

# Snøscooterkjøring og scooterfeelingen

Grete Mehus, Sidsel Germeten og Nils Henriksen

*Snøscooterkjøring inngår i repertoaret av vinteraktiviteter for ungdom i Finnmark og Nord-Troms. Guttene er sterkere knyttet til aktiviteten enn jentene. Artikkelen analyserer beskrivelser av snøscooterkjøring fra fokusgruppeintervjuer med 81 ungdommer (31 jenter og 50 gutter) i Nord-Norge. Snøscooterkjøring beskrives som et kroppslig og sanselig motivert fenomen. Den kroppslige persepsjonen av terreng og omgivelser smelter sammen med den fysiske mestringen av snøscooteren og kan gi en flyterfaring ledsaget av stor frihets- og lykkefølelse. Noen av guttene brukte begrepet scooterfeelingen som en betegnelse på det optimale opplevelsensnivået ved snøscooterkjøring. Dette kobles til flytteori og kroppsfenomenologi.*

Snøscooterkjøring er blitt en stadig mer synlig fritidsaktivitet i en del ungdomsmiljøer i Nord-Norge. Det er ikke gjort undersøkelser som måler forekomst av kjøring blant de yngste, og vi har ikke funnet studier av hvilken sosial kontekst eller hvilke kulturelle rammer snøscooterkjøringen foregår i, heller ikke av hva som motiverer ungdommen eller andre til å drive med denne aktiviteten. Når snøen har lagt seg og løypene har blitt merket og satt i stand, observerer vi imidlertid at snøscooteren kommer fram. I denne artikkelen undersøker vi snøscooterkjøring som fenomen. Vi gjør en innholdsanalyse av 17 kjønnsdelte fokusgruppeintervjuer der vi spør hva som er meningen med scooterkjøringen for ungdom, og hva kjøringen betyr for tilknytningen til hjemstedet.

Snøscooteren ble først innført i Norge i 1960-årene som et hjelpemiddel i reindriften. Siden den gang har bruken av kjøretøyet spredt seg til mange utenfor reindriftnæringen som benytter fjellet i friluftssammenheng. I Det sentrale motorvognregisteret var det registrert 63 631 snøscootere i Norge per 31.12.2008. Av disse var 24 912 registrert i Troms og Finnmark og 1904 på Svalbard. Det er flest menn som står registrert som eiere av snøscootere.

I aldersgruppen 16–23 år var 593 menn og 66 kvinner registrert som eiere i disse fylkene.

Med hjemmel i lov om motorferdsel i utmark (1977) med tilhørende forskrifter er det i 2010 løypenett både i kyst- og innlandskommuner i Finnmark (ca. 5600 km) og deler av Troms (ca. 900 km) som gir anledning til å kjøre fra snøen legger seg, til 4. mai (Fylkesmannen.no). Det er kun tillatt å kjøre i oppmerkede løyper, og kjøringen reguleres av vegtrafikklovens (1965) alminnelige bestemmelser og gjeldende forskrifter. Førerkortforskriften (2004) åpner for å øvelseskjøre fra fylte 15 år og ta førerkort klasse S (§3-17) fra fylte 16 år, men det er begrensninger på hvilken motorkraft førere mellom 16 og 18 år kan ha på snøscooteren.

Hvordan snøscooteren skal brukes, er omdiskutert, og det dukker jevnlig opp avisinnlegg som tematiserer ulike syn. Høringsrunden om forslag til endring av lov om motorferdsel i utmark frambrakte ulike holdninger til et mer restriktivt regelverk, og flere kommuner uttrykte ønske om å åpne for lettere adgang til å etablere løyper (Direktoratet for naturforvaltning 2007).

Tidligere forskning på snøscooterkjøring har særlig handlet om registrering av ulykker og skader, og for Vest-Finnmark framkommer det at gutter i alderen 15–24 år er mest representert i skaderegisteret for ulykker som krever legebehandling (Jeppesen og Wisborg 2005). På Svalbard er det fastboende menn i alderen 20–29 år og besøkende menn i alderen 30–39 år som topper skadestatistikken (Ytterstad og Dalberg 2005). I Sverige, USA og Canada er det i enkelte områder gjort systematiske undersøkelser av alkoholinnholdet i blodet hos førere som har vært med i snøscooterulykker. Der framkommer det at en stor andel av de skadde er menn, at de har vært alkoholpåvirket, og at ulykkene har skjedd på kvelds- eller nattestid i helger (Rowe mfl. 1994, Beilman mfl. 1999, Öström og Eriksson 2002, Beirness 2001). I Norge er det ikke foretatt noen systematisk registrering av om alkohol er en medvirkende faktor i snøscooterulykker, og vi mangler derfor kunnskap om dette (Mehus mfl. 2008).

Pedersen (1992) beskriver hvordan hun mener kvinnerollen i distriktene endret seg i 1990-årene fra at kvinnene la til rette for at mannen kunne dra på snøscootertur, til at de selv begynte å delta på turene. Nå er snøscooterturene en familieaktivitet, og det er etablert et vinterfriluftsliv i Nord-Norge som knytter flere generasjoner sammen. Pedersen (1992) skriver at hun opplever «snøscooterlivet» i nord som en livsform som utformes og leves ut innenfor en lokal ramme og identitet. For noen ungdommer utgjør snøscooterkjøring åpenbart en viktig del av en livsform. De er lidenskapelig opptatt av snøscooteren, og man kan trekke paralleller til andre miljøer hvor ungdom har en felles interesse som forener dem, slik som snøbrettkjørere og frikjørere

(Telseth 2005). På den måten kan man si at snøscooterkjøring i Nord-Norge er et sosialt og kulturelt fenomen, som både går langsmed og på tvers av generasjoner. Aktiviteten er mulig fordi ungdommen bor i et geografisk område med mye snø der det også finnes snøscooterløyper ved tettbebyggelsen.

