



Snøscooterulykker - en spesiell trafikkmedisinsk utfordring

REDAKSJONELT

SOLHEIM K

Påsken nærmer seg, og vi skal minne om faren ved bruk av snøscooter. I Tidsskriftet ble dette omtalt av Hortemo og medarbeidere (1) fra Finnmark, og Perssen beskrev problemet på Svalbard (2) for ni år siden. Da var det registrert 6588 snøscootere i de 12 kommunene som sokner til Hammerfest sykehus (1). Per 31.12. 1997 var tallet økt til nærmere 50000 snøscootere i hele Norge (Statistisk sentralbyrå, personlig meddelelse), de fleste i våre nordligste fylker. Relativt sett er det flest i Finnmark fylke, delvis på grunn av bruk av snøscooter i reindriften, og på Svalbard, hvor det nå er 1200-1400 snøscootere. Disse brukes av privatpersoner og firmaer. Også i mange av våre andre fylker øker bruken, f.eks. i alpinanleggene, bl.a. for å komme kjapt til toppen av skiheisene for kontroll ved uhell med heisen.

Scooter er et fellesnavn på terrenggående kjøretøy - både til bruk på vann (med propell), på landjorden (med to små hjul) og på snø vinterstid som snøscooter. En mer offisiell, men tungvint betegnelse er beltemotorsykel for terrengkjøring. Snøscooteren kan ha ett drivbelte under og to parallelle styremeier foran. En slik kan komme opp i en hastighet på over 50 km/t, og ved råkjøring godt over 90 km/t. En annen modell har to belter under og en styremeie foran og egner seg best til transport, med slede til bagasje, ved etc. bak.

Godkjent førerkort og vognkort kreves. Aldersgrensen er 16 år, men førerprøve kan avlegges før dette alderstrinn. Mange steder driver ungdom en til dels rå kjøring. Fra det høye nord meldes om det økende fenomen at barn nesten ikke kan gå på ski, men er noen kløppere på snøscooter. Kjøring på vei og i utmark er imidlertid forbudt uten spesiell tillatelse; kjøring skal foregå i oppmerkede løyper og i oversiktlig terreng.

I årene 1986-94 ble det registrert 26 dødsulykker med terrenggående snøkjøretøy (snøscooter, terrenggående prepareringsmaskin og beltebil (weasel)). Av de sistnevnte er det i Norge registrert 283 per 31.12. 1997.

Fra Centers for Disease Control i Atlanta, USA, kommer regelmessig rimelig gode oversikter over snøscooterulykker. I delstaten New Hampshire, 24032 km² og 1111000 innbyggere (1992), økte antall snøscootere fra 21200 i 1982 til 42500 i 1992. 26 dødsulykker medførte 822 tapte leveår før 65 års alder (3).

I delstaten Maine, som er 91652 km² i utstrekning med 1243300 innbyggere (1996), var det 3-8 dødsulykker på snøscooter hver vinter, med en markant økning i 1996 til 12 dødsulykker. Antall registrerte snøscootere økte fra 61641 i 1991 til 76477 i 1996 (4). Denne delstatens lovverk krever at alle ulykker med snøscooter meldes. Begge disse delstatenes økning i

antall snøscootere samsvarer godt med den forannevnte økning i Norge.

I våre naboland Sverige og Finland er snøscooterulykker også vanlig. I en undersøkelse fra Lappland (5) kjørte 8% av 223 skadede mer enn 90 km/t i ulykkesøyeblikket. Skade av hode, ansikt og nakke ble påvist hos 15%. Hjelmer ble brukt av 65% og beskyttet mot hodeskader. En annen undersøkelse fra Sverige viser et tilsvarende mønster (6) hos 117 skadede, 75 ble skadet da de falt av snøscooteren og kom under denne.

Skadeprefylaksen må først og fremst være å arbeide for en forsiktigere bruk av snøscooter og forbud mot snøscooterkjøring etter alkoholinntak. Det må utvises spesiell aktsomhet ved kjøring i mørke, og gode lykter på snøscooteren er viktig. Alkoholbruk ble også i Maine-undersøkelsene fastslått å være en viktig faktor hos 13% av alle snøscooterkjørere som var involvert i ulykker (4). Risikoen for å komme ut for en fatal ulykke er fire ganger større for snøscooterførere enn for bil- og motorsykkelførere når det korrigeres for alder og kjønn (7).

De fysiske og økonomiske kostnader ved snøscooterulykker er høye (8). I et materiale av 42 skadede snøscooterkjørere var kostnadene 569566 amerikanske dollar (gjennomsnitt 16227 dollar, spredning 1003-51642 dollar). Av de 42 skadede var 38 menn, med gjennomsnittsalder 25 år.

En annen effekt som på sikt kan bidra til alvorlige ulykker, er hånd-arm-vibrasjon fra håndtakene i scooterstyret. 18% i et materiale av snøscooterkjørere hadde anfall av hvite fingrer, og 48% hadde nummenhetsfølelse i hendene (9).

Konklusjonen på alle undersøkelser om snøscooterulykker blir viktigheten av trafikk sikkerhetsarbeid på de store, hvite vidder, streng kjøreopplæring og strenge krav til sertifikat, fortsatt arbeid med forbedring av selve snøscooteren og god og løpende informasjon til brukerne på riktig nivå. Lydforurensningen fra snøscooterens snatrende motor vil sannsynligvis bli mindre med tekniske motorforbedringer. Sterk begrensning av bruken har vært foreslått og diskutert, men foreløpig ikke gjennomført.

Kaare Solheim

LITTERATUR:

1. Hortemo GS, Brattebø G, Hellesnes S. Snøscooteren - blott til lyst? Tidsskr Nor Lægeforen 1990; 110: 1196-8.
2. Persen E. Leketøy og dødsmaskin. Svalbardboka 3. Tromsø: Mitra, 1989: 87-97.
3. Injuries Associated with Use of Snowmobiles - New Hampshire, 1989-92. JAMA 1995; 273: 448-9.
4. Injuries and deaths associated with use of snowmobiles - Maine, 1991-96. JAMA 1997; 277: 526-7.
5. Koskinen K. Snowmobile traumas in Finnish Lapland. Arctic Med Res 1994; 53 (suppl 2): 5-7.
6. Bauer M, Hemborg A. Injury. Snowmobile accidents in Northern Sweden. Injury 1979; 10: 178-82.
7. Rowe B, Milner R, Johnson C, Bota G. The association of alcohol and night driving with fatal snowmobile trauma: a case-control study. Ann Emerg Med 1994; 24: 842-8.
8. Farley DR, Orchard TF, Bannow MP, Zistlow SP. The care and cost of snowmobile-related injuries. Minn Med 1996; 79:21-5.
9. Anttonen H, Virokannas H. Hand-arm vibration injuries in snowmobile drivers. Arctic Med 1994; 53 (suppl 3):19-23.

Publisert: 17. oktober 2018. Tidsskr Nor Legeforen. DOI:

© Tidsskrift for Den norske legeforening 2020. Lastet ned fra tidsskriftet.no