

«Friluftsliv? Da tenker jeg på snøskuter, det er det første som slår meg»

En studie av debatten om
snøskuterkjøring i utmark,
med utgangspunkt i Tydal
kommune.

Johanna Marie Olufsen Lien
Trondheim 2018



Abstract

Lien, Johanna Marie Olufsen (2018): «The outdoors? Makes me think of snowmobile, it's the first thing that strikes my mind». A study of the debate about snowmobiling in the outfields, based on Tydal municipality in Norway.

For many years, the debate about increased motor traffic in the outfields has taken place in both media and among the users of our nature. What is the backdrop of this debate?

In 2015, the Parliament of Norway amended the law on motor freight in the outfields, so that each municipality can choose whether to set up recreational trails for snowmobile driving. The use of snowmobiles in the outfields and in outdoor recreation has led to a conflict of interest between parties who have different views of what outdoor recreation implies. This also contradicts the public Norwegian definition of outdoor recreation, which does not include motor traffic.

In order to understand the debate about snowmobile driving in the outfields, I have conducted interviews with relevant informants who express themselves to be on different sides of this debate. These informants are affiliated with Tydal municipality in Norway, by being residents, cabin owners or ski tourists. The data material is discussed in light of relevant theories such as; different forms of approaches and attachment to place, moral in the outdoor life, and theory about how conflicts occur in outdoor life.

The interviews have focused on what the informants think is outdoor recreation and what experiences they seek in nature. They have shared pros and cons arguments they consider important for recreational driving with snowmobiles in the outfields, and what effects they believe the mentioned legislation may have on outdoor recreation and society, both in general and for them personally. It has also been central to the interviews how the informants experience this debate.

My findings are that the debate has two cores: The opponents of recreational driving shake their views that snowmobile driving does not belong in outdoor life, fearing the impact the activity may have on their experiences in nature. The second core of the debate is about the desire of snowmobile drivers to be included in the general understanding of what outdoor life is and about the local people's desire to regulate their own outfield.

Sammendrag

I mange år har debatten om økt motorferdsel i utmark pågått både i mediene og blant de som er aktive brukere av naturen. Hva er det som ligger bak denne debatten?

I 2015 endret Stortinget loven om motorferdsel i utmark slik at hver enkelt kommune selv kunne velge om de ville etablere rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. Bruken av snøskuter i utmarka, og i forbindelse med friluftsliv, har ført til en interessekonflikt mellom parter som har ulikt syn på hva friluftsliv er. Å inkludere snøskuterkjøring i friluftslivet strider også med den offentlige definisjonen av friluftsliv, som ikke inkluderer motorferdsel.

For å forstå debatten om snøskuterkjøring i utmark har jeg gjennomført dybdeintervjuer med relevante informanter som befinner seg på ulike sider av debatten. Disse informantene har tilknytning til Tydal kommune i Trøndelag. De er fastboende, hytteiere og skiturister. Datamaterialet er diskutert i lys av relevante teorier som; ulike former for stedstilknytning og tilnærminger til sted, moral i friluftslivet, og teori som ser på hvordan konflikter i friluftslivet oppstår.

Intervjuene har hatt fokus på informantenes oppfatning av hva friluftsliv er, og hvilke opplevelser de søker i naturen. De har gitt uttrykk for argumenter de anser som viktige i debatten om rekreasjonskjøring med skuter i utmark, og hvilke virkninger de tror den nevnte lovendringen kan ha på både friluftsliv, samfunn og for dem personlig. Det har også vært sentralt for intervjuene hvordan informantene opplever denne debatten.

Mine funn dreier seg om at debatten har to hovedmotsetninger: Skutermotstandernes holdninger om at skuterkjøring ikke hører hjemme i friluftslivet, og frykt for hvilken innvirkning økt skuterbruk kan få på deres opplevelser i naturen. På den andre siden snøskuterkjørernes ønske om å inkluderes i den allmenne forståelsen av hva friluftsliv er, og bygdefolkets ønske om selv å kunne bestemme over egen utmark.

Forord

Dette er resultatet av en lang, interessant og lærerik prosess. En tid fylt med spenning, mestringsfølelse og utfordringer. Gjennom prosessen har jeg lært og reflektert mye over mine egne, og andres, forhold til natur og friluftsliv, mens sangen om gammel Lynx'n fra nostalgiske Sie Gubba, som jeg hørte mye på i min ungdomstid har gått på repeat i hode mitt:

Det e mang som e forbannja på allj scooterkjøring,
men om vinjtern ska dem på hytta si dem å.
Du må tru dem går å vasse ut i jupsnø'n langt i frå,
NEIDA, medt i scootersporet ska dem gå

Prosjektet ville ikke blitt det samme uten mye god hjelp. Først og fremst vil jeg takke alle informantene som ville delta i prosjektet, og som tok meg så godt i mot og delte sine erfaringer og meninger med meg. Takk for tilbudene om å være med på skutertur, og takk for den turen som ble gjennomført!

Jeg vil takke veilederen min Frode Flemsæter, som har vært til stor hjelp. Du har vært en super motivator, og har gitt meg tro på prosjektet mitt, om og om igjen, når jeg ikke har sett lyset i enden av tunnelen. Tusen takk for all veiledning i prosjektet!

Jeg vil takke pappa, som har hjulpet meg med korrekturlesing og lange samtaler om oppgaven. Takk til mamma som oppmuntret meg til å gjennomføre intervjuene, og gjentatte ganger fortalt meg at tydalingene er kjempetrivelige folk, noe hun hadde helt rett i. En takk til Marita som minte meg på hvor stort det faktisk er å ha skrevet en masteroppgave! Takk til alle de gode medstudentene mine som jeg har kunnet dele glede og fortvilelse med underveis. Takk til Kine og Åslaug på studentkontoret på Ruralis, som har hørt på alle mine tanker i tide og utide. Og tusen takk til Unn Kristin, Bjørg Vera, Hilde, Kim og alle dere andre som også har vist interesse for prosjektet mitt og heiet på meg gjennom det siste året.

Jeg er glad for at jeg har fått ta min mastergrad på NTNUs geografiske institutt, hvor jeg har lært mye spennende om samfunnet vi lever i. Det har vært en lang og fin vei fra Olav Fjær fikk meg interessert i samfunnsgeografi på Malvik VGS, og til her jeg står i dag med mitt eget forskningsprosjekt.

Trondheim, 5. juni 2018.

Johanna Marie Olufsen Lien.

Innholdsfortegnelse

ABSTRACT	III
SAMMENDRAG	II
FORORD	II
1. INTRODUKSJON	1
1.1 PROBLEMSTILLING	3
2. BAKGRUNN	7
2.1 FRILUFTSLIV	7
<i>Friluftslivets historie</i>	8
<i>Friluftslivet i dag</i>	8
2.2 SNØSKUTERENS Plass I NORSK HISTORIE OG KULTUR	10
<i>Motorisert ferdsel og nyttekjøring</i>	11
<i>Regler for fastsetting av rekreasjonsløyper</i>	12
3. TYDAL KOMMUNE – EN FRAMSTILLING AV OMRÅDET	15
3.1 FRILUFTSLIV OG NATUR I TYDAL	16
3.2 SNØSKUTERKULTUR, ISFISKELOPYER OG NYE REKREASJONSLØYPER I TYDAL	18
4. STED, MORAL OG KONFLIKTTEORI I FRILUFTSLIVSAMMENHENG	23
4.1 STED OG TILHØRIGHET	23
4.2 MORAL I FRILUFTSLIVET	25
4.3 KONFLIKTTEORI	26
5. METODE	35
5.1 KVALITATIV METODE OG INTERVJU	35
5.2 GJENNOMFØRING	36
<i>Utvalg av informanter</i>	36
<i>Intervjuguide</i>	39
<i>Konfidensialitet og samtykke</i>	40
<i>Etterarbeid</i>	41
5.3 MIN ROLLE OG POSISJON SOM FORSKER	42
5.4 PÅLITELIGHET, GYLDIGHET OG OVERFØRBARHET	43
5.5 HVA KUNNE BLITT GJORT ANNERLEDES	44
6. EMPIRI	47
6.1 HVA ER FRILUFTSLIV?	47
6.2 FRILUFTSLIV MED SNØSKUTER	49
<i>Opplevelser med snøskuter</i>	51
6.3 FRILUFTSLIV UTEN SNØSKUTER	53
<i>Opplevelser uten snøskuter</i>	55
6.4 OPPFATNINGER OM LOVENDRINGEN	57
<i>Positive syn på lovendringen</i>	57
<i>Negative syn på lovendringen</i>	59
6.5 TEMAER OG ARGUMENTER I DEBATTEN	62
<i>Indre justis og moral blant skuterkjørerne</i>	62
<i>Tilhørighet</i>	65
<i>Anorakken som uniform</i>	66
<i>Tanker fra de tilreisende</i>	67
<i>Stillhet</i>	68
<i>Mosjon</i>	70
<i>Møter mellom skuter og ski i utmark</i>	72

<i>Hensyn</i>	74
6.6 DEBATTEN OM SKUTERDEBATTEN.....	75
<i>Framstilling av skuteren</i>	75
<i>Å være skuterinteressert</i>	76
<i>Polarisering i debatten</i>	77
7. DISKUSJON	81
7.1 «DET ER ET ENORMT FINT MILJØ»	81
7.2 «DET ER JO MITT FERIEPARADIS»	84
7.3 «JEG TROR DE KJØRER PÅ EN ORDENTLIG MÅTE. PÅ EN HELT ANNEN MÅTE ENN HVEM SOM HELST»	86
7.4 «FOLK I NORGE ER IKKE FØDT MED SKI PÅ BEINA LENGRE»	88
7.5 «DET ER VI SOM VET HVORDAN DET FUNGERER HER OPPE NÅR INGEN ANDRE ER HER»	91
7.6 «VI ER JO IKKE GANGSTERE HELLER, MEN VI BLIR JO FRAMSTILT SOM DET»	92
7.7 TILBAKEBLIKK PÅ KONFLIKTTEORIEN	93
8. KJERNEN I DEBATTEN OM SNØSKUTERKJØRING I UTMARKA	95
8.1 VIDERE FORSKNING	97
9. LITTERATURLISTE	1
VEDLEGG 1: INTERVJUGUIDE	1

Figurliste

FIGUR 1 TYDALS PLASSERING PÅ NORGESKARTE. TYDAL KOMMUNE (2016).....	15
FIGUR 2 OVERSIKTSKART AV TYDAL KOMMUNE. TYDAL KOMMUNE (2016)	17
FIGUR 3 ISFISKELØYPER I TYDAL, MARKERT I RØDT. WWW.NEAFISK.NO.....	18
FIGUR 4 OVERSIKT OVER ANTALL DIGITALT SOLGTE LØYPEAVGIFTER OG FISKEKORT TIL UTENBYGDSBOENDE, TYDAL GRUNNEIERLAG, V. IVAR FLAKNE, 2018	19
FIGUR 5 SKUTERLØYPER MELLOM ÅS OG SELBUGRENSA. WWW.TYDAL.KOMMUNE.NO.....	20
FIGUR 6 SKUTERLØYPER I STUGUDALSROUNDEN. WWW.TYDAL.KOMMUNE.NO.....	20
FIGUR 7 TABELLOVERSIKT OVER INFORMANTENE	37

1. Introduksjon

Søker du på *snøscooter* på Dagbladet.no får du opp saker som: *Mann alvorlig skadd i snøscooterulykke på Helgeland, Røde Kors angrepet med skistaver* og *Kvinne påkjørt av snøscooter*. Søker du på Selbyggen.no, Selbu kommunes lokalavis, får du resultater som *50 pensjonister inntok Storerikvollen, Bruk løypene* og *Færre regelbrudd blant snøscooterkjørere*.

I mange år har debatten om økt motorferdsel i utmark pågått både i mediene og blant de som bruker naturområdene våre. Enkelte ganger har konflikten gått så langt at folk har gått til fysisk angrep på hverandre ute i den stille, hvite fjellheimen (Dagbladet 2018). Hva er det som ligger bak denne debatten?

I 2015 endret Stortinget loven om motorferdsel i utmark slik at hver enkelt kommune kan velge selv om de vil etablere rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. I *Prop. 35 L (2014-2015) Endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv.* kan man lese at veien mot lovendringen besto av en god del fram og tilbake i Stortinget, hvor prøveordninger med kommunalt selvstyre av motorferdsel i utmarka ble utprøvd i flere omganger. Etter regjeringsskiftet i 2013, fra rødgrønn regjering til blåblå regjering, ble en prøveordning for 40 kommuner utvidet til en ordning som omfattet alle de 108 kommunene som søkte om å få delta i prosjektet. Utvidelsen førte til protester fra opposisjonen og dermed ble hele forsøket stanset. Som et alternativ til forsøket varslet regjeringen et nytt lovforslag. Dette lovforslaget fikk mye kritikk blant annet for å mangle konsekvensutredning for natur og miljø, likevel ble forslaget vedtatt og lovendringen kom i 2015 (Bårdsgård 2016).

De som protesterte sterkest mot det nye lovforslaget var blant annet Den Norske Turistforening (DNT), som sammen med Norsk Friluftsliv og Virke Reiseliv var med på å stanse forsøksordningen der de 108 kommunene var deltakere, ved å klage ordningen inn til sivilombudsmannen i 2013. Påstanden om at forsøket var ulovlig fikk medhold og førte dermed til at forsøksordningen ble avsluttet (Den Norske Turistforening u.d.a). Turistforeningen sa tydelig nei til fornøyleskjøring med snøskuter fordi de mente at lovendringen ville føre til økt snøskutertrafikk, noe som igjen ville forringe naturopplevelsen til de som vil drive et tradisjonelt og aktivt friluftsliv. Med aksjonen og underskriftskampanjen “Ja til stille natur” i 2013 samlet DNT 42 000 underskrifter mot lovendringen. Disse ble overlevert til daværende miljøvernminister Trine Sundtoft (Bakke

2013). Underskriftskampanjen foregikk på nettsiden opprop.net hvor DNT, sammen med Norsk Friluftsliv og Virke Reiseliv (Den Norske Turistforening u.d.b.), informerte om:

«Miljøvernministeren vil snikinnføre en forsøksordning der alle kommuner som vil kan åpne for frikjøring med snøskuter. Vi risikerer å miste noe av det viktigste ved friluftslivet: Den uberørte naturen, stillheten og følelsen av frihet når man er alene med naturkreftene».