Sosiale, strukturelle og geografiske faktorer bidrar altså til å legge til rette for utviklingen av snøscooterkulturen i Nord-Norge. At ungdom – ikke bare i Norge, men også i Sverige, Finland, Canada og USA – kjører snøscooter og har dette som en viktig vinteraktivitet, bekreftes via de mange filmene man kan finne på YouTube ved å kombinere søkeordene *snowmobile*, *snowmobiling*, *hill climbing*, *wheelie*, *boondocking* og *accidents*. Filmene produseres, publiseres på Internett og oppsøkes av ungdom, og dette muliggjør en kommunikasjon mellom ungdom fra hele verden, der det å ta sjanser, mestring av kjøretøy og ulike terreng- og føreforhold er i søkelyset. Å eie og kjøre snøscooter er ikke billig, men det ser ikke ut til å hindre ungdommen i å kjøre.

Denne artikkelen setter søkelyset på hva ungdommer som kjører snøscooter, opplever som motiverende for aktiviteten. Er det ekspedisjonslyst og utforskertrang, behov for mestring og trening eller lek og spenning som motiverer dem? Eller er drivkraften et ønske om å utløse opplevelsesbaserte, kroppslige og sanselige mekanismer?

Fenomenet kan tilhøre det Breivik (2001) kaller spenningsaktiviteter, ungdomssport eller risikosport, avhengig av hvor høy risiko man utsetter seg for. Snøscooterkjøring er en ungdomsaktivitet med innslag av spenning, lek og mestring, og motivasjonen for å kjøre kan bygge på den opplevelsesbaserte, kroppslige og sanselige erfaringen som spenningsaktiviteter gir (Csikszentmihalyi 2002). Denne opplevelsen finner sted innenfor en sosial kontekst som setter rammer for aktiviteten og bidrar til å gi den et meningsinnhold. Det er en aktivitet som medfører gruppedanning, samhold, popularitet hos det motsatte kjønn og frihet til å være nær naturen på en måte som kan kjennes igjen fra andre opplevelsesbaserte fritidsaktiviteter som medfører kroppslig og sanselig nærhet til natur (Breivik 2001, Sisjord 2005, Telseth 2005). Ønske om selvutfoldelse, lek, spenning, risiko og mestring kan også ligge bak, og vi vil trekke paralleller til lekteori (Lillemyr 2004) og teori om risiko som kulturelt og sosialt betinget fenomen (Douglas og Wildavsky 1982). Featherstone (1995) skriver at risikotaking er kjønnsbetinget ved at gutter i større grad oppsøker risiko enn jenter, og dette kan ses i relasjon til ulykkes-, skade- og dødsstatistikk i Norge for aldergruppen 16–24 år (SSB: Statistikkbanken).

Sett i et forebyggingsperspektiv søker man via nasjonale, sektorovergripende strategier å redusere risikotaking for å unngå skader og ulykker (Departementene 2009). Dette kan være i konflikt med den enkeltes ønske



om å utføre aktiviteter som er viktige for livskvaliteten. Risikoaktiviteter kan derfor være både helsefremmende og helseskadelige på samme tid.

Snøscooterkjøring kan beskrives langs flere dimensjoner. Opplevelsesperspektivet kan være bygget på en sosial og kulturell fortolkningsramme for aktiviteten, men det finnes gode grunner for å studere denne erfaringen i et perspektiv hvor også den kroppslige og sanselige opplevelsen gis en sentral betydning. Kvalitative intervjudata gir en annen type informasjon enn skadestatistikk. En kroppsfenomenologisk tilnærming til dataene kan få fram forhold fra ungdommens livsverden og forståelseshorisont. Dermed kan andre få innblikk i hvordan utøverne definerer aktiviteten, og om det finnes kjønns-spesifikke forskjeller. Dette vil kunne utgjøre et viktig supplement til skaderegistreringsstatistikken og et utvidet kunnskapsgrunnlag for det skadeforebyggende arbeidet.

## Flytteori og kroppsfenomenologi

Aktiviteter hvor kroppslig opplevelse står sentralt, kan ses i lys av både flytteori (Csikszentmihalyi 1975, Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi 1999) og kroppsfenomenologi (Merleau-Ponty 1994). Den franske fenomenologen og psykologen Maurice Merleau-Pontys (1994) perspektiv tar som utgangspunkt at menneskekroppen er sanselig og ikke kan todeles i det fysiske og det psykiske. Merleau-Ponty har røtter til Heidegger (1889–1976) og var den første som ga kroppen forrang i sansingen (Østerberg 1994:VI, XI). Kroppen har forrang med sin sanselige tilstedeværelse i verden. Kroppen og dens omgivelser, som også kan være naturen, er symbiotisk, der kroppens bevegelser og tilstedeværelse gjør at man inntar og bebor rommet. Csikszentmihalyi (1975) har lansert begrepet *flow-experience*, eller «flyterfaring», og søker å fange hva som stimulerer til atferd som medfører flytopplevelse eller flyterfaring. Han har analysert hva som driver mennesket til å repetere lystmotiverte handlinger til tross for at disse i utgangspunktet kan være risikobefengt. Han trekker fram produksjon av flytopplevelse som motivasjon og en drivkraft for menneskelig handling.

