLER DENNE RAPPORTEN OM?	8
KAP 2 FELTARBEID BLANT SNØSCOOTERBRUKERE	9
2.1 TURISTNÆRINGA OG SNØSCOOTERKJØRING	9
2.1.1 Intervju av guider på Svalbard	9
2.1.2 Kompetanse og utdanning hos guidene på Svalbard	9
2.1.3 Forberedelse av turister før turen starter	10
2.1.4 Erfaringer med uhell og ulykker på guidede turer	12
2.1.5 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig	13
2.2 INTERVJU AV TURISTGUIDER I NORGE	15
2.2.1 Kompetanse og utdanning hos guidene i Finnmark	15
2.2.2 Forberedelse av turister før turen starter	15
2.2.3 Erfaringer med uhell og ulykker på turene	16
2.2.4 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig	17
2.3. YRKESBRUK AV SNØSCOOTERE	20
2.3.1 Forsvaret	20
2.3.2 Reindriftsnæringen	20
2.3.3 Erfaringer med uhell og ulykker i arbeidssammenheng	21
2.3.4 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig	22
2.4 FRITIDSBRUK AV SNØSCOOTERE	22
2.4.1 Intervju av voksne og ungdommer i Finnmark	22
2.4.2 Regulering av snøscootetraffikken i Vinje kommune	23
2.4.3 Intervju med voksne brukere på Vinje	24
2.4.4 Intervju av ungdommer på Vinje	25
2.5 INTERVJU AV TRAFIKKANSVARLIG HOS SYSSELMANNEN PÅ SVALBARD	26
2.6 BILDER FRA FELTARBEID PÅ SVALBARD	28
2.7 MER OM ULYKKER VED FRITIDSBRUK AV SNØSCOOTER PÅ SVALBARD	33
2.8 FELTARBEID I SVERIGE OG FINLAND	34
2.8.1 Bilder fra Sverige	35
2.8.2 Bilder fra Finland	36
2.9 OPPSUMMERING OG KONKLUSJON	38
KAP. 3 TILTAK MOT FOREBYGGING AV SNØSCOOTERULYKKER	40
3.1 INNLEDNING	40
3.2 HVA HANDLER SCOOTERKJØRING OM – NYTTE, RISIKO, FRIHET OG GLEDE	40
3.3 TRAFIKKSikkerhetsarbeid og risikotilnærming	43
3.4 SPENNINGSSØKING OG ATFERD	44
3.5 RISIKO OG TRYGGHET	46
3.6 REASONS MODELL FOR ULYKKESFORKLARINGER	46
3.7 PEDAGOGISKE TILTAK FOR Å FOREBYGGE SNØSCOOTERULYKKER	49
3.8 ORGANISATORISKE TILTAK FOR Å FOREBYGGE SNØSCOOTERULYKKER	50
3.8.1 Merking og skilting av løyper samt kryssing av veg	50
3.8.2 Etablering av gode skaderegistreringsrutiner ved helseforetak og legekontorer	51
3.8.3 Etablering av en egen ansvarlig enhet i Statens vegvesen	51
3.8.4 Ansvar for trafikkikkerhetsspørsmål tilknyttet snøscooterbruk i Norge	52
3.9 TILTAK SOM KAN VÆRE ULYKKESFOREBYGGENDE PÅ SVALBARD	53
3.9.1 Motorstyrkebegrensninger for 16 åringer	53
3.9.2 Turisme og krav til guider, krav til utstyr	54
3.9.3 Merking og skilting av løyper som er åpen for fri ferdsel	54
3.9.4 Preparering av løyper	55
3.9.5 Opplæring og kurs for innbyggere på Svalbard	55

3.9.6 Tidsbegrensning på ferdsel på islagt vann	56
3.9.7 Fysiske endringer og reguleringer av snøscooterkjøring i Longyearbyen	56
3.9.8 Utvikling av kart til GPS for Svalbard.....	57
3.10 KONTROLLTILTAK OG TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK	57
3.11 LOV OG FORSKRIFTSENDRINGER	58
3.11.1 Skiltmarkering	58
3.11.2 Krav til utdanning for å drive scooterturisme	58
3.11.3 En ytterligere regulering av snøscooterkjøring i løypesystemer	58
3.12 POLITISKE UTFORDRINGER OG FREMTIDSSCENARIER.....	59
4.0 OPPSUMMERING OG ETTERORD	60
LITTERATURREFERANSER	62
Vedlegg 1a. Intervjuguide til turistnæringa	
Vedlegg 1b. Intervjuguide til reindriftna	
Vedlegg 1c. Intervjuguide til brukere av snøscooter i Norge	
Vedlegg 2. Innformert samtykke	
Vedlegg 3. Kart over de områder tilreisende kan ferdes med snøscooter på Svalbard.	

Kap. 1 Innledning og metode

1.1 En kort oppsummering av den første rapporten

I den første delrapporten gjorde vi en gjennomgang av forskning på snøscooter, og vi foretok en oppsummering av forskning fra USA, Canada, Sverige, Finland og Norge (Mehus et al., 2008). I den rapporten så vi på ulike årsaker til ulykker, og drøftet dem ut fra forskning. Dette arbeidet var et ledd i det videre arbeidet med å skaffe innsikt i problemområdet. Arbeidet her danner et grunnlag for å forstå feltet, samt utvikle og underbygge tiltak som kan begrense risikoen og øke sikkerheten med bruk av snøscooter. For å underbygge tiltak har vi gjennomført egne feltundersøkelser rettet i mot ulike brukergrupper som blir fremstilt og diskutert i denne delrapporten.

I oppsummeringen av den første delrapporten, som bygger på data fra forskning gjennomført i ulike land, kom vi avslutningsvis frem til dette: Skadehyppigheten, skadekontekst, alder og kjønn på de som er involvert i ulykker ser ut til å være lik i Skandinavia, USA og Canada. Det som skiller Finnmark fra Sverige, Finland, USA og Canada er at det er få drukningsulykker. I studiene fra Vest Finnmark er det heller ikke registrert drukningsulykker der snøscooter var involvert (fram til 2008)(Jeppesen and Wisborg, 2005). Skadetyperne ser ut til å være like: Det er armer, ben og skjelett som blir mest skadelidende når det forekommer ulykker med snøscooter. Hodeskader og indre skader forekommer også. I det samme materialet fra Vest Finnmark ser vi at det ikke har vært endring i antall alvorlig skadde fra 1988 til 2004, vurdert i forhold til økning av antall snøscootere. Materialet gir oss dessverre få opplysninger om ulykkesomfanget har endret seg over tid. Til det har skaderegistreringen foregått over for kort tid og framstår som usystematisk. Det viser seg at det er gutter og menn i alderen mellom 16-24 i Norge som er mest skadeutsatt.

I våre naboland er alderen noe høyere på de som er utsatte, og alkoholpåvirkning er en klar delaktig faktor i ulykkene med dødelig utgang. Det er som oftest menn i aldersgruppene 20-29 eller 40-49 år som representeres i disse dødsulykkestatistikkene i USA og Canada. I Finland og Sverige ser det ut til at det er menn mellom 41-60 er mest utsatt for ulykker med dødelig utfall, og det er ofte alkohol eller annen rus involvert. Skadehyppigheten, skadekontekst, alder og kjønn på de som er involvert i ulykker ser ut til å være lik i Skandinavia, USA og Canada.

I det materialet vi har gjennomgått, fremkommer det lite skader og ulykker som er knyttet til yrkesvirksomhet. I Norge mangler vi systematisk skaderegistrering og skadestedsanalyse gjennomført av myndighetene, og vi mangler kunnskap om kjøring i ruspåvirket tilstand. Vi mangler også kunnskap om fart og om ulykkene skjer i eller utenfor løypenettet, eller om de skjer på korte eller lange turer (med unntak av Vest Finnmark i 2002-2004 og Svalbard 1997-2001). Ulykkesanalyserapportene til Statens vegvesen omhandler kun dødsulykker på vei, og dermed er de ikke inkludert snøscooterulykker som skjer utenfor vei.

1.2. Framgangsmåte i feltarbeidet blant brukerne

Dette feltarbeidet har fokusert på fire ulike brukergrupper som har som fellestrekk at de bruker snøscooteren mye både i yrket og i fritiden. Informantene kommer fra flere steder i Norge, fra Svalbard, Sverige og Finland. Informantgruppen representerer 1) reindriftsutøvere, 2) turistguider, 3) forsvaret og 4) folk som benytter snøscooteren i fritidsøyemed. Deres fortellinger, erfaringer og praktisk ervervede kompetanse benyttes som bakteppe for å belyse og begrunne de tiltakene vi foreslår til slutt i denne rapporten.

Alle informantene har skrevet under informert samtykke (Vedlegg 1). Intervjuene er tatt opp og transkribert ordrett. Vi har fulgt en intervjuguide (Vedlegg 2) med både åpne og lukkede spørsmål, samt at vi har forfulgt de trådene informantene har ført oss på sporet av i intervjuene (Kvale, 1997). Disse ”sidesporene” har gitt oss utvidet lokalkunnskap, og vi ser at de samme temaene har ikke vært aktuelt å få belyst i møtet med alle informantene. Sånn sett representerer funnene noen fellestemaer vi forberedte i intervjuguiden, og i tillegg noe lokal informasjon om særskilte utfordringer. Sitater fra intervjuene benyttes direkte i teksten for å få frem meningsinnholdet og belyse det feltet vi snakket om. Gjennom transkriberingen har det utkrystallisert seg noen fellestemaer som gjenspeiler intervjuguiden. Vi bruker strukturen i intervjuguiden og bygger opp presentasjonen av feltarbeidet rundt denne.

I tillegg til intervju av brukergrupper har vi reist ut til områder der snøscooteren benyttes mye, og der bruken har lang tids erfaring med strukturelle tiltak for snøscootertrafikk. Vi har tatt bilder for å illustrere ulike risikoforhold og hvilke risikovurderinger trafikanten blir utsatt for i ulike områder. Vi har snakket med ulike sentrale myndighetspersoner på de områdene vi har vært som alle har kjennskap til snøscootertrafikken og hvordan denne reguleres. Bildene i

materialet er rent illustrative og har ikke til hensikt å henge ut verken personer eller landområder. De er brukt for å gi oss flere opplysninger om hvilke krav vi bør stille til offisielle åpne løyper, både for å dempe faren for ulykker i løypene og for styrke det individuelle kravet til risikovurdering. Bildene er også tatt med for å illustrere hvordan enkelte kommuner har plassert risikovurderingsansvar, og for å vise hvordan disse følges opp eller ikke følges opp. Under vårt feltarbeid og på snøscooterturene, opplevde vi ulike og vanskelige værforhold. Noe som egentlig var en fordel fordi det viste oss hvor vanskelig det er å orientere seg i for eksempel "white-out"¹ når man ikke kjenner terrenget på Svalbard eller kjenne hvor utfordrende myk snøkjøring i furuskog kan være. For eksempel, i Sverige var det mye dyspnø som ga utfordringer i forhold til å klare og holde seg i løypesporet og komme seg frem. Å kjøre rundt i løyper i slike områder, gir en praktisk tilgang til feltet som har vært til uvurderlig nytte i prosjektet. Dette kalles feltobservasjoner på forskningsspråket (Paulgaard, 1997).

Vi hadde i utgangspunktet et ønske om å få data fra forsikringsselskaper som gikk på materiell- og personskadefrekvens, men det har ikke lyktes i å få tilgang til analyserbare data. Andre begrensninger ligger i at vi, på formell henvendelse til politiet i Vest-Finnmark og Tromsø, har vi fått henholdsvis muntlig og skriftlig svar om at de ikke vil prioritere å søke opp data til vår undersøkelse.

I tillegg til intervju med brukere, har vi intervjuet en representant for sysselmannen på Svalbard og tre representanter fra ulike reiselivsnæringer der. Vi har intervjuet en politimann i Kolari og en representant for SNOFED² i Jokkmokk, og vi har hatt møte med representanter fra teknisk etat ved Pajala kommune. Videre har vi foretatt to fokusgruppeintervjuer i Telemark, en med ungdom og en med voksne informanter. Vi har så intervjuet tre i fra reindriften i Finnmark og to fra reiselivsnæringen i Finnmark. Til sammen har vi et omfattende rådatamateriale som vi har analysert og diskutert, og som underbygger tiltakene vi presenterer i denne rapporten.

¹ "White-out" er det værphenomen som opptrer når lyset er så dunkelt og snøen er så hvit at det ikke kan skimtes konturer i terrenget.

² SNOFED er snøscooterklubbenes nasjonale interesseorganisasjon i Sverige.

1.3 Hva handler denne rapporten om?

Våren 2008 har vi reist rundt om i Norge, Nord-Sverige, Nord-Finland og til Svalbard der vi har gjennomført observasjoner over hvordan snøscooterkjøring er organisert, og vi har intervjuet enkeltpersoner og grupper. I materialet finnes også dokumentasjon i form av bilder for å vise ulike risikomomenter, hvordan sikkerheten er ivaretatt og hvordan merking og skilting er gjennomført. Rapporten her fokuserer på hva ulike brukergrupper opplever som risikofylt i forbindelse med å benytte snøscooter som fremkomstmiddel eller i egen næringsvirksomhet, og hvilke elementer de fokuserer på når de gjør risikovurderinger. Vårt materiale viser også hvordan flere kommuner og land har skapt en struktur rundt organiseringen av blant annet løyper, hvilke forebyggende tiltak de benytter og hvilke momenter de har med i risikovurderingen.

Vår kjennskap til og forståelse av å kjøre snøscooter under alle typer værforhold i Finnmark i over 30 år, i Sverige, Finland og USA kommer også til nytte i drøftingen og vurderingen av de risikoforhold vi har sett og hørt om i fortellingene fra de områdene vi har vært og gjennomført feltarbeid i. Til sammen har vi i prosjektet erfaring med snøscooteropplæring ved trafikkskole, brukeropplæring i frivillige organisasjoner, risikoforbyggende tiltak som preparering og merking av snøscooterløyper og utdanning av trafikklærere som gjennomfører snøscooteropplæring i Norge. Dette kommer i tillegg til den kunnskapen vi har innenfor risiko, sikkerhet og om hvordan forskning skal utføres, feltarbeid skal struktureres og spørsmål i intervju skal utformes. Begge deler er viktig som forforståelse av våre analyser. I tillegg til informantenes fortellinger og refleksjoner rundt risikoforhold, vil drøftingene på tiltakssiden bære preg av faglige funderte refleksjoner rundt tiltak med bakgrunn i at prosjektmedarbeiderne både har forskningserfaring og faglig bakgrunn i trafikk, risiko og sikkerhet, kjøretøytetnisk- og pedagogisk bakgrunn.

Funnene blir presentert tematisk, og forslag til tiltak vil være fundert på Reasons modell for beskrivelse av ulykkes årsaker (Reason, 1997). Tiltaksplanen vil være delt opp i temaer som strukturelle og organisatoriske tiltak, opplæring, kampanjer, informasjonsmaterieell, politiske tiltak og kontrolltiltak.

Kap 2 Feltarbeid blant snøscooterbrukere

2.1 Turistnæringa og snøscooterkjøring

Guidede turer på snøscooter er blitt et populært tilbud i turistnæringen i Finnmark og på Svalbard. Turistene kommer fra ulike land og de fleste ønske seg en opplevelsesrik tur. Gjennom vårt arbeid har vi intervjuet fem guider i turistnæringen, derav tre guider på Svalbard og to guider i Norge. I dette arbeidet har vi etterspurt erfaringer med bruk av snøscooter i yrkessammenheng og erfaring med risikomomenter for turister som kjører leid snøscooter. Vi har også konsentrert oss om fortellinger om risikoopplevelser, hvilket utstyr som benyttes, hvordan de organiserer sikkerhet, tenker forebyggende og hvilke regler og ”policy” bedriftene har for dette arbeidet. Vi har spurt om hvilken kompetanse, kurs og utdanning de har, og hvem som er ansvarlig for sikkerhet i bedriften. I dette feltarbeidet har vi også etterspurt hvilke erfaringer de har med eventuelle ulykker og personskader, og om hvilke ulykker og uhell som er framtreddende. Det har vært viktig for oss å få fram hvordan turistnæringa tenker om tiltak som kan virke risikoforbyggende.

2.1.1 Intervju av guider på Svalbard

Guiding av turister med snøscooter på Svalbard blir gjennomført fra februar til midten av mai. Turene kan være av kort eller lang varighet. Kort varighet vil si om lag seks timer, og lang tid vil si fra 12 til 36 timer, ofte inkludert overnatting. I løpet av vårmånedene rekker hver guide å kjøre mellom 8-10 000 km på guidede turer. Guidene i denne undersøkelsen har varierende erfaring i bruk av snøscooter. Alderen var i gjennomsnitt 30 år. Noen guider var relativt erfarne og hadde også kjørt scooter på fastlandet, mens andre er mindre erfarne. Været skifter raskt på Svalbard, derfor stilles det krav om at alle skal kunne håndtere guiding under både gode og dårlige værforhold. De skiftende vær- og lysforholdene gir utfordringer, og fordrer en kontinuerlig risikovurderinger utført av guidene på Svalbard. Å guide i ”white-out” forhold krever erfaring og lokalkjennskap til terrenget samt det å beherske bruk av tekniske hjelpemidler som GPS. På grunn av de skiftende værforholdene og lange øde strekninger uten telefonforbindelser, har flere bedrifter utviklet et konsept med sikkerhetsutstyr som skal medbringes på alle turene.

2.1.2 Kompetanse og utdanning hos guidene på Svalbard

For å få være guide på Svalbard har reiselivsnæringen og Sysselmanen utviklet et nært samarbeid, og det er utarbeidet en kursrekke som heter ”Guide- og turllederopplæring” som de

fleste av guidene gjennomfører for å praktisere guiding alene med turister. I følge en av guidene så inneholder dette kurset ikke bare opplæring i scooterkjøring. Det er et generelt sikkerhetskurs om det å takle spesielle forhold som finnes på Svalbard, som snøskred, ferdsel på breer, ferdsel på sjøis, våpenbruk og generell førstehjelp. Ut over dette inneholder kurset kunnskap om Svalbards historie, service og feltkurs der en må gjennom blant annet praktisk scooterkjøring. Det er ønskelig at alle guider skal kunne gjennomføre dette kurset før de begynner å praktisere. Det framkommer også at de som er ”ferske” guider gjennomgår en praktisk opplæring ved å følge de erfarne guidene på en del turer som observatør, som et mester-svenn opplæringsperspektiv. Guidene vi intervjuet forteller at det er ønskelig å ansatte guider som har erfaring fra Svalbard og som innehar lokalkunnskap på de områdene de benytter til turistene. Respondentene forteller også at de kan ha annen utdanning eller kurs fra friluftslinje på folkehøyskole eller fra forsvaret. Alle respondentene svarte at de i tillegg hadde kurs for guider.

2.1.3 Forberedelse av turister før turen starter

Turistene forberedes før turen med et informasjonsmøte der for eksempel et av firmaene benytter en power-point presentasjon sammen med en praktisk gjennomgang av scooteren inne i eget lokale. De får informasjon om det å ferdes på Svalbard, om naturen, miljøet og isbjørnfaren. På dette informasjonsmøtet blir alle informert om eventuelle farer, og hvordan de skal forholde seg ved f. eks dårlig vær og ”white-out”. Snøscooterens konstruksjon og virkemåte blir også gjennomgått, og alle får instruksjon om bekledning. Der blir alt fra undertøy til scooterdress demonstrert. Et av firmaene leier ut ullundertøy og luer for bruk under hjelm. Et av firmaene selger også ullsokker til kostpris til kundene for å forebygge forfrysning. Det framkommer at de fleste leier seg personlig utstyr som de benytter på turen. Vi ble fortalt at det aldri er problemer med bruk av sikkerhetsutstyr som hjelm. En av guidene sier at de har med seg ekstra dress og sokker dersom noen skulle fryse eller bli våte på turen.

