

Sammendrag

Bruk av Snøscooter i Norge

Atferd, holdninger, uhell og risiko

TØI rapport 1564/2017

Forfattere: Torkel Bjørnskau, Alice Ciccone

Oslo 2017 64 sider

Ungdom har høyere risiko for ubell og personskader med snøscooter enn andre. Det skyldes at en del ungdom bruker snøscooter til risikoaktiviteter som å kjøre i løssnø, i bratte fjellsider, til hopping, kappkjøring osv. Slik atferd er imidlertid ikke særlig utbredt. Generelt brukes snøscootere til ulike fritidsaktiviteter som dagsturer, isfiske, transport til hytte og i næring i forbindelse med hytteservice, skianlegg, reindrift og kjøring av ved. Brukssesongen er fra november til mai, med en topp i mars. Snøscootereierne mener det er for strenge restriksjoner på bruken i Norge, og en del ulovlig kjøring forekommer.

Eie og bruk av snøscooter i Norge

Det er om lag 85 000 snøscootere i Norge. I utvalget på 4600 snøscootereiere som har deltatt i den foreliggende undersøkelsen, er 93 % menn, og respondentene er i gjennomsnitt 50 år gamle. I utvalget er arbeidsscootere og sport/løypescootere mest vanlig. Det er en meget klar sammenheng mellom alder på eier og hva slags scooter han har. De yngste kjører i langt større grad løssnøscootere og sport/løypescootere enn eldre eiere. Blant dem over 45 år er arbeidsscootere vanligst. Unge eiere har også gjennomgående nyere og kraftigere snøscootere enn eldre eiere.

De fleste bruker snøscooteren til fritidskjøring, og dagsturer med venner og familie og privat transport til og fra hytte dominerer. Blant dem som bruker snøscooter i næring er det mye serviceoppdrag til hytter, løypekjøring og kjøring i skianlegg samt jakt og fiske. Snøscootersesongen er fra november til mai, med mest kjøring i mars. De fleste bruker snøscooteren 1–3 dager i uka i sesongen, og gjennomsnittlig kjørelengde er 790 km per år. På Svalbard og i Finnmark er gjennomsnittlig årlig kjørelengde lengre, hhv. 2500 km og 1200 km.

Mange mener det er for mye restriksjoner

I utvalget er det mange som mener at det bør være flere scooterløyper og at det bør være egne områder der det er lov å kjøre fritt (slik det er i Sverige og på Svalbard). Et klart flertall mener også at det vil bli mindre ulovlig kjøring om det kom flere scooterløyper. Mange i utvalget sier at de kjører mye eller bare i Sverige, og trekker fram Sverige som et godt eksempel på hvordan kjøringen burde reguleres. Mange mener snøscooterkjøring prinsipielt kan sammenlignes med fritidsbåtkjøring og at det ikke er rimelig med så mye restriksjoner på scooterkjøring når det nærmest ikke er restriksjoner på kjøring med fritidsbåt.

En god del oppgir at de kjører ulovlig fordi det er tungvint eller vanskelig å overholde alle reglene. For eksempel sier en del at det er utfordrende å komme til/fra løypenettet på en lovlig måte, og at løypene i noen tilfeller utgjør store omveier og at det derfor er fristende å ta en ulovlig snarvei. Mange mener også at kommunene er for restriktive med å gi

dispensasjoner fra regelverket. Særlig i Finnmark er det respondenter som sier at de mange restriksjonene på kjøring ødelegger en gammel kultur for fiske/matauke.

Hjelm, briller og scooterdress er vanlig

Det er et generelt påbud om å bruke hjelm når man kjører snøscooter i Norge, og et stort flertall i utvalget sier at de alltid bruker hjelm (67 %). Men det finnes noen få som sier de sjelden eller aldri bruker hjelm (12 %). Scooterbriller og scooterdress benyttes også av de fleste, mens det er få som har beskyttelsesvest. Skredsøker og søkestang er også uvanlig blant scootereierne som har svart på undersøkelsen; fire av fem sier de aldri har med slikt utstyr. Det reflekterer antakelig at de færreste kjører i skredutsatte områder.

Fart og risikoatferd

Det er mange som kjører utenfor løypenettet, men mange av disse har dispensasjon til slik kjøring fra kommunen. Når det gjelder fart, er den generelle fartsgrensen i terreng 70 km/t. Omtrent hver fjerde scootereier sier at han av og til eller oftere kjører fortere enn dette i terrenget. Langt færre kjører fortere enn fartsgrensen med slede (60 km/t). Nesten ingen sier at de kjører etter å ha drukket alkohol. Andelen her er mye lavere enn blant førere av fritidsbåt og blant syklister.

Scootereierne fikk også spørsmål om ulike typer risikoatferd som å «kjøre på stussen» (steile), kappkjøre med andre, hoppe med scooteren og kjøre i bratte fjellsider («hillclimbing»). Slik risikoatferd er generelt ikke vanlig, rundt én av ti sier de gjør dette av og til eller oftere. Dette er imidlertid langt vanligere blant ungdom; blant dem under 25 år svarer seks av ti at de gjør dette av og til eller oftere.