Flytproduserende opplevelser har seks kjennetegn (Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi 1999). Det første er at personen som søker flyt, intuitivt føler hva som må gjøres under utførelsen av aktiviteten, og får tilbakemelding fra aktiviteten på om utførelsen er bra nok. Det andre kjennetegnet på flytopplevelser er at mål og tilbakemeldinger er så åpenbare at de smelter sammen i aktiviteten. Den som er i flyt, ser ikke seg selv som atskilt fra akti-

viteten. Man er det man gjør. Det tredje og fjerde kjennetegnet er at man stenger ute alt som ikke har med aktiviteten å gjøre, og retter konsentrasjonen mot det man holder på med; man glemmer seg selv, går opp i aktiviteten, og kropp, redskap og omgivelser «smelter sammen». Det femte kjennetegnet er at man slutter å tenke på faren for å miste kontroll og heller kjenner gleden ved å klare å ha kontroll i situasjonen. Dette beskrives slik:

«Risk takers often claim that their enjoyment comes not from the danger itself, but from their ability to minimize it, from their feeling that they are able to control potentially dangerous forces» (Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi 1999:155).

Det siste kjennetegnet er det som kalles *autotelic nature*, som vil si at man har seg selv og sine opplevelser som eneste mål for aktiviteten (Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi 1999). Det optimale opplevelsensnivået man streber etter, kalles å være i flytsonen, som betyr å bare være i situasjonen og utelukke alt annet.

Et av Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyis (1999) kjennetegn på flyt er at man «mister seg» til aktiviteten og nyter at man erobrer terreng og får til det man holder på med. Videre får individet kompetanse fra aktiviteten og klarer å redusere faren for å miste kontroll i den grad at den til slutt neglisjeres. Merleau-Ponty betoner hvordan mennesker gjennom bruk av gjenstander, sansing og trening kan lære å beherske sine omgivelser så godt at gjenstandene inkorporeres som en forlengelse av kroppen. Dette har likhetspunkter med Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyis teori (1999), der instrumentet man møter elementene med, det være seg seilbåten, skiene, snøbrettet eller gitaren, blir en forlengelse av kroppen.

Gjennom disse teoretiske perspektivene<sup>1</sup> vil vi løfte fram hva snøscooterkjørende ungdom oppgir som motiver for å kjøre, og hva som legges i begrepet *scooterfeelingen*, slik vi har fått det formidlet gjennom fokusgruppeintervjuer. I diskusjonen vil vi gå ut fra Merleau-Pontys beskrivelser av kropp, sansing, bruk av rommet og språket. Samtidig vil vi trekke paralleller til flyt-teori og vise hvordan man gjennom disse to perspektivene kan forstå snøscooterkjøring og *scooterfeelingen* som et kjønnnet, kroppslig persipert og fokusert fenomen.

## Metode

I forbindelse med prosjektet har førsteforfatteren oppsøkt ungdom på åtte av tolv videregående skoler i Finnmark, Nord-Troms og på Svalbard i tiden

fra januar til april 2008. De åtte skolene ble valgt ut fra størrelse og geografisk spredning i den hensikt å treffe ungdom fra hele forskningsområdet.

Rektorene på de videregående skolene i undersøkelsesområdet ble forespurt og ga oss tillatelse til å gjennomføre fokusgruppeintervjuer og en spørreundersøkelse blant elever som kjører snøscooter på fritiden. Dataene som presenteres i denne artikkelen, er kun fra fokusgruppeintervjuene. Deltakere til fokusgruppene ble rekruttert ved at førsteforfatteren oppsøkte klasser på ulike alderstrinn som rektorene hadde valgt ut på forhånd ut fra lærernes kjennskap til elevenes bruk av snøscooter. Hensikten med undersøkelsen ble presentert for klassene, og ungdom som kjørte snøscooter på fritiden, ble bedt om å melde seg. I alt 81 ungdommer meldte seg til fokusgruppeintervjuer. Det ble gjennomført 17 kjønnsdelte fokusgruppeintervjuer (ti guttegrupper og syv jentegrupper) der mellom to og åtte personer deltok i hver fokusgruppe (Morgan 2001). Vi kjønnsdelte gruppene for å prøve å unngå at guttene skulle dominere jentene i klasserommet og styre intervjusituasjonen med fleip og humor, slik Paulgaard (2007) beskriver fra en skoleklasse der hun gjorde feltarbeidsobservasjoner.

Å kjønnsdele gruppene kan gi et klarere bilde av hva som er kjønnsespesifikt – i vårt tilfelle med hensyn til hvordan snøscooterkjøring som fenomen beskrives. I alle typer gruppeintervjuer kan det oppstå selvforsterkende prosesser ved at medlemmene prøver å overgå hverandre i fortellinger eller demper hverandre med sarkasme, ironi, terging og fleiping, og faren for dette er spesielt stor der medlemmene kjenner hverandre, intervjues på en trygg arena, og der gruppen er homogen med hensyn til tematikken som tas opp (Wibeck 2000).

De som deltok i fokusgruppene, var mellom 16 og 23 år, og de var valgt ut fordi de definerte seg selv som snøscooterkjørere. Deltakerne kom fra hele forskningsområdet og representerte ulike miljøer og de fleste sjikt av befolkningen. Elever fra både studieforbereidende -og yrkesfaglig opplæringsprogram var representert.

Målet med fokusgruppene var å få fram hvorfor ungdommene likte å kjøre snøscooter, hvordan de planla turer, hvilken kjørestil og hvilke turvaner de hadde, om de hadde vært med i ulykker, og hvordan de vurderte risikoen relatert til snøscooterkjøring. I de fleste gruppene snakket ungdommen om de temaene som ble presentert, noen i mer detaljert form enn andre. Guttene ga fyldigere og mer varierte beskrivelser enn jentene.