Turistene må framlegge førerkort før turen starter, samt fylle ut et vilkår- og egenerklæringsskjema. På dette framkommer det også en egenerklæring i forhold til eventuell promille. Det er kjøreforbud ved mistanke om bruk av rusmidler. Guidene har et godt samarbeid med Sysselmannen, som etter ønske fra kunder, stiller opp med promillekontroll før turen dersom noen er usikker på om de er skikket til å kjøre. En av guidene sier om dette:

”Dersom noen lukter eller er beruset, får de tilbud om å være passasjer i dag og får ikke kjøre scooter. Heldigvis så har vi ikke slike problemer ofte.”

Etter at turistene har fått en gjennomgang av sikkerhet ved snøscooterkjøring i teorien, blir kunden henvist til en scooter og guiden foretar en individuell praktisk instruksjon ved bruk av scooter, slik at alle har forstått hva som er gass, brems og hvordan dette fungerer. Alle får prøve seg på dette i praksis før turen starter. Guidene bruker også tid til å børste av baklysene når de stopper dersom det er dårlig sikt. De stopper også om guidene får melding om noen som fryser eller andre forhold som kan ha betydning for kjøringen. Etter noen kilometers kjøring blir det alltid en stopp for historisk guiding eller for å sjekke om alt går bra med kjøringen. Slikt har firmaene faste rutiner for.

På Svalbard er det innført et regelverk som regulerer hvor mange scootere hver guide kan ha med seg i et følge på tur. Med utgangspunkt i erfaringer som er gjort på 1990-tallet ble det utarbeidet et regelverk der det skal være en guide for hver sjettede scooter og to for hver tolvte scooter. De teller altså snøscootere og ikke antall personer. Den ene av guidene forteller oss at de aldri har mer enn maks 50 % med antall mulige passasjerer med på turene. Dette av sikkerhetsmessige hensyn. Dersom de skulle få stopp på en eller flere av snøscootere, ville de ha *”litt å gå på, hvis en scooter skulle stoppe”*. En annen sier at dersom du har seks scootere med seks passasjerer, må de ha med seg en guide til med scooter som et sikkerhetstiltak. Om det skulle bli feil på flere scootere avbrytes turen, og de returnerer til utgangspunktet for å unngå å sette av passasjerer. Dette gjøres for å ivareta sikkerheten for kundene.

En av guidene påpeker at de er strengt opptatt av at alle holder seg på linje etter hverandre med god (1-2-3 sekunders) avstand til den foran kjørende. Dette blir repetert gjentatte ganger på turen. En av guidene sier: *”Det fungerer med å starte strengt. Da går det som regel greit. Det er det som er problemet, at folk begynner å leke og kjører litt tulling og kjører på siden så er det fort gjort at det blir kollisjoner.”* Det å kjøre på linje samt holde avstand er noe som blir poengtert som viktig i slike følger, da guiden har ansvar for å ha oversikt med de som kjører bak om noen stopper eller kjører ut. I forbindelse med et slikt stopp, skal de bak stoppe og ikke kjøre forbi. En av guidene sier: *”Vi er veldig strenge og stopper ofte. De lengste etappene er ca 40 minutter kanskje”*. Guidene forteller at de hele tiden teller hvor mange lys (dvs. antall scootere) de har bak seg slik at ingen blir igjen. Det framkommer at dersom en

kunde ikke forholder seg til de avtaler som er gjort, blir vedkommende fratatt mulighetene til å kjøre og må være passasjer hos en annen scooter for å ivareta sikkerheten på resten av turen.

Kundene på slike guidete turer er alt fra par, grupper, kompisgjenger og firmaer som kjøper en opplevelsestur på snøscooter. En av guidene sier: *”Alle har betalt like mye, og vi skal ikke ødelegge for andre. Det er et godt utgangspunkt. De fleste har spart for å komme til Svalbard og dette er noe de har sett fram til.”* Om firmagrupper sier en guide: *”Om morgenen merker vi at nå skal vi ut og kjøre fort”*. Den samme guiden sier videre at *”de individuelle gruppene er veldig lett og hører godt etter.”* Det framkommer også tilfeller der bedrifter som har kjøpt en tematur tror at de har lagt alle premissene for turen selv, og at de kan velge den atferden de vil uavhengig av reglene som guidene setter. Det å ikke ha erfaring fra snøscooterkjøring medfører at turistene kan bli stilt over til dels vanskelige kjøreforhold som er utfordrende for selv de med erfaring. På spørsmål om hvilken hastighet de har på turene, forteller guiden at: *”Standard fart er mellom 30 og 50 skulle jeg tro, men 40 er vel den hastigheten jeg har kjørt mest i, men er veldig avhengig av føret og gruppa”*. Alle guidene bekrefter at dette er den høyeste hastigheten de stort sett har på turene.

Det å ferdes i dårlig vær, dårlig sikt på grunn av ”white-out” ofte i kombinasjoner med snødrev etter scootere, kan gi problemer med å holde følge med den som er foran. I slike tilfeller kan det være vanskelig å orientere seg og vurdere avstand. En av guidene sier det slik: *”Så vidt jeg vet har det ikke hendt at vi har mistet en gjest som har havnet ute i det store hvite.”* På spørsmål om hvilke prosedyrer de har for dette sier en av guidene at *”det er gjort avtaler om at i det øyeblikket scooteren foran blir borte skal man stoppe og bli stående ved scooteren og vente på ubestemt tid, og i så fall ikke begynne å virre rundt.”* Det framkommer at guidene har prosedyrer på å kjøre med track-loggen på GPS'en, som den ene guiden sier: *”Slik at de kan kjøre sitt eget spor tilbake med resten av gruppa og finne igjen viss det er noen som blir borte”*. På spørsmål om guidene har opplevd at noen er blitt redde, svarer en av guidene: *”Ja i dårlig vær så blir folk engstelig og da er det opp til guiden å berolige dem, og da blir de fleste imponert når de kommer hjem (...)Hvordan gikk det an.”*

2.1.4 Erfaringer med uhell og ulykker på guidede turer

På Svalbard foregår snøscooterkjøringen med turister vanligvis som kjøring i rekke, og dette medfører at en må være svært varsom med avstanden til den som kjører foran, særlig ved igangsetting og stans. En av guidene sier om det slik:

”Fordi folk blir noe stresset når en skal ut å kjøre scooter og så starter man opp og så er vi veldig påpasselig akkurat det der med oppstartsfasen, erfaringsmessig er det ved start og stopp at ting skjer.”

Ut i fra det guidene forteller, skjer det ofte at de kjører på hverandre bakfra, spesielt i starten av turen før turisten er blitt kjent med scooteren. En annen av guidene sier:

”Det er normalt ikke store personskader men det er materielle skader der de kjører i hverandre rett og slett. Folk sitter jo på scooteran så det er ikke snakk om store hastigheter”.

En annen av guidene sier også:

”Det er en god del velt når vi kjører skråkjøring og sånn, de som velter er de som kjører med passasjer på, tyngdepunktet blir jo helt annerledes når vi kjører med passasjer på og det sliter vi med. Velting er lite dramatisk da det skjer i slow motion, og når de stopper i skrått terreng og da har bestemt seg for å starte scooteren igjen. Firetakteren er litt mer aggressiv akkurat i kopplingsøyeblikket og da steiler scooteren og de bikker over på siden men det er myk snø stort sett og jeg har ikke opplevd at noen har skadet seg men det har gjerne vært passasjerer som har fått sjokk og heller ville sitte på guiden.”

Alle guidene i denne undersøkelsen bekrefter at det hvert år er ulykker der personskadene er av en slik art at de må tilkalle helikopter. På spørsmål om hvilke typer personskader som er av en alvorligere art forteller en av guidene at:

”En kunde bremsset så fort at hun datt fram på gassen at hun kjørte inn i scooteren foran og datt selv av og landet på rumpen slik jeg forsto det og fikk kompresjonsbrudd i ryggen.”

En annen guide sier:

”Jeg vil ikke karakterisere det som mye. Men det er et par hendelser hvert år, og overvekten er nok sannsynligvis ryggskader og da særlig med folk som er passasjer.”

Den samme guiden sier om ulykkesårsaken:

”Det er rett og slett for humpete løyper, og folk klarer ikke å følge godt nok med i terrenget, og folk får da en slags kompresjonsskader i ryggen. Det er min oppfatning at der er kanskje det. Hvis man skal kalle noe for hyppig, så er det den skaden som opptrer flest gang på en guidet tur, tror jeg. Men, vi har hatt andre skader, og for all del folk har jo armbrudd og sånne ting. ”

2.1.5 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig

Turene på Svalbard forgår i et spesielt landskap med høye fjell, daler, på sjøis, på isbreer, i værforhold og lysforhold som kan være skiftende og i svært lave temperaturer. Disse turene går ofte for eksempel til Barentsburg og videre til Kap Line som er en tur på ca 21 mil tur/retur i øde områder. På en slik tur kjøres det ca 2 km på isbre. Det stilles store krav til

sikkerhet og sikkerhetsutstyr på disse turene. Guidene kjører med slede der de har med seg en del utstyr for å ivareta sikkerheten derom noe skulle skje. En guide forteller:

”Innholdet i sleden er nødutstyr for 6-7 personer som er det antall gjester en guide kan ha med seg. I denne er alt fra telt, primus, jerven duk, ekstra bensin, verktøy og nødutstyr for å kunne sette opp en nødcamp ved ekstremt dårlig vær og avvente situasjonen. Det er ikke sånn at du kan sove og ha det koselig, men du kommer deg inn i telt og få varmet vann til kaffe og spist real turmat. Du kan greit være i 12 timer uten problemer. Vi har også med nødpeilesender, førstehjelpsutstyr, våpen og satellitt telefon.”

En annen guide utdyper også at de har med ekstra scooterdress, og opplyser at guidene har begynt å kjøre med skredsøker. Dette for å være i beredskap dersom også andre enn dem selv skulle bli tatt av skred. På Svalbard kan det være værforhold som krever ekstra risikovurdering om det i det hele tatt er forsvarlig å legge ut på tur med uerfarne turister. Firmaene sier at de har organisert det slik med en hovedguide på turen som tar avgjørelsen om det er forsvarlig å legge ut på tur eller om de skal endre rute på turen. En annen guide fra et annet firma sier det slik:

”Er det dårlig vær eller for kaldt eller at værmeldingen viser at etter klokken 12 så blir det full storm med snøvær. Så drar du ikke ut, men hele tiden vurderer om det er forsvarlig. Dersom det er dårlig vær på østkysten kan vi dra vestover med gjestene dersom de er interessert i det.”

På Svalbard kjøres det turer i løypetraseer som stort sett ikke er merket med stikker. Kun løypa opp til Sveagruven har små korte bambusstikker. Det at den er merket, er å regne som et HMS tiltak for de ansatte som pendler fra Longyearbyen til Sveagruven. På dager med dårlig sikt og hvitt lys må GPS benyttes som ekstra hjelpemiddel for å orientere seg. På Svalbard er det ennå ikke utviklet elektroniske kart til bruk for GPS`en. Guidene uttrykker et ønske om at slike kart må utvikles som et hjelpemiddel. I dag finnes det kun et elektronisk kart over Svalbard som er lagt ut på internett. Derfor bruker guidene å kjøre opp rutene på forhånd og lagre opplysningene på GPS til senere bruk og behov. På spørsmål om det med oppstikking av løyper som et ulykkesforebyggende sikkerhetstiltak svarer en av guidene:

”Vi har det delvis da det er en stikket løype som går til Svea. Den stikkes på grunn av stor trafikk av arbeidsfolk, men bortsett fra det så er det ikke stikker. Jeg synes det er like greit at det ikke er stikker. Dem er til god hjelp ja, men jeg er for så vidt enig med sysselmannens vurdering om ikke å stikke løyper her på Svalbard. Jeg har kjørt mange ganger til Svea der det er stikker og for så vidt hjemme også (fastlandet. Vår anm.). Og det er to forskjellige ting når det er white-out med og uten stikker. Det er ingen tvil om det. Så det er klart at det er til hjelp definitivt til hjelp hvis man hadde ønsket det. Det hadde vært helt klart.”

Den ene av guidene etterlyser en bedre skredfarevarsling til alle guider. Den samme guiden sier også at det er mye kjøring på breer, og det skulle gjerne vært noen oppmerkede ruter på

breene, samt en informasjon fra sysselmannen om skredfarene. Sysselmannen flyr ofte over breene om sommeren og får informasjon om sprekkdannelser som burde vært mer tilgjengelig for allmennheten.

2. 2 Intervju av turistguider i Norge

Turistnæringer i Norge tilbyr også guidede turer over vidder og fjell som er satt sammen etter kundenes ønsker, og i forhold til hvor det er lov å kjøre. Snøscooterturisme er et tilbud i vekst i Finnmark som i Sverige og Finland. Vi har i denne undersøkelsen intervjuet to guider som representerer ulike firma på ulike steder i Finnmark. Disse guidene har ulike erfaringsbakgrunn: En med svært mye erfaring og en med litt mindre erfaring. Den ene av guidene har også kjørt snøscooter selv i over 30 år, mens den andre har noe mindre erfaring fra bruk av egen snøscooter. Begge guidene er erfarne generelt med friluftsliv, og firmaene de representerer selger også andre opplevelsesturer i naturen hele året. De må regnes som generelt kunnskapsrike innenfor emnet de intervjues om. Begge guidene sier at de hvert år starter opp med snøscootersafari så snart det er mulig på bakgrunn av snøforhold og åpne løyper. Den ene forteller at Finnmark Reiseliv³ har utarbeidet informasjon der organisasjonen tenker snøscootersesong fra desember og fram til begynnelsen av mai.

2.2.1 Kompetanse og utdanning hos guidene i Finnmark

Den ene av bedriftene i undersøkelsen har lang erfaring med snøscooterturisme. Guidene i denne bedriften kjører ca 5- 6000 km guidede turer i året. Alderen på informantene var på gjennomsnittlig 50 år. Den ene bedriften har mange guider. De fleste av guidene som arbeider der, har gjort det i mange år. De har ingen spesiell utdanning for jobben utover et førstehjelpskurs. I den andre bedriften er guiden utdannet innenfor blant annet helsefag, ledelse, maritim utdanning og har i tillegg erfaring fra undervisning. Ingen av de guidene vi intervjuet i Norge hadde utdanning rettet direkte mot det arbeidet de skulle utføre.

2.2.2 Forberedelse av turister før turen starter

I intervjuene med guidene framkommer det at turistene som kjøper turer har ulike bakgrunn med hensyn til språk og kultur. En av guidene forteller at de har utarbeidet informasjon til kundene som er oversatt til seks ulike språk slik at nesten alle kan sette seg inn hva slike turer handler om før avreise. På spørsmål om innholdet i denne informasjonen, svarer guiden: ”En

³ Finnmark Reiseliv er en frivillig fellesorganisasjon for reiselivsnæringene i Finnmark.

del utsatte punkter i instruksjon og bruk av scooter, sikkerhetshåndtering, oppførsel og atferd i naturen og i forhold til gruppa når vi kjører.” Ut over dette sender de alltid ut på forhånd en del basisopplysninger til kunder angående krav til førerkort, avhold fra alkohol for både fører og passasjer og informasjon om temperaturer og værforhold, slik at kundene kan ta egne helsemessige vurderinger. Det er fysisk krevende å kjøre snøscooter, spesielt når føreren er uten trening. Den ene guiden forteller dette:

”Vi har en egenerklæring som alle kundene må signere. Disse er både på engelsk, tysk, norsk og spansk. De leser gjennom, og dette har med deres egen helse å gjøre, at de ikke lider av hjertefeil slik at de ikke blir syk på turen dersom det er kulde og slikt. Og ikke minst at dersom de skader en scooter må de ut med 12 000,- kroner i egenandel.”

Den samme guiden forteller at norske kunder er vant med snø og kulde, mens mange fra sør i Europa har liten erfaring med vinter. Det betyr at guidene må ha større fokus på sikkerhet for disse kundene. Den andre guiden sier at firmaet hans ikke har egenerklæring for hver enkelt kundeforhold. Begge guidene opplyser at de likevel gir god instruksjon før de starter ut på tur med kundene. En guide forteller:

”Vi har en god instruksjon før vi starter ut med folk som varer ca en halv time når det gjelder sikkerhet og kjøreteknikk. Dette er ting vi har lært oss gjennom alle de årene vi har holdt på med dette og vektlegger hva vi må peke på og hva er vesentlig å kunne før vi legger ut på tur. Det vi legger mest vekt på er det med sikkerhet, avstand, hastighet. Forklarer snøscooterens inngående hvordan den fungerer. Det handler om at folk skal ha en god forståelse med dette før de setter seg og kjører ut, slik at de ikke gjør noen feil som kan få katastrofale følger.”

Den andre guiden sier at han vektlegger at alle prøver start- og brems tester før de starter på turen. Det framkommer også at de starter turen med å vektlegge at kundene ikke skal bli stresset på grunn av det nye. Derfor holder de liten hastighet på maks 15-25 km/t de første eller den første milen. De tilpasser farten for øvrig slik at alle kan følge med, og etter noen mil blir turistene som regel mer trygge, ble vi fortalt. En av guidene sier at de har lang erfaring med måten de gjør det på, og de mener forholdene fungerer bra. Dette firmaet hadde også vurdert å utvikle en opplærings- og informasjons-DVD for turister.

2.2.3 Erfaringer med uhell og ulykker på turene

På spørsmål om guidene har opplevd uhell eller ulykker svarer en av guidene:

”Jeg har hatt scootere som har veltet, det har skjedd i lav hastighet. Det har vært spesielt på vann der isen har vært polert og du plutselig snurrer rundt og lurert på hvordan det går an. Spesielt små jenter som ikke har fulgt instruksjonen og i stedet for å kjøre på veiskulder når vi skal returnere fra terrenget, valgte å kjøre på vegen der det var holke. Hadde det ikke vært strødd nederst i bakken hadde det endt i en husvegg. Jeg har også hatt folk som ikke har fulgt

med når man har stoppet foran som har kjørt i hverandre bakfra eller nesten kjørt i hverandre. Jeg har også selv blitt kjørt på bakfra av en kunde i ikke mer enn 5 km/t. Det var noen som kjørte i hverandre og skadet snøscooteren slik at den ikke var kjørbare.”

Den mest erfarne av guidene sier:

”Til dags dato har vi ikke hatt personskader, og det til tross for at vi har 64 snøscootere vi benytter til scooterturisme i dag, og har til sammen kjørt ca 6 ganger rundt jorda og ikke hatt en personskade. Da føler vi at det vi har gjort er riktig.”

Den samme guiden forteller at det hender at folk kjører i hverandre bakfra. Vi blir fortalt at omtrent 90 % av skadene skyldes at folk kjører inn i hverandre. Hastigheten er aldri stor, og det blir ikke omfattende skader på mennesker og materiell. Av andre typer av uhell er det kjøring på stein som stikker opp av snøen i eller ved siden av løypa, som er mest vanlige skadeårsaken. Den ene guiden opplyser om en episode der en av kundene fikk angstproblemer på turen som følge av kulde og egen graviditet. Dette er heller unntaket enn regelen.