I statistikken kan man se at 10 000 av underskriftene er oppgitt å være fra Oslo, litt over 3 200 fra Trondheim og nesten 2 700 fra Bergen (Den Norske Turistforening u.d.b.). Turistforeningen hadde 300 000 medlemmer på slutten av 2017. På nettsiden deres kan man lese at de fikk 50 000 nye medlemmer i årene 2013-2017, og at mange av de nye medlemmene er barn og unge. 90 000 av medlemmene i DNT er fra medlemsforeningene DNT Oslo og omegn, og DNT ung Oslo (Bakke 2017; Bekkhus 2017).

På motsatt side av debatten står blant annet Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR) som er en paraplyorganisasjon for de lokale skuterklubbene rundt om i Norge, og ble stiftet i 2013 på initiativ av snøskuterklubbene i kommunene Tydal og Selbu. Organisasjonen fungerer som et felles talerør for skuterklubbene, og har vært pådriver for lovendringen som har gitt kommunene rett til å etablere rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring (SKFR u.d.). I 2016 hadde organisasjonen 24 medlemsklubber med cirka 3 500 medlemmer. På SKFR sin hjemmeside, under overskriften *Snøscooter ER friluftsliv* (2016), gir de uttrykk for opplevelser fra et seminar i forbindelse med Stortingets melding om norsk friluftsliv i 2016. De var glade for å få være til stede, men følte seg likevel lite velkomne. Motorferdsel i utmark går ikke under den offentlige friluftslivsdefinisjonen (Klima- og Miljødirektoratet 2016), noe SKFR mener er feil ettersom skuterkjøring også er en fysisk aktivitet som gir store naturopplevelser. De stiller seg svært undrende til at Norsk Kongelig Båtforbund kunne være til stede på det samme seminaret, uten å bli møtt med de samme negative holdningene som SKFR ble. Hvem er det som sitter på fasiten om hva “det rette” friluftslivet er? spør de. De skriver videre at ut fra innleggene som de andre friluftslivsinteresserte organisasjonene delte på seminaret, er inntrykket at mange ulike former for friluftsliv respekteres – bare ikke snøskuterkjøring. SKFR forteller at de jobber for å øke kunnskapsnivået om skuterbruk, fordi de mener at svært mange av argumentene de har blitt møtt med i debatten er tuftet på fordømmer og myter om skuteren. De skriver også at de har et ønske om å spre gode holdninger blant skuterkjørere, begrense omfanget av oppståtte interessekonflikter, og å bidra til at ulike organisasjoner får en bedre forståelse av hverandres interesser (Kirkvold 2014).

Snøscooterimportørenes Forening (SIF) har kritisert Aftenpostens snøskuter-nei i sitt innlegg *Plagene fra snøscooterstøy ser ut til å være veldig konsentrert rundt Akerselva* (Lønnum 2014). Her kritiseres Aftenposten for de argumentene de la fram i en lederartikkel med tittelen *Nei til snøscooter-liberalisering* i 2014, som blant annet handlet om frykten for økt trafikk i naturen og en forringelse av turopplevelsen til de som ikke bruker skuter i samme område. SIF, som er tilhengere av lovendringen, argumenter i sitt innlegg med at slike løyper har en kanalisierende effekt på skuterkjøringen, som vil føre til at kjøringen ikke foregår i sårbare områder, og at den derfor vil ha en effekt som blant annet fører til mindre konflikt mellom skiløpere og skuterkjørere. SIF hevder også at løypene ikke vil føre til mer ulovlig kjøring, som mange frykter kommer til å skje.

I tillegg til disse pro-snøskuterargumentene nevnt over, finnes det en rekke andre som har blitt brukt i debatten om snøskuterkjøring og lovendringen som tillater etablering av rekreasjonsløyper. Blant annet mener mange at lovendringen fører til kommunalt selvstyre, som er svært positivt fordi kommunene selv kan planlegge bruken av utmarka si, og dermed vil motorferdselloven bli mer demokratisk (SKFR 2013).

1.1 Problemstilling

Formålet med min masteroppgave er å se nærmere på hva debatten om fornøyleskjøring med snøskuter i utmark egentlig dreier seg om. Dette gjør jeg på bakgrunn av en interesse for å fremme de ulike synspunktene i debatten og folks argumenter knyttet til ulike tema. Ved å se på dette kan det bli tydeligere hva som ligger til grunn for denne årelange diskusjonen. Jeg ønsker å kartlegge hvilke like og ulike opplevelser friluftslivsutøvere søker når de er ute i naturen, og hva friluftsliv er for dem. Jeg vil også se nærmere på hvordan debatten oppleves av interessegruppene, for å se nærmere på om de i ulik grad føler seg rammet av interessekonflikten. På bakgrunn av dette har jeg formulert følgende problemstilling:

Målet med prosjektet er å forstå kjernen i debatten om snøskuterkjøring i utmark ved å undersøke følgende:

- Snøskuterens plass i friluftslivet
- Hvilke argumenter som blir brukt i debatten
- Hvordan debatten oppleves av interessegruppene

For å se nærmere på dette vil jeg ta utgangspunkt i Tydal kommune i Trøndelag, ved å gjennomføre dybdeintervjuer med relevante personer. Videre vil jeg se datamaterialet i lys av teorier om menneskers forhold til sted, moral i friluftslivet og relevant konfliktteori. Tydal kommune har en godt etablert snøskuterkultur og lange tradisjoner med skuterkjøring, i forbindelse med næringskjøring og etablerte isfiskeløyper. I tillegg til dette var kommunen en av de første til å etablere rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring etter lovendringen kom i 2015. Dette gjør at de fleste informantene i prosjektet vil ha erfaringer fra å være i områder rundt slike omstridte løyper.

Årsaken til at jeg har valgt dette som tema for min oppgave er et inntrykk jeg har av at det finnes få undersøkelser og framstillinger av denne debatten i norsk sammenheng ved bruk av kvalitative data, og hvor argumentene for og imot rekreasjonskjøring med snøskuter har kommet frem. Jeg er interessert i å høre hvordan mennesker med ulike forhold til friluftsliv opplever møtet mellom skigåere og snøskuterkjørere i og rundt de etablerte løypene, og hvordan de opplever den debatten og konflikten som har oppstått om temaet. Selv har jeg lite erfaring og kunnskap om snøskuterbruk- og kultur, noe som også har motivert meg til å gjennomføre dette prosjektet. Jeg synes også det er interessant å se på utviklingen av hvordan vi forholder oss til og bruker naturen.

Som sitatet i tittelen på oppgaven viser regner flere av prosjektets informanter snøskuteren som en del av sitt friluftsliv. På grunn av at skuterkjørerne anser seg selv for å drive friluftsliv har jeg valgt å gå bort fra den offentlige definisjonen av dette (Klima- og Miljødirektoratet 2016), som er presentert i delkapittel 2.1. Denne definisjonen regner ikke motorferdsel som en del av friluftslivet. Derfor vil også skuterkjørere bli omtalt som friluftslivsutøvere. I denne oppgaven vil aktiviteter som informantene omtaler som friluftsliv bli omtalt som det. Jeg kunne valgt å bruke begreper som naturbruk og fritidsliv, men siden disse begrepene ikke blir brukt av informantene ville det ført til forvirring i empiriframstillingen.

Det har vært et spørsmål underveis i oppgaveskrivinga om møtet mellom de ulike interessene skal kalles debatt eller konflikt. I hovedsak har jeg valgt å kalle det en debatt fordi dette gir et mer objektivt forhold til temaet og gruppene i saken. Samtidig er dette møtet mellom ulike interesser i aller høyeste grad en interessekonflikt, hvor de involverte gruppene har ulike ønsker og meninger om hvordan ting bør være. En vesentlig del av teorikapitlet mitt dreier

seg om Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori, som gjør at konfliktbegrepet også er brukt. Debatten er også omtalt som konflikt hvis informantene i prosjektet har brukt konfliktbegrepet.

2. Bakgrunn

I dette kapitlet presenteres viktige begreper og fenomener for å gi leseren bakgrunnskunnskaper som er viktige å ha med seg i videre lesing av oppgaven. Viktige stikkord for kapitlet er friluftslivets og snøskuterens betydning og historie i norsk kultur, og lover og rettigheter som dreier seg om disse sentrale temaene.

2.1 Friluftsliv

Nils Faarlund (1973) beskriver i *Friluftsliv – Hva, hvorfor, hvordan* friluftsliv som et vidt begrep som rommer mange aspekter ved det å bevege seg ute i naturen, både til sjøs, på fjellet og i skogen. Man kan drive friluftsliv på mange ulike måter: Jakt og fiske, mosjonering og rekreasjon på gåtur, skitur, med sykkel eller med hundespenn, padling og roing, eller andre og mer moderne måter. I likhet med Flemsæter m.fl. (2011), skriver Faarlund at friluftslivet er viktig på mange ulike arenaer som for eksempel samfunnsplanlegging, naturvern, næringsliv, vareproduksjon, turisme, skoleplaner på alle nivåer, i arbeid med psykisk og fysisk helse og i ulike sammenhenger med medieproduksjon. I tillegg til disse er friluftslivet viktig som en sosial arena. Nordmenn bruker ofte naturen sammen med familie, venner og kolleger, eller alene for å få en distanse til den vanlige hverdagen med jobb, støy og stress. Ved å drive med friluftsliv har mennesker muligheten til å utfordre seg selv og mestre nye ting gjennom fysisk aktivitet. Faarlund mener også at for mange er det estetiske ved naturen en viktig del av friluftslivet, fordi man gjerne beveger seg i storslagne og mektige landskap med flotte farger og naturlige lyder. Å drive friluftsliv innebærer å være i “fri luft”, sier Faarlund. Dette gir et bilde av at friluftsliv står i kontrast til livet i byen, der samfunnet er travelt, modernisert og teknologisk, og der det gjerne er mye støy, forurensning og kø.

Klima- og miljødepartementet har i Meld. St. 18 (2015-2016) *Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet* definert friluftsliv slik:

«Opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse».

Det kommer også fram i denne stortingsmeldingen at det er viktig å ha en definisjon på hva friluftslivet er slik at de verdiene som ligger i begrepet blir ivaretatt. Det er viktig å poengtere tydelig at motorisert ferdsel ikke inkluderes i friluftslivsbegrepet, i følge stortingsmeldingen. De fleste organisasjoner som engasjerer seg i friluftsliv benytter seg av den offentlige definisjonen når de skal presisere hva fenomenet dreier seg om.

Friluftslivets historie

Mennesket har gjennom alle tider drevet med jakt, fiske, høsting og sanking for å overleve. Selv om disse aktivitetene var mer avgjørende for livets opphold før samfunnet ble modernisert og teknologisk utviklet, er de fortsatt viktige tradisjoner for mange, særlig i forbindelse med utøvelse av friluftsliv (Klima- og Miljødirektoratet 2016).

I stortingsmeldingen om friluftsliv (Klima- og Miljødirektoratet 2016) og i Breiviks (1978) kapittel *To tradisjoner i norsk friluftsliv*, kan vi lese at friluftslivet har en særegen plass i vår nasjonale identitet, der det å leve nær og i takt med naturen er viktig for vår kultur. På 1800-tallet fikk friluftslivet større oppslutning, og det var også på den tiden flere av de viktigste organisasjonene knyttet til friluftslivet ble dannet. Den Norske Turistforening ble grunnlagt i 1869, Norges Jeger- og Fiskeforbund i 1871 og Skiforeningen ble stiftet i 1883. I 1988 ble ferieloven innført, og i 1919 fikk vi lovfestet åtte timers arbeidsdag, noe som førte til at nordmenn fikk mer fritid å bruke på reiser og til å drive friluftsliv.

Som en viktig del av norsk kulturarv har friluftslivet bidratt til å forene bygd og by. Deler av befolkningen som er bosatt i byområder har søkt ut i naturen for å mosjonere og for å være ute i frisk luft. Tidligere var hovedfokuset i disse naturområdene på jordbruk, jakt og fiske. I dag er det å være ute i naturen i mye større grad ansett for å være en avkobling fra det hverdagslige. Stortingsmeldingen om friluftsliv (Klima- og Miljødirektoratet 2016) beskriver også naturen som et sted hvor man kan nyte naturopplevelser og oppnå personlig styrke ved å være ute i det fri. Norsk friluftsliv blir også forbundet med mestring. Å ferdes på eget ansvar med relativt enkelt utstyr setter krav til både fysisk form og til kunnskap om terrenget. Man må kunne forholde seg til vær og vind, og vite hvordan man klarer seg ute i naturen under vekslende forhold. På denne måten bidrar friluftslivet til personlig utvikling, fordi man stadig møter utfordringer av ulikt slag.