Førsteforfatteren var moderator i fokusgruppene og fulgte en semistrukturert intervjuguide med spørsmål som oppmuntret ungdommene til å dele ulike typer erfaringer de hadde med snøscooterkjøring. Dataene fra intervju-

ene var ganske ensartede, og etter 14 intervjuer kom det ikke fram nye temaer.

Det ble foretatt en innholdsanalyse av hele materialet (ca. 90 000 ord) med inspirasjon fra Graneheim og Lundman (2003). Analysen endte opp i 13 hovedtemaer med en rekke undertemaer. Tematikken sprang ut fra utsagn som ble omgjort til kondenserte, tekstmære meningsenheter. Disse ble så gjort til gjenstand for fortolkning av den underliggende meningen og ble kategorisert som undertemaer, som igjen ble samlet under ulike hovedtemaer. I denne artikkelen er det to hovedtemaer som blir tatt opp: opplevelsen av snøscooterkjøringens betydning som fritidsaktivitet blant ungdom i Nord-Norge og beskrivelser av ulike kjøreøvelser motivert av behovet for å oppleve å beherske snøscooteren og terrenget.

Førsteforfatterens fortolkning og utvikling av temaer i innholdsanalysen ble diskutert med medforfatterne, som leste fem av de mest innholdsrike transkriberte intervjuene og den tilhørende innholdsanalysen. Innholdsanalysen av disse fem intervjuene ble deretter gjennomgått av alle tre og diskutert inntil det ble felles enighet om hvordan data skulle fortolkes. Resten av analysen ble gjort av førsteforfatteren. Resultatene framstilles med enkelte sitater og er i en fortellende form der det oppsummeres sammenfallende beskrivelser fra fokusgruppene.

Prosjektets design og innhold ble godkjent av Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste med tillatelse til å oppsøke ungdom og gjennomføre intervjuer etter informert samtykke. Ungdommen fikk informasjon om at deltakelsen var frivillig, og ble garantert anonymitet og konfidensialitet. Det ble tatt forholdsregler slik at det ikke skal være mulig å kjenne igjen og koble de ulike ungdommene sammen med sted, utsagn og hendelser.

### **«Å være på fjellet med snøscooteren, det e det som gjør livet verdt å leve her oppe.»**

Flertallet av begge kjønn sa at de opplevde en enorm glede tilknyttet det å dra på snøscootertur i fjellet. En av guttene sa det slik:

- *Ka snøscooteren betyr her oppi nord? ... Ja, den betyr ganske mye. Det e det vi bedriv fritiden med. Man må bare dra dit man bor, og starte rett på fjellet. Det e livsstilen her oppe for de fleste ungdommer. Man går bare og vente på vinteren.*



Andre gutter sa:

- Det e djevelsk artig.
- Det e gøy, det e friluftsliv, fiske og hytta.
- Du e først og fremst ute, så slipper du å sitte hjemme, du e sosial og får venna.
- Det e det som gjør livet verdt å leve her oppe.

Slike utsagn var det mange av, spesielt blant guttene, og flere la vekt på at en av grunnene til i det hele tatt å fortsette å bo i Nord-Norge var nettopp muligheten for å kjøre snøscooter i fjellet. Flere sammenliknet Nord-Norge og snøscooterkjøringen med Sørlandet og båtlivet. Det ene ville vært utenkelig uten det andre. Tre jenter sa dette:

- Det e sosialt, man opplever mer på turen, får frisk luft, får nye kjærestere ...
- Man kommer seg ut i naturen. Man gidd kanskje ikke å gå ti mil på ski. Da kjøre man heller scooter.
- Det e akkurat som å dra på tur med ski, bare at det e et annet hjelpemiddel for dem som ikke vil, eller kan, gå på ski. Man stoppe scooteren, lage bål og isfisker. Det e jo sosialt.

Begge kjønn snakket mye om hvor viktig det sosiale fellesskapet var for dem i forbindelse med snøscooterturene. Guttene skilte seg fra jentene ved at de i tillegg hadde mange flere beskrivelser av de kroppslige følelsene de fikk av å kjøre.

Flere av guttene trakk fram forberedelsene de gjorde med tanke på ting som kunne gå galt, og med tanke på å klare seg i fjellet, avhengig av hvor lenge de skulle være borte. Friheten ved å kjøre snøscooter i kontrast til det å utvikle kunnskap om å klare seg viser hvilket spenn av erfaringer en ungdom får gjennom denne aktiviteten.

Både jenter og gutter vektla nettopp friheten de følte når de var på tur, det å være ute i naturen, freden, roen, isfisket, solingen, grillingen, det å sove i lavvo, være med reinflokken og det sosiale og familiære samholdet. Dette var viktige faktorer tilknyttet det å kjøre snøscooter. De omtalte det å *være på tur*<sup>2</sup> ikke som noe tidsavgrenset som de dro til og fra, men som en tilstand de var i hele tiden mens de var ute. Fjellet var en møteplass og arena der ungdommene var sikret å treffe venner uavhengig av om de hadde noen avtale eller ikke.

Informantene definerte snøscooterkjøring og fjelliv som en del av både en kultur og en friluftslivsform som inkluderer flere generasjoner. Mange, både



gutter og jenter, sa at de var oppvokst med å dra på turer i fjellet over mange dager der de bodde i teltleirer eller på hytte. Noen jenter fortalte for eksempel at de hadde vært med fedrene sine på fjellturen i flere dager om gangen og lært mye om hvordan de skulle forsure ulikt terreng, kjøre over åpne råker, og hvilke knep de måtte bruke under vanskelige vær- og kjøreforhold. På slike turer fisket de også på isen, lagde mat ute og overnattet i telt eller gammer. Slik inngår det å være på snøscootertur og få kjøreopplæring fra eldre, erfarne kjørere som en naturlig del av selvkonstitueringen og det å skrive seg inn i en friluftslivskontekst i området.