2.2.4 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig

Begge guidene forteller om forholdstallet mellom turister og guider, der det ene firmaet har en guide pr. femte snøscooter. I det andre firmaet er det vanlig med en guide pr. sjetten snøscooter. I tillegg er det en ekstra hjelpemann med på hver sjetten snøscooter. En kjører foran, en bak og en sirkler litt rundt om etter behov. På spørsmål om hvilken opplæring disse hjelpemenn har i forkant, svarer guiden:

”Går gjennom at vi har en tur, en gruppe slik og sånn, vi går gjennom været, den ruta vi har valgt. Vi fordeler arbeidsoppgaver og vi tenker beredskap hvis noe skjer. Hvis noen blir borte, hva gjør vi da? Hvem søker osv? Det har vi en sånn gjennomgang på. Vi snakker gjennom turen og de ansvarsoppgaver hver enkelt skal ha. Så har vi også radiokommunikasjon mellom første og sistemann med walkie talkie og ørepropp”.

På spørsmål om de kjører to personer på hver scooter, svarer den ene av guidene at: *”Ja, det har med pris å gjøre, det er dyrere å kjøre alene enn to på scooteren”.* Det er mest vanlig å kjøre en og en på snøscooterne, og dette er mer behagelig for kundene. Særlig om turistene er uten erfaring med å kjøre. På spørsmål om de åpner for ”fri kjøring” innenfor rammen av loven svarer den ene guiden:

”Det er uaktuelt for dem, og vi er strenge på det å kjøre på linje. Den som ikke holder seg på linja blir tilsnakket totalt med en gang. De som det ikke nytter til, gjør vi kort prosess: Vi tar nøkkelen i fra han og han blir passasjer. Det har skjedd flere ganger.”

Den andre guiden sier om dette:

”Det har vi gjort på et av de største vann der oppe hvis det ikke er trafikk. Dette skjer på dagtid i uka, heldigvis. Det er veldig lite trafikk i fjellet men ikke desto mindre opplever vi at noen kommer, og da kommer de fort. Det har vi diskutert mye med dem i forhold til det å praktisere høyrekjøring og aldri skifte uten å se seg tilbake og gi tegn. Men vi har et vann vi drar til og der kan hver og en prøve scooteren litt. Spesielt hvis de kjører to på scooteren, med bremsing, akselerasjon opp i mot fartsgrensen. Det gjør vi gjerne når vi har en kaffe rast. Da sitter vi og ser alle. Og ja, i den grad du spør om vi har fri kjøring så er det i scooterløypa.”

Når det gjelder hastigheten på turene framkommer det at gjennomsnittet er mellom 40-50 km/t. På spørsmål om de har mistet noen i dårlig vær, og hvilke rutiner og avtaler de gjør med kundene sine, har begge disse guidene klare regler for at kundene skal stanse og stå i ro dersom de ikke ser scooteren foran seg. Der skal de vente til en guide kommer. Det skjer ikke ofte, men har skjedd noen få ganger, blir vi fortalt. Når kundene står i ro i løypa, er det greit å finne dem igjen. Den andre guiden sier at turene hans ikke går over tregrensen om det er dårlig vær, så problemet er uaktuelt. Han forteller at det har skjedd, at selv i fint vær har noen kommet seg bort på en uforklarlig måte. Men, de har selv funnet veien tilbake til utgangspunktet eller har ringt og gitt beskjed til guiden om hvor de har vært. Samme erfaring har flere guider i gruppene, blir vi fortalt. En guide sier at turistene har klare avtaler på å bli stående stille i løypa og vente der på å bli hentet opp igjen, men guidene stopper ofte opp for å telle snøscooterne i følget. Begge guidene representerer firmaer som har faste ruter de kjører. De er lokalkjente og har erfaring med vurdering av vær og vind før de legger ut på tur. De tar sine forhåndsregler ut i fra tidligere erfaringer. Det framkommer at rutene som blir valgt for guidete turer er valgt ut fra sikkerhetsmessige vurderinger. På spørsmål om kundene opplever uttrykkighet på turer når været skifter, sier en av guidene:

”Vi har kjørt disse turene i 20 år og opplevd to ganger der vi måtte snu da noen damer har blitt redd, og for at turen ikke skal bli en negativ opplevelse for kundene som ikke turte dette. Når det gjelder mesteparten av kundene vi har på fjellet, synes de det er litt tøft når det er uvær og at det fyker, samt at det er litt barskt. Jeg vil påstå at det er en promille som blir usikre når vi er på fjellet. De stoler på guiden. Det er derfor vi har lagt opp til at det skal være en guide pr. femte snøscooter for at sikkerheten skal være ivaretatt ”.

Videre blir vi fortalt at kundene må bruke personlig verneutstyr og sikkerhetsutstyr som leies ut. Dette gjelder alt fra sko, scooterdress, briller, hansker, hjelm og alt som de trenger på turen i fjellet. Begge guidene opplyser at de har med førstehjelpsutstyr. Den ene poengterer at dette er med i scooteren til alle guidene. Firmaet tilbyr også overnatting i lavvu på fjellet, og da medbringer de alltid slede i tillegg om noen skulle få et illebefinnende eller at noen annet skade skulle skje. Denne sleden kan omgjøres slik at en person kan ligge på den dersom det skulle være behov for syketransport. De har også gjort avtale med redningssskvadronen om

helikopter som kan rekvireres gjennom lege, dersom behovet skulle være tilstede. Den andre guiden opplyser at han har en medisinkoffert med på turen tilsvarende det som er pålagt gjennom sjøfartsloven. Han sier: ”*Jeg møter akkurat de samme og mye verre og hyppigere problemer enn de jeg møter på sjøen*”. Han opplyser at det alltid medbringes slede med reinskinn, varmelaken, ekstra termos, pledd, nødkommunikasjon med VHF-radio og utstyr til å spjelke med. Han etterlyser selv en nakkekrage som skal supplere innholdet. Den samme guiden opplyser at det kan være vanskelig med mobildekning på en del områder de ferdes, slik at de av og til må kjøre opp på en fjelltopp om nødvendig. Dette kan være vanskelig dersom han er alene på guiding og noe har skjedd. Han opplyser også at noen kunder har forespurt hvilket sikkerhetsutstyr som er medbrakt på turen. Begge guidene har GPS med på turene der rutene de bruker er stipulert inn på forhånd.

Vi spurte videre om guidene hadde noen forslag til tiltak som kunne være ulykkesforebyggende. Begge guidene har bred erfaring med å kjøre mange kilometer i året, og mye av denne kjøringen forgår over åpne vidder. For å komme opp til disse viddene må de kjøre gjennom skogstraseer der trafikken til tider kan være stor. Slitasjen på løypene blir store, og kjøreforholdene blir vanskelige. Løypen blir humpete og oppkjørt. På vårt spørsmål om vedlikehold, svarer guidene at det er et ønske om bedre vedlikehold av slike løyper. Løypene de kjører er offisielle, merkede og åpne løyper som er oppstukket med løypestikker. I løpet av vinteren forsvinner det alltid noen stikker. Det kan bli stor avstand mellom stikkene, og guidene sier at de av og til ikke ser fra en stikke til den neste. I dårlig vær må guidene supplere med bruk av GPS på grunn av manglende stikker i løypa. Her ligger et stort forbedringspotensial ved å forbedre vedlikeholdet i løypene slik at vi kan unngå skader på terreng, mennesket og kjøretøy.

Til slutt forteller den ene av guidene om en økning i konkurranse mellom firmaene der de ser tendenser til at det benyttes snøscootere med for store motorer. Han mener selv at en 550 ccm kan være i største laget til dette formål i turistnæringa. Han begrunner dette med at akselerasjon i startøyeblikket er vanskelig å kontrollere for en nybegynner. Det vil dermed øke faren for påkjørsel av kjøretøyet foran i startøyeblikket. Derfor mener denne guiden at i utleiesammenheng bør ikke kundene få tilgang på en scooter med mer enn en 550 ccm.

2.3. Yrkesbruk av snøscootere

2.3.1 Forsvaret

Ut fra det vi har lest og blitt fortalt, viser vårt feltarbeid at forsvaret har gode rutiner i forhold til opplæring av førere på snøscooter. Etter den informasjon vi har fått fra en av forsvarets instruktører på snøscooter har forsvaret utviklet en opplæring som har en tidsramme på opp til 6 uker. Gjennom arbeidet med å skaffe informasjon og data til denne undersøkelsen, har vi også hatt kontakt med forsvaret på nasjonalt nivå. Vi har fått tilgang til utfylte HMS-skjema for en periode på to sesonger for bruk av snøscooter. Analysene av dataene herfra viser at forsvaret har gode rutiner på HMS, og rapporteringsrutinene er gode. Vi har lest at forsvaret så å si bare har hatt materielle skader på snøscooterne i løpet av denne toårsperioden. I følge opplysningene fra forsvarets HMS-registeret, har kun to personer vært i kontakt med lege på grunn av skader som følge av snøscooterulykker. Vår tolkning av disse skadene er at de er av liten alvorlighetsgrad. Om noen opptrer på en uaktsom måte og får materielle skader på snøscooteren, blir konsekvensene i forsvaret en inndragelse av kjøretillatelse for en gitt tidsperiode. I artikkelen til Wisborg og Jeppesen (2005) finner vi også to registrerte personskader fra militærøvelse, noe som viser det samme omfanget av skader.

2.3.2 Reindriftnæringen

I denne undersøkelsen valgte vi å intervju tre reinsdriftsutøvere for å samle data om sikkerhet og ulykker i reindrifta. Utøverne i denne undersøkelsen representerer ulike driftsenheter og ulik geografisk spredning i Finnmark. Alderen på de tre som var med på intervjuene var mellom 30 til 45 år og alle var menn. Utøverne forteller om lang erfaring med bruk av snøscooter, alt fra å være passasjer som småbarn til å lære å kjøre selv. De opplyser at de kan kjøre fra ca 5000 km i året til 10 000 km i året med snøscooter i reindriftnæringa. En av utøverne opplyser også om at noen i driftsenheten kjører over 10 000 km i året. Alle tre forteller at de ikke benytter snøscooter nevneverdig til private formål i fritiden. På spørsmål om hvilke type snøscootere de benytter, framkommer det at det begynner å bli vanligere å benytte firetaktere i stedet for totaktere til yrkesbruk. Det er ofte små og lette firetaktere eller totaktere under 600 ccm som blir benyttet, i følge våre informanter. Reindriftnæringen forteller at de er opptatt av framkommelighet i alle typer terreng inkludert skog. Derfor faller valget ofte på lette snøscootere. De forteller at de kjører firehjuling fram til at det er så mye snø at de kan benytte snøscooteren til å følge flyttingen av reinsdyra til og fra sommerbeite.

De sier at de benytter snøscooteren lengst mulig på våren for komforten sin del, og dermed benyttes vanligvis snøscooter fra november til juni i reindriftskyrket. I artikkelen til Jeppesen og Wisborg (2005) framkommer det også i deres materiale to ulykker med personskader i reindriften, hvorav den ene omkom som følge av skadene.

2.3.3 Erfaringer med uhell og ulykker i arbeidssammenheng

På spørsmål om de selv har vært utsatt for ulykker i yrket svarer alle tre at de ikke har hatt noen ulykker med personskader, og de kjenner heller ikke til at noen i deres driftenhet har vært utsatt for ulykker med personskader i reindriften. En av respondentene sier dette: *”Det skjer uhell men ikke sånn at en skader seg. Det kan være at vi kjører i skog at en kan skade seg på kvister eller sånt men da har du jo liten fart.* En annen sier det slik: *”Når det gjelder uhell så skjer det at vi kjører på stein, og når det er lite snø så hender det uhell der scooteren blir ødelagt, og man kan hives av og få vondt her og der. Men, det har ikke skjedd nokka med personskader som jeg kommer på.”*

Her får vi vite at det ikke er uvanlig at det kan oppstå uhell som å falle av snøscooteren eller kjøre på faste gjenstander. Den vanskeligste tiden er høsten når det er lite snø eller når stein ikke er synlig under snøen. Om høsten er det også fare for å kjøre gjennom isen.

Reindriftsutøverne sier at det er vanlig å kjøre rundt vann for å ivareta sikkerheten om høsten, spesielt vann som ligger i myrer eller skogsområder som er farlig å krysse om høsten. Det hender at de kjører over elver og små vann som er tørket ut slik at de går gjennom isen, men i slike tilfeller er det største problemet at noen blir våte eller setter seg fast. Det framkommer videre at kjøremåten tilknyttet yrkesaktivitetene på vinterbeitet er av en slik karakter at det holdes lav fart mens de arbeider. Likevel kan utøverne bli uoppmerksomme fordi de følger med reinens bevegelser, samtidig som de kjører. De følger ofte i samme trasé og er svært godt kjent i områdene de ferdes på jobb. En av utøverne forteller at han er kjent med at det har vært ulykker med dødelig utgang i reinsdriften, men han husker ikke detaljer rundt dette (Jfr. Wisborg, 2005).

Utøverne forteller at de har en distanse på mellom 5-7 mil fra hjemstedet til vinterbeite. De benytter som oftest de offisielle åpne snøscooterløypene til frakt mellom hjem og arbeidssted. Dette gir en tryggere vei til og fra jobben, i følge dem selv. De går vakter fra fire til syv dager, og forteller at de har et meldesystem til kolleger og familie når de kjører mellom hjem og

arbeid. Dette har blitt en mulighet etter at mobiltelefonen kom inn i hverdagslivet til reindriftsutøverne. En av dem kommenterer risiko i yrket på denne måten:

”Det er vel logisk. At når vi kjører 5000 km og gjerne ikke i løype, kontra de som driver fritidskjøring. Og vi kjører etter dyr i ulendt terreng og når vi konsentrerer oss om dyrene i tett skog og så videre.(...)er det alltid faremomenter for at ting kan skje.”

2.3.4 Sikkerhet, sikkerhetsutstyr og sikkerhetsansvarlig

På spørsmål om hva slags sikkerhetsutstyr de benytter, tar alle tre opp dette med fritak for hjelmbruk i reindrifta. De forteller om en yrkespraksis der de kjører sakte og ofte stopper for å lytte, samt å se etter spor fra reinen. Det er i følge dem selv *”lite gunstig eller vanskelig”* å arbeide med hjelm på når de skal ha oppmerksomhet og sansene rettet mot naturen og dyrenes lyder. Når det gjelder utstyr de har med på jobb i vinterbeitesesongen, er det vanlig med bensin, kniv, øks og tau dersom de setter seg fast, og mobiltelefon. Under flyttingen om våren har de sleder med alt av utstyr, og de er ofte mange sammen på jobb. Det siste kan også betraktes som et sikkerhetstiltak.

2.4 Fritidsbruk av snøscootere

2.4.1 Intervju av voksne og ungdommer i Finnmark

Vi har i feltarbeidet intervjuet to grupper i Finnmark. Den ene gruppen består av voksne i 50 årene med erfaring fra snøscooterbruk til fritidskjøring helt tilbake til midten av 1970 tallet. Den ene av disse har også erfaring fra guidede turer med turister. Den andre gruppen består av ungdommer fra 16-20 år der alle er vokst opp med snøscooter i familien. En av disse ungdommene driver også som aktiv scootercrosskjører. De voksne forteller at de kjører ca 2000 km til fritidsbruk, i tillegg til kjøring i forbindelse med oppstikking av løyper samt preparering av løyper. De unge kjører opp til 3500 kilometer til fritidsbruk hvert år. En av de voksne forteller at han eier tre snøscootere, og at han benytter en fjerde scooter til bruk for merking av løype og preparering. På spørsmål om hva han bruker scooter til, svarer han:

”Jeg bruker snøscooteren til å kjøre til og fra hytta og er nesten avhengig av scooteren for å komme til og fra hytta. Vi drar på fisketur og har sleder med familien med oss”.

På spørsmål om hva som er positivt med snøscooterbruk og hva dette betyr for dem, forteller en av dem:

”Her oppe betyr det vel alt! Det betyr mye i alle fall i helgene. Trivselsfaktor nummer en er mars og april. Scooteren betyr veldig mye. Du drar på tur og prater med folk og koker bål rundt omkring i terrenget og det er veldig sosialt”.

Alle de voksne vi intervjuet fortalte om framtiden med bruk av snøscooter i forhold til debatten i media omkring ny lov om motorferdsel i utmark, bruk av snøscooter og restriksjoner. Samtlige bekymrer seg over nye regler og lover som skal dempe trivselen ved å bo i ”utkant-Norge”. Alle synes at løypenettet er organisert på en grei måte i Finnmark.

Scooterbruken i Troms og Finnmark har tradisjoner tilbake til 1970-tallet med hensyn til organisering av snøscooterbruken og oppmerkede løyper. Arbeidet med dette har vært organisert på ulike måter som samarbeid mellom kommuner og frivillige organisasjoner når det gjelder merking og skilting av løypesystemet. I noen tilfeller driver også organisasjoner og frivillige med forbyggende trafikksikkerhetsarbeid i form av preparering av løyper. Gjennom feltarbeidet vårt møtte vi representanter for Porsanger snøscooterforening. Alle hadde flere års erfaring med frivillig arbeid. Vi spurte om bakgrunnen for dette arbeidet, og hvilken erfaring de har med dette. Da fikk vi dette svaret:

”Når det har kjørt 100 scootere forbi, så fant vi ut at det å sitte og se på at folk hopper til skogs er liksom ikke dagens situasjon, og vi prøver å gjøre noe med det så ikke dem som sitter i sleden ikke blir mørbanket. Da blir det slik at de må gå og sykemelde seg”.

Både ungdommene og de voksne vi snakket med, forteller at de driver med friluftsliv til alle årstider i de områdene de bor i. De både jakter og fisker. Ungdommene vi intervjuet fortalte at de har med sikkerhetsutstyr som mobiltelefon, kniv, kart og kompass, GPS, tau og førstehjelpsutstyr i sin snøscooter. Vi ble også fortalt at ungdommer går hele høsten og gleder seg til vinteren og mørketiden, slik at de kan dra på fjellet. Snøscooterturene er ofte sosiale samlingspunkter. De forteller om lange, fine, planlagte og spontane turer i løypene rundt om i nærområdet. Noen ungdommer er involvert i preparering av eget løypesystem på frivillig basis. De bruker egen snøscootere og løypesletter til dette arbeidet, og de gjør det for å få en bedre og hardere løype. Dette vil minske farene for kompresjonskader og slitasjer på mennesket og kjøretøy, fortalte ungdommene.

2.4.2 Regulering av snøscootertrafikken i Vinje kommune

Vinje kommune er en av de 3 kommunene i Norge som har deltatt i et prøveprosjekt med bruk av snøscooterløyper. De har i fra første februar 2003 fram til mai 2008 gjennomført et prøveprosjektet ved bruk av snøscooter løyper i kommunen. I skrivende stund har vi også fått informasjon om at dette prøve prosjektet vil utvides til mai 2009. I vårt arbeid har vi blant

annet vært på feltarbeid på Vinje og observert hvordan de har organisert snøscooterbruken med løyper samt hvordan de gjennom dette arbeidet har ivaretatt andre brukeres interesser som for eksempel turisme og skiløyper. Vi har også hatt et møte med brukere av snøscooter, der fire ungdommer og sju voksne var til stede. Vi gjorde et fokusgruppeintervju med hver av disse to gruppene.