Uhell og skader

Totalt oppga 583 (13 %) av scootereierne at de hadde hatt et eller flere uhell med snøscooter i perioden 2011–2016. I spørreskjemaet var uhell definert som hendelser som hadde ført til skade på materiell og/eller person. Mars var den vanligste uhellsmåneden med tre av ti uhell. De fleste uhellene skjedde i scooterløype eller i terrenget, og den vanligste ulykkestypen var å kjøre på stein/stubbe og velt. Respondentene oppgir mange forskjellige grunner til at uhellet skjedde; den vanligste grunnen er dårlig sikt.

Svært få uhell var kollisjoner (3 %), og de fleste uhellene ble ikke meldt til forsikring (77 %) eller politi (96 %). Arbeidsscootere og sport/løypescootere er de scootertypene som i størst grad har vært innblandet i uhell; begge med 32 %, noe som reflekterer at dette er de typene snøscootere som brukes mest. Løssnøscootere er imidlertid overrepresentert i uhell. De utgjør 23 % av scooterne som har vært involvert i uhell mot 18 % i utvalget.

Av de som hadde uhell ble én av fem fysisk skadet. Av disse ble om lag halvparten såpass skadet at de måtte ha legehjelp. Skader på armer og hender er vanligst blant de fysiske skadene, men det er generelt ganske jevnt fordelt hvilke kroppsdeler som skades. 7 % sier de har eller vil få varige skader etter uhellet; ytterligere 14 % sier de ikke vet om de vil få varige skader.

Risiko og risikofaktorer

Utfra oppgitte kjørelengder og selvrappporterte personskader (legebehandlet) har vi beregnet en risiko for personskade for snøscooterførere på 3,6 per million personkilometer. Dette er mye høyere enn for personbil (0,14), fritidsbåt (0,21) og motorsykkel (1,04), men lavere enn for vanlig sykkel (7,97). Tallene er usikre og de dekker over store variasjoner mellom aldersgrupper. Blant førere av snøscooter og motorsykkel har ungdom svært mye høyere risiko enn andre grupper. Risikotallet for snøscooter her er derfor svært påvirket av alderssammensetningen i utvalget.

Vi har gjennomført et sett av regresjonsanalyser for å identifisere de viktigste risikofaktorene i dette utvalget. Med risikofaktorer menes forhold som øker sannsynligheten for uhell eller skade.

Som forventet finner vi generelt at jo mer man kjører, jo større er sannsynligheten for uhell og for personskade. Resultatene viser også at løssnøscootere er mye mer utsatt for uhell og skader enn andre typer snøscootere. Denne effekten skyldes imidlertid for en stor del at det er unge førere som i størst grad har slike snøscootere. Vi finner en klar effekt av alder – de yngste er svært mye mer utsatt for uhell og skader enn eldre scootereiere. Dette skyldes at de kjører på mer risikofylte måter; høyere fart, mer i løssnø, bratt terreng osv. Analysene viser at det er denne typen atferd som bidrar til økt risiko, ikke ung alder i seg selv.

Resultatene som viser at fart og risikoatferd øker sannsynligheten for uhell og skader er ikke overraskende, og de overensstemmer med tidligere norske og utenlandske undersøkelser av risikofaktorer ved bruk av snøscooter. Men i motsetning til mange andre studier finner vi generelt at alkohol og ruskjøring synes å være et lite problem blant snøscooterførere i Norge.

Behov for mer kunnskap

Den foreliggende undersøkelsen er den mest omfattende som har vært gjennomført hittil når det gjelder bruk av snøscootere i Norge. Vi har kartlagt bruk, holdninger og uhell, og funnet klare sammenhenger mellom kjennetegn ved snøscooter/eier og uhell og personskader. Sammenhengene er svært tydelige, og det er åpenbart at det er meget store forskjeller i bruksmåte og i risiko. De yngste som i stor grad bruker snøscooter til lek, er mest utsatt for uhell og skader. Dette er gjerne ulovlig kjøring, men denne typen kjøring er lite utbredt generelt blant snøscooterførere. Men også mange som ikke er unge sier at de kjører ulovlig blant annet for å komme til og fra løypenettet.

Det finnes i dag ingen systematisk registrering av ulykker og skader med snøscooter i Norge, og heller ikke om bruken. Denne undersøkelsen tyder ikke på at snøscooterkjøring generelt innebærer spesielt høy risiko sammenlignet med andre aktiviteter, men vi må ta forbehold om dette siden resultatene er basert på hva snøscootereierne selv oppgir når det gjelder bruk og uhell. Det er også mye som tyder på at fritidsskjøring og lek med snøscootere er økende, noe som trolig vil gi flere uhell og skader.

En mer systematisk registrering av bruken og av skadene vil gi et bedre grunnlag for å vurdere hvor farlig aktiviteten er, og hvordan dagens regelverk fungerer. I den sammenheng kunne det vært interessant å gjennomføre en komparativ studie av bruk og risiko ved snøscooterkjøring i Norge, Sverige og Finland.