### «Du kjenne trykket i brystet, adrenalinet suse, det riv i kroppen ... og du føle total frihet.»

Spesielt intervjuene med guttene beskriver flere fenomener som vi ved første gjennomlesning av intervjuene tolket som uttrykk for risikotaking. Ved å lese materialet med en annen forforståelse i et kroppsfenomenologisk perspektiv framtrådte guttenes kjøreerfaringer mer som et kroppslig erfart fenomen som var motivert av en søken etter frihet og flyt.

En kjørestil som flere beskrev som morsom, er å *powdere*, det vil si å kjøre i puddersnø der snøscooteren flyter på snøen og man svinger fra side til side og forsøker å holde balansen. Her trener altså ungdommen på en type kjørekunst der de må prøve å holde balansen og forsikre seg om at snødybden er stor nok til at steinene er begravd, og faren for bråstopp og velt er minimalisert.

Å klatre i snødekte fjellskrenter er også en øvelse som inngår i treningen i å mestre snøscooteren. Målet er å klare å kjøre helt opp, gjerne spinne over toppen av skrenten og stoppe på det høyeste punktet, før det bærer rett ned på den andre siden. Informantene fortalte at hvis de ikke klarer å nå toppen, må de bruke maskinens siste kraft til å snu og kjøre ned igjen, eller de må spinne snøscooteren ned i snøen, slik at de sitter fast og kan vente på hjelp. Dette beskrev to gutter slik:

- Kjøre jo sånn hele tida, ser ikke bakken først, du kjenne jo om du klare det. Da er det bare å dra han på sia.
- Kjørte opp en bakke, så var det så bratt på toppen. Steila så mye at æ ikke klarte å holde mæ fast. Måtte hoppe av og kjøre litt fram, kjørte den så fast. Det var langt oppi fjellsida ...



En gutt fortalte at han liker å droppe utfor små skrenter med snøscooteren. Han sammenliknet dette med droppingen han gjør på snøbrett. Han slipper seg utfor og holder den valgte linjen uten å treffe hindringer. Hopping over bakkekanter og kuler der man prøver på en fin landing, inngår også i øvelsesrepertoaret til ungdom som vil trene på å mestre snøscooteren. Slik beskrev noen av guttene dette:

- ... artig å kjøre fort, leke seg, steile og hoppe litt. Sånn forsiktig uten at snøscooteren blir ødelagt.
- Det er ikke noe artig hvis man kjøre opp bakken, så kommer det en på stussen forbi dæ ... Da slit du!
- Så er det artig å leke seg, ikke kjøre fort, men krevende kjøring. Du får lissom kick.
- I fjor bygde vi et hopp der det var et hull og et trær. Så vedda vi hvem som turde å hoppe. Æ ble førstemann. Så sa en kompis til mæ at «æ hoppe hvis du hoppe». Så hoppa æ. Så sa han: «Nei, ikke f... om æ hoppe.»

I disse utsagnene kan man ane et element av performance, testing og konkurranse utøverne imellom der det å mestre og ta sjanser inngår i det å vise seg fram i gruppen.

Flere av ungdommene sa at de likte å kjøre «på stussen» eller å steile. Det ble forklart som å gi gass slik at skiene løfter seg og kun bakdelen av beltet berører bakken. Så balanserer man snøscooteren med hendene, armene og føttene og forflytter kroppsvekten bakover til snøscooteren vipper opp. Videre må man bruke gass og vektforflytning for å holde snøscooteren «på stussen».

Å bare kjøre fort ble av flere oppgitt som det minst spennende og utfordrende. Hvis de gjorde det, var det i korte konkurranser mot hverandre der de hadde rekognosert løypen på forhånd.

Det var guttene som drev mest med de ulike kjøreøvelsene. De sa også at de kjente snøscooteren sin så godt at de visste når de nådde punktet der de ikke lenger hadde kontrollen. De visste det umiddelbart når noe gikk galt, fordi de kjente det i hele kroppen via responsen de fikk gjennom kjøretøyets kontakt med terrenget.

Noen gutter beskrev den gode følelsen de fikk av å kjøre, med følgende utsagn:

- Du kjenne trykket i brystet.
- Adrenalinet suse ...
- Det riv i kroppen ... og du føle total frihet ... følelse av rus

To andre konkluderte rett og slett med at det som motiverte dem til å kjøre snøscooter, var *scooterfeelingen* som kom når de holdt på med aktiviteten. Dette begrepet oppfattet vi som en oppsummering av det følelsesrepertoaret de andre i gruppene beskrev mer detaljert.

En av de få jentene som snakket om å få kick, sa dette:

- *Man får kick av det hvis man hopper ... og særlig hvis man kjører opp «Himalaya» [fjell i lokalmiljøet som ungdommen har navngitt med assosiasjoner til bratthet og vanskelighetsgrad].*

Snøscooterkjøringen ble beskrevet som en tilstand av total avslapping der stress fra skolen, mas, forstyrrelser og bekymringer var borte. Avkoblingen fra hverdagslivet og overgangen til en annen kontekst så ut til å bety mye. Jentene la vekt på friheten til å dra på tur og nyte naturen, de snakket lite om å få kick, om «riving i kroppen» og rusfølelsen, slik guttene gjorde.