Snøscooterløypene i Vinje er i hovedsak lagt tilrette på private eiendommer i overensstemmelse og i samarbeid med grunneiere. Løypene er lagt opp slik at de binder sammen bygdene i området, og alle løypene er lagt til under tregrensa. Løypene ligger ofte på ubruytede veier som er åpen for fri ferdsel og bilkjøring om sommeren, samt løyper over vann. Den lokale snøscooterforeningen ivaretar merking og kjøper tjenester for preparering av scooterløypene. Løypene er organisert slik at folk som bor avsides skal ha en kort avstand fra hjem til løype. Alle som skal benytte løypene må være innbyggere i kommunen. Etter søknad til kommunen kan de kjøpe et eget kort for å kunne benytte løypene. Dette både begrenser tilgangen og regulerer bruken av løypesystemet. Vi intervjuet brukere av løypene, og fikk blant annet vite at det er mye som tyder på at det er færre ulykker med scooter etter at løypene ble regulert på denne måten. Dette var også i følge den lokale snøscooterforeningen i overensstemmelse med lensmannens erfaringer over tid og informasjon fra et forsikringsselskap.

2.4.3 Intervju med voksne brukere på Vinje

En av brukerne sier følgende om forholdet før og nå, når det gjelder sikkerhet og risiko:

”Før var det slik at det hendte at vi kjørte gjennom når det var dårlig is. Det har vært en del uhell og ulykker før der snøscooteren gikk gjennom isen. Nå er det sikrere da løypa ikke blir stukket før det er klart og greit å kjøre på vannet og dette betyr mindre risiko. Dette gjelder også om våren da løypa blir tatt ned i god tid før det blir dårlig is. I dag har ungdommene ikke den samme kunnskap om vær og vind samt høyde på vannet som vi hadde før. Vi viste at et regulert vann ikke var trygt ved for eksempel inntaket mens i dag kjører ungdommene bare av gårde da det er merket løype. Før da en kjørte på kryss og tvers så kjørte en kanskje ofte ut i myrhull etc. men dette skjer det ikke mye av i dag da det er trygt å følge løypa.”

Det framkommer også at det er blitt lite ulovlig kjøring etter at løypene kom. En av brukerne sier: *”Det er mye bedre at vi har løype enn slik det var før da det var uttrygt å kjøre på nye steder på vannet.”*

Det framkommer at det ikke var uvanlig at noen kunne kjøre gjennom isen når det var dårlig is. De har kjennskap til at det har vært ulykker der snøscootere har gått gjennom før løypa kom. De forteller videre at erfaringene med skilting i løypene er gode. Det har vært utviklet egne skilt som skal regulere samt informere om ulike momenter som kryssing av veg og

kryssing av skiløype. Vi ble også fortalt om en strukturert organisering av løypetraseene slik at brukergruppene, både skiløpere og snøscooterkjørere, har god avstand mellom løypene sine for å unngå konflikter. Alle vi intervjuet mener at den måten de nå har organisert snøscooterkjøringen på, bidrar til bedre sikkerhet og mindre ulovlig kjøring. De har også organisert det slik at det er mulig å kjøre fra byggefeltet eller tettbebyggelsen slik at ingen trenger å kjøre mer enn hundre meter med henger, før de kan benytte snøscooteren. Dette kalles for tilknytningstraseer. Informantene fortalte også om tiltak som snøscooterforeningen har gjennomført der de arrangerer turer for elever i skolen med ulike undervisningsopplegg.

2.4.4 Intervju av ungdommer på Vinje

Å kunne ferdes rundt omkring med snøscooter er i Vinje, som i Finnmark og Nord Troms, noe som verdsettes blant både ungdom og voksne. Spesielt i det såkalte ”utkant-Norge” er snøscooterkjøring en mulighet til å komme seg ut på fjellet vinterstid. På spørsmål om hvilke positive sider disse ungdommene ser med snøscooterkjøring på Vinje, svarer en av jentene:

”Det er ganske sosialt når vi for eksempel drar på fisketur eller bare kjører på tur. Nå er det ikke så mye å finne på her fordi vi ikke har bowlinghall eller kino osv. for de som er under 18 år.”

Ungdommene forteller at de benytter snøscooteren til å møtes på den lokale kafeen og til å ferdes rundt omkring i løypesystemet. De samles i grupper og kjører rundt og treffer andre ungdommer på møteplasser. De føler seg fri, som de selv sier. De forteller også at de kan benytte scooteren til og fra arbeid, og som et framkomstmiddel i fritiden. De forteller at alle ungdommene benytter hjelm når de kjører. På spørsmål om de ser noen farer og risiko forbundet med snøscooterkjøring, svarer de at det hender at noen velter, men det går som regel bra. De forteller oss at de følger løypene eller at det er lov å kjøre inntil 50 meter fra løypa. Ungdommene forteller om sikkerhet ved bruk av løypesystemet. Spesielt er dette viktig når de kjører på islagte vann. Ungdommene forteller at de synes det er greit at det er begrensninger på motorstyrken for 16 åringer, men de savner er bedre skilting i løypa enkelte steder. De forteller om vanskeligheter med å se stikkene når det er dårlig sikt eller som følge av snøstorm. De ønsker seg et område der de kan kjøre fritt for eksempel i bakker.

Ungdommene kjenner ikke til ulykker med personskader blant snøscooterbrukere i deres område. Alle ungdommene er enige om at det å kunne ferdes slik de nå gjør med snøscooter, er et trivselsfremmende tiltak kommunen. Flere av ungdommene sier at dersom de ikke hadde

denne muligheten, ville det vært vanskelig å bo her. Ungdommene forteller at de benytter naturen til jakt og fiske til alle års tider, og derfor er bruk av snøscooter viktig og nyttig.

2.5 Intervju av trafikkansvarlig hos sysselmannen på Svalbard

For å få bedre tilgang på data om hvilket perspektiv Sysselmannens kontor har på fritidskjøringen med snøscooter på Svalbard, gjennomførte vi et intervju med den som var trafikkansvarlig politimann hos sysselmannen på Svalbard våren 2008. Han fortalte at han hadde fem års erfaring fra tjenesten, og var ansvarlig for trafikkstasjonen på vegne av Statens vegvesen og var ansvarlig for kjøretøyforvaltningen og trafikkantforvaltningen når det gjelder utstedelse av førerkort. På spørsmål knyttet til ulykker med snøscooter, forteller han dette:

”Det vi ser er jo dette med velteproblematikken når de ikke kommer opp en bratt bakke eller i skrått terreng og må snu har de da for liten fart så begynner scooteren å velte og da går de av på nedsiden og prøver å holde igjen scooteren. Det er klart hvis man er sterk nok er det sikkert folk som klarer det men opplæringen går jo ut på at man ikke skal prøve på det å holde igjen 300 kg med jern som ruller er bare dumt. Der ser vi at det er en del som får scooteren over seg og får forstuinger, mindre bruddskader osv. Men, da er hastigheten liten da de nesten står i ro når det skjer, det er den typen skader som skjer. Og den andre typen av skader som har vært mye utbrett er ved kjøring i flatt lys eller snøfokk så holder man litt for høy hastighet og så kommer man inn i en slags kompresjon i en bekkedal eller bare i en skavle eller noe sånt som man kjører inn i eller utfor og så stuper man da på styret framover og får bruddskader i håndledd eller vondt i ryggen på grunn av kompresjoner(...), og der har vi en del henteoppdrag. Den tredje og kanskje hyppigste årsaken hvor skade potensial er påkjørsel mellom to som parkerer da på feil måte rett bak hverandre, i stedet for ved siden av hverandre. Når de skal i gang igjen så starter baken forkjørende scooter først og skal liksom varme op motoren og så plutselig så farer bare kjøretøyet av gårde i han foran. Der har vi også hatt noen personskader, men stort sett vil dette bli materielle skader. Dette er de tre viktigste årsakene og vi jobber jo da ganske aktivt opp i mot turistnæringa for å finne gode rutiner som implementeres i alle turistbedriftene. ”

På Svalbard er det altså slik at alle turister kan leie seg en snøscooter og dra på tur alene, med unntak av noen begrensninger dersom de ikke har med seg noen fastboende. I noen tilfeller har det vært slik at en som tidligere har vært på en guidet tur, kommer tilbake året etter med venner som leier scootere. Den som har vært med tidligere, fungerer da som guide. På spørsmål om dette er en gruppe som han vil definere som spesielt utsatt for ulykker svarer politimannen: *”Skademessig vil jeg ikke si at de er noe mer utsatt og at det ikke er en gruppe som skiller seg ut i så måte.”* På spørsmål om det er noen tendenser rettet mot alder, kjønn, om de er fastboende eller turister, svarer informanten slik:

”Om det er fastboende eller turister, spiller ingen rolle og det viser seg at når folk litt opp i åra blir ofte utsatt for skader er det ofte de som får vondt i ryggen og kompresjonsskader osv. brukkne håndledd likeså. Men der går det mye på lav kompetanse og at man kanskje er litt stiv i kroppen og klarer ikke å stå på siden av scooteren når det begynner å bli skrått.”

Vi har tidligere beskrevet at Svalbard har en natur der en kan ferdes med snøscooter blant annet i dype daler med høye fjell som ender i stup ned mot havet. Slik natur i kombinasjon med ekstreme værforhold, gjør snøscooterkjøring på Svalbard til en stor utfordring. Snø kan lave ned, for så å bli flyttet og komprimert rundt omkring i dalsidene. Mye nedbør i perioder skaper fare for snøskred, sterkt vind og storm skaper ”vindhull” som oppstår som følge av at vinden roterer og skaper store ”hull” i bakken. Disse kan være mange meter dype og ligge midt på en slette. På spørsmål om ulykker tilknyttet de spesielle værforholdene på Svalbard, sier informanten dette: *”I 2001 så var det to gutter fra Longyearbyen som omkom i snøskred som følge av den type kjøring, i 2004 var det en person som ble tatt av skred, det var ikke ”high marking”⁴ da han kjørte i scooterløype og ble tatt av skred ”.*

På museet på Svalbard er det et fotografi slått opp på en vegg som omhandler sikkerhet på Svalbard. Der ser vi et bilde av seks snøscootere som har kjørt rett ut i et vindhull og landet oppå hverandre. Fallhøyden var ca. 3 meter. Hullet var umulig å se fra overflaten. Sysselmannen på Svalbard gjennomfører ofte kontroller rettet mot ulovlig ferdsel, promille og benytter helikopter til kontroll av de vernede områdene. Sysselmannen har også samarbeid med turistnæringa når det gjelder spørsmål om førerkort, samt at turistene som ønsker det kan ta en frivillig promilletest. Ut fra politiets erfaring fra promillekontroller, er det ikke et stort problem med promille på dagtid. Dersom noen blir tatt med promille er dette som regel om kvelden. Vår informant forteller at dette totalt sett ikke er noe stort problem. Når det gjelder ulykker, har han inntrykk av at dette ikke skjer er på korte turer. Heller på turer fra Longyearbyen til for eksempel Barentsburg, som er en strekning på ca 5-6 mil. Når det gjelder å forebygge ulykker, er det ønskelig fra politiet at alle guidene på Svalbard har gjennomgått opplæring for guider gjennom Svalbard Reiselivsråd. Det er ønskelig for å optimalisere sikkerheten innenfor guidede turer i turistnæringa. Han sier også at snøscooterkjøring kan være en risikosport som kan medføre skade. I de senere årene har det blitt mer skiturisme på Svalbard, og de fleste redningsoppdrag av kritisk karakter har vært rettet mot skiturister. Overvekten av ambulansetransport med redningshelikopter har vært brukt for å redde skiturister ikke snøscooterbrukere, i følge informanten.

⁴ ”High-marking” er et brukt uttrykk som innebærer at en konkurrerer om hvor høyt opp i fjellsiden en kjører eller setter spor.

2.6 Bilder fra feltarbeid på Svalbard

For å illustrere de utfordringene som finnes på Svalbard, valgte vi å kjøre i snøscootertraséen til Barentsburg via breen over Longyearbyen, via Fardalen og Coles bukta for å ta bilder. I denne rapporten har vi lagt ved bilder som er tatt på turen i både fint vær og i ”white-out” lys. Vi har også gjennomført en observasjon av løypa på tur til Sveagruva. Denne løypa er, som tidligere beskrevet, merket opp med bambusstikker. Været var så dårlig den dagen at vi avlyste kjøreturen til Svea. Stikkene kunne ikke bidra til at folk følte seg trygge på å komme frem til Svea. Samtidig hadde snøfallet vært stort de siste dagene, og vi var ukjent med terrenget og den skredfare som vi til en hver tid må være oppmerksom på. Derfor fikk vi ikke vurdert hele traséen ordentlig.

Bilde 1. Løypetraséen til Barentsburg gjennom Fardalen.



Løypetraséen som går fra breen over Longyearbyen mot Coles Bay går langs skyggesiden av dalen. Dalen er mange kilometer lang, med svinger hele veien. Det finnes ingen oppmerking, og det eneste holdepunktet er sporene fra andre snøscootere som har kjørt der. Den dagen vi kjørte var det avblåste fjell vi kunne navigere etter. Et par dager senere var det helt ”white-out” på det samme stedet. Da kjente vi bare på hellingen i terrenget om vi var i traséen eller om vi var på tur opp i fjellsiden. Dette sier noe om hvor små marginer det er med hensyn til sikkerhet.

Bilde 2. Colessletta er den første lange dalen og strekningen på tur mellom Longyearbyen og Barentsburg. De få stolpene vi ser på bildet er noe fra gammelt av.



Gjennom samtaler med representanter for redningstjenesten innen organisasjonen Røde Kors og en guide får vi opplysninger om at denne sletta og dalen er gjenstand for mange redningsoperasjoner og henteoppdrag som følge av ulykker med snøscooter. Underlaget var på dette tidspunktet hardt, isete og hadde en del skarpe humper, tuer og issvuller. Det kjøres med scootere i hele dalens bredde over mange hundre meter.

Bilde 3. Løype mellom Colesbukta og Barentsburg der nærmeste stedsnavn er Hollenderbukta.



Løypa mellom Colesbukta og Barentsburg. Løypa går mellom to daler, og vi kan se flere risikomomenter til høyre på bildet. Sprekker i snødekket er noe vi måtte forholde oss til i all slags vær, også i dårlig sikt. At løypene er avblåste, er faktisk en fordel for navigering. På den andre siden er dette en ulempe i forhold til slitasje på den sårbare Svalbard-tundraen.

Bilde 4. Her svinger vi av fra det vi ser på slutten av bilde 3. Til venstre går traséen ned mot sjøen



Bilde 5. Løype mellom Colesbukta og Barentsburg



På dette bildet ser vi fortsettelsen av løpa etter at vi har kjørt ned fjellryggen som vist på bilde 2 og 3. Denne nedkjøringen er bratt og teknisk krevende, samt at det rett utenfor løypa er høydeforskjeller på flere meter.

Bilde 6. På breen over Longyearbyen tur mot byen i "white-out". Etter hvert ble det verre enn det ser ut på bildet.



Bilde 7. På breen over Longyearbyen observerte vi disse skavlene ved siden av løypetraseen som ikke var merket. Andre farer var heller ikke merket.



På nært hold så vi at dette var et vindhull som var flere meter i bredde og dybde. De lokalkjente visste om dette fenomenet, ble vi fortalt etterpå. Vi som leide snøscootere fikk ikke vite noe om det. Når vi kjører på breen som ukjent, vil vi vanligvis følge det sporet vi *tror* er best om det ikke er noen oppmerking å følge. En tråkkemaskin kjørte daglig opp på breen, og vi fulgte dens spor så lenge vi så dem.

Bilde 8. Slik så vindhullet ut nedenifra.



Bilde 9. Oppmerket løype i Todalen på tur til Svea.



I dårlig lys er det vanskelig å få øye på løypestikkene. De var små, lyse og vanskelig å se i dårlig lys, og de forsvinner fort i snøvær.

Bilde 10. Oppmerket løype i Todalen mot Svea.



2.7 Mer om ulykker ved fritidsbruk av snøscooter på Svalbard

Var første delrapport (Mehus et al., 2008) skrev vi om ulykkesforekomsten ved bruk av snøscooter på Svalbard. I denne rapporten vil vi utdype noe det materialet vi har skaffet oss tilgang på siden den gang. Ytterstad (2001) har skrevet en rapport som viser konkret til skadesteder på Svalbard og hvordan ulykkene har skjedd. Han viser og til Risholdt som skriver i sine studier fra 1984-1988 at snøscooterulykker er et stort helseproblem for Svalbard, både personskader og ulykker med dødelig utgang. Ytterstad viser i sin rapport som omhandler 107 registrerte personskader i perioden 1997 – 2000 på Svalbard, og at det ikke var noen kritiske skadede eller døde blant disse (Ytterstad, 2001). De beskriver at om lag halvparten av skadene skjedde i scooterløyper. Det er viktig å vite at i denne rapporten brukes begrepet *løyper* om traséer som kun er tegnet inn på kartet, ikke slik som vi til vanlig oppfatter en merket løype i Norden forøvrig. Som vi har vist gjennom bildene, har Svalbard en krevende natur og typografi med daler, fjell, fjorder, sjøis, isbreer. Det er til tider utfordrende lysforhold å ferdes i med snøscooter. Vi har sett nærmere på tekstene i Ytterstads 2001 og artikkel fra 2005, og finner kategorier av ulykker som er registrert (Ytterstad and Dahlberg, 2005). Ytterstads rapport fra 2001 inneholder en beskrivelse av åstedene ulykkene har skjedd, og kan sammenfattes på denne måten: Materialet har signifikante trekk med de dataene vi sitter igjen med etter intervjuene med ulike informanter i vår undersøkelse fra Svalbard som er beskrevet i denne rapporten. Vi tenker spesielt på at det er noen områder som

peker seg ut som svært ulykkesutsatt. Dette kan også ha sammenheng med populariteten på valg av utfartsområdet. Ut i fra deres beregninger framkommer at antall skadde fastboende var på 56, og besøkende 51 i perioden 1997-2000. Månedene mars til mai er perioden det skjer flest personskadeulykker. Det kunne vært en antakelse at turister ville være en større ulykkesutsatt gruppe sammenlignet med fastboende. I rapporten viser de til ca 250 utleiescootere, og i 1998 var det registrert ca 1300 snøscootere i denne perioden. Ytterstad viser til at var 16 fastboende og 9 turister som skadet seg i tettbebyggelsen. Totalt ble det i perioden registret 10 alvorlige skader, 23 moderate og 75 ulykker med liten skade. Det framgår også at det var lite frostskafer i samme periode. Vi kan ut i fra fortolkninger av de beskrivelsene som framkommer i Ytterstads scooterskaderapport fra 2001 se at kategorier som velt, kjøring utfor en snøskavl, kjøring utfor skrent, kjøring i kompresjon, fall av scooteren etter å ha kjørt på snøskavl etc. er framtrepende beskrivelser. I flere av tilfellene beskrives det også dårlig sikt og kjøring utenom løype i kombinasjon av de andre faktorene som faktorer som også har vært gjeldene i ulykkesøyeblikket. Når det gjelder alvorlighetsgraden på personskadene er de beskrevet som 75 personer med liten skade, 23 personer med moderat og 9 personer som alvorlig.