Friluftslivet i dag

I rapporten *Norge anno 2014*, skrevet av Dervo m.fl. (2014) ved Norsk institutt for naturforskning (NINA), kan vi lese at i likhet med resten av samfunnet har også friluftslivet utviklet seg. Dette har blant annet skjedd ved at det er utviklet nye måter å drive friluftsliv på, og ved at motivasjonen som ligger bak ulike former for friluftsliv har endret seg. I takt med dette har også måten vi driver friluftslivet på, og utstyret vi benytter, blitt mer avansert. For eksempel er det utbredt å bruke nymotens utstyr som Gore-texklær- og sko, høyteknologiske

telt og GPS når man skal ut i naturen. Utviklingen i samfunnet har også ført med seg nye typer aktiviteter, som for eksempel terrengsykling, klatring, alpint og kiting (skiseiling). Klima- og miljødepartementet kunne i 2017 melde at el-sykkelen kan brukes i utmark, på lik linje med vanlig sykkel. Teknologirådet (2006) trekker i sin rapport *Fremtidens friluftsliv - Scenarier for bruken av norsk natur i 2020* fram “Via Ferrata” som en ny måte å drive friluftsliv på. Dette er klatreløyper som er montert i fjellsider ved hjelp av bolter, uthugde stier og vaiere. Løypene har ulike vanskelighetsgrader, slik at folk med lite klatreerfaring også får muligheten til å drive fjellklatring. Teknologirådet poengterer med dette at teknologien er sentral for hvordan vi bruker naturen. Særlig gjelder dette i sammenhenger der vi har forventinger om at teknologien skal gjøre opplevelsene våre bedre og tryggere. For eksempel ved at teknologi gjør aktiviteter vi anser for å være risikofylte mindre skumle ved hjelp av avansert sikkerhetsutstyr. Ifølge Teknologirådet forventer vi også at teknologien skal gjøre aktivitetene enklere å gjennomføre, som eksempelet med “Via Ferrataene” som gjør klatring enklere gjennomførbart også for de som ikke har erfaringer på dette området. Denne utviklingen er ikke nødvendigvis noe de som liker å utføre aktiviteter på en mer tradisjonell måte anser som positivt, da aktiviteten ikke lenger krever den erfaringen og kunnskapen de har tillært seg gjennom mye øving.

Ifølge Dervo m.fl. (2014) sin rapport om friluftslivet karakteriseres endringen mellom de tradisjonelle og nyere formene for friluftsliv ved at i de nyere formene fokuserer utøverne i større grad på seg selv som individ og på hvordan man kan tilegne seg nye mestringsteknikker. I likhet med den øvrige samfunnsutviklingen ser vi at det også i friluftslivet er et mindre fokus på å ivareta den tradisjonelle kulturen. Framfor å drive med det som er tradisjonelt er trenden at vi går over til å drive med det vi har mest lyst til her og nå. Dermed blir det et større rom for at nyere former for friluftaktiviteter kommer inn i bildet (Bicshoff og Odden 2000). Både i det tradisjonelle og i det mer moderne friluftslivet ligger det et ønske om å bevare naturen og å være miljøbevisst. Generelt kan vi si at friluftsliv representerer en motvekt mot ødeleggelsen av naturen, og mot forurensning, slitasje og forsøpling. Til tross for dette ser vi at sosial- og miljøfaktorene ofte blir nedprioritert for muligheten til å drive friluftsliv som bygger på mestring og spenning i individuelle friluftaktiviteter (Bicshoff og Odden 2000).

I forbindelse med at friluftsliv og ferdsel i naturen på ulike måter er utbredt i Norge, er det en rekke lover og retningslinjer som er fastsatt fra politisk hold. Blant annet er utmark et sentralt

begrep i denne sammenhengen, fordi det meste av friluftsliv foregår nettopp der; i utmarka. Ifølge Klima- og miljødepartementet, presentert på Lovdata.no (2016), defineres utmark som kontrast til innmark. Innmark innebærer hustomt, gårdsplass, dyrket mark, engslått og kulturbeite. Også lignende områder hvor ferdsel vil medføre ulemper for eier eller bruker regnes som innmark. I tillegg regnes udyrkete områder som ligger i umiddelbar nærhet til dyrket mark eller engslått, eller er gjerdet inn sammen med slike områder, som innmark. Innmark innebærer også områder i forbindelse med industri og lignende, hvor ens ferdsel vil føre til ulemper for eier og brukere. Udyrket mark defineres som utmark. Og sist, men ikke minst: Utmark inkluderer også fjellet (Lovdata 2016).

I 1957 ble friluftsløven (Lovdata 2016) satt i kraft for å verne om friluftslivet som noe positivt for mennesker og miljø med tanke på helse, trivsel og god bevaring av naturen. Formålet var å lovfeste allmenhetens rett til å oppholde seg og ferdes i naturen, både til fots, på ski, ridende, syklende og lignende, uavhengig av hvem som var grunneier. Friluftsløven beskriver hvor man kan ferdes både i innmark og utmark, og den forklarer når en eier eller bruker av et område har rett til å forby ferdsel på sin tomt. Løven sier også at man har tillatelse til å bevege seg til fots på innmark dersom bakken er frosset eller snølagt, men ikke i tidsrommet fra 30. april til 14. oktober. Tidsrommet kan endres av fylkesmannen. Man har heller ikke lov til å bevege seg på områder som er inngjerdet, på hustomt eller på gårdsplasser uten tillatelse fra eier (Lovdata 2016). Prinsippet om at alle har lik rett til å bevege- og oppholde seg ute i vår felles natur, er vårt gratis fellesgode, og det har fått navnet allemannsretten. Allemannsretten er en del av friluftsløven og blir regulert av denne (Davidsen 2017). Det som kommer tydelig fram av friluftsløven og allemannsretten er at all ferdsel og adferd i både inn- og utmark skal skje hensynsfullt og med varsomhet. Ens aktiviteter skal ikke føre til ulempe eller skade for verken naturen, andre brukere eller den aktuelle grunneieren (Lovdata 2016).

2.2 Snøskuterens plass i norsk historie og kultur

De første snøskuterne¹ ble bygget i USA og Canada på begynnelsen av 1900-tallet. Det vi kan kalle den moderne snøskuteren kom først på 50-tallet, og var av merket Polaris (Campbell 2006). Framkomstmiddelet ble bygget for å gi folk muligheten til å ta seg fram på snø, noe som var særlig aktuelt nord i USA og i Canada på vinterstid (Bathroom Readers 2008).

¹ Omtales som snøskuter og skuter i denne oppgaven.

Snøskuteren, eller beltemotorsykkel som den benevnes ved registrering hos Statens Vegvesen (2018), er utstyrt med styreski og ett eller to drivbelter. En snøskuter veier som regel mellom 200-300 kg. Alle førere av en snøskuter må ha førerkort i klasse S (snøskuter) og man må være over 16 år. Øvelseskjøring kan foregå fra fylte 15 år. Førere under 18 år har kun rett til å kjøre snøskutere som befinner seg i klasse 1. Det vil si at motorens effekt i kw delt på skuterens egenvekt ikke kan overstige 0,20 kw/kg (Statens Vegvesen 2018).

Da snøskuteren kom til Norge på 60-tallet, ble den i hovedsak brukt som et hjelpemiddel i reindriften. Dette er en av årsakene til at snøskuteren har hatt en mer sentral rolle i kulturen i Troms og Finnmark enn i resten av landet. Skuteren har også hatt en særegen rolle på Svalbard. I de senere tiårene har snøskuteren blitt mer og mer populær, og den har bruksområder langt utover reindriften. For eksempel brukes den som hjelpemiddel til frakting av materialer og varer på vinterstid, til oppkjøring av skiløyper, i redningsarbeid hvor personer har gått seg bort på fjellet, og i andre situasjoner hvor det er en stor nytte av å kunne ta seg fram på snø (Røde Kors u.å.; Klima- og Miljødepartementet 2014a). Ved hjelp av statistikkbanken hos Statistisk sentralbyrå (Ssb) (2018a) kan man se at antallet snøskutere i Norge har økt jevnt siden 1960-tallet. Mot slutten av 80-tallet var det omlag 30 000 registrerte beltemotorsykler, og i 2014 var antallet nesten 80 000. Tall fra 2012 viser klare tegn på at snøskuteren er mer populær i de nordlige delene av landet, der Finnmark eksempelvis har over 17 000 registrerte snøskutere, Troms omlag 10 000 og Nordland hadde litt over 11 000. Fylker som i større grad er preget av kystlandskap og lavland har mye mindre snøskuteraktivitet. I Østfold var det registrert omlag 350 snøskutere i 2012, i Vestfold litt over 470, og i Sogn og Fjordane like under 550 (Ssb 2018b).

Motorisert ferdsel og nyttekjøring

Før lovendringen i 2015 tredde i kraft innebar motorferdselloven at det var kun var tillatt å benytte snøskuter til allment aksepterte nytteformål og behov. Unødvendig kjøring og fornøyleskjøring skulle i størst mulig grad begrenses. Nytttekjøring dreier seg for eksempel om transport av materialer og arbeidsfolk i forbindelse med hyttebygging, transport av ved på egen eiendom, preparering av skiløyper, og vitenskapelige undersøkelser som for eksempel dyretelling. Siden 1988 har alle kommuner hatt hjemmel i loven og myndighet til å gi dispensasjon til nyttekjøring for enkeltpersoner som søker om det, også nå etter lovendringen. En slik dispensasjon skal gjelde for et bestemt område, formål og tidsperiode (Klima- og Miljødirektoratet 2014b). Det eksisterer også lover i vegtrafikkloven for hvordan man skal

kjøre med skuter i utmark. Disse dreier seg om hastighet med og uten kjelke (henger), og hastighet med og uten passasjer på skuteren. Kjørende plikter seg også til å holde lav fart, om nødvendig stanse helt, i møte med ikke-motorisert ferdsel, såkalte myke trafikanter (Klima- og Miljødirektoratet 2014b).

Regler for fastsetting av rekreasjonsløyper

Som jeg presenterte i introduksjonskapitlet trådte det 19. juni 2015 i kraft en ny lov som medførte at myndigheten til å etablere snøskuterløyper for fornøyleskjøring ble flyttet fra sentrale organer til kommunestyrene eller andre folkevalgte organ lokalt (Miljødirektoratet 2018). Som presentert gjennom Lovdata (2017) er formålet med den nye forskriften å regulere motorferdsel i utmark og vassdrag, ved tilrettelegging for snøskuter i etablerte løyper på vinterstid ut fra et samfunnsmessig helhetssyn. Videre står det at lovendringen dreier seg kun om kjøring med snøskuter, og ikke andre kjøretøy som for eksempel firhjuling med belter på. Hvis en kommune velger å etablere slike løyper skal disse åpnes tidligst 1. desember og stenges senest 5. mai. Det skal ikke kjøres snøskuter mellom klokken 23.00 og klokken 07.00. Kommunen kan stenge deler av, eller hele, løypenettet av hensyn til reindrift eller andre forhold som oppstår og gjør at stenging er nødvendig. Motorferdsel i utmark skal skje på en hensynsfull måte slik at det ikke forekommer skader eller ulemper for naturmiljø og friluftsliv. Lovdata (2017) formidler også at det er Statens naturoppsyn (SNO) som har ansvaret for å gjennomføre kontroller.

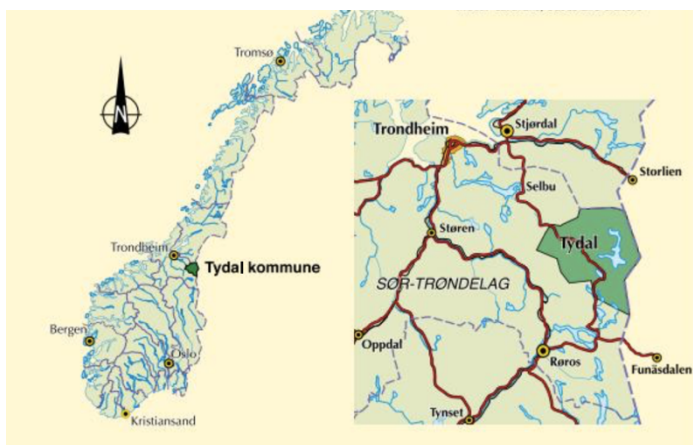
Med den nye motorferdselloven for utmark kom det en rekke retningslinjer som måtte følges ved etablering av skuterløyper. Retningslinjene er utarbeidet av Miljødirektoratet (2018), og er samlet på miljokommune.no, som fungerer som en veiviser i kommunal miljøforvaltning. Kommunene som skal fastsette snøskuterløyper plikter å ta hensyn til en rekke punkter: Støy, friluftsliv, naturmangfold, bolig- og hytteområder, landskap, kulturminner og miljøkultur i nærområdene hvor løypene planlegges, samt sikkerhet for de som skal kjøre. Dette krever at kommunene må utrede konsekvensene av de planlagte skuterløypene. Utredningene skal bidra til at løypene legges utenfor områder som er særlig viktige for friluftslivet og naturmangfold. Miljødirektoratet følger den offentlige definisjonen av friluftsliv.

Miljødirektoratet (2018) stiller også krav til kommunene om å ha regler for bruken av løypene, med et minimumskrav om at løypene har fartsgrenser og kjøretider. Det er ikke tillatt å kjøre fortere enn 70 km/t med snøskuter i utmark. Med slede er maks hastighet 60 km/t uten

passasjer, og 40 km/t med passasjer. Det oppfordres også til at kommunene setter lavere fart i områder hvor det er behov for det av sikkerhetsmessige årsaker, og med hensyn til støypåvirkning. Når det gjelder kjøretider skal kommunen regulere hvilke tider på døgnet det skal være lov å kjøre skuter, og om det er noen dager som skal være fri for skuterferdsel i løypene. Miljødirektoratet veileder også kommunene med hensyn til hvor langt man kan kjøre utenfor løypa for å raste. Dette skal foregå så nærme løypa som mulig. Den øvre grensen for rasting er 30 meter i rett linje ut fra løypa, med unntak av enkelte soner på snaufjellet og ved islagte vann der kommunen kan tillate rasting inntil 300 meter fra løypa. Med bakgrunn i denne regelen er det viktig at løypene ikke legges for nært verneområder og områder som er foreslått til å bli det, da det er forbud mot snøskuterkjøring i slike områder (Miljødirektoratet 2018). Løypene skal heller ikke virke forstyrrende på eventuell reindrift i områdene (Lovdata 1977).