Alle øvelsene og kjøreteknikkene vi fikk høre om, har vi fortolket som motivasjon for å produsere flytopplevelser. Kjønnforskjellen framkommer her ved at mange av jentene sa at de avsto fra å utsette seg selv og snøscooteren for fare fordi de var redde for ødeleggelser og skader. Dette sto i motsetning til hva mange gutter formidlet.

## Snøscooterkjørende ungdoms livsverden

Fjellet er en arena der ungdom som kjører snøscooter, opplever frihet, avkobling og glede. Ungdommen trekker fram snøen, store fjellområder, friluftsliv og snøscooterkjøring som noe av fordelen ved å bo i nord. Med bakgrunn i dette mener vi at snøscooterkjøring i Nord-Norge har vokst fram som en ny fritids- og friluftslivsaktivitet som både forener og skiller generasjoner. Ungdommens kroppslige og sanselige opplevelser knyttet til snøscooterkjøring og det å være på tur definerer dem i en kultur som noen vil kalle en livsform som utfoldes i vinterhalvåret. Det sosiale aspektet utpekes som viktig og bidrar til å skape et fellesskap rundt snøscooteren som forener kjørergruppene og skiller dem fra andre grupper av ungdom som ikke har tilgang til eller er interessert i å kjøre snøscooter.

Snøscooterkjørende ungdom som oppholder seg i fjellet over flere døgn, opplever skiftninger i naturen, observerer og diskuterer ulike snø- og føreforhold og har utviklet egne begreper for dette og andre forhold tilknyttet snøscooterkjøring. Når de unge utvikler egne navn og begreper som sier noe om kjøremåter, snøtyper og terrengformasjoner, slik som *powdere*, *kjøre på stus-*



sen og *Himalaya*, skaper de koder som bygger på den praktiske erfaringen de som snøscooterkjørere har utviklet innenfor sin lokale kontekst, på samme måte som snøbrettkjørere og frikjørere skaper sine koder for kjørestiler. Merleau-Ponty skriver at språket ikke forutsetter tanken, men fullbyrder den (1994:140–148). Ungdommens tanker om snøscooterkjøring fullbyrdes i språket.

Det som framkommer om kjørestiler og -vaner i intervjuene, avslører at ungdommene ikke er opptatt av konvensjoner og lover som regulerer snøscooterkjøring i særlig grad. Det viser at snøscooterkjøring i Nord-Norge er en del av en ungdomskultur som for noen utøves på egne premisser, og som er lokalt forankret. Hvor man bor, hvilke muligheter man har, og hvem man er sammen med, er strukturer som bidrar til å skape kulturell identitet og erfaringer (Shildrick 2006).

Med støtte i Merleau-Ponty (1994) og Douglas og Wildavsky (1982) kan man si at disse ungdommene gjennom kroppslige erfaringer, språk, sosiale relasjoner og kultur konstituerer sin egen forståelse av snøscooterkjøring som fenomen.

## Møtet mellom kropp, kjøretøy og natur

Å kjøre snøscooter er en kroppslig og fysisk krevende øvelse som fordrer samspill mellom sansingen og den fysiske kroppen. En kropp i bevegelse bebor og inntar rommet, og kroppens møter med omgivelsene skjer via sansingen (Merleau-Ponty 1994). Når ungdommene kjører snøscooter i ulike terreng, på ulike underlag og med ulike utfordringer, oppstår det et møte mellom kropp og omgivelser via snøscooteren som kjøretøy. Snøscooteren blir en forlengelse av kroppen, ikke noe de bare sitter oppå, eller et vedheng til kroppen. Sansingen skjer både motorisk og perseptuelt, som en gjentakelse av erfaringer som blir en vane. En vane er en inkorporering av bevegelsesmønstre som også kan være en mestringskompetanse i situasjonen.

Å kjøre i puddersnø, klatre vertikalt i en bakke eller kjøre på stussen krever at man kan kombinere gasspådrag med riktig balansepunkt på snøscooteren. Flere ganger med prøving og feiling aktiviserer førerens kroppslige hukommelse og tidligere erfaringer. Å balansere snøscooteren er ikke en kognitiv øvelse, men en kroppslig prosess som skjer via den umiddelbare responsen man får fra aktiviteten man holder på med, og som man har erfart mange ganger tidligere. Man må trene på å oppnå denne balansen og innarbeide den kroppslige reaksjonen som kreves i situasjonen. Om man feiler i bevegelsene,

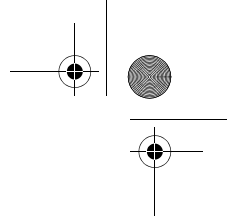
i gasspådraget eller i forflytningen av kroppsvekt, får man umiddelbar tilbakemelding gjennom føttene, lårene, hoftene, hendene og armene. Kroppen husker fra tidligere erfaringer hva som skal til for å korrigere bevegelsen og stabilisere situasjonen. Dette er noe av det spesielt guttene erfarer når de kjører snøscooter i ulike situasjoner.

Jentene snakket lite om de kroppslige erfaringene snøscooterkjøring kan gi. De la mer vekt på det sosiale rundt turen og det som skjedde når de stoppet snøscooteren.