2.8 Feltarbeid i Sverige og Finland.

Gjennom vårt feltarbeid har fokus vært rette mot organisering av snøscooterkjøring i Norge og i utlandet. Vi har derfor gjennomført et feltarbeid i Sverige på stedene Jokkmokk og Pajala, nord i landet. Vi har også hatt samtaler med ansvarlige personer i teknisk etat ved kommunen i Pajala. Bakgrunn for dette var etter anbefaling fra en leder i SNOFED angående det arbeidet som er lagt ned i Pajala. Det viste seg at den som hadde ansvaret for dette arbeidet på dette tidspunktet allerede var gått av med pensjon. Vi fikk likevel vite at Pajala hadde fått bevilget 4 millioner til utvikling av løypenettet i kommunen der de skulle ha ansvar for etablering av skilter, merking, rydding av skog, bygging av bruer og preparering av løyper.

I Jokkmokk kommune hadde vi et møte med en sentral person i den Svenske nasjonale organisasjonen for scooterbrukerne, som vi har omtalt som SNOFED. I Jokkmokk har kommunen tilrettelagt løyene slik at de som bruker snøscooter kan starte fra hjemmet sitt og kjøre langs gatene for å komme seg ut til løypene. Fartsgrensen i tettbygde strøk er satt til 20

km/t i gatene. Dette er en regulering som gjør det mulig å kjøre til nærmeste løype. Som oftest skjer slik kjøring med trafikk, men de kjører utenom sentrum og store trafikkerte veger.

Det tilhører det vanlige vedlikehold av ferdselsårene i disse kommunene å preparere løypene som er mest utsatt for slitasje. Dette skjer med kommunale maskiner og i samarbeid med den lokale snøscooterforeningen som supplerer prepareringen med eget utstyr. Løypene er stort sett helårsmerket i begge kommunene.

Sverige har ikke noen regler for når snøscooterne kan begynne å brukes om høsten eller når den skal avsluttes om våren. Det er pålagt føreren å være varsom og være ansvarlig for dette, med unntak av stengning av løyper i den tid da reinen flytter i de områdene som omfattes av løypene.

2.8.1 Bilder fra Sverige

Gjennom vårt arbeid i Sverige og Finland har vi også vært ute og kjørt i løypene, gjort observasjoner og tatt bilder for å illustrere og dokumentere hvordan løypene er organisert med hensyn til merking og regulering.

Bilde 11. Dette viser hvordan kryssing av hovedveg gjennom tunnel i Pajala er tilrettelagt.



Denne tunnelen fant vi nær sentrum i Pajala der snøscooter løypen krysser en av hovedveiene. Vi fant også en annen tunnel også var tiltenkt andre trafikanter som fotgjengere, sparkende eller skigåere.



På bilde 12 ser vi eksempel på en løype i Pajala som er godt merket med skilt slik at det er enkelt å følge løypen. Vi fant også bruer over elver som krysset løypene. Dette tiltaket er i seg selv et sikkerhetsmessig tiltak. Som en kort konklusjon på disse to bildene kan vi si at disse er gode eksempler på hvordan skilting kan gjennomføres som et forebyggende organisatorisk tiltak.

2.8.2 Bilder fra Finland

Gjennom vårt feltarbeid i Finland har vi observert ulike, gode reguleringer med skilting i forbindelse med kryssing av veg. Vi har i tillegg gjennomført samtale med politiet i Kolari. Gjennom denne samtalen fikk vi innblikk i hvordan snøscooterkjøring er organisert, og hvilke erfaringer politiet har gjort seg i dette distriktet. Men, det framkommer også at det ikke finnes noen form for registrering og etterforskning av ulykker ved bruk av snøscooter. Politiet forteller at de blir tilkalt til ulykker som skjer i snøscooterturisme. Det er en økning i ulykkesfrekvensen innenfor denne bransjen, men ulykkene er ikke underlagt særskilt registrering. Snøscooterturismen er i rask ekspansjon i dette distriktet. Politiet sier at de er ute og tar promillestikkprøver av snøscootersjåfører, men har ikke noen statistikk å meddele oss på funnene i disse kontrollene.

I denne delen av Finland observert vi ofte at kommunene har satset på skilting ved kryssing av veg. Løypene krysser hovedveger der fartsgrensene på vegen kan være opp til 100 km/t, og skiltene er selvlysende og vises godt for alle trafikanter. Dette er skilt som ikke er framkommet gjennom nasjonale skiltregler, men lokale, kommunale skilt som benyttes i utstrakt grad i disse områdene i Finland. Der finnes både stoppskilt og opplysningsskilt rettet

mot dem som bruker snøscooter løypene. Det kan også se ut som om løypene er brøytet slik at det er uproblematisk å komme seg inn og ut av vegen for de kryssende snøscooterne. Bildet nr. 13 viser skilting ved kryssing av veg sett fra snøscootersjåførens synsvinkel.



Bilde nr. 14. viser samme område sett fra bilførerens synsvinkel.



Skiltene som benyttes der snøscooterløypen krysser vegen, lyser opp i møte med lysene fra bilene og snøscooterne. Dette er et forebyggende tiltak av risikoutsatthet i forhold til begge kjøretøyene ved kryssing av hverandre kjøreretning. Som en kuriositet kan nevnes at da vi kjørte hjem til Alta via Kautokeino kommune, kunne vi se at det var satt opp liknende skilting der snøscooterløypene krysset veien. Dette var gjort i løpet av de dagene vi var i Finland, så slike tiltak begynner iverksettes i Norge også.

2.9 Oppsummering og konklusjon

Gjennom intervju med ulike brukergrupper, har vi fått vite at ulykker på snøscooter som medfører store personskader ikke er et stort og fremtredende problem. Det informantene våre karakteriserer som uhell og materielle skader, ser ut til å være mer omfattende. Vi har gjennom observasjoner og intervju fått vite at det fokuseres på forebygging av risiko, planlegging av kjøring med fokus på sikkerhet og det påpekes at det finnes et forbedringspotensial på det organisatoriske området, knyttet til løypenett, skilting og lignende.

Ungdom tenker og kjører annerledes enn voksne. Ungdom benytter snøscooter både som fremkomstmiddel og til møter for sosiale aktiviteter. De voksne forteller også om det sosiale aspektet, om rekreasjon, friluftsliv og fisketurer med snøscooteren. Begge grupper knytter bruken til trivsel. Verken unge eller voksne i denne undersøkelsen har selv erfaringer med ulykker, bortsett fra en ungdom som kjente til et tilfelle med påkjørsel av elg i løypa. Ungdommene i denne undersøkelsen viser at de er opptatt av sikkerhet gjennom ved at de nevner hvilket utstyr de har med seg i snøscooteren når de er ute på tur.

Ut i fra våre undersøkelser kan det se ut til at turistbransjen i Norge og på Svalbard har utviklet gode prosedyrer for sine virksomheter som har stort fokus på risikovurdering og sikkerhet for kundegruppene. Bedriftene på Svalbard har systematisert sine erfaringer og arbeider i samarbeid med Svalbard reiselivsråd og sysselmannen med utvikling av sikkerheten innenfor guidet snøscooterturisme. De har erfaringskunnskap og lokalkjennskap til den naturen de beveger seg i og om værforhold på stedet. Dette ser ut til å være av stor nytte med tanke på å forebygge ulykker. Ut fra vår undersøkelse framkommer det også at det kommuniseres om risiko mellom guider og mellom firmaer på Svalbard. I Norge for øvrig finner vi slike rutiner internt i et av firmaene vi undersøkte. På Svalbard, derimot, har de gode opplæringsrutiner for guider både formelt og gjennom firmaene som driver en form for *mesterlære* med intern opplæring før en guide kan starte med egne turer. De brukergruppene vi har intervjuet representerer snøscooterkjørere som ikke kjører med høy hastighet, men de kjører mye og er særlig bevisst på sitt ansvar i forhold til det å ha med andre på fjellet. De viser også at de vet hva slags utstyr som er viktig for å berge andre og seg selv når de er på tur.

Når vi ser tilbake på litteraturstudier, er det turistene eller de som besøker Svalbard som er mest representert i foreliggende skadedata (Ytterstad and Norheim, 2001, Ytterstad and Dahlberg, 2005). Når det gjelder skadeomfang i turistnæringen i Norge for øvrig, har vi bare registrert et dødsfall med snøscooterer i 2008. Omtale av denne ulykken finnes i vår første rapport (Mehus et al., 2008).

I vår undersøkelse med to erfarne guider fra turistnæringen i Norge framkommer det at de ikke vet om noen personskader i løpet av de 30 års sammenlagte erfaring de har til sammen fra hvert sitt firma. Vi vil påstå at det er ikke blant turister, reindriftsutøvere eller i forsvaret skadeomfanget er størst. Dette er sammenfallende med svenske undersøkelser (Öström, 2007:8). Undersøkelsene i Sverige viser at 4 %, eller sagt på en annen måte: tre personer, omkom i forbindelse med yrkesutøvelse i perioden sesongen 1999-2000 og sesongen 2005-2006. En annen undersøkelse i Sverige viser at 28 personer eller 6 % av de skadde i perioden 1985-1986 og 1997-1998 ble skadd under arbeid (Bylund, 1999:8). Vi kan med dette konkludere at de fleste ulykker med personskader er knyttet opp mot fritidskjøring med snøscooter. Det er på dette området også nye tiltak bør settes inn.

Gjennom feltarbeidet har vi dokumentert med bilder ulike risikosituasjoner på Svalbard i ulike løypetraseer, og observert hvordan de har organisert snøscooterkjøringen ved to ulike steder i Sverige og Finland. Ut fra vår analyse finnes det flere muligheter for å forebygge snøscooterulykker ved å bedre tekniske tiltak som løypenett og skilting.

Kap. 3 Tiltak mot forebygging av snøscooterulykker

3.1 Innledning

Vi vil nå gå over til å peke på hvordan man kan dempe ulykkene og øke trafikksikkerheten tilknyttet snøscooterkjøring i Norge, det vil si foreslå tiltak.

Gjennom den første delrapporten vår (Mehus et al., 2008) og feltarbeidet vi har redegjort for i denne rapporten, har vi innhentet datamaterialet som vi vil nå benytte for å komme med forslag til tiltak som kan være ulykkesforebyggende. Forslagene vil være forankret i den forskningen som er utført, i det vi har lest og funnet ut av feltarbeidet. Vi kommer også med forslag som ikke er framkommet tydelig av enkeltstående informasjon i vårt materiale, men som er generert gjennom våre egne erfaringer med snøscooterkjøring.

I presentasjonen vil vi benytte en modell som forklaring av ulykkesforståelse og utviklingen av tiltakene. Dette er Reasons modell (1997) for ulykkesforståelse og den såkalte ”Sveitserost-modellen” for sårbarheten i systemer der mange feil forsterker hverandre. Vi ønsker også å diskutere litt mer inngående hva snøscooterkjøring handler om for de brukergruppene som benytter kjøretøyet til både yrke og fritid. I rapporten og i ulykkesforståelse er begreper som risiko og sikkerhet ofte beskrevet. Vi vil i dette kapittelet si noe om risiko og trygghet som begrep ut i fra et teoretisk perspektiv og si noe om spenningssøking, atferd og trafikksikkerhetsarbeid.

3.2 Hva handler scooterkjøring om – nytte, risiko, frihet og glede

I denne rapporten har vi innhentet data om snøscooter og trafikksikkerhet fra turistnæring, fritidskjøring og næringsvirksomhet fra flere steder i Norge og i Sverige og Finland. Blant annet har vi beskrevet hvordan bruken av snøscooter på Vinje er preget av å være et sosialt element, samt et viktig kjøretøy for personer og varetransport til og fra jobb i den kommunen. Ungdommene vi intervjuet fortalte oss om følelsen av frihet og selvstendighet. Mulighetene for å drive fiske og fangst året rundt er en stor trivselsfaktor i utkant-Norge. Det samme finner vi fra våre intervju av ungdommer i Finnmark. Ungdommene i Finnmark og Vinje fremstiller snøscooterkjøring som et sosialt fenomen der trivsel og frihet er sterk forbundet med scooterturer, som igjen har stor verdi for dem i utviklingen og etableringen av det sosiale liv i

møte med andre ungdommer. Det å kjøre snøscooter oppleves positivt i forhold til opplevelse og mestring av kjøretøyet under ulike snøforhold, i bakker og skog. Snøscooteren benyttes stort sett i perioden fra januar til mai til isfiske. Noen benytter den i kombinasjon med skiturer der en frakter seg fram til et sted for så å benytte ski i uberørte naturområder. Familier med små barn og besteforeldre er samlet på tur med isfiske, bålkos og sosialt samvær. Noen av respondentene i vår undersøkelse sier dette om bruk av snøscooter: *”Vi benytter snøscooteren til hyttetur og fisketur. Man er nesten avhengig av snøscooteren for å komme seg til hytta. Vi drar ofte på turer med familien i slede”*.

Snøscooteren gir muligheter for motorisert friluftsliv på tider av året da kulde og værforhold begrenser muligheten for rekreasjon i fjellet for mange. Dette framkommer også i våre intervju der respondentene vektlegger dette som en stor trivselsfaktor og sammenligningen blir knyttet mellom deres fjelliv og båtlivet i skjærgården på Øst- og Sørlandet. Flere av våre respondenter uttrykker sine positive opplevelser med scooterlivet så sterk at de hadde ønsket å flytte til mer urbane strøk om de ikke hadde hatt snøscooterkjøring som en trivsels- og rekreasjonsfaktor. Men snøscooterkjøring kan være risikofylt og føre til ulykker med personskade eller tap av liv. På den måten har bruk av snøscooter både en solside og en skyggeside.

Det som kjennetegner det moderne og postmoderne samfunn er at en tar i bruk ny teknologi og nye måter å forholde seg til omverden på, noe som produserer nye risikofelt (Beck, 1986). Det postmoderne unge mennesket oppsøker risikoaktiviteter som; hanggliding, dykking, fallskjermhopping, motorsport, ”off-piste” kjøring, alpinkjøring, elverafting med mer. Det som kjennetegner det postmoderne mennesket er at de søker utfordringer som kan innebære en risiko. Å oppsøke spennings- og mestringsaktiviteter oppfattes som en del av gleden ved livet. Breivik (2001) skriver at når menneskene selv har en mulighet til å velge risikonivå, oppleves det som positivt. Å kunne utnytte mulighetene som det innebærer i det å gå inn i ”det usikre”, kan gi en slags opplevelse som noe positivt. Som mennesker opptrer vi på ulike arenaer der vi er villig til å ta sjanser og utsette oss selv for farer. Dette gjelder både i yrke og fritid (Breivik, 2001).

Dersom vi for eksempel stopper en tilfeldig person på gata og stiller spørsmålet om hva han forbinder med begrepet risiko, hva vil vi få til svar på et slikt spørsmål? Vil det være noe negativt som har med sannsynlighet å gjøre? Har det noe med negative eller positive

opplevelser å gjøre? Mange av disse spørsmål kan være grunnlag for videre diskusjoner og disse vil bære preg av hvem som svarer, hvilken bakgrunn og erfaringer de har. Hva er virkelig og opplevd risiko i hverdagen for et menneske? Den langsiktige og usynlige og ufølbare risikoen taper ofte oppmerksomhet til fordel for den synlige, lett oppfattelige her-og-nå- risikoen i hverdagslivet, det vi møter utfordringer på hver dag. Trafikksikkerhet er et slikt område.

Begrepet risiko er et uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for mennesker, miljø og økonomiske konsekvenser (Aven et al., 2008). Risiko uttrykkes ofte som sannsynlighet for at uønskede hendelser og konsekvensene av denne. En vurdering av risiko innebærer at vi sier noe om hvilke uønskede hendelser som kan inntreffe og hvor ofte de eventuelt vil inntreffe. Ved å kalkulere risiko på denne måten, tror vi at vi vet hva som vil skje og hva slags konsekvenser utfallet kan få. Hensikten er å vurdere det totale risikonivået eller hvilke forhold som produserer mest risiko, et slags "cost - risk"- perspektiv. Dersom de negative konsekvensene av en hendelse er liten, vil størrelsen på sannsynligheten for at den skal inntreffe være av mindre interesse. På bakgrunn av dette kunne man definere risiko som produktet av sannsynligheten for at hendelsen vil inntreffe og graden av skadenes omfang og verdien eller betydning av tapene i framtiden. Aven (2008) definerer risiko slik:

"Risiko handler om hendelser, og konsekvenser av disse, som kan skje i framtiden. Vi vet ikke i dag om disse hendelsene vil inntreffe eller ikke, og hvis de skjer, hva som blir konsekvensene" (Aven, 2008:27).

Ut i fra dette kan vi konkludere med at risiko handler om noe uønsket og negativt, men det finnes grunner for ikke å gjøre slikt skille. For mange, særlig unge mennesker, kan det være "naturlig" å se på risiko som noe med både negative og positive utfall. Av og til kan utfallet være negativt for eksempel om det skjer ulykker. Andre ganger kan samme situasjon være positivt ladet i form av opplevelser, dersom det ikke går galt. Det kan også være en læringssituasjon når man oppsøker og føler mestring ved risikotaking. Opplevelsen av belønning når risikable investeringer gir avkastning som økt selvtillit, kan også være av det gode. I en analyse av risikoatferd er poenget er å få fram muligheter og utfall for å vurdere usikkerhet og sannsynlighet for farer opp mot mestring og glede (Aven, 2008).

Det postmoderne samfunn er et "sikkerhetssamfunn" som fokuserer mye på sikkerhet og kontroll. Dette kan en se på alt i fra forskrifter for barnehagens lekeapparater til trafikkopplæring for nye sjåførere. Sårbarheten i det moderne samfunn medfører en økende satsing på at feil og svikt må begrenses. Gjennom trafiksikkerhetsarbeid kan en se at den menneskelige faktor styres gjennom trafikkregler for hva vi bør, kan eller må. I tillegg bygger vi ut nye trafikkarer for å oppnå større sikkerhet og dermed en tryggere og mer differensiert trafikkavvikling. Vi ønsker rasjonelle, forutsigbare og sikkerhetsbevisste handlinger og aktører i trafikken.

3.3 Trafiksikkerhetsarbeid og risikotilnærming

Hvilke tradisjoner, forståelsesmåter og forskningskulturer man tilhører er med på å prege den forståelsen man har og den tilnærmingen man har mot feltet. Hvordan tenker da de ulike forskerne om begrepet risiko innenfor trafiksikkerhetsarbeid? I trafiksikkerhetsarbeid har vi en spesiell utfordring i møtet mellom forskere som er opptatt av strukturelle forhold, kontra de som er opptatt av de handlende aktørene (trafikkanten) innenfor de strukturene som finnes. Begge forhold er like viktige å i utformingen av tiltak som kan redusere trafikkulykker.

Når ulykker skjer i trafikken, søker vi etter forklaringer som vi forhåpentligvis kan lære av. Tradisjonelt fremstilles trafikkantatferden som en duell mellom trafikkssystemets krav og den enkeltes ferdighetsnivå eller menneskelige kapasitet. Når disse faktorene blir utfordret til det ytterste oppstår det en ubalanse mellom krav og menneskelig kapasitet, og dette medfører at sannsynligheten for ulykker øker. De fleste trafikkantene opplever seg selv som risikobeviste i trafikken. Det er mange ulike nyanser, definisjoner og forståelse av hva risiko er, hvordan man eksponeres for risiko og hva som skal til for å dempe den.