3. Tydal kommune – en framstilling av området

Tar du av fra E6 sør for Stjørdal i Trøndelag, og følger fylkesvei 705 i underkant av åtte mil sørover kommer du til Ås, som er kommunesenteret i Tydal kommune. Tydal grenser til Meråker kommune i nord, Røros i sør og kommunene Selbu og Holtålen i vest. I øst grenser kommunen mot Sverige (se figur 1). Tydal består av flere grender, men de som er viktige å nevne i denne sammenhengen, er Ås og Stugudal. Stugudal er den grenda som har flest hytter i kommunen, og er et viktig utgangspunkt for friluftsliv på sommer- og vinterstid. De 834 innbyggere (tall fra 2017) er i hovedsak bosatt i Ås (Ssb 2018c). Kommunevåpenet består av tre T'er som er ment å symbolisere en kraftlinje, med bakgrunn i at Tydal er en kraftkommune baster på omfattende kraftutbygging. Trondheim Energiverk startet utbyggingen av Neavassdraget under 2. verdenskrig, noe som innebar oppdemming av Essandsjøen², Nesjøen og Stugusjøen (Tydal kommune 2013a). Ved oppdemmingen av Essandsjøen og Nesjøen ble Nedalsmyrene lagt under vann, og førte til at de to innsjøene ble til én stor sjø på totalt 66 kvadratkilometer (Rosvold 2018).



Figur 1 Tydals plassering på Norgeskart. Tydal kommune (2016)

I 2013 var det til sammen 1600 hytter og fritidsboliger i Tydal, og det planlegges og bygges stadig nye (Tydal kommune 2013b). Dette gjør at kommunen kan kalles en hyttekommune. Om lag 70% av hyttene ligger i Stugudal, som bare har 70-80 fastboende. Gjennomsnittsbruken av hyttene er på 61 dager i året, det vil si at de er hyppig brukt (Reitan 2017).

I 2011 ble Tydal kåret til Norges beste kommune av Dagbladet. I Dagbladets “kommunebørskåring” kom Tydal best ut innen flere sektorer; både skole, helse, eldreomsorg, tilbud til unge, tilbud til småbarnsforeldre, og innen økonomisk styring (Melgård 2011)

² Essandsjøen blir også kalt Essand, noe den også tidvis gjør videre i oppgaven, særlig i empiridelen.

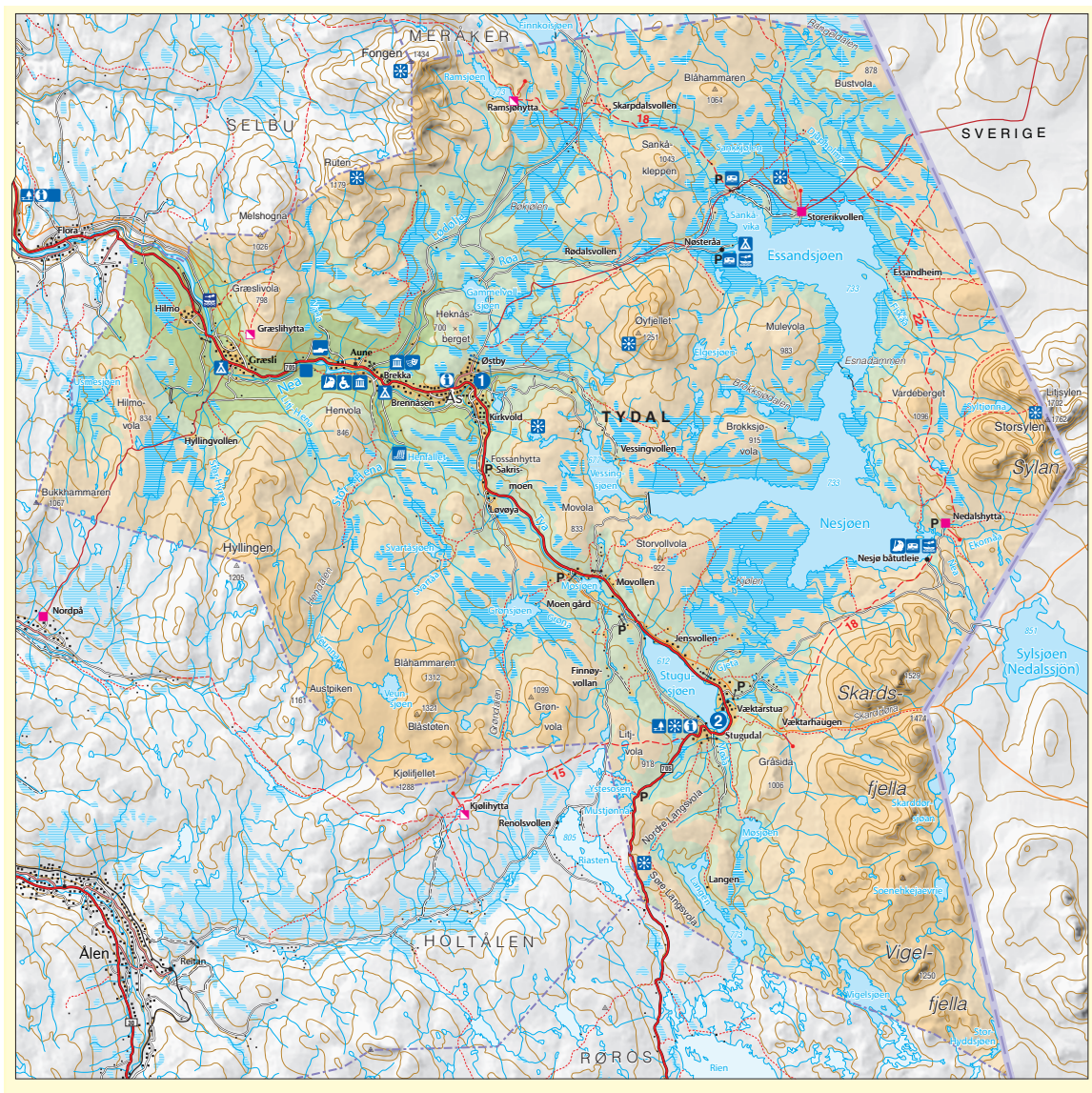
3.1 Friluftsliv og natur i Tydal

I et vakkert natur- og fjellandskap ligger Ås 450 moh. og Stugudal 630 moh. Slagordet «Eventyrlige Tydal – ved foten av Sylan» sier mye om hvor viktig naturen og fjellene er for kommunens identitet (Tydal kommune 2016). Sylan er et fjellmassiv som ligger øst for Essandsjøen og Nesjøen, der man møter svenskegrensa på toppen av Storsylen, 1762 moh. I intervju med en representant fra Trondheim Turistforening (TT) blir det fortalt en hel del om turisthyttene de driver i Tydal. Storsylen kan du blant annet nå fra turistforeningens hytte Nedalshytta, som blir mye brukt, særlig av turistforeningens medlemmer. Tidligere har hytta vært mest besøkt på sommerstid, men i de siste to årene har det blitt kjørt opp skiløype fra Stugudal og inn til hytta. Dette gjør at mange har fått muligheten til å gå dit på dagstur, til tross for hele 18 kilometer hver vei. I følge representanten fra TT har antall dagsbesøk økt betraktelig etter skiløypa ble oppkjørt. En solskinsdag i påska kan det være opptil hundre dagsgjester på Nedalshytta som spiser nystekte vafler og drikker kaffe. Det kjøres opp et stort nettverk av skiløyper i Stugudal og i Ås som er mye brukt av fastboende og tilreisende. Det kan også nevnes at Tydal IL er representert på det norske langrennslandslaget av Niklas Dyrhaug.

På nordsiden av Essandsjøen ligger Storerikvollen, en annen av turistforeningens seks hytter i kommunen. Nedalshytta og Storerikvollen er deler av ei populær hytte-til-hytte-rute som kalles “Firkanten”. Turen inkluderer Nedalshytta, Storerikvollen, Blåhammarstugan og Sylstationen, der de to siste ligger på svensk side. I følge representanten for TT er områdene rundt Essandsjøen og Nesjøen unike på grunn av helårs løypemerkinger, som følge av at dette er et internasjonalt område. På sensommeren arrangeres “Norges råeste motbakkeløp” i Sylan, *Storsylen Opp*, et løp på 1000 høydemeter i en trasé på 11 kilometer (StorsylenOpp.com 2018). Hesteridning er en annen populær aktivitet i Tydal, og det finnes en rekke tilbud for ulike opplevelser på hesteryggen hos ridesentrene Dyrhaug Ridesenter, Patrusli Gaard og Stugudalhester. Andre populære friluftslivsaktiviteter er fiske i elv og sjø, isfiske, padling med kano og kajakk, og sist men ikke minst: Snøskuterkjøring (Tydal kommune 2016).

Store deler av Tydal består av verneområder. Sylan landskapsvernområde med Sankkjølen naturreservat, Skardsfjella og Hyllingsdalen landskapsvernområde samt Skarvan og Roltdalen nasjonalpark, er alle viktige naturlandskap som er lite påvirket av inngrep fra mennesker. Sylan landskapsvernområde og Sankkjølen naturreservat på nord-og østsiden av Essand og Nesjøen, ble opprettet i 2008. Sylan landskapsvernområde inneholder både Sylmassivet og

flate lavereliggende områder, med spesiell fjellflora, viktige fuglearter og den sjeldne fjellreven. Skardsfjella og Hyllingsdalen landskapsvernområde som ligger sør i Tydal kommune og inn i Røros kommune, ble vernet i 2009. Her finnes blant annet Glommas utspring, områder med fjellbjørkeskog, og mange andre store naturperler. Skarvan og Roltdalen nasjonalpark, nord i Tydal, ble vernet i 2004. Den brer seg nordover til nabokommunene Selbu, Meråker og Stjørdal, og består av både myrområder, skogsdaler og høyfjell (ibid). I Tydal er reindrift en del av næringslivet, og kommunen har to reinbeitedistrikter: Riast-Hylling reinbeitedistrikt og Essand reinbeitedistrikt. Beitedistriktene har til sammen om lag 12 500 rein, og strekker seg både utover i nabokommuner og over landegrensa til Sverige (Haugen 2018; Fylkesmannen 2014).



Figur 2 Oversiktskart av Tydal kommune. Tydal kommune (2016)

3.2 Snøskuterkultur, isfiskeløyper og nye rekreasjonsløyper i Tydal

Tydal har lange tradisjoner for snøskuterkjøring. Dette har sin bakgrunn i mye nyttekjøring på grunn av de store områdene med utmark. Tydal Snøscooterklubb er en aktiv frivillig organisasjon som er til for alle skuterinteresserte med tilknytning til Tydal, både fastboende og hytteeiere. Klubben ble stiftet i 1978, og fyller 40 år i år. I følge lederen har klubben om lag 280 betalende medlemmer, mer enn en tredobling siden 2009. I utgangspunktet var klubben kun for Tydals fastboende, og medlemmene var i all hovedsak menn mellom 18 og 60 år. I dag, kan lederen fortelle, melder hele familier som melder seg inn, og klubben består av like mange hyttefolk som fastboende. Lederen for Tydal Snøscooterklubb er samtidig leder for Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR) som ble presentert i introduksjonen.

Pensjonistforeningene og skuterklubbene i Tydal og Selbu samarbeider hvert år om en skutertur for pensjonistene i de to kommunene, med ulike turmål hvert år. I 2018 stilte 30 skutereiere opp med sine kjøretøy for å frakte 50 pensjonister på en fin og rolig tur til Storerikvollen, en av de omtalte turistforeningshyttene i Tydal. Der fikk følget servert mat, og de fikk innblikk i Storerikvollens historie (Dahlø 2018). I Stugudal er det satt i gang utleie av snøskutere av Stugudal Snøscooterutleie. Her tilbys både pakketurer, guidede turer og utleie av miniskutere. Man kan også leie skutertaxi om man ønsker å starte skituren sin lengre inn på fjellet (Stugudal Snøscooterutleie u.d.).

Av dokumenter fra Tydal kommune kan man se at det helt siden starten av 1990-tallet har vært søkt om å etablere skuterløyper for isfiske. Snøskuterløyper til næringsbruk har eksistert siden tidlig 90-tall i Stugudal. Ifølge muntlige kilder ble isfiskeløypene etablert på midten av 90-tallet. I *Forskrift om isfiskeløyper, Tydal* (Lovdata 2006) kan man se at det i januar 2006 ble vedtatt en forskrift om isfiskeløyper for kjøring med snøskuter til Essandsjøen og Nesjøen. Dette gjelder de samme løypene som har eksistert helt siden 90-tallet. Da ble det etablert tre skuterløyper som kun skulle brukes til nødvendig transport i forbindelse med isfiske. Disse tre løypene (figur 3) gjelder også i dag, og brukes til samme



Figur 3 Isfiskeløyper i Tydal, markert i rødt. www.neafisk.no

formål. Bruk av disse løypene krever at man løser fiskekort og betaler løypeavgift for hver enkelt løype man ønsker å benytte.