### Scooterfeeling som flow-experience

For noen er snøscooterturene noe mer enn å dra på isfiske eller søke rekreasjon. De søker etter lekesituasjoner og terreng som kan bidra til å føre dem i flyt, noe vi har identifisert som en del av innholdet i begrepet *scooterfeelingen*. Guttenes beskrivelse av dette opplevelsensnivået er helt i tråd med det Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi kaller «flow-experience» (1999). Flere av informantene våre, spesielt guttene, oppsøker områder der de kan trene på mestring. De gjør snøscooteren til en forlengelse av kroppen, der de gjennom trening på ulike ferdigheter persiperer terreng og kjøreunderlag på en slik måte at de erobrer terrenget, utfordrer og mestrer de forholdene de kjører under. Så lenge de klarer å opprettholde full kontroll, kommer de i flytsonen og glemmer omgivelser og andre mennesker. De har seg selv og aktiviteten som eneste mål. De kan sammenliknes med barn som går inn i såkalte gode lekesituasjoner, der leken etter hvert flyter fint uten avbrudd, støy og rollekonflikter (Lillemyr 2004). De mister seg selv til aktiviteten – «de er det de gjør, der og da», som Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi skriver (1999). Når de er i flyt, er grensen mellom oppmerksomheten på tap av kontroll og kontrollen i seg selv utvisket. Csikszentmihalyi og Csikszentmihalyi (1999) skriver at mennesker som oppsøker flytproduserende aktiviteter, ønsker å teste grenser, omforme oppfattelsen av seg selv, utvikle ferdigheter, få nye erfaringer, føle vennskap og glede, måle seg selv mot andre og oppnå prestisje og glamour.

En av guttene i materialet vårt gir uttrykk for at han «sliter» når han merker at han blir forbikjørt i en bakke av en som tydeligvis har en sterkere snøscooter enn han selv. Dette viser at det er et element av konkurranse og performance i for eksempel bakkekltring som stimulerer og motiverer guttene til å utøve denne aktiviteten. Spenningen rundt testing og ferdighetstrening står sentralt for guttene i aktiviteten, og det er mulig at den som viser seg best



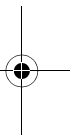
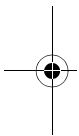
fram, oppnår prestisje og glamour i miljøet. I denne konteksten er risiko et fraværende tema. Ungdommen, spesielt guttene, har seg selv og aktiviteten som det eneste i fokus.

## Avslutning

Snøscooterkjøring defineres av ungdom i Nord-Norge som en viktig fritids- og friluftslivsaktivitet. Noen opplever det som en livsform som innebærer et stort sosialt felleskap med både familie og venner. Det gir dem livsglede og er en viktig grunn til at de blir boende i landsdelen. Snøscooterkjøring utøves innenfor en sosial og kulturell kontekst som defineres av ungdommen selv. Det er en klar kjønnsforskjell i hvordan aktiviteten oppleves, omtales og utøves. Guttene gir mer detaljerte beskrivelser av hvordan de opplever det å kjøre, enn jentene. Vår analyse av materialet viser at summen av det å være ute, kjøre, føle frihet og kjenne snøscooterens krefter rive i kroppen gir en lykkefølelse som kan beskrives med begrepet *scooterfeelingen*. Begrepet har sitt utspring i guttenes opplevelser av det å kjøre snøscooter og kan forstås som et kroppslig møte med elementene der den kroppslige persepsjonen er selve tilgangen til feltet. Slik våre informanter omtaler snøscooterkjøringens positive sider, kan vi oppsummere med å si at de ser på det som en lystbetont aktivitet som for noen motiveres av et ønske om *flow-experience*. I dette ligger det et aspekt av det noen vil kalle risikotaking, lek og jakt på spenning, der ungdommen sier at den gode følelsen blir ødelagt hvis de tenker for mye på risiko.

## Noter

1. Merleau-Ponty er eksistensiell filosof med bakgrunn i Husserls og Heideggers tenking, men med fokus på kroppens sansing. Csikszentmihalyi er psykolog med fokus på hvordan og hvorfor man søker opplevelser som gir glede og motivasjon. Deres utgangspunkt for sansing og bevissthet kan oppfattes forskjellig. Csikszentmihalyi (1975: xiii) presiserer derimot i forordet til 25-års jubileumsutgaven av «Beyond Boredom and Anxiety» at han ble tidlig inspirert av forelesninger om Husserl, Heidegger, Merleau-Ponty og Sartre og at ...: «These readings and discussions led me to appreciate Husserl's «pure phenomenology» as the method of choice for studying human psychic processes, and my work ever since has been an attempt to develop a systemic way of doing so.
2. Dette er et fenomen som også er beskrevet av Pedersen (1992) i kapitlet «Med snøscooteren som livsform» i FDH-rapport nr. 6. Der peker hun på kvinneroller i endring i Nord-Norge. Med snøscooterens inntreden ble det lettere for hele familien å komme seg ut på tur, og hun omtaler snøscooterlivet som en livsform der det handler om «[...] å være på tur, uten tidsavgrensninger».