Andre tiltak for å motvirke trafikkulykker er opplæring, informasjon og kampanjevirkosomhet. Det stilles stadig spørsmål om i hvor stor grad slike pedagogiske tiltak påvirker trafikkanten. Det er vanskelig å forske på forebyggende effekt av et tiltak, fordi man aldri kan få et konsist datagrunnlag som kan si noe konkret om dette. Forebyggende tiltak har for mange usikre momenter og utenforliggende variabler knyttet til seg. Disse er vanskelige å kontrollere ved forsøk, og da vet vi til syvende og sist ikke hva som *egentlig* er den reelle effekten av forebyggende tiltak. Derfor brukes mest forebyggende tiltak med et normativt siktemål.

3.4 Spenningsøking og atferd

Behovet for spenning, eventyrlyst og ekstreme utfordringer har alltid ligget i menneskets natur. Mange mennesker drømmer om å kunne ta steget til slike utfordringer, og andre lever opp til dette i jobb eller på fritiden. Det å mestre ulike situasjoner og ta sjanser er i seg selv ett grunnleggende behov hos mange mennesker. Og cirka halvparten av den norske befolkningen over 15 år er i noen grad villig til å ta store sjanser i livet (Thelle, 2001:138). På bakgrunn av dette kan man si at mange mennesker er spenningsoppsøkende. Det har etter hvert blitt utviklet forretningsvirksomhet som bygger på eventyr- og opplevelsesstyrte reisemål. På Finnmarksvidda og Svalbard er det ganske vanlig å dra på snøscootersafari under utfordrende værtyper og kjøreforhold. Selve risikoen med å slite, kjøre seg fast, kjøre seg vekk eller mestre det å finne frem sammen, er noe av opplevelsen ved disse turene. Mange ”kjøper seg” en utsatthet for å møte utfordringer som ligger på grensen av det de har kapasitet til å mestre, for å prøve ut selve mestringen. Dette beskrives med begrepet ”*sensation seeking*” om de som tar slike store risikoer. Definisjon på dette personlighetstrekket er:

”En person som har behov for varierte, nye og komplekse og intense opplevelser og erfaringer, og som er villig til å ta fysisk, sosial og finansiell risiko for slike opplevelser og erfaringer” (Moe, 2003:41).

Dette dreier seg om jakten på spenning gjennom utfordringer og søken etter de sterke eller optimale sanseopplevelser gjennom det å utsette seg selv for risikable aktiviteter. Slike aktiviteter kan tilfredsstillende et menneskelig behov for variasjon og spenning i hverdagen. En av guidene sier i vår undersøkelse: *” Mange av de turistene som opplever sine turer i dårlig vær er meget godt fornøyde med denne opplevelsen.”*

Behov for ulike stimuli aktiverer grunnleggende behov i den menneskelige organismen for at den skal utvikle seg. Hvem er så disse som utsetter seg for å delta i høyrisikoaktiviteter med eller for å si det med andre ord ”livsfarlige aktiviteter”? Moe (2003: 41) viser til at en del mennesker er det som kalles for ”*reducers*” (stimulidempere). Disse har behov for en høy terskel for påvirkning av stimuli. Andre karakteriseres for ”*augmenters*” (stimuliforsterkere). Disse personene er de som alltid vil forsterke sine stimulisignaler, og de får en dramatisk opplevelse av risikofylte aktiviteter. Moe (2003) sine grupperinger av ulike trekk ved risiko hos mennesker benyttes ofte som forklaringsmodeller i blant trafikksikkerhetsforskere for å forklare trafikkulykker opp mot ”*sensation seekers*” og risikabel atferd i trafikken. Moe

trekker paralleller til risikoatferd på flere områder. Han mener vi ofte kan se at de som er risikosøkende, er det på flere områder i livet. I trafikksammenheng er hovedutfordringene å vite hvordan sjåføren opplever risiko og vurderer disse.

I trafikksikkerhetsforskning har den engelske forskeren John Adams (her i Moe, 2003) videreutviklet en teori som han kaller for "*risk compensation*". Adams bygger sine teorier på mange postulater. Han mener at alle har en tilbøyelighet til å ta risiko, men den varierer fra individ til individ (Adams, 1995). Vi kan se dette i form av at jo større risiko vi er villige til å ta, desto større vil både gevinster og tap være. Dette fører til at mindre *opplevd* risiko, justerer atferden slik at personen tar større sjanser. Dette kan igjen være et bidrag til å forklare ulykker i trafikken der trafikkanten er en direkte årsak til ulykken. Poenget til Adams er at når vi føler oss tryggere, kjører vi fortere og tar flere sjanser. Vi kan si at vi lærer å overvinne angsten, og da øker vi risikoen for ulykker. Dette kan bety at dersom vi føler oss tryggere i dagens samfunn kan konsekvensene av dette bli at vi oppfatter stadig mindre risiko knyttet til vårt fysiske liv, og vi utvider feltet for risikosøkende atferd.

Anthony Giddens (1996) understreker betydningen av den personlige respons på den globale påvirkningen, der moderniteten og risikoen presser individet til å ta stilling til og forme sitt eget liv. De mest utfordrende situasjonene sett fra individets side medfører det Giddens kaller å ta stilling i skjebnens øyeblikk eller "*fateful moments*". Individet kan selv påvirke resultatet av disse øyeblikk ved hjelp av egne ressurser ved å ta sjanser. Her kommer prøving og feiling, dyktighet og utholdenhet og risikovurdering inn. Dette kan vi tydelig se i trafikksammenheng med ungdommer som tøyser grenser for å oppnå optimale opplevelser og stimuli på yttergrensen av hva de er kapable til å håndtere. Giddens skriver at gleden og spenningen ved risikotaking er knyttet opp til tre elementer: 1) Bevisstheten om at aktiviteten er farlig, 2) Å utsette seg likevel frivillig for faren, og 3) En kalkulert vurdering av sin egen dyktighet til å overvinne farene (Giddens, 1996).

Det finnes mange eksempler på at det er mennesker som ikke bare tar risiko men som aktivt og bevisst kultiverer eller dyrker risiko. Disse personene ser muligheter for spenning i ulike situasjoner og utnytter dem. Det at vi aktivt velger eller så å si omfavner visse typer av risiko, er en viktig del av modernitetens risikoklima. Giddens kaller dette for *kultivert risiko*. Det handler om at en person aktivt oppsøker slike situasjoner, og at det utvikler seg en felles kultur på området.

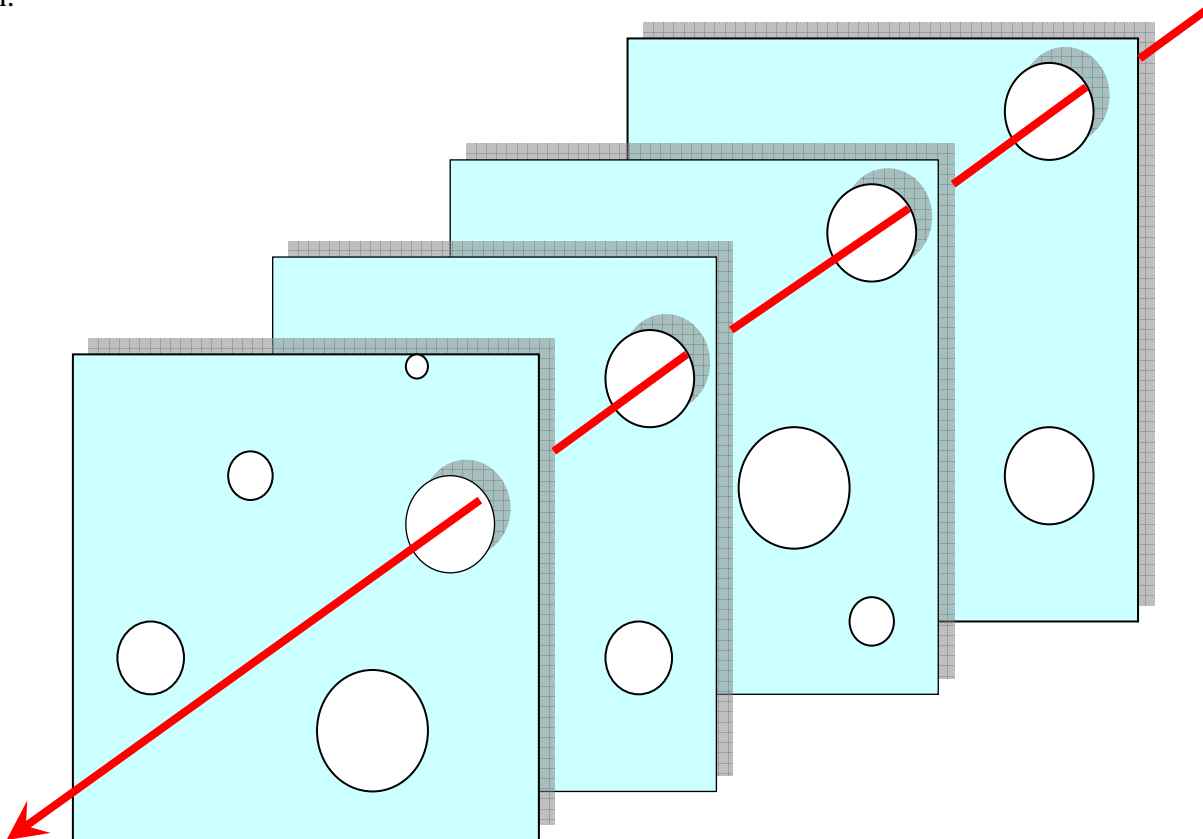
3.5 Risiko og trygghet

Er det mulig å utvikle et samfunn der en kan oppnå absolutt trygghet for eksempel innenfor trafiksikkerhet? Et grunnleggende behov hos mennesket er trygghet. Det å søke trygghet er situasjonsavhengig, og graden av trygghetssøking vil være ulikt fra person til person.

Gjennom søken etter trygghet kan en snakke om kollektiv eller individuell trygghet. Enhver form for risikotaking har med dimensjonen trygghet/utrygghet å gjøre. Når er man trygg nok til å bli uttrygg? Å være trygg i ulike sammenhenger, knytter seg til evnen til å forutsi hva som skal skje og forberede seg på et gitt hendelsesforløp. Å være trygg i risikosituasjon handler om å ha følelsen av kontroll over situasjonen. Det finnes i tillegg flere måter å være trygg på, og det å være trygg på seg selv og sine ferdigheter og et ha godt selvbilde eller god selvtillit. Den ytterste konsekvens av for mye trygghet kan fremtre i form av overdrevet selvtillit som i verste tilfelle føre til uønskede og uforutsigbare hendelser.

3.6 Reasons modell for ulykkesforklaringer

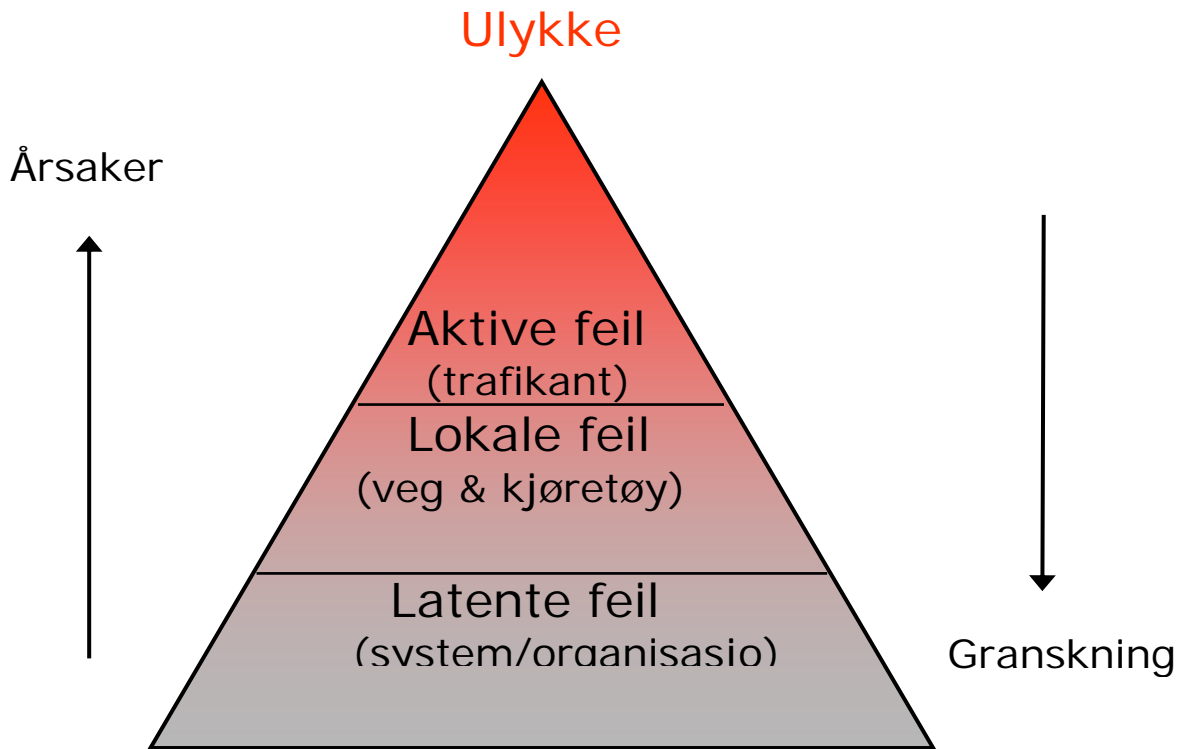
Modellen kan brukes som et bilde på hvordan uhell kan forsterkes gjennom små, mer eller mindre tilfeldige sammentrefninger. Modellen kan benyttes til å forklare samt etablere barrierer eller tiltak som kan forebygge ulykker med personskader eller tap av menneskeliv i trafikken.



Modellen er skapt av Reason (1997:12). Vi vil her presentere en konstruert historie som illustrerer hvordan modellen kan benyttes for å granske årsakene til hvordan mange uheldige omstendigheter gjensidig forsterker hverandre. Vårt eksempel er hentet fra bruk av snøscooter i forbindelse med turistnæring.

”En voksen person på 55 år leier snøscooter på Svalbard og drar på tur uten guide. Personen har aldri før kjørt snøscooter og leier seg en 1000 ccm med en egenvekt på 300 kg. I forhold til sveitserostmodellen betyr dette at personen går gjennom første ”hullet” i modellen på grunn av høy alder og manglende erfaring med snøscooterkjøring. Det neste ”hullet” vedkommende går gjennom er at han har leid en scooter på 1000 ccm og 300 kg og dette er en for stor og tung snøscooter for en uerfaren føre. Det blir deretter flatt lys og snøvær. Da faller vedkommende gjennom enda et ”hull” fordi dette representerer vanskelige kjøreforhold med store overraskelser på grunn av at man ikke ser konturene og terrenget. På grunn av lysforholdene treffer scooterføreren uventet forhøyning i traseen som resulterer i velt med snøscooteren og påfølgende personskaade og materielle skader”.

Videre vil vi vise til en annen av Reasons modeller (1997:17) som viser tre nivåer å forklare ulykker på som presenteres på norsk av Raner og Midtgaard i en rapport der de stiller spørsmål om hvordan vegtrafikkulykker kan forklares og forstås (Raner and Midtgaard, 2003).



I ulykkesgranskningen finner vi følgende:

- Latente feil: Det er ingen begrensning på størrelsen av utleie scootere. Værmelding, HMS i forhold til å slippe turister alene. Krav til opplæring innen sikkerhet?
- Lokale feil: Kjoretøyet kan være for stor og tung til ferdighetene vedkommende har. Underlaget er humpete og ikke preparert. Løypene er ikke merket.
- Aktive feil: Føreren holder for stor fart til de forholdene han kjører under. Kjenner for eksempel ikke til de spesielle utfordringene "white-out" gir. Han mestrer ikke den store og tunge snøscooteren, med den motorstyrken den har.

Hvilke tiltak kan vi iverksette i dette tilfelle:

- Latente barrierer: Begrensninger i forhold til hvor en som turist kan ferdes uten guide. Krav til et eget opplæringskurs før en legger på tur. Vurdering av lysforhold.
- Lokale barrierer: Preparering av løype, konkret merking av løype eller angitt trasé og merking av farlige steder. Videre begrensninger på motorstyrke i forhold til vekt når du ikke er erfaren med å kjøre snøscooter.
- Aktive barrierer: Føreren må i tillegg gjøre en egenvurdering og ikke overvurdere seg selv og sine ferdigheter.

3.7 Pedagogiske tiltak for å forebygge snøscooterulykker

Med pedagogiske trafikksikkerhets tiltak menes tiltak som skal påvirke folks tanker, følelser og handlinger slik at atferden blir tryggest mulig. Høgskolen i Finnmark har ansvaret for å videreutdanne trafikklærere og instruktører som skal lede førerkort opplæring til klasse S i Norge. En medvirkende årsak til å utføre dette forskningsprosjektet var for å få mer kunnskap om feltet til Høgskolen i Finnmark. Vi ønsket å benytte dette arbeidet med kartlegging av ulykkesårsaker i den videre pedagogiske utviklingen av utdanningstilbud knyttet til forebygging av snøscooterulykker (Jfr. vår prosjektskisse 2007:2).

Vi ser også at den kunnskapen som er utviklet gjennom arbeidet kan være til nytte i det videre arbeidet med å forebygge ulykker med snøscooter i Norge og Svalbard. Vi tenker her en funksjon som samarbeidspartner med de som eventuelt ønsker å benytte den kunnskap og de tiltakene vi har foreslått. Dette gjelder både myndigheter, frivillige organisasjoner og de som benytter snøscooteren i yrkessammenheng. Gjennom dette arbeidet ser vi betydningen av spredning av kunnskap gjennom ulike medier og kilder. Vi tenker oss både en kampanje gjennom en informasjonsfolder og annet pedagogisk materiell. Materiell kan videreformidles gjennom snøscooterforeninger, snøscooterforhandlere, trafikkskoler, skoleverket, høgskoler og andre organisasjoner.

Innenfor en voksende næring som turistnæringa etter hvert har blitt, vil vi anbefale helhetlig kompetanseutvikling gjennom utdanning av guider på høgskolenivå. Det finnes i dag stadig mer kunnskap og erfaringer på dette området, og denne erfaringen må kunne systematiseres gjennom reiselivsorganisasjoner, firma og gjennom høgskoler gjennom utlysning av kompetansegivende kurs.

Vi har i denne studien ikke gått dypt inn på de pedagogiske prinsipper som er nedfelt i læreplanen for klasse S, men ser at den avsluttende opplæringen kan benytte våre to rapporter for å styrke den holdningsskapende delen av opplæringen. Opplæringen kan også, med bakgrunn i våre rapporter, bygge forskning som omhandler risiko og sikkerhet med bruk av snøscooter. Slike kurs og etterutdanningstilbud vil også kunne tilbys for de trafikklærere som ønsker å videreutvikle sin kompetanse innenfor snøscooteropplæring og risiko orientering ved bruk av snøscooter.

Gjennom vårt arbeid har vi også fått innsikt i snøscooteropplæringen i andre nordiske land. I Sverige der de har et førerbevis, men Finland har ennå ikke førerkort eller opplæring for snøscooterførere. Vi tenker oss videre et Nordisk samarbeid gjennom felles pedagogiske tiltak, for eksempel en felles nordisk konferanse hvert år. Dette kunne være en arena for videre samarbeid og starten på et mer inngående samarbeid over landegrensene på organisering og opplæring, etablering av tiltak og forskning.

3.8 Organisatoriske tiltak for å forebygge snøscooterulykker

Dette avsnittet handler om fysiske tiltak er tiltak som skal verne, beskytte, korrigere, regulere, varsle eller hjelpe dersom våre handlinger er feil og kan føre til eller fører til uhell, ulykker eller farlige situasjoner.