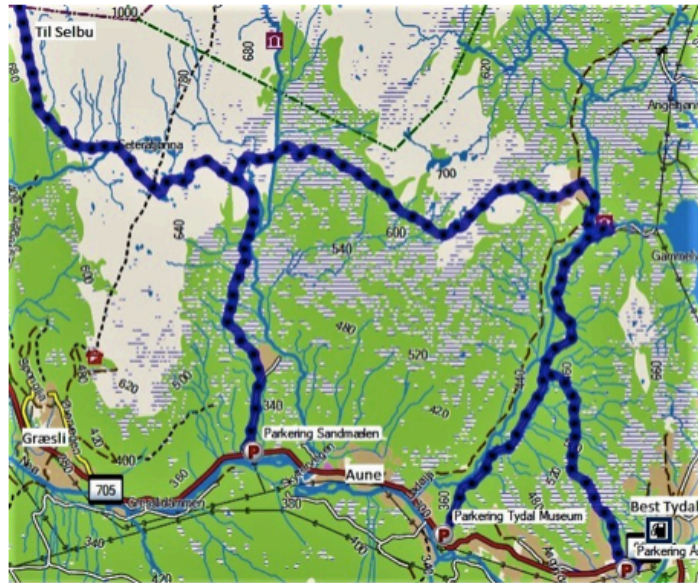
Etter lovendringen om motorferdsel i utmark kom i 2015 ble det vedtatt at Tydal skulle etablere løyper for rekreasjonskjøring. Dermed ble Tydal den første kommunen med de slike løyper i Sør-Trøndelag. De nye løypene for rekreasjonskjøring ble åpnet i 2017, og besto av 43 kilometer fordelt på 17 løyper (Toftaker 2017; Lovdata 2017). Løypene ligger i to separate områder, og blir omtalt som *Ås til Selbugrensa* (figur 5) og *Stugudalsrunden* (figur 6). I noen grad overlapper et par av løypene i *Stugudalsrunden* to av isfiskeløypene. For å kjøre i rekreasjonsløypene må man ha betalt løypeavgift. Salg av løypeavgift og fiskekort skjer både digitalt og over disk, ansvarlig for dette er Tydal grunneierlag. Figur 4 viser antall digitalt solgte løypeavgifter og fiskekort til hytteeiere og tilreisende. Salget av sesongkort for fiske til fastboende i kommunen skjer separat, og har ligget stabilt på rundt 130-140 stykker de siste årene. Ved å se på tallene i tabellen, mottatt fra Tydal grunneierlag, ser man hvordan salget og økningen av isfiske og skuterkjøring har vært de siste årene blant tilreisende. I 2017 og 2018 var det totale salget av løypeavgifter det dobbelte av det som er oppført i tabellen hvis man regner med salg som ikke ble gjennomført digitalt, ifølge Tydal grunneierlag.

Årstall	Antall solgte løypeavgifter	Antall solgte fiskekort vintersesong
2015		131
2016	163	188
2017	473	355
2018	623	434

Figur 4 Oversikt over antall digitalt solgte løypeavgifter og fiskekort til utenbygdsboende, Tydal grunneierlag, v. Ivar Flakne, 2018

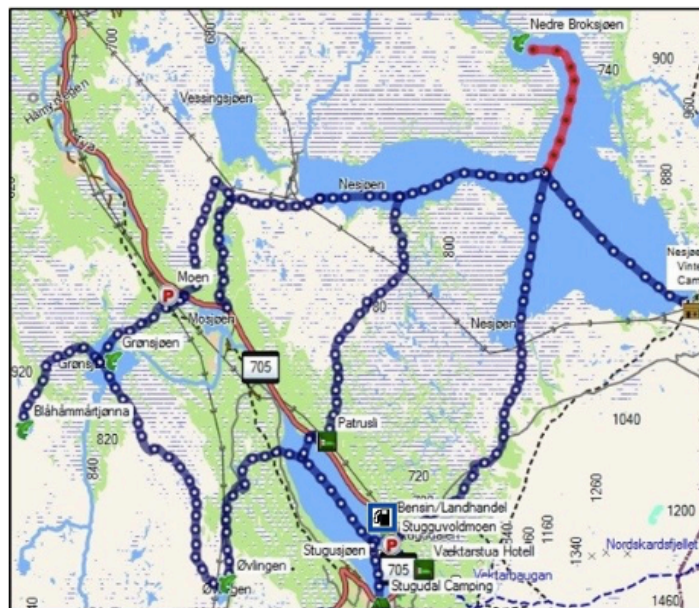
Grunneierlaget har kommentert tabellen og forklarer at antall solgte løypeavgifter og fiskekort i en sesong avhenger av hvordan været har vært i løpet av vinteren og hvor lenge isfiskeløypene har vært åpne. For eksempel var det en lengre isfiskesesong i 2017 sammenlignet med 2018 fordi en kald vår førte til lengre isfiskesesong. Videre kommenterer de at det noe høyere antallet solgte løypeavgifter i 2018 enn året før kommer av en fin vintersesong og en kald påske som ga fine kjøreforhold i løypene. De påpeker også at økningen i tallene fra år til år, har sammenheng med at flere og flere kjøper fiskekort og løypeavgift på digitale plattformer.

Ås til Selbugrensa :



Figur 5 Skuterløyper mellom Ås og Selbugrensa. www.tydal.kommune.no

Stugudalsrunden



Figur 6 Skuterløyper i Stugudalsrunden. www.tydal.kommune.no

I tillegg til skuterkjøring i løyper, næringsssammenheng og nyttekjøring, avholdes det en rekke arrangement i Tydal i forbindelse med snøskutercross. Blant annet arrangerer Tydal Motorklubb den tradisjonelle *Påskecross 'n*, på Stuguvollmoen i Stugudal, hver langfredag. I 2018 var det drøyt 500 betalende tilskuere på arrangementet, og deltagerne kom fra ulike motorklubber i både regionen og fra svensk side (Hilmo 2018). Gutter og jenter helt ned i 11-årsalderen og opp, stiller til start på *Påskecross 'n* (Lien 2018). I Ås ligger i tillegg crossbanen Sellisjøbanen, hvor det ble arrangert midt-norsk mesterskap i snøskutercross i 2018

(Rognebakke 2018). I 2015 ble norgesmesterskapet i snøskutercross arrangert der og på en midlertidig annen bane i Ås. I den anledningen kom canadaproffen Ståle Østby Eggen hjem til Tydal for å kjempe om NM-gullet, noe han for øvrig lyktes med (Lien 2015).

4. Sted, moral og konfliktteori i friluftslivssammenheng

4.1 Sted og tilhørighet

Stedsbegrepet er brukt mye i ulike sammenhenger. Det har blitt presentert flere stedsteorier i nyere tid, av disse trekker Aure m fl. (2015) fram Bærenholdts (2007) fem dimensjoner av sted: sted som sosialitet, fysisk miljø, kroppslig sted, sted som erindring og stedimages. Disse dimensjonene av sted bygger delvis på en av de mest kjente stedsteoriene vi kjenner til i geografifaget, som er de tre dimensjonene som Agnew presenterte i 1987. Hun mente at man kan identifisere et sted som en fysisk lokalisering, som en kontekst for interaksjon mellom menneskene som er der, og man identifisere et sted ut fra de følelsene som er knyttet til det. Denne siste dimensjonen ved sted som knytter seg til følelser, kalles “sense of place”, og er den mest aktuelle dimensjonen å fokusere på i sammenheng med dette prosjektet. Denne måten å identifisere steder på er konsentrert om forholdet mellom mennesker og steder de har en tilknytning til og beveger seg på. Skal vi forstå hvordan forholdet mellom mennesker og sted formes, må vi studere menneskers tilknytning til, oppfatning av og tolkning av steder (Berg og Dale 2004; Aure m fl. 2015).

I forbindelse med *hva* og *hvem* som hører hjemme *hvor* og *hvorfor*, kan vi se nærmere på Tim Cresswells begrepspar “In place” og “out of place” fra 1996. Ut fra Berg og Dales (2009) presentasjon av begrepene i boka *Mennesker, steder og regionale endringer*, er stedsbegrepet satt i sammenheng med identitet. Begrepene tegner et bilde av at noe eller noen som hører hjemme ett sted, ikke nødvendigvis gjør det på et annet sted. I ulike kulturer har man ulike oppfatninger om hva som er riktig bruk av ulike steder. Det kan føre til konflikter og maktkamp mellom de relevante gruppene. Disse konfliktene kan endre praksisen i bruken av et sted. Mennesker som blir ansett for å være “outsidere” kan befinne seg på feil sted, fordi de ikke er kjent med stedets normer og praksiser, og dermed skiller de seg ut fra mengden. De som regnes som “insidere” er de menneskene som er “innafor” og vet hvordan de skal te seg for å bli godkjent av de andre på det stedet de befinner seg (Berg og Dale 2009).

Anderson (2015) beskriver at et sted kan være et avgrenset fysisk område. Dette kan for eksempel være en kommune med grenser som du kan se på et kart. Det trenger ikke nødvendigvis ha fysiske grenser som et gjerde rundt en hage. Det kan være alt fra et stort område, som et land eller et kontinent, eller så lite som den stolen du sitter på når du leser dette. Anderson gjør en interessant sammenligning mellom begrepene sted og plass. *Plass* gir

gjerning en annen assosiasjon enn *sted*. Når vi hører ordet *plass* bringer det gjerne fram assosiasjoner til noe mer generelt og mindre følelsesladet enn *sted*. Områder man ikke har et forhold til, og som man passerer i løpet av dagen uten å tenke særlig over dem, kan man betegne som *plasser*. Derimot er begrepet *sted* gjerne knyttet til områder som man har et forhold til. Anderson mener at et *sted* er konstruert av mennesker, og definerte av de aktivitetene som foregår der. Aktivitetene som finner sted der er tilknyttet kulturen til de menneskene som bruker det (ibid.) Med andre ord er et *sted* en *plass* med mening for den som har et forhold til det.

I 2017 kom David Goodhart med en bok kalt *The Road to Somewhere: The populist Revolt and the Future of Politics*, der han lanserer begrepene “somewheres” og “anywheres” for å tegne et bilde av motsetninger mellom mennesker i samfunnet. I dette prosjektet vil begrepene brukes til å se hvordan ulike menneskegrupper forholder seg ulikt til sted. Goodhart beskriver “anywheres” som en slags elite, altså den delen av befolkningen som er høyt utdannet, urban og velstående. Disse baserer ikke identiteten sin på et spesielt sted eller en nasjon, mener Goodhart, men i stor grad på hva de har oppnådd. Dette gjør at de kan føle seg hjemme mange steder. De er forkjempere for forandring, mobilitet og innovasjon. Den andre gruppen, som Goodhart kaller “somewheres” er mennesker som har lavere utdanning, og en identitet som bygger på tradisjon og tilhørighet til et bestemt sted eller en lokal gruppe. Mange av dem bor i utkantstrøk, og jobber for å ivareta tradisjon og trygghet, og er skeptiske til raske samfunnsendringer (Kjelstrup 2018; Amundsen 2018). Med dette begrepsparet ser Goodhart på hvordan populismen skaper motsetninger i en befolkning. I følge Store Norske Leksikon handler populisme om det som tiltaler “folket”. Som ideologi ser populismen på hvordan politikk er en grunnleggende konflikt mellom “eliten” og “folket”, altså det Goodhart kaller “somewheres” og “anywheres”. Innen politikk kan populisme være tilknyttet ulike typer partier, både sentrums- og bondepartier, og høyre- og venstreorienterte partier (Jupskås 2018). Goodhart mener at det er menneskene i gruppen “somewheres” som reagerer med populisme, og blir dominert av “anywheres”-gruppens maktposisjon i samfunnet (Amundsen 2018). Reidar Almås (2018), nestor innen ruralforskning, bruker begrepene “rotfaste” og “fotfaste” når han ser på dette fenomenet i norsk sammenheng. De rotfaste er de som Goodhart kaller “somewheres” og “fotfaste” er de som på engelsk kalles “anywheres”. Ifølge Almås fører forskjellene mellom de rotfaste og fotfaste til en kulturkløft som fortsetter å vokse i alle vestlige demokratier, og som medfører ulike konsekvenser ut fra den politiske og sosiale kulturen i hvert enkelt land. I norsk sammenheng trekker Almås fram konfliktene rundt

kommunereformen og innvandringspolitikken. Viktige trekk ved disse konfliktene er at de rører ved folkets identitet.

4.2 Moral i friluftslivet

Gjennom flere generasjoner har det blitt etablert ulike normer for hvordan man skal te seg i naturen og hvordan friluftslivet bør utøves. Hvor man er og hva man driver med avgjøres av erfaringer og interesser. I sin artikkel *Friluftslivets moralske landskap – trender og tradisjoner* har Flemsæter m.fl. (2011) tegnet et bilde av menneskers forhold til friluftsliv som to parallelle univers som man bli trukket i mellom. Det ene universet er preget av å være tradisjonelt, og det andre framstår som mer moderne. Ut fra dette vil disse heretter bli kalt et tradisjonelt og et moderne friluftslivsunivers. Disse universene er brukt for å gi en indikasjon på hvordan mennesker forholder seg til friluftsliv.

Ifølge Flemsæter m.fl. (2011) bygger det tradisjonelle friluftslivsuniverset på tradisjoner som stammer fra bygdefolkets kultur, som jakt, fiske og annen utnyttelse av naturen til livsopphold. Det er dette friluftslivsuniverset den offentlige friluftslivsdefinisjonen trekkes mot. For å drive med ulike aktiviteter i naturen mener mange at man trenger kunnskaper om friluftsliv. Informantene i Flemsæter m.fl. sitt prosjekt mener at slike kunnskaper dreier seg om grunnleggende ferdigheter, som håndtering av kart og kompass, båltenning, førstehjelp og så videre. Holdningene om at denne kunnskapen er grunnleggende for å drive friluftsliv, er noe som i større grad blir relatert til det tradisjonelle friluftslivsuniverset. I dette universet er utgangspunktet for friluftslivet at det skal være så enkelt som mulig. Man skal ferdes ute i pakt med naturen, gjerne til fots eller på ski. I dette friluftslivsuniverset eksisterer det klare normer og oppfattelser av hvilken adferd og hvilke aktiviteter som er akseptable.