## Litteratur

- Beilman, G.J. et al. (1999). Risk factors and patterns of injury in snowmobile crashes. *Wilderness & Environmental Medicine*, 10:226–232.
- Beirness, D.J. (2001). Alcohol involvement in snowmobile operator fatalities in Canada. *Canadian Journal of Public Health, Revue Canadienne de Santé Publique*, 92:359–360.
- Breivik G. (2001). Risikoatferd og jakten på spenning. I: Thelle, D.S. mfl. (red.). *På den usikre siden*. Oslo: Cappelen Akademiske.
- Csikszentmihalyi, M. (1975). *Beyond boredom and anxiety*. San Francisco: Jossey-Bass.
- Csikszentmihalyi, M. og I. Csikszentmihalyi (1999). Adventure and the Flow Experience. I: Miles, J. og S. Priest (red.). *Adventure programming*. State College Pennsylvania: Venture publishing.
- Csikszentmihalyi, M. (2002). *Flow. The classic work on how to achieve happiness*. London: Rider.
- Departementene (2009). Ulykker i Norge. Nasjonal strategi for forebygging av ulykker som medfører personskaade i 2009–2014.
- Det sentrale motorvognregister (2008). Uttrekk av statistikk på registrerte snøscootere i Nord-Troms, Finnmark og Svalbard i forhold til alder og kjønn. (31. desember 2008).
- Direktoratet for naturforvaltning. Høringsbrev av 29.6.2007, 07/6307. Forslag til nytt regelverk for motorferdsel i utmark og vassdrag – høring.
- Douglas, M. og A. Wildavsky (1982). *Risk and culture. An essay on the selection of technical and environmental dangers*. Berkeley / Los Angeles / London: University of California Press.
- Featherstone, M. (1995). *Undoing culture: globalization, postmodernism and identity*. London: Sage.
- Fylkesmannen i Finnmark (2009). Snøscooter- og barmarksløyper i Finnmark-kart og GPS. Hentet 1. august 2010 fra <http://www.fylkesmannen.no/fagom.aspx?m=1983&amid=1057613>
- Fylkesmannen i Troms (u.å). *Snøscooterløyper i Troms*. Hentet 1. august 2010 fra <http://www.fylkesmannen.no/fagom.aspx?m=19028&amid=1271904>
- Fører kortforskriften (2004). Forskrift om førerkort med mer. Av 19. januar 2004 nr. 298. Hentet 10. juli 2010 fra <http://www.lovdata.no/for/sf/sd/sd-20040119-0298.html>

- Graneheim, U.H. og B. Lundman (2003). Qualitative content analysis in nursing research: concepts, procedures and measures to achieve trustworthiness. *Nurse education today*, 24:105–112.
- Jeppesen, E. og T. Wisborg (2005). Skader fra bruk av snøscootere i Vest-Finnmark. *Tidsskrift for Den norske lægeforening*, 125:3248–3251.
- Lillemyr, O.F. (2004). *Lek – opplevelse – læring i barnehage og skole*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (1977). Av 10.juni 1977 nr. 82. Hentet 5. august 2010 fra <http://www.lovdatabank.no/all/nl-19770610-082.html>
- Mehus, A.G., G. Mehus og S. Germeten (2008). Snøscooter og trafikksikkerhet. Litteraturgjennomgang av kunnskap knyttet til snøscooterulykker i Skandinavia, USA og Canada. Rapport nr. 4. Alta: Høgskolen i Finnmark.
- Merleau-Ponty, M. (1994). *Kroppens fenomenologi*. Oslo: Pax forlag.
- Morgan, D.L. (2001). Focus group interviewing. I: Gubrium, J.G. og D.L. Holstein (red.). *Handbook of Interview Research, Context & Method*. Thousand Oaks: SAGE publication.
- Paulgaard, G. (2007). Ungdom og kjønn i endring? Ungdom, humor og maskulinitet på 71 grader. *Maskulinitet i nord*, 6:207–222.
- Pedersen, K. (1992). Med snøscooter som livsform. I: Pedersen, K. og S. Gerrard (red.) *Kjønn, kultur og regional endring. Nye perspektiver på distriktskvinneforskning*. Rapport nr. 6. Alta: Alta Lærerhøgskole, Finnmarksforskning, NIBR og Finnmark distriktshøgskole.
- Rowe, B. mfl. (1994). The association of alcohol and night driving with fatal snowmobile trauma: a case-control study. *Annals of Emergency Medicine*, 24:842–848.
- Shildrick, T. (2006). Youth culture, subculture and the importance of neighbourhood. *Young*, 14:61–74.
- Sisjord, M.K. (2005). Snowboard – en kjønnset ungdomskultur. *Tidsskrift for ungdomsforskning*, 5:65–82.
- Statistisk sentralbyrås statistikkbank. Tabell 0357: Dødsfall etter trafikkulykker etter kjønn, alder og trafikantgruppe (1996–2008) og tabell 03498: Dødsfall av ulykker etter, kjønn, alder og dødsårsak (1986–2007). Hentet 2.8.10.
- Telseth, F. (2005). *Dra på. Bidrag til en forståelse av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner*. Hovedfagsoppgave i idrett/friluftsliv. Bø i Telemark: Høgskolen i Telemark.

- Vegtrafikkloven (1965). Av 18.juni 1965 nr. 4. Hentet 8. august 2010 fra <http://www.lovdata.no/all/hl-19650618-004.html>
- Wibeck, V. (2000). *Fokusgrupper: Om fokuserade gruppintervju som undersøkelsesmetod*. Lund: Studentlitteratur.
- Ytterstad, B. og T. Dahlberg (2005). Snøscooterskader på Svalbard. *Tidsskrift for Den norske lægeforening*, 125;3252–3255
- Østerberg, D. (1994). Innledning. I: Merleau-Ponty, M. *Kroppens fenomenologi*. Oslo: Pax forlag.
- Öström, M. og A. Eriksson (2002). Snowmobile fatalities aspects on preventive measures from a 25-year review. *Accident Analysis & Prevention*, 34:563–568.

## Summary

### Youth, Snowmobiling and the ‘Snowmobile Feeling’

Snowmobiling is essential to some youth groups in Northern Norway, and more so for boys as compared to girls. This paper analyzes results from 17 focus-group interviews with 81 High School students (31 girls and 50 boys). Snowmobiling is described as a bodily and perceptually motivated activity which induces a feeling of happiness. The bodily perception of the terrain and the environment merges with the experience of complete control over the vehicle. This creates a flow-experience accompanied by strong sensations of freedom and easiness. Some boys used the term *snowmobile feeling* to describe this optimal level of driving experience, which in the paper is discussed through flow-theory and perspectives derived from phenomenology of the body.