3.8.1 Merking og skilting av løyper samt kryssing av veg.

Vi har gjennom litteraturgjennomgang fra andre land som f. eks Sverige og i statistikk fra Norge gjort funn der ulykker som følge av kryssing av veg er en framtreddende årsak til ulykker med snøscooter på veg. Disse ulykkene får ofte alvorlige konsekvenser da det handler om kollisjon mellom snøscooter og bil. Vi har sett at i Nord Finland og i Kautokeino kommune benyttes skilt som varsler førerne av snøscooter og bilførere om kryssende

snøscooter løype. Slik vi observerte det i Finland var også brøytekanterne tiltrettelagt for kryssing av veg med snøscooter (se bilde 13 og 14). Vi vil også foreslå om det i tillegg kan være hensiktsmessig å benytte skilt nr. 156 ”Annen fare” med undertekst ”Kryssende snøscooterløype” plassert etter krav i skilteforskriftene, det vil si fra 50-80 meter fra kryssende løype i tettbebyggelse og fra 150-250 meter utenfor tettbebyggelse.

3.8.2 Etablering av gode skaderegistreringsrutiner ved helseforetak og legekontorer.

I arbeidet med dette forskningsprosjektet har vi tatt kontakt med helseforetak, politi og forsikringsselskap. I kontakt med alle disse, med unntak av Børge Ytterstads materiale fra Svalbard, har vi ikke lyktes med å kunne få innsikt i materiale som på registrering av skader, rapporter fra ulykker og skademeldingsskjemaer. Dette har igjen gjort det vanskelig å skaffe tilveie data fra offentlige og private som vi kunne benyttet i vårt arbeid i rapporten. Vi ser også at andre land, som for eksempel Sverige, har et samarbeid mellom ulike aktører i forbindelse med skaderegistrering og en grundigere medisinsk rapportering. Med dette som erfaring vil vi anbefale at myndighetene arbeider for å få et velfungerende nasjonalt skaderegister (Jfr. Helsedirektoratet, 2005). Med et slikt registreringssystem kan man få samlet data som kan benyttes av og er tilgjengelig for både Statens vegvesen og eventuelt andre interesserte som forskere og andre som vil utrede ulykkes- eller årsakssammenhenger ved bruk av snøscooter. Det må finnes en kategori på skadeskjemaet som omfatter *kun* snøscooter, og det må stilles flere spørsmål vedrørende omfang av materiell- og personskade for å få vite noe om ulykkesammenhengen.

3.8.3 Etablering av en egen ansvarlig enhet i Statens vegvesen

Dette punktet handler om etablering av en egen enhet for trafikkulykker utenfor vei (snøscooter og ATV) underlagt Statens vegvesen. Denne enheten må være den som får ansvar for innhenting og innsamling av data fra skaderegistre for snøscootere og ATV, får ansvar for innhenting av opplysninger fra politiet og ansvar for ulykkesanalyser og ulykkesforebyggende tiltak. Enheten vil ha et ansvar for arbeidet med å drive med tilrådninger og tiltak rettet mot sentrale og lokale politiske og administrative myndigheter. Enheten vil kunne koordinere samarbeid mellom ulike instanser som høyskoler, universiteter, andre kunnskaps- og forskningsmiljøer og være rådgiver for politi, kommuner, frivillige organisasjoner i snøscooterspørsmål.

Vi har erfart i denne undersøkelsen at det er kommuner og frivillige organisasjoner som til vanlig merker løyper, preparerer løyper og setter opp skilting i og ved løyper. Vi vurderer fordelene ved at en ansvarlig enhet i Statens vegvesen vil kunne være et rådgivende organ for trafikksikkerhetstiltak i kommunen, og gjennom sitt arbeid gjennomføre inspeksjoner og risikoanalyser som grunnlag for rådgivningen. Slikt arbeid foregår i vegtrafikken for øvrig. Vi anbefaler at enheten gir råd om eventuelle kontrollvirksomhet som skal gjennomføres av politi, preparering av løyper og rådgivning i forhold til hvor løypene legges i framtiden.

Gjennom vårt arbeid har vi også gjort funn angående skilting og merking av løypene i inn- og utland. Det bør gjennom en slik ansvarlig enhet etableres et samarbeid på tvers av de nordiske land for å kunne oppnå felles standard på skilting og merking av løyper. På den måten kan skiltingen og merkingen oppleves som mer tydelig og gjenkjennende, også internasjonalt.

3.8.4 Ansvar for trafikksikkerhetsspørsmål tilknyttet snøscooterbruk i Norge

I dag er det Statens vegvesen som har ansvaret for all trafikk på veg. Når det gjelder kjøring med snøscooter utenfor veg, er ansvaret uavklart. De som har ansvaret for løyper, er kommunene. Dette kan i verste fall føre til en pulverisering av ansvarsforholdet. I forhold til sikkerhet med bruk av snøscooter vil det være viktig å plassere ansvaret for dette under Statens vegvesen. I dag foregår merking og skilting av snøscooterløyper som et samarbeid mellom frivillige organisasjoner og kommunene. Dette arbeidet kan forbedres ved at det utvikles en felles standard for hvordan merkingen, prepareringen og vedlikeholdet av løypenettet skal være. Vi har observert, blant annet i Sverige, at kommuner merker, skilter og driver med preparering av løypene sammen med frivillige organisasjoner. Dette er en utfordring som må organiseres på en ny måte som i framtiden gir god sikkerhet ved bruk av snøscooter både i Norge og på Svalbard.

Når det gjelder organisering av løyper, ser vi at Sverige har lagt til rette dette slik at brukerne ikke nødvendigvis trenger å kjøre mange mil med tilhenger for å dra på tur. Det anbefales en tilrettelegging slik at en i størst mulig grad kan forhindre kjøring over lange strekninger med bil og tilhenger for å komme seg ut i naturen. Parkeringsplasser som utvikles ved løypestart bør være proporsjonert og brøytet på en slik måte at dette ikke er en trafikkfelle i seg selv. Å

kjøre bil med henger for å frakte scooter og sleder på fjellet er en risikofaktor. Statens vegvesen kan her legge til rette for en trafikk sikker transport og parkering til og fra snøscooterløyper. Dette gjelder også der scooterførere må komme seg opp fra parkeringsplassen og ut i løypenettet via brøytekanter. Vi har observert snøscooterførere som velter i forbindelse med kjøring til/fra parkeringsplass. Vanskelig tilgang kan føre til at snøscooterkjørerne velger å følge veien et lengre stykke for å komme til løypestart. Dette må unngås.

3.9 Tiltak som kan være ulykkesforebyggende på Svalbard

Gjennom vårt feltarbeid i Skandinavia og Svalbard har vi beskrevet situasjonen på Svalbard. Kystområdene på fastlandet har sammenfallende utfordringer i terreng og kjøreforhold som Svalbard og skiller seg derfor ikke ut. På Svalbard anbefaler vi å innføre alle tiltak som er beskrevet i kapittel 3.7 og 3.8. I tillegg vil vi begrunne hvorfor det er grunn til å se på Svalbard spesielt når det gjelder trafikk sikring av snøscooterkjøring.

Vi har basert oss på intervju, tidligere forskning og egne observasjoner av scooterførere på Svalbard. Svalbard har trafikkregler som er underlagt en traktat utarbeidet av Polarutvalget (d.v.s. styringsorganet for Svalbard). Vi vil med bakgrunn i de funn vi har gjort, forslå tiltak som kan være særlig ulykkesforebyggende for Svalbard-regionen.

3.9.1 Motorstyrkebegrensninger for 16 åringer.

I Norge ble begrenset motorstyrke for 16-åringer innført fra 1.7.2007. På Svalbard gjelder ikke denne regelen, men vi vil tilråde en slik begrensning også på Svalbard. Vi ser at Svalbard, som i Norge for øvrig, har ingen begrensninger på motorstyrke når det gjelder snøscootere benyttet av turister. Vårt datamateriale tyder på forholdsvis mange ulykker med bruk av snøscooter i turismesammenheng. Ulykker skjer som påkjørsel bakfra ved igangsetting, velt i skråninger ved igangsetting. Kjøring utfor brøytekanter ved igangsetting framkommer også i materialet. Vi oppfatter at noen av disse ulykkene kan ha sin årsak i bruk av scootere med for sterk motorkraft. Med utgangspunkt i disse funnene vil vi tilråde en ny utredning som diskuterer begrensning på motorstyrke innenfor turistnæring slik motorbegrensning vi har for 16 åringer i Norge med 0.20 kg pr. kg egenvekt snøscooter. Dette vil kunne være en av flere *barrierer* som kan forhindre ulykker, slik vi har beskrevet i denne rapporten om turistnæringa.

Gjennom vårt feltarbeid og spesielt på Svalbard der da har mye erfaring med snøscooterturisme og skaderegistrering har vi fått vite at velt og påkjørsel bakfra er en medvirkende årsak til ulykker. Dette gjelder ulykker med mindre skader, men er ikke et ukjent problem i turistnæringa. Fra en av de svært erfarne guidene i Norge som har over 20 års erfaring der han beskriver utviklingen av motorstyrke og tyngde som en medvirkende årsak til slike uhell eller ulykker anbefales en begrensning av motorstyrke lik den vi har i Norge for 16 åringer. Dette bør også gjelde innenfor utleie av snøscootere til personer som ikke har erfaring med å kjøre snøscooter fra tidligere. Det å kunne leie seg en snøscooter på 800-1100 ccm med opp til 177 hk fordelt på inntil ca 190-320 kg egenvekt vil sannsynlig føre til flere ulykker enn om turistnæringa brukte svakere motorkraft og mindre snøscootere.

3.9.2 Turisme og krav til guider, krav til utstyr

Våre funn viser at sikkerheten på guidede snøscooterturer er bra og profesjonelt ivaretatt av folk som er erfarne med å ferdes på fjellet i all slags vær. Det framkommer også at guider har gjennomgått opplæring gjennom Svalbard reiselivsråd, men også gjennom intern opplæring i bedriftene. Ikke alle har formell utdanning som guide, heller ikke utdanning innen HMS og sikkerhetsforebyggende tiltak. Vi anbefaler at det arbeides videre med å utvikle en høgskole-utdanning av guider på Svalbard, så vel som i Norge. Det bør diskuteres om det bør være et minstekrav til utdanning av fremtidige guide for snøscooterførere, en utdanning rettet inn mot den funksjonen de har som guider.

Vi har også gjennom våre undersøkelser fått innsikt i hvilket utstyr guidene har med som standard på turene. De viser at de fleste har et svært godt gjennomarbeidet og gjennomtenkt system for å ivareta sikkerheten for kundene dersom det skulle skje en ulykke, eller om de skulle komme ut for dårlig vær. Her er det erfarne fjellfolk som har den viktigste kunnskapen.

3.9.3 Merking og skilting av løyper som er åpen for fri ferdsel

Som beskrevet var vi på befaring i traseen fra Barentsburg og mot Svea og vurderte forholdene der i sol og fint vær, men også ”white-out” og snøvær. Bildene nr. 1 til 5 viser hvor utfordrende terrenget er i disse områdene. Etter vår erfaring er dette et krevende terreng å ferdes i under ulike værforhold. Vi vet at mange av traseene er åpne for allmenn ferdsel i alle værforhold, og i slikt terreng vil vi foreslå at traseene merkes om til løyper. Vi registrerer

også at traseene ikke er skiltet i kryss. Vi vil tilråde at alle løyper som er åpen for allmenn ferdsel og åpne for de turister som reiser på egen hånd, blir merket med stikker og blir skiltet.

Vi forstår at dette kan være vanskelig i noen områder der det er lite snø, men dette er ikke noe særskilt fenomen for Svalbard. Det finnes de samme utfordringer i Finnmark og Nord-Troms, selv om det der har vært merkede løyper siden 1970-tallet. Skaderegistreringer som er gjennomført i Norge og andre land konkluderer med at over 50 % av ulykkene skjer utenom merkede løyper, det vil si *utenfor* områder som skal være sikkerhets- og risikovurdert av en løypeansvarlig. Dette er begrunnelsene for at merking av løyper anbefales på Svalbard, slik som på fastlandet.

Ulykkesstatistikken er relativ høy på Svalbard sammenlignet med folketallet. Vi er blitt fortalt at det blant annet har vært ulykker ved bresprekker på Svalbard. Vi vil derfor også anbefale oppmerking av løypene over breene slik at alle kan bli varslet om sprekkdannelse og andre farer.

3.9.4 Preparering av løyper

I Longyearbyen blir traseen mellom byen og Fardalen preparert, ble vi fortalt. I vårt tilleggsmateriale, fra intervju og skadestedsbeskrivelser fra registrering gjort ved Longyearbyen sykehus, framkommer det mange ulykker med personskader nettopp i dette området (jfr. Ytterstad, 2001). Noen av skadene som er registrert er kompresjonsskader. Vår befaring i denne traseen viser oppkjørte spor med til dels store humper. Dette krever gode ferdigheter i å kjøre scooter. Alle kan bli utsatt for kompresjoner i ryggen hvis man ikke kjører forsiktig. Spesielt ved "white-out" lys kan det være vanskelig å oppdage humper, velt kan oppstå og sjåførere kan pådra seg uønskede kompresjonsbrudd i ryggspylen. Det anbefales derfor en hyppigere preparering med løypesletter som fjerner humper i traseene som er mest belastet i området rundt Longyearbyen. Dette er også et aktuelt tiltak også på fastlandet i de løypene som er mye brukt.

3.9.5 Opplæring og kurs for innbyggere på Svalbard

I forbindelse med gjennomføring av vårt feltarbeid kom vi i kontakt med et par grupper av scooterkjørere på tur til Barentsburg. En av gruppene ble guidet av en fastboende som hadde bodd på Svalbard kun kort tid. Disse dro sammen med venner som var på besøk til Barentsburg. Det framkom i det den fastboende fortalte at personen ikke hadde kjørt denne ruten før, og de var usikker på veien de skulle velge.

Det finnes altså fastboende på Svalbard som ikke har hatt erfaring med snøscootere før de bosetter seg der. Derfor anbefaler vi kurs for innflyttere i snøscooterbruk og sikkerhet for å tilegne seg kunnskaper og ferdigheter som å til å kunne ferdes i naturen. Slike kurs kan for eksempel gjennomføres av guider i turistnæringen som har god kompetanse innenfor snøscooterferdsel på Svalbard. Generelle kurs i fjellsikkerhet, trafikksikkerhet og trygghet i forbindelse med snøscooterkjøring anbefales for (uerfarne) innbyggere i kommuner andre steder i landet også. Som forebyggende tiltak bør det også utvikles opplysningsmateriell som omhandler risikovurdering og sikkerhetsråd.

3.9.6 Tidsbegrensning på ferdsel på islagt vann

I Finnmark og Troms er scootertrafikken regulert i Motorferdselloven innenfor et bestemt tidsrom. Det er forbud mot motorferdsel i utmark mellom 4.mai og 1.juli på grunn av dyreliv og blant annet reinflyttingen. Fram til 4.mai er som regel ikke isen gått av fjellvannene i disse områdene. På Svalbard derimot finnes ikke slike datobegrensninger. Der kan man kjøre så lenge det ikke er fare for vegetasjonen. Alle typer risikovurdering foretas av den som kjører, også vurderinger av om isen på vann, elver og sjøer er sikker eller ikke. Inneværende år har det vært en druknings ulykke på Svalbard i midten av juni. Omstendighetene var disse: To menn kjørte gjennom havisen med snøscooter på tur hjem fra en helgetur. Isen var gått opp mens de var inne på fjellet på weekendtur. Ingen varsler var sendt ut på forhånd. Gjennom våre intervjuer med guider har det også framkommet bekymring omkring kjøring på havis gjennomført av turister om våren. Vi tilrår at Sysselmannen risikovurderer områder der havisen er farlig om våren, og varsler eller stenger traseer som er farlige. På den måten kan hver enkelt person slippe å ta ansvar for risikovurderingen på egen hånd. Samtidig vil vi understreke at hver enkeltperson har ansvar og må opptre aktsomt over for seg selv og andre når de ferdes ute med snøscooter. Opplærings- og informasjonsmateriell kan vise hva man må være oppmerksomme på, men raskt skiftende vær - og føreforhold kan vi aldri sikre oss mot.

3.9.7 Fysiske endringer og reguleringer av snøscooterkjøring i Longyearbyen

Alle som skal dra på snøscootertur på Svalbard starter ut fra sentrum av Longyearbyen. I byen finnes det også trafikk av biler, og alle må krysse vei for å komme seg til butikker, barnehager, skoler, arbeidsplasser, bensinstasjon, verksteder og til/fra snøscooterutleiefirmaer. De fleste må krysse veg opp til flere ganger ved ulike gjøremål. Da de fleste guidede

turer starter på et slikt sted at også turister må krysse veier for å komme seg ut i naturen, kan det oppstå fare. Mange har ikke erfaring med snøscooterkjøring fra før. De kjenner ikke til snøscooterens akselerasjonshastighet og bremselengde, og kan komme til å kjøre midt ut på veien før de får stoppet. I tillegg må de kanskje balansere opp en snøskavle eller ta fart for å kjøre over veien. Dette handler både om psykiske og motoriske ferdigheter med å beherske kjøretøyet. Derfor råder vi til skilting ved kryssing av vei slik at både snøscooterførere og bilister kan være oppmerksomme på at kryssing er tillatt.

Det bør også gjennomføres bedre oppmerking av løyper i området rundt bebyggelsen i Longyearbyen. Vi vet at det har vært en del ulykker i disse områdene, og vi har lest at det er spesielt turister som er utsatt i dette området (Ytterstad, 2001).

3.9.8 Utvikling av kart til GPS for Svalbard

Slik scooterkjøringen er regulert mange steder i dag, er GPS blitt et viktig verktøy og hjelpemiddel i forbindelse med ferdsel. Slik vi er blitt fortalt i intervjuer, har de som kjører snøscooter som fastboende eller gjennom guidede turer, kjørt opp traseer og lagret disse på egen GPS. Dette kan gi en nødvendig sikkerhet ved ferdsel i "white-out" lys og snøvær, men er ikke tilstrekkelig som sikkerhetsforebyggende tiltak. Slike "private" GPS-kart kan til og med gi falsk trygghet hvis man kjører bare etter det kartet, og ikke samtidig har visuell kontakt med terrenget. Vi tilrår derfor at det utvikles gode kart til GPS over Svalbard. Disse kartene bør også være tilgjengelig for alle både for turister og andre som ferdes på Svalbard.

3.10 Kontrolltiltak og trafiksikkerhetstiltak

Gjennomgang av internasjonale studier viser at alkohol og annen ruspåvirkning er en medvirkende årsak til både dødsulykker og de mest alvorlige ulykkene som skjer. Mange av disse skjer også etter mørkets frambrudd. For å kunne forbygge slike ulykker vil det være viktig å foreta flere promillekontroller på den tiden av døgnet statistikken tilsier at slike ulykker skjer. Vi har dessverre ikke forskningsmessig belegg for å si noe om situasjonen i Norge, men kan vi har vurdert at dette er en framtidens ulykkesårsak med alvorlige følger, også i andre land. Det anbefales derfor en økt kontrollaktivitet fra politiet etter mørkets frambrudd, på kvelds - og nattid eller i den mørke årstid.