Det andre universet som blir illustrert av Flemsæter m.fl. er et moderne friluftsliv bestående av mangfold og endring. I dette universet er gjerne friluftslivet preget av en mer inkluderende og åpen holdning, som godtar i større grad godtar aktiviteter, utstyr og utøvere som går ut over det tradisjonelle. I motsetning til det tradisjonelle friluftslivsuniverset, er dette moderne universet ofte drevet fram av yngre generasjoner som har behov for å drive aktiviteter med mer fart og spenning. Dette kan være helt nye typer aktiviteter, eller tradisjonelle aktiviteter som utføres på nye måter.

Man befinner seg ikke nødvendigvis i ett av disse universene, ifølge Flemsæter m.fl., men man kan bli dratt mot det ene eller det andre i ulike sammenhenger, og ut i fra hvor man er og hva man driver med. Hvilket univers man trekkes mot avhenger av ens subjektive holdninger, verdier og interesser, hvor man er og hva man gjør. Det er også et poeng at det finnes tradisjonelle sider ved det moderne universet, og moderne sider ved det tradisjonelle universet.

Flemsæter m.fl. (2011; 2015) forklarer at moralbegrepet dreier seg om folks oppfatninger av hva som er rett og galt. Det man mener er passende og bra i én bestemt sammenheng regner man som moralsk riktig. Ens holdninger til hva som er umoralsk viser til det man mener er dårlig, upassende og feil. Det man mener er moralsk riktig eller galt har ofte en sammenheng med hva man er vant til. Moralbegrepet bruker vi gjerne når vi bedømmer egne og andres meninger, adferd og handlinger, og våre moralske handlinger er ofte skjult bak praksiser som vi tar for gitt. Flemsæter m.fl. bruker betegnelsen moralske landskap på hvordan vår moral baseres på og gjenspeiles av landskapet. Slik reproduseres våre fysiske omgivelser gjennom våre moralske holdninger. Flemsæter m.fl. påpeker at vår subjektive moral former vårt bilde av *hva* og *hvem* som hører hjemme *hvor* og *hvorfor* i ulike settinger, i dette tilfellet i friluftslivet. På bakgrunn av våre verdier, og relasjoner til ulike steder, gjør vi oss opp meninger om, og vurderinger av, hvordan vi selv og andre skal te oss akkurat her. Slik kan man se forskjell på mennesker som trekkes mot de ulike friluftslivsuniversene. De som trekkes mot det tradisjonelle universet har klarere moralske og normative grenser om hva som hører hjemme på et bestemt sted. De som tiltrekkes av det moderne og mer dynamiske universet har et ulikt og et mer flytende syn på hvordan ting kan være, relatert til den konteksten de befinner seg i (ibid.).

4.3 Konfliktteori

Gerald R. Jacob og Richard Schreyer skrev i 1980 en artikkel hvor de utformet en modell for å tilnærme seg konflikter som oppstår i friluftsliv og om naturressurser. I artikkelen deres, *Conflict in outdoor recreation – a theoretical perspective*, framstiller de en systematisk forklaring på hvordan konflikter oppstår og hvordan deres dynamikk er. Selv om artikkelen er godt over 30 år gammel kan den likevel være relevant for den samme problematikken i dag. Blant mange har for eksempel Jerry J. Vaske m.fl. (1995) brukt den i sin forskning om mellommenneskelige- og sosialverdikonflikter mellom jegere og ikke-jegere på Mt. Evans i

1995, mens Robert E. Manning (2011) brukte artikkelen som referanse i sitt kapittel om konflikter i friluftslivet i boken *Studies in Outdoor Recreation* fra 2011. Noen viktige begreper i sammenheng med konfliktteorien er måloppnåelse, målforstyrrelse, asymmetrisk konflikt og sentrallivsinteresse. Disse begrepene blir forklart, før kategoriene i konfliktteorien blir presentert. I dette delkapitlet presenteres teorien fra den nevnte artikkelen til Jacob og Schreyer, og blir supplert med andre relevante teorier underveis.

I følge Jacob og Schreyer er måloppnåelse betegnelsen på det som er hensikten med aktiviteten som en friluftslivsutøver driver med. Målet for en aktivitet er subjektivt, og dermed svært forskjellig for ulike individer og grupper. Slike mål kan være fysiske, som hvordan man opplever naturmiljøet man befinner seg i, eller de kan være sosiale og dreie seg om å dele en spesiell opplevelse med de man har valgt å drive aktiviteten sammen med.

Målforstyrrelse er noe en aktivitetsutøver opplever når hun eller han får vanskeligheter med å oppnå, eller ikke klarer å oppnå, målet for sin aktivitet. Slike forstyrrelser kan være forårsaket av andre individers, eller grupper, adferd. Jacob og Schreyer beskriver at konflikter oppstår når noe eller noen forstyrrer en persons, eller en gruppes, måloppnåelse. Disse konfliktene dreier seg ofte om en uoverensstemmelse om midlene og ressursene som trengs for å oppnå aktivitetens mål, eller de oppstår fordi muligheten til å oppnå et slikt mål kan være begrenset. Dersom det skal eksistere en konflikt må årsaken til forstyrrelsen identifiseres av individet eller gruppen, noe som innebærer at de må se sammenhengen mellom den målforstyrrelsen de selv oppfatter, og andre personer eller grupper, adferd.

Mange av konfliktene som eksisterer i forbindelse med friluftsliv er asymmetriske. Ifølge Jacob og Schreyer vil det si at den ene parten i konflikten føler seg mer utsatt og berørt av konflikt enn den andre. Slike asymmetriske konflikter kan særlig gjelde i sammenstøt mellom motoriserte og ikke-motoriserte aktiviteter. Siden konflikter er dynamiske prosesser mellom mennesker kan de utvikle seg over tid, og dermed gå fra å være asymmetrisk til å bli symmetrisk. Konfliktene varierer også ut fra hvor alvorlig aktørene mener målforstyrrelsen er. Som nevnt er all målforstyrrelse subjektiv, og må forstås som en persons erfaringer, vurderinger og tolkninger av andre individer og grupper. Jacob og Schreyer nevner også at det kan være vanskelig å vurdere om mennesker snakker ut fra sine egne erfaringer, eller om meningene de ytrer i debatter og diskusjoner er informasjon de har tillært seg gjennom media eller rykter. Det er viktig å nevne at konflikter ikke trenger å oppstå ansikt-til-ansikt mellom

partene som er aktuelle. En konflikt kan oppstå indirekte, for eksempel ved at en friluftslivutøver ser spor etter annen aktivitet som vedkommende oppfatter som målforstyrrende.

Sentral livsinteresse (the central life interest) er et begrep som Jacob og Schreyer bruker i forbindelse med konfliktmodellen. Dette begrepet viser til en aktivitet en person verdsetter høyt i eget liv, og er et gjøremål han eller hun foretrekker å gjøre framfor noe annet. Andre viktige gjøremål, som for eksempel arbeid, blir i denne sammenheng ansett som et middel for å realisere den sentrale livsinteressen. En spesiell interesse som en person har, gir store personlige fordeler og en følelse av livskvalitet. For mange kan også sted være avgjørende og nært knyttet til ens sentrale livsinteresse.

Jacob og Schreyers modell for konflikter i friluftslivet består av fire viktige faktorer som forklarer hvordan konfliktene kan oppstå. I deres artikkel kalles faktorene *Activity Style*(1), *Resource Specificity*(2), *The mode of experience*(3) og *Tolerance for lifestyle diversity*(4). Disse begrepene har jeg oversatt til norsk, som presenteres etter hvert i kapitlet der faktorene blir nærmere beskrevet. Det er et viktig poeng at en konflikt kan bestå av flere av disse faktorene.

1. Aktivitetsstil

Den første faktoren i konfliktmodellen dreier seg om betydningen av en aktivitet, og hvordan individer og grupper kan knytte ulike betydninger til den samme friluftslivsaktiviteten. Her ser man altså på hvordan de ulike **betydningene** en aktivitet kan ha for utøverne kan være kilden til en konflikt, ikke aktiviteten i seg selv. Jacob og Schreyer mener at for noen kan en aktivitet være en sentrallivsinteresse, noe som fører til at ens identitet og livskvalitet bygger på deltagelse og måloppnåelse innen den aktuelle aktiviteten. For andre deltagere trenger ikke aktiviteten å være like viktig, og de kan like gjerne velge en annen form for friluftslivsutøvelse (Jacob og Schreyer, 1980). En aktivitets betydning for deg som person kommer an på dine kulturelle verdier og ditt moralske ståsted. Ut fra hva du mener er riktig vil du tilpasse dine aktiviteter til det stedet du befinner deg på, eventuelt oppsøker du de riktige stedene for den aktiviteten du vil drive (Flemsæter m.fl. 2015). Jacob og Schreyer nevner også at en utøver ikke trenger å ha drevet med aktiviteten lenge for at den likevel skal oppleves som viktig.

Status er viktig for mange som bedriver en aktivitet. Status kan være knyttet til utstyr, til talent og til kunnskap om aktiviteten. På bakgrunn av status oppstår gjerne et hierarki mellom deltagerne i aktiviteten. I denne første konfliktfaktoren er også kvalitet et sentralt element. Utøvere som har mye erfaring med en aktivitet har høyere forventninger og krav til hvordan miljøet skal fungere, og hvordan andres adferd, i og utenfor aktiviteten, skal være. Nybegynnere i en aktivitet har mest sannsynlig ikke like store forventninger til hvordan omgivelsene skal være, og har dermed høyere toleranse til forhold som ikke blir verdsatt av aktører med høyere forventninger til kvalitet i følge Jacob og Schreyer.

I forbindelse med denne første faktoren i modellen ser man at konflikter kan oppstå når mennesker med ulik aktivitetsstil, grad av status, eller forventninger til kvalitet, kommer i møte med hverandre og vil benytte seg av de samme ressursene. Jacob og Schreyer mener dette kan komme av at de som er tilknyttet en aktivitet gjennom interesse, erfaring og kunnskap, tillegger aktiviteten normer og forventninger til adferd og gjøremåte som *de* mener er den moralsk riktige, jf. Flemsæter m.fl. (2015).

2. Resursspesifisitet

Forholdet til, og synet på, et rekreasjonssted er bygd på personlige erfaringer fra, og det kulturelle synet på, de ressursene som finnes der. Gjennom den tilknytningen man har til et sted ligger det også forventninger til hvordan dette stedet skal brukes. Jacob og Schreyer mener at resursspesifisitet dreier seg om den betydningen bruken av spesielle rekreasjonsressurser har for utøverne. Denne betydningen kan komme av erfaringer med stedets fysiske egenskaper og at man føler seg så nært knyttet til stedet at man har en følelse av eierskap til det. En slik betydning kan også komme av at det gir en følelse av status å bruke stedet.

I følge Jacob og Schreyer medvirker folks kulturelle og personlige utgangspunkt til at man får ulike erfaringer og gjør ulike vurderinger av fysiske egenskaper ved steder. Noen med god kjennskap til et sted kan lettere ta dets fysiske egenskaper for gitt og bruker det fordi det for eksempel er lett tilgjengelig og passende til den friluftslivsaktiviteten man selv driver. Andre mennesker med mindre erfaring til det samme stedet kan se på dets fysiske ressurser på en annen måte: Unikt og spesielt, og som noe annet enn hva de pleier å se rundt seg til hverdags. En konflikt oppstår gjerne når en person eller gruppe møter andre som de opplever har en annen og kanskje upassende, adferd på det stedet de befinner seg på. Jacob og Schreyer

hevder at når man møter eller ser noen som ikke ter seg slik man anser som passende på et gitt sted, kan man føle at disse ikke viser respekt for stedet eller de unike ressursene og kvalitetene dette har å tilby. Et scenario kan være møtet mellom en lokalkjent og en besøkende: Der de lokale er vant til å være på et bestemt sted med gitt handlingsmønster til hverdags, i motsetning til de besøkende som har en annen type holdning til stedet fordi de har oppsøkt det bevisst med tanke på de ressursene som befinner seg der.

De som har god kjennskap til et sted, og føler seg sterkt knyttet til det, kan ofte få en følelse av eierskap til stedet, ifølge artikkelen til Jacob og Schreyer. I denne sammenheng kan vi regne et sted som en del av en persons *sentral livsinteresse*. Eierskapsfølelsen kan være bygget opp over lang tid, og kan komme av at man kjenner til stedets “hemmeligheter”, som for eksempel fine rasteplasser eller utsiktspunkt. Jacob og Schreyer mener at denne kunnskapen er en faktor som kan føre til at man får en høyere status i forbindelse med dette stedet. Det kan raskt oppstå et syn på andre grupper som ikke er like kjente i området som “outsidere”. Med dette menes mennesker som ikke vet hvilken adferd som er akseptabel og som blir ansett som ukvalifiserte brukere av ressursene. Jacob og Schreyer hevder også at det kan være upopulært hvis disse nye brukerne av stedet okkuperer områder som brukes av gjengangerne. Konflikter kan altså også oppstå når brukere med eierskapsfølelse konfronteres med andre friluftslivsutøvere som ikke bruker stedet på samme måte de tradisjonelt har gjort.

Flemsæter m.fl. (2011) kaller denne type eierskapsfølelse for moralsk eierskap. Den moralske eierskapsfølelsen fører til at man synes det er upassende at individer og grupper med ulik praksis enn seg selv driver en “ny type” aktivitet i et område. Som eksempel bruker de områder i marka hvor barnefamilier møtes og forventer at de kan drive sine aktiviteter, uten å bli forstyrret av andre friluftslivutøvere som har interessekonflikter med deres formål, for eksempel syklistene i høy fart. Barnefamilier som har etablert sin praksis i dette spesifikke området anser det som upassende at andre kommer og bruker “deres sted” (særlig i det tidsrommet de er der), noe som gjør at andre kan føle seg lite velkomne. Ved å se på den moralske eierskapsfølelsen og tilknytningen mange får til et sted over tid ser man at det dannes et slags “stedshierarki”. De med etablert praksis på et sted får en forrang foran andre eller nyere utøvergrupper som ikke “hører hjemme” der. Disse må da finne seg andre plasser som gir mindre status og er mindre attraktive (ibid.).

3. Modus for opplevelsen

Jacob og Schreyer mener at man kan plassere friluftslivutøvere på en skala. Denne skalaen omhandler hvordan utøverne forholder seg til naturmiljøet og de inntrykk de får når de driver friluftsliv. I den ene enden av skalaen har vi kategorien “ufokusert”, som beskriver de utøverne som driver friluftsliv kun for å være i bevegelse. Når dette er målet for å drive aktiviteten spiller det ikke så stor rolle *hvor* aktiviteten foregår, eller *hva* eller *hvem* som befinner seg i nærheten når man er i aktivitet. De som befinner seg i denne kategorien kan kjenne på at alle de normene som finnes rundt det å drive med friluftsliv er begrensende for deres frihet. Med andre ord kan man si at de føler at andres moral begrenser deres relativt moralløse form for friluftsliv. For andre utøvere kan bevegelse i fine omgivelser være selve målet for aktiviteten. De befinner seg nærmere kategorien “fokusert” i motsatt ende av skalaen. I den “fokuserte” kategorien finner vi de som bruker naturen for alt den er verdt. De “fokuserte” utøvere studerer gjerne naturen nærmere gjennom å ta pauser. De lytter til lyder, plukker opp ting fra bakken og nyter utsikten. Mange av de som befinner seg i denne kategorien setter pris på de normene som er forbundet med friluftslivet, da disse er en del av selve målet for opplevelsen (ibid.).

Graden av forstyrrelse man opplever avhenger, i følge Jacob og Schreyer, også av hvor man er, hva forstyrrelsen kommer av og hvor hyppig man føler seg forstyrret. Man kan reagere ulikt på de forstyrrelser som er naturlige, og på de som er menneskeskapte. Som friluftslivsutøver kan man synes det er greit å oppleve forstyrrelser i deler av aktiviteten som ikke er *så* fokusert, som i oppstarten av aktiviteten, men når man går over i et mer fokusert modus, kommet inn i bevegelsen og kjenner på de forventningene man har til opplevelsen, kan man oppfatte den samme forstyrrelsen som mye større enn tidligere.

Ut fra de elementene som er nevnt ovenfor kan konflikter oppstå når mennesker som befinner seg i de ulike kategoriene konfronteres med hverandre. Jo større gap det er mellom personene eller gruppene på skalaen, jo større blir potensialet for konflikt. Det er gjerne de som befinner seg i, eller i nærheten av, den “fokuserte” enden av skalaen som er mest utsatt for å havne i konflikt (Jacob og Schreyer 1980).

Ved å se på det Mehus m.fl. (2010) kaller flytteori, kan kategorien “ufokusert” hos Jacob og Schreyer ses fra et annet perspektiv. Flytteorien viser at de som oppnår flyt i sin aktivitet også er veldig fokuserte utøvere. Når flyt er et viktig mål i aktiviteten dreier dette ofte seg om

aktiviteter som også innebærer en viss grad av risiko, i følge teorien. En utøver som søker flyt i sin aktivitet har lært seg hva som må gjøres for at flyten skal opprettholdes, og merker raskt om utførelsen er bra nok. Når utøveren kommer i flyt med det han eller hun gjør, kommer man i en modus hvor man *er* det man gjør, og man klarer ikke å skille seg selv og kroppen fra aktiviteten. Man kan oppleve at redskapet man bruker blir som en forlengelse av kroppen. Dette fører til at all konsentrasjon og fokus er rettet mot aktiviteten, noe som gjør at man blir ett med omgivelsene, og glemmer det som ikke har med aktiviteten å gjøre. Det er da man oppnår det optimale stadiet for aktiviteten, nemlig flytsonen (Mehus m.fl. 2010). Et eksempel kan være en person som står på vannski bak en motorbåt. Utøverens redskaper er vannski og til dels motorbåten. Når utøveren oppnår høy hastighet krever det stor grad av fokus og konsentrasjon på aktiviteten for at han skal holde seg i balanse og bli stående på vannet. Utøveren blir ett med omgivelsene og har alt fokus på det han gjør. Hvis man kommer ut av flytsonen merker man det øyeblikkelig ved at hele kroppen får beskjed om at noe er i ubalanse eller ved at farten endrer seg. Deretter vil man må forsøke å “hente seg inn” igjen for å ikke falle i vannet. Dette tegner et bilde av en veldig fokusert friluftslivsutøver, og kaster et annet lys på kategorien i Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori, fordi dette tilsier at man ikke behøver å bevege seg i et rolig tempo for å være fokusert.

4. Toleranse for livsstilsforskjeller

Siste nevnte faktor i Jacob og Schreyers (1980) konfliktmodell kalles “toleranse for livsstilsforskjeller”. I denne faktoren ser man på hvordan ulik livsstil og bakgrunn kan føre til konflikt. Basert på vårt verdigrunnlag, kulturelle bakgrunn og politiske meninger, søker vi gjerne grupper som tenker likt med oss selv. I dannelsen av slike grupper etableres det ofte en opplevelse av andre grupper som er bygd på en annen kultur, som “outsider-grupper”, beskrevet i delkapittel 4.1. Ved å skape slike bilder og fordommer av andre oppfatter gruppene hverandre som en trussel mot ens egen måloppnåelse, spesielt når de må dele de samme ressursene og stedene i naturen. Det er i slike situasjoner konflikter gjerne oppstår, ifølge Jacob og Schreyer. Konfrontasjoner i kjølvannet av dette, kan gi en opplevelse av at det er “oss mot dem”. Dette er med på å styrke skillene mellom gruppene og fører til at det oppstår en evaluering av hvem sin aktivitet som er mest betydningsfull. Gruppene kan også drive samme aktivitet og benytte seg av ressursene på lik måte, men på grunn av ulike utgangspunkt, som kultur og moral, anser man likevel den andre gruppen som en “outsider-gruppe”.

Forskjeller i livsstil kan dreie seg om hvilken måte man bruker naturmiljøet og ressursene på. I det tradisjonelle friluftslivet, der menneskekraft er det viktigste elementet for bevegelse og utøvelse av en aktivitet, er det en viktig faktor å kunne være i et miljø som er annerledes enn det man opplever til hverdags. Det er viktig å komme ut i stille natur uten støy og stress fra trafikk og trengsel i byen. Der noen grupper *flykter fra* motorstøy og moderne framkomstmidler, ønsker andre å *flykte med* dem. I det moderne friluftslivet benyttes nyere framkomstmidler i større grad, og noen av disse kan være drevet av en motor. Mange benytter disse framkomstmidlene når de ønsker å flykte fra hverdagen, samtidig som at de bruker de samme ressursene som de tradisjonelle friluftslivsutøverne (Jacob og Schreyer 1980). Man kan også her se bildet Flemsæter m.fl. (2011) tegnet av de to friluftslivsuniversene der utøvere trekkes i hver sin retning: Mot det tradisjonelle eller det moderne. Konflikter kan oppstå når gruppeforskjellene blir så store at de anses som en trussel mot ens egen måloppnåelse. Desto mer fordomsfull en gruppe er mot andre grupper som vil bruke av samme ressurs, desto større sjanse er det for at denne gruppen havner i konflikt med andre.

5. Metode

I dette kapitlet skal jeg presentere metoden som er brukt i prosjektet mitt, samt hvordan intervjuguiden har blitt utformet og hvordan informantene er plukket ut for at oppgaven skal belyse problemstillingen fra ulike perspektiv. Til slutt i kapitlet tar jeg for meg utfordringene ved bruk av metoden og hva som eventuelt kunne blitt gjort annerledes i prosjektet.

5.1 Kvalitativ metode og intervju

I mitt prosjekt har jeg valgt å benytte meg av en kvalitativ metode for å samle inn data. Å drive kvalitativ forskning innebærer at jeg som forsker går i dybden på det temaet jeg har valgt for studien. Å gå “i dybden” på noe vil i denne sammenheng bety å gå inn i en situasjon på en slik måte at man får innblikk i dypereliggende forklaringer og perspektiver med henblikk på et fenomen eller et spørsmål (Tjora 2012). Den typen innsamling av informasjon som jeg har benyttet, har gitt fylldige svar og har framstått som et godt utgangspunkt for å forstå det fenomenet som har vært gjenstand for undersøkelse i denne oppgaven.

Kvalitativ forskning samler subjektiv informasjon fra informanter som deltar i prosjektet, og brukes for å gå i dybden for å se etter mekanismer, prosesser, og forklaringer på hvordan og hvorfor ting er slik de er (Tjora 2012). Kvalitativ forskning er preget av at man som forsker må gjøre endringer underveis i prosessen, noe som krever at forskeren viser fleksibilitet i arbeidet. Ifølge Thagaard (2013) er det viktig med systematikk og innlevelse når man skal gjennomføre kvalitativ forskning. Dette innebærer at jeg som forsker må vise forståelse for den situasjonen informantene i prosjektet befinner seg i. Det krever god kontakt med deltakerne i prosjektet, noe som igjen vil bidra til en bedre analyse av datamaterialet som er samlet inn.

Bakgrunnen for at jeg valgte en kvalitativ forskningsmetode for dette prosjektet var et ønske om å gå i dybden på det fenomenet jeg skulle forske på. Problemstillingen min forutsetter en nær kontakt med informantene, med formål om å forstå hvordan de opplever debatten om snøskuterkjøring i utmark. Den kvalitative forskningsmetoden vil også kunne bidra til økt forståelse for prosesser som foregår i samfunnet. I tillegg er formålet med typen datainnsamling brukt her, at den skal medvirke til å kunne analysere og tolke hvordan informantene forholder seg til kultur og miljø i forbindelse med sitt friluftsliv.

For å samle inn informasjon til prosjektet mitt har jeg valgt dybdeintervju som datagenereringsmetode. På den måten har jeg oppnådd å få opplysninger og fortellinger som

gir innsikt i folks opplevelser, erfaringer og synspunkter om prosjektets tema. Det finnes ulike måter å gjennomføre intervjuer på, blant annet ved fokusgrupper, via fokuserte intervjuer og dybdeintervjuer, eller semistrukturerte intervjuer som de også kalles. Dybdeintervjuer bygger på en intervjuguide med forhåndsbestemte tema som er relevante for forskerens prosjekt. I intervjuguiden stilles åpne spørsmål som gir informanten rom for å fortelle om sine tanker og opplevelser. Ved å velge dybdeintervju har jeg fått innblikk i hvordan informanter tolker verden omkring seg, og hvordan disse virkelighetsbildene er koblet sammen med deres tidligere opplevelser og erfaringer. Videre kan de individuelle oppfatningene og opplevelsene av de aktuelle samfunnsfenomenene som studeres settes i en større sammenheng. Materialet kan tolkes og analysere, og det kan trekkes linjer ut over den enkelte informanten sine erfaringer og betraktninger (Tjora 2012).

Målet mitt var å komme i kontakt med mennesker som har kunnskap og erfaringer knyttet til temaet i mitt prosjekt. Ved å samtale med mennesker ut fra forhåndsbestemte tema ville jeg innhente data, innsikt og kunnskap om temaene friluftsliv og snøskuterkjøring. Dette materialet vil jeg så kunne analysere og sette sammen i en større sammenheng. Jeg anser dybdeintervju for å være den mest relevante kvalitative forskningsmetoden for mitt prosjekt, da det er menneskers forhold til natur og friluftsliv som jeg vil innhente kunnskap om. Andre datagenereringsmetoder som for eksempel observasjon, er ikke like godt egnet for mitt prosjekt, da fenomenet jeg studerer strekker seg ut over store geografiske områder. Dessuten er jeg interessert i å få innsikt i informantenes forhold til de aktuelle temaene både i oppveksten og i dag, noe som krever at jeg har en eller annen form for dialog med dem. Da valgte jeg dybdeintervju.

5.2 Gjennomføring

Utvalg av informanter

For å få innsikt i folks forhold til friluftsliv og deres tanker om debatten om snøskuterkjøring i utmark, har jeg kontaktet en rekke relevante personer. Siden dette er kvalitativ forskning vil ikke informantene være representanter for en populasjon, men i hovedsak representere seg selv og sine meninger i et strategisk utvalg. I en senere del av prosjektarbeidet kan den informasjonen de gir bli satt i en kategori sammen med andres meninger, som sammen vil representere et felles syn eller en holdning. Et strategisk utvalg vil si at de utvalgte informantene velges på grunnlag av kvalifikasjoner og egenskaper som er strategiske i forhold

til den studien som skal gjennomføres (Thagaard 2013). Slike egenskaper og kvalifikasjoner har i mitt prosjekt vært; ulike tilnærminger til friluftsliv, og et forhold til Tydal kommune som fastboende, hytteeier eller besøkende. Det har også vært positivt nyttig for studien dersom informantene har hatt tydelige meninger om snøskuterkjøringen og de nye løypene som har blitt etablert.

Jeg startet med å kontakte en representant for den lokale skuterklubben i Tydal for å få informasjon om klubbens arbeid i forbindelse med rekreasjonsløypene som er etablert i kommunen, og for å høre hvem som kunne være aktuelle som informanter til prosjektet. Jeg har også snakket med innbyggere som har kjennskap til relevante personer i kommunen, og som tipset meg om hvem jeg kunne kontakte. For å komme i kontakt med informantene ble det sendt ut SMS eller e-brev for å høre om de var interesserte i å stille til intervju. De som mottok en SMS sendte meg sin e-postadresse, slik at jeg kunne sende et informasjonsskriv som omtales i delkapittel *Konfidensialitet og samtykke*. Var e-post utgangspunkt for kontakten ble dette informasjonsskrivet lagt ved i første e-brev.

I alt ble 17 privatpersoner, og to personer tilknyttet en organisasjon, kontaktet i forbindelse med prosjektet. De 13 privatpersonene som stilte til intervju er det laget en oversikt over i en tabell, se i figur 7.

Fastboende				Tilreisende			
Innfødt		Tilflytter		Hytteeier		Turist	
Positiv til skuter	Negativ til skuter	Pos. skuter	Neg. skuter	Pos. skuter	Neg. skuter	Pos. skuter	Neg. skuter
Ole (50)		Tormod (50)	Nina (60)	Embla (50)	Maiken (65)		Trine (55)
Aksel (50)		Liv (65)					Kristin (50)
Petter (35)							Hans (60)
Sondre (25)							Knut (50)

Figur 7 Tabelloversikt over informantene

Jeg kontaktet i alt ti personer fra Tydal kommune, seks menn og fire kvinner. Av ti personer svarte åtte positivt på forespørselen. På grunn av sykdom ble det imidlertid gjennomført intervju av bare sju av disse. Av disse var fem menn og to kvinner i alderen 25 til 65 år, hvorav de fleste var over 35 år.

Det ble kontaktet sju personer som er tilreisende til kommunen, altså hytteeiere eller skiturister. Av disse var fire kvinner og tre menn, alle over 25 år. Av de sju som ble kontaktet kunne seks stille til intervju. Samtlige informanter er bosatte i Trondheimsområdet, unntatt Hans (60) som i senere tid har flyttet fra Trondheim og ut til et distriktsområde et annet sted i Trøndelag.

Lederen for den lokale snøskuterklubben i Tydal og en representant for Trondheim Turistforening (TT) ble også intervjuet, for å reflektere organisasjoner som har vært aktive fra hver sin side i skuterdebatten, og som har god kjennskap til Tydal som område for de ulike aktivitetene.

Utvalget er hovedsakelig plukket ut på bakgrunn av tilknytning til området. Antall informanter ble begrenset, for at det skulle være mer overkommelig å jobbe med datamaterialet i etterkant, og med tanke på realistisk omfang og tidsbruk i forhold til begrensningene for denne studien. Slike analyser krever mye arbeid, god tid og nøye gjennomgang. Thagaard (2013) skriver at man kan basere antall informanter i utvalget ut fra et "metningspunkt". Det vil si at når informasjonen fra informantene ikke gir det samlede datamaterialet noen nye kunnskaper er metningspunktet nådd. Det har skjedd på flere punkter i mine intervjuer, men ikke i alle. I friluftslivssammenheng uttrykker mange lignende oppfatninger, opplevelser og drivkrefter, så i denne sammenheng ser man antydninger til et slags metningspunkt. Med tanke på snøskuterdebatten kunne datamaterialet bestått av flere ytringer fra mennesker som kan anses for å være tydeligere motstandere av rekreasjonskjøring med skuter, så i sammenheng med dette føler jeg ikke at metningspunktet er nådd i like stor grad.

Etter eget ønske ble de fleste intervjuene gjennomført hjemme hos informantene. Dette gjelder både for informantene bosatt i Tydal, og de som bor i Trondheimområdet. Dette kan ha bidratt til at de har følt seg komfortable under intervjuene, og at samtalene har vært preget av en avslappet stemning (Tjora 2012). Jeg opplevde det også som en fin og trygg måte å gjennomføre intervjuene på. De to første intervjuene ble noe preget av at jeg var for opptatt av å stille alle spørsmålene i intervjuguiden for å forsikre meg om at alle temaene ble dekket. Fra og med tredje intervjuet og utover ble intervjuene stadig mer preget av å være en flytende samtale. Jeg følte meg sikrere i intervjusituasjonen og kunne ta tema og spørsmål slik det passet underveis ut fra det informantene fortalte. Selv føler jeg at intervjuene ble til gode

samtaler og at det var en god tone mellom informantene og meg. Stort sett følte jeg ikke at møtene var preget av forskjellene i alder, kjønn og sosial bakgrunn. Jeg sitter ikke igjen med et inntrykk av at informantene var redde for å si sin mening til meg, noe flere også poengterte selv underveis. De hadde fått god informasjon på forhånd og var trygge på at det vi snakket om ble behandlet konfidensielt. Mange av informantene uttrykte at de syntes det var et spennende prosjekt å få delta i, og at de gjerne ville dele sine oppfatninger og erfaringer om temaet med meg.

Intervjuguide

For å være godt forberedt til dybdeintervjuene produserte jeg en intervjuguide som bestod av tre temaoverskrifter med tilhørende spørsmål og oppfølgingsspørsmål. Intervjuguiden var ment å være veiledende for temaene i intervjuene med informantene, og for å sikre at relevante emner og spørsmål ble inkludert i samtalene. En intervjuguide utformes ofte slik at man har hovedspørsmål og oppfølgingsspørsmål. Hovedspørsmålenes oppgave er å innlede til nye temaer i samtalen. Disse følges gjerne opp av spørsmål som skal hjelpe informanten i å utdype svarene sine ytterligere. Oppfølgingsspørsmålene kan også oppfordre informanten til å fortelle om spesifikke opplevelser som er relevante for temaet. Som intervjuer kan man også “tegne et bilde” av en spesifikk situasjon som informanten må leve seg inn i for å formidle sine tanker om situasjonen som forskeren har konstruert (Thagaard 2013).

I min intervjuguide (Vedlegg 1) valgte jeg hovedtemaene/overskriftene “Generelt om informanten”, “Forholdet til friluftsliv og natur” og “Tanker om debatten”. Alle spørsmålene i intervjuguiden er konstruert på en slik måte at de skal invitere informanten til å være åpen, reflekterende og utdypende i sine svar. Spørsmålene ble formulert uten særlig bruk av fagterminologier og vanskelige uttrykk, slik at de skulle bli enklere å forstå og eventuelle mistolkninger ikke så lett skulle oppstå. Innledende spørsmål dreier seg om informantenes forhold til friluftsliv generelt, og Tydal spesielt. Neste bolk i intervjuguiden går i dybden på hvordan informantene utøver friluftslivet sitt og hvilke opplevelser de søker når de er ute i naturen. De blir også spurt om eventuelle erfaringer med henholdsvis ski og snøskuter, avhengig av hvilken interessegruppe de tilhører. Siste del av intervjuet går nærmere inn på debatten og lovendringen, og hvilke tanker de har om dette. Det har vært ønskelig at informantene uttrykker sine meninger om positive og negative virkninger av etableringen av snøskuterløyper i Tydal. Det har også vært et ønske å få innblikk i holdningene deres til hvordan de oppfatter andre mennesker som driver andre typer aktiviteter enn dem selv i

samme område. De ble også oppmuntret til å dele egne erfaringer, eller gjenfortalte historier, om episoder som har utspilt seg i møter mellom skigåere og skuterkjørere.

Under samtlige intervju oppfordret jeg til slutt informantene om å legge til informasjon de selv syntes var viktig for samtaletemaet. Her kunne de trekke fram det de syntes var aller viktigst av det vi hadde snakket om. Dette fungerte som en slags oppsummering, og bidro til en naturlig avslutning på intervjuet.

Konfidensialitet og samtykke

I et forskningsprosjekt er det viktig å ta hensyn til at de dataene man innhenter gjennom intervjuene kan innebære personopplysninger og informasjon som må behandles og håndteres på en respektfull og konfidensiell måte. I forkant av intervjuene, og før personene jeg kontaktet ga sitt samtykke til å delta i studien, fikk de tilsendt et informasjonsskriv om prosjektet. Der forklarte jeg hva deres deltakelse innebar, og om prosjektets bakgrunn og formål. I skrivet informerte jeg også om at deltakelsen var frivillig, og at de kun skulle svare slik de selv følte seg komfortabel med. Det ble dessuten opplyst at de kunne trekke seg når som helst underveis, eventuelt etter at intervjuet var gjennomført. For å sikre at de skulle føle seg trygge på at de kunne ytre sine meninger slik de selv ønsket kom det tydelig fram i informasjonsskrivet at intervjuet var anonymt, og at de ikke ville bli framstilt på en måte som kunne gjøre dem gjenkjennelige. Det ble også opplyst at jeg ønsket å ta lydopptak av intervjuene dersom det var i orden for dem. Ved å sende ut en slik orientering på forhånd fikk jeg deltakernes informerte og frie samtykke til deltagelse i prosjektet.

Å behandle informasjonen som innhentes gjennom intervju konfidensielt betyr at jeg som forsker ikke formidler eller bruker dataene på en måte som kan skade de som stiller til intervju. Det er også derfor jeg har valgt å anonymisere deltakerne. Dette gjør jeg ved å omtale dem ved bruk av pseudonymer i empiridelen. For å gi et bilde av hvem informantene er har jeg valgt å runde opp eller ned alderen deres til nærmeste fem år. Alderen som er satt til pseudonymene er altså ikke den reelle alderen på informantene, men en pekepinn. Anonymisering av informantene gjør det enklere å lese framstillingen av empirien uten å bli distraheret av personene og historiene deres i seg selv (Thagaard 2013).

Noe av det viktigste under intervjusituasjonen var å skape en trygg atmosfære, slik at informantene fikk tillit til meg.

Jeg har et personlig forhold til Tydal fordi flere i min nærmeste familie er bosatt i kommunen. Noen har flyttet dit relativt nylig mens andre har vært bosatt der i flere tiår. Familien min har hatt gårdsbruk og familiehytte i Stugudal, og det er flere som er godt kjent i lokalmiljøet i kommunen. Selv har jeg vært der hver påske og sommer på hytteturer, og nå i de senere år enda oftere for å besøke familie. Dette kan medføre både fordeler og ulemper for meg som forsker på forhold nettopp i Tydal. Ettersom det er en kommune med relativt få fastboende er det mange som kjenner godt til familien min, og noen også meg. Det kan medføre at en del kan ha vanskelig for å oppnå tillit til meg som forsker, siden de har kjennskaper til meg fra tidligere, eller det kan oppstå mistillit på grunn av eventuelle mellommenneskelige forhold de har til noen i min familie. På den andre siden kan det føre til at enkelte føler at det er tryggere å snakke med noen de vet hvem er, og at det er lettere å være åpen om sine synspunkter til meg når de har kjennskap til min familie. Jeg har til tross for mitt personlige utgangspunkt gått inn i prosjektet med åpenhet og nysgjerrighet. Selv har jeg liten erfaring med snøskuterkjøring og skuterkultur ettersom jeg er oppvokst med et tradisjonelt friluftsliv. Dette utgangspunktet har nok til en viss grad påvirket utgangspunktet for intervjuguiden min. For eksempel oppdaget jeg etter hvert at enkelte av spørsmålene kunne oppfattes noe stigmatiserende. I de tilfellene der dette ble avdekket ble spørsmål og tema justert underveis. Det hadde vist seg at mine forutinntatte holdninger ikke stemte over ens med virkeligheten, og jeg korrigerer min tilnærming til både informanter og prosjekt som sådan.

Etterarbeid

For å behandle datamaterialet transkriberte jeg alle intervjuene fra lydopptak til tekst. Hele intervjuet ble skrevet ned til hel tekst med alle ord og uttrykk. Jeg valgte å transkribere det til bokmål og ikke på dialekt slik at det ikke skal oppstå noen språklige misforståelser hos leserne ved bruk av sitater i oppgaven. Videre brukte jeg et dataprogram for å kode intervjuene, slik at jeg kunne få en bedre oversikt over hva tekstene inneholdt om ulike sentrale temaer som ville være interessante for diskusjonsdelen i studien. De ulike kodene ble kategoriseres under fire hovedtemaer med tilhørende underkategorier. Hovedtemaene som var sentrale ved kodingen, var: “Hva er friluftsliv?”, “Oppfatninger om lovendringen”, “Temaer og argumenter i debatten” og “Synspunkter på debatten”.

Under hovedtemaet “Hva er friluftsliv?” kommer informantenes syn på hva friluftsliv er fram. For å få se nærmere på forskjellen mellom de som er positive og de som er negative til lovendringen har jeg valgt å se på disse gruppernes ulike forhold til friluftsliv. Dette gjør jeg i

to delkapitler der deres drivkraft opplevelser og forhold til friluftslivet blir framstilt. Dette valget er tatt fordi jeg vil se nærmere på hva som eventuelt er forskjellene mellom gruppene av informanter i tilfelle dette kan være med på å belyse problemstillingen i oppgaven.

Det neste hovedtemaet dreier seg om de positive og negative virkningene lovendringen har hatt på Tydal kommune og friluftslivet der. Her vil argumenter rettet direkte mot lovendringen, og distriktpolitikk, være viktige tema. Under neste hovedtema, "Temaer og argumenter i debatten", vil en rekke argumenter for og imot snøskuterkjøring i utmark bli presentert. Disse temaene er valgt fordi de har vært viktige i flere av intervjuene, og at de bidrar til å belyse debatten. Disse temaene handler blant annet om stillhet, mosjon, og om holdninger informantene har overfor andre friluftslivsutøvere og om hvordan de prøver å være problemløsningsorienterte når de ferdes ute i naturen.

Siste hovedtema i framstillingen av datamaterialet er meninger om debatten. Dette gjenspeiler informantenes inntrykk av debatten i media og i sosiale medier, og om hvordan den har utspilt seg mellom partene. I intervjuene har det kommet tydelig fram at den måten skuterkjøring og skuterkultur