Gjennom ulike påvirkningsorganer bør det gis informasjonsmateriell om farene ved snøscooterkjøring i ruspåvirket tilstand. Dette kan brukes i snøscootermiljøene og organisasjonene til holdningsskapende arbeid. Det er et absolutt krav at alkohol/rusmidler og snøscooterkjøring ikke aksepteres. En svensk undersøkelse av Öström (2007) fra sesongen 1999-2000 og 2005-2006 viser andre kritiske punkter i disse ulykkene der alkohol var involvert: Førerens alder var gjennomsnittlig 42 år, ni av de ti omkomne var menn, de omkom på korte turer og majoriteten av ulykker skjer i mørket. Ut fra dette vet vi relativt mye som til sammen kan medvirke til strammere kontrolltiltak.

3.11 Lov og forskriftsendringer

3.11.1 Skiltmarkering

I dette forskningsarbeidet har vi observert ulike måter å skilte og merke snøscooterløyper på. Det handler både om krav til skiltkvalitet og krav til forsvarlig merking av løypene. Skilt og merking skal være synlige i dårlig lys, dårlig vær og mørketida. Derfor må de være utført med refleks på stikker og lysreflekterende skilt. Vi vil gi anbefaling om en lovbestemt forankring og standard for merking og skilting. Dette bør også vurderes et samarbeid med de øvrige nordiske landene på dette området.

3.11.2 Krav til utdanning for å drive scooterturisme

Det andre punktet der vi vil gi råd om lov- og forskriftsendringer handler om krav til kompetanse for de guider og ledere som turistnæringa bruker på snøscooterturer. Det å drive med turister og guidede turer krever fjell- og friluftslivs kompetanse gjennom erfaring og utdanning. Det tilrådes derfor å utrede utdanningsmuligheter for de personer som er ansatt hos turoperatører som driver denne typen næringsvirksomhet. Vi ser for oss en kompetansegivende (studiepoengbasert) utdanning på høghskolenivå som skal kunne tas som en kvalifisert del av et bachelorstudium. Det vil si at for eksempel trafikklærere vil kunne ta dette som del av sin spesialisering, men også at andre med annen utdanningsbakgrunner kan rette seg inn mot en slik kvalifisering.

3.11.3 En ytterligere regulering av snøscooterkjøring i løypesystemer

I dag er det en stor debatt rundt snøscooterens framtid og vi oppfatter at det kommer til å bli endringer i lov og forskrifter på dette feltet. I dag finnes i dag ca 65.000 snøscootere i Norge, og vi tror at dette omfanget vil øke. Gjennom arbeidet med dette forskningsprosjektet har vi lest at ulykker med personskader ved kjøring *utenfor* løyper ligger på ca 50 %. Hadde flere kjørt i løyper, vurderer vi at ulykkesfrekvensen ville kunne minke. Vi gir derfor råd om en

ytterligere organisering av snøscooterkjøring gjennom et større løypesystem i Norge og på Svalbard. Det bør tilstrebes et system for bruk av snøscootere i yrke og fritid på en slik måte at vi kan arbeide videre med både sikkerhet - og miljøspørsmål med bruk av snøscootere innenfor organiserte former.

3.12 Politiske utfordringer og fremtidsscenarioer

Gjennom vårt forskningsarbeid har vi avdekket noen årsaker til ulykker ved bruk av snøscooter i Norge og på Svalbard. Dersom snøscooterkjøreren selv følger opp og forholder seg til de reguleringer og den organiseringen vi til en hver tid har av snøscootertrafikken, ville det ikke vært et stort problem å finne gode tiltak. Men det er mer utfordrende så lenge det er en menneskelig vurdering med i bildet. Det er ikke enkelt å finne gode løsninger som både skal ha en dempende effekt på ulykkesfrekvensen, minske skader på naturen og hindre konflikter tilknyttet yrkes- og naturbruk.

Ut i fra det vi lest i aviser og hørt fra andre media drar mange personer til Sverige og Finland for å benytte snøscooteren til fritid - og rekreasjonskjøring, nettopp fordi det er forbudt i store områder av Norge. Vi vurderer at dette ikke er akseptabelt, da det øker belastningen på våre naboland. Ved å legge tilrette for snøscooterkjøringen i Norge gjennom et forbedret løypenett, vil en kunne demme opp for ulykker, interessekonflikter og den belastninger Sverige og Finland har med norske ”snøscooterturister”.

Vårt scenario er at snøscootersalget ikke kommer til å gå ned i fremtiden. Mulig vil det stabilisere seg på grunn av nåværende økonomiske konjunkturer. Selv om snøscooterturisme er en næring i vekst, er slike turer ofte forbeholdt folk som søker enkeltopplevelser en eller to ganger i løpet av livet. Omfanget her kommer kanskje ikke til å øke dramatisk. Det vi har funnet ut av denne undersøkelsen er at snøscooteren influerer mer på livet til ”folk flest” i visse strøk av landet. I såkalte ”utkantstrøk” har mennesker bosatt der andre livsvilkår, levemåter, omgangsformer og infrastruktur enn i mer urbane strøk. Disse har kanskje valgt å bo der fordi området nettopp gir muligheter for friluftsliv som kan inkludere hele familien. I Finland på turiststeder, for eksempel i Levi, Sarrisälke og Rovanjemi, er det flere tusen registrerte snøscootere til turistformål. Vi tror også at utvikling av guidede snøscooterturer kan sysselsette folk i Norge. Likevel viser det seg at i de aller fleste som bor i Nord-Norge foretrekker å kjøre selv fremfor å leie snøscooter til nyttekjøring. Det er på dette området vi

tror snøscooterbruken kommer til å øke, og det er også overfor denne gruppen brukere det trengs å iverksette de fleste ulykkesforebyggende tiltak.

4.0 Oppsummering og etterord

Gjennom det vi har dokumentert i denne rapporten, har vi fått bekreftet at både turistnæring, andre yrkesutøvere og fritidsbrukere tenker og praktiserer kjøring ut fra et sikkerhetsperspektiv når de bruker snøscootere. Særlig i forbindelse med yrkesbruk har vi funnet gode rutiner, kompetanse på sikkerhet og HMS med bruk av snøscooter. Likedan signaliseres betydningen av trivsel ved bruk av scootere i yrke og fritid. Gjennomgang av litteratur, observasjoner og intervju har vi skaffet oss en viss oversikt over terrenget når det gjelder ulykker ved bruk av snøscooter i Norge, Svalbard og i Norden forøvrig. Vi har gjennom dette kommet med tilrådninger som kan være ulykkesforebyggende og skape en bedre organisering av snøscootertrafikken, som igjen kan bidra til større trafikksikkerhet enn den som finnes er i dag.

I dag er mye av arbeidet rundt løypenett i Norge tuftet på dugnad og frivillige organisasjoners innsats. Andre som gjør en innsats er trafikkskolene som gjennomfører opplæring med bruk av snøscooter ut i fra gjeldende bestemmelser. Likevel oppfatter vi at når det gjelder snøscooterbruk og ulykkesforebyggende tiltak er det mye som må forbedres. Organiseringen av tiltakene må standardiseres slik vi får et system for trafikksikkerhet, også for bruk av snøscootere. Avslutningsvis vil vi punktvis konkludere med de viktigste anbefalte tiltakene:

- Etablering av enhet underlagt Statens vegvesen der ansvaret for rådgivning, samordning av og registrering av og analyse av ulykker, risiko analyse i forbindelse med kjøring i terreng og på veg og tilrådninger overfor kommuner bør plasseres. Statens vegvesen bør bygges opp kompetanse innefor trafikk og trafikksikkerhetsarbeid med bruk av snøscooter til yrke og fritid.
- Plassering av ansvar for rådgivning, risikovurdering og vedlikehold av løyper.
- Opprettelse av sentralt arkiv for registrering av årsaker til snøscooterulykker i samarbeid mellom politi, helsevesen og Statens vegvesen.
- Internasjonal standard på skilting og merking, gjerne gjennom et nordisk initiativ.
- Opplæring av guider til turistformål, helst som studiepoeng givende høgskoleutdanning.

- Generell bedre opplæring rettet mot risiko, sikkerhet og ferdsel i fjellet mot snøscooterkjørere. Dette gjelder både til fritids- og yrkesbruk.
- Snøscooterbruk i Norge bør organiseres med et løypesystem for å bedre sikkerheten.
- Utvikling av DVD- og annet holdnings- og informasjonsmaterieil for fritidsbruk og turistnæringen.
- Kanalisering av politikontroller til rett tid og på rett sted, gjeldende ulovlig kjøring utenom løyper og rusmiddelkontroller.

Litteraturreferanser

- ADAMS, J. (1995) *Risk*, London and New York, Routledge, Taylor and Francis Group.
- AVEN, T. (2008) *Risikoanalyse*, Oslo, Universitetsforlaget.
- AVEN, T., RØED, W. & WIENCHKE, H. S. (2008) *Risikoanalyse*, Oslo, Universitetsforlaget.
- BECK, U. (1986) *Risikogesellschaft: auf dem Weg in eine andere Moderne*, Frankfurt am Main, Suhrkamp.
- BREIVIK, G. (2001) Risikoatferd og jakten på spenning. IN D, T., G, B., V, E., J-A, S. & K., T. (Eds.) *På den usikre siden*. Oslo, Cappelen Akademiske forlag.
- BYLUND, P.-O., BJÖRNSTIG, ULF AND STIG ENERSTAM (1999) Snøscooterrelaterte skadefall vårdande vid Norrlands Unviersitetssjukhus i Umeå. Umeå, Norrlands Universitetssjukhus.
- GIDDENS, A. (1996) *Modernitet og selvidentitet: selvet og samfundet under sen-moderniteten*, København, Hans Reitzels Forlag.
- HELSEDIREKTORATET, S. O. (2005) Forebygging av skader og ulykker. En strategiplan for sektorovergripende samarbeid. IN HELSEDIREKTORATET, S. O. (Ed.). Oslo.
- JEPPESEN, E. & WISBORG, T. (2005) [ISnowmobiles and serious injuries in Western Finnmark].[see comment]. *Tidsskrift for Den Norske Laegeforening*, 125, 3248-51.
- KVALE, S. (1997) *Den kvalitative forskningsintervjuen*, Lund, Studentlitteratur.
- MEHUS, A. G., MEHUS, G. & GERMETEN, S. (2008) Snøscooter og trafikksikkerhet. *Delrapport I fra prosjekt "Snøscooter og trafikksikkerhet"*. Alta, Høgskolen i Finnmark.
- MOE, D. (2003) *Mennesket, risiko og bilkjøring*, Trondheim.
- PAULGAARD, G. (1997) *Feltarbeid i egen kultur: innenfra, utefra eller begge deler?* Oslo, Universitetsforl.
- RANES, G. & MIDTGAARD, A. K. (2003) Kan vegtrafikkulykker forklares som systemfeil? Hvilke konsekvenser har ulykkesforståelse for ansvar og tiltak? *Rapport fra studietur til University of Manchester*. Oslo, Statens vegvesen, nov. 2003.
- REASON, J. (1997) *Managing the Risk of Organizational Accidents*, Aldershot: Ashgate.
- THELLE, D. S. (2001) Risikobegrepet i medisn og epidemiologi. IN THELLE D, B. G., ENEBAKK V, SKOLBEKKEN J-A, TEIGEN K. (Ed.) *På den usikre siden*. Oslo, Cappelen Akademiske forlag.

- YTTERSTAD, B. (2001) Scooterskaderapport 1 for Svalbard. Tromsø and Harstad, Universitetet i Tromsø og Harstad sykehus mai 2001.**
- YTTERSTAD, B. & DAHLBERG, T. (2005) [Snowmobile injuries in Svalbard],[see comment]. *Tidsskrift for Den Norske Lægeforening*, 125, 3252-5.**
- YTTERSTAD, B. & NORHEIM, J. (2001) Snowmobile injuries in Svalbard--a three year study [corrected],[erratum appears in Int J Circumpolar Health 2002 May;61(2):184]. *International Journal of Circumpolar Health*, 60, 685-95.**
- ÖSTRÖM, M. A. E., ANDERS (2007) Snöskoterrelaterade dödsfall i Sverige 99/00-05/06. *Rapport 135*. Umeå, Universitetet i Umeå.**

Vedlegg

Vedlegg 1a. Intervjuguide til turistnæringa

Vedlegg 1b. Intervjuguide til reindriftn

Vedlegg 1c. Intervjuguide til brukere av snøscooter i Norge

Vedlegg 2. Innformert samtykke

Vedlegg 3. Kart over de områder tilreisende kan ferdes med snøscooter på Svalbard.

Vedlegg 1a:
Intervjuguide til guider i turistnæring

BAKGRUNNSINFORMASJON

Hvordan vil du beskrive det arbeidet du utfører?
Hvor lenge har du hatt denne jobben?
Hvor mange år er du?
Hvilken erfaring du selv med bruk av snøscooter?
Har du fått noen formell opplæring i det arbeidet du utfører? I tilfelle: Hva og hvor?
Har du noen du samarbeider med til daglig? I tilfelle ja: Hva og hvordan?

HMS I BEDRIFTEN

Har dere en HMS plan for produktet dere selger?
Hva vektlegges der?
Vil du si at dere har tradisjon for å tenke sikkerhet i deres bedrift?
Skriver dere noen form for kontrakt med kunden?

GUIDEFORHOLD

Har dere noen begrensninger på antallet turister pr guide?
Hvor mange kunder har du med på turen (maks/min)?
Har dere kurs for guider samt kurs i førstehjelp, GPS etc?
Hvilket sikkerhetsutstyr har du med på turen?
(Har du slede, kart, kompass, mobiltelefon med satelittmotak (mobildekning), telt, Jervenduk, GPS med på turen?)
Hvilken utdanning/kurs/erfaring har du innenfor snøscooterkjøring, førstehjelp, kart og kompass/GPS?
Hvor mange kilometer kjører du/guidene i løpet av en sesong?

KUNDEFORHOLD - AVDEKKING AV FORKUNNSKAP

På hvilken måte får du informasjon om hvilken kjøreteknisk erfaring/ståsted den enkelte kunden har før turen starter? Gjennomførere dere noen form for innføring eller trening i tekniske ferdigheter før turen starter?
Hvordan forbereder du kundene dine på turen/utleie og hva forbereder du dem på?
Hvordan blir det klargjort hvem som har ansvaret for turen?(hvilke avtaler, opplæring etc.)
Er kunden klar over hvilke farer en kan møte på fjellet? Hva om det blir dårlig vær?
Er det åpent for fri kjøring på turen?
Har du eller bransjen utviklet noe informasjonsmateriell på det språket kunden har?

ULYKKER OG RISIKOFORHOLD

Hvem foretar risikovurdering før og under turen og hvilke risikovurderinger blir gjennomført?
Dokumenteres disse?
Har du hatt noen form for ulykker med personskader på turene?
Har du hatt materielle skader på turene?
Benytter alle hjelmer og annet sikkerhetsutstyr?
Hender det at turister kommer ut av gruppen eller blir borte i dårlig vær og hvordan ivaretaes dette under og etter turen?
Har du opplevd at noen har kjørt i alkohol påvirket tilstand?
Opplever du noen nesten ulykker på disse turene og kan du fortelle noe om disse?
(Dette må også inkludere Svalbard både turistnæring og utleie firma må kontaktes)

FORSLAG TIL FOREBYGGENDE STRATEGI OG TILTAK

Har du noen forslag til tiltak for å forebygge ulykker og eventuelt hvilke?

Hvordan vurderer du belastningen på turistene og dere selv i humpete/oppkjørte løyper og hvordan tror du preparering av løypene ville bidratt til sikrere kjøring samt mindre slitasje på mennesker og kjøretøy?

Vedlegg 1 B:

Intervjuguide til reindriftsutøvere i Finnmark

1. Alder og erfaring med snøscooterkjøring både privat og i yrke?
2. Hvilken type snøscooter benytter du i yrket?
3. Hvor mange kilometer kjører du hvert år i yrket med snøscooter?
4. Hvor har dere sommerbeite og vinterbeite og hvor langt er det å flytte mellom beitene?
5. Har du eller andre i din siida vært utsatt for ulykker i jobbsammenheng?
6. Har du kjennskap til andre i reindriften som har vært utsatt for ulykker med snøscooter?
7. Hvilke risikomomenter er dere utsatt for ved bruk av snøscooter i jobben?
8. Hvilke hastigheter benytter dere ved kjøring i jobbsammenheng?
9. Hvilke type terreng kjører dere i på vinterbeite?
10. Hvordan organiserer dere kjøringen i forbindelse med vaktordningen sammen med andre?
11. Hvilket sikkerhetsutstyr har dere med når dere kjører til og i fra hjem og vinterbeite og hvilket utstyr har dere med på vaktene?
12. Er det noe annet dere har tenkt på i forhold til sikkerheten ved bruk av snøscooter i yrket?
13. Hvor lenge kjører dere med 4 hjuling om høsten før dere begynner å kjøre snøscooter?

Vedlegg 1 C:

Intervjuguide til brukere av snøscooter i Norge

1. Hvor lang erfaring har dere med snøscooterkjøring
2. Hvor gammel er dere?
3. Hvor mange kilometer kjører dere hvert år?
4. Hva bruker dere snøscooteren til?
5. Kan dere si noe om hva som er positivt for dere med å kjøre snøscooter?
6. Hvilke utfordringer ser dere med snøscooter kjøring i framtiden?
7. Hvordan opplever dere organiseringen av snøscooterkjøring slik den er i dag? Blant annet med oppmerking, skilting annet?
8. Har dere vært utsatt for ulykker med bruk av snøscooter?
9. Kjenner dere til andre som har vært utsatt for ulykker med bruk av snøscooter?
10. har dere noen forslag som kan forbedre dagens bruk av snøscootere i Norge?

Vedlegg 2:

Informert samtykke til respondenter og informanter i vår undersøkelse.

Forespørsel om deltakelse i prosjekt om snøscooterkjøring

Jeg skal gjennomføre en undersøkelse om ulykker og årsakssammenhenger med bruk av snøscooter i yrkesbruk og fritidsbruk.

Undersøkelsen vil bli gjort mot ulike bransjer, næringer og fritidsbruk der vi vil jeg gjøre opptak mens dere samtaler med meg om det å benytte samt kjøre snøscooter i din bransje/næring og om hvilken risiko man forbinder med dette.

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 opptaket. De underskrevne samtykkeerklæringene blir oppbevart i egen forseglet konvolutt. Opptak, transkripsjoner, spørreskjema og samtykkeerklæringer vil bli makulert etter at prosjektet er ferdig 31.12. 2008

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

Det er ingen andre enn meg som prosjektmedarbeider og prosjektlederen som vil få tilgang til de personidentifiserbare opplysningene. Dersom du selv ønsker det vil ditt navn bli gjengitt i rapporten opp i mot intervjuet.

Vi er underlagt taushetsplikt og alle opplysninger vil bli behandlet konfidensielt.

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

Prosjektmedarbeider:
Høgskolelektor
Alf Gunnar Mehus
Avdeling for PHF
Høgskolen i Finnmark
Tlf: 78 45 02 46

Prosjektleder:
Professor
Sidsel Germeten
Avdeling for PHF
Høgskolen i Finnmark
Tlf: 78 45 01 53

Med hilsen

Alf Gunnar Mehus

SAMTYKKE ERKLÆRING

Jeg har mottatt skriftlig og muntlig informasjon og er villig til å delta i studien som omhandler blant annet snøscooterbruk, risiko og ulykker i yrke, næringer og fritidsbruk.

.....
Underskrift

.....
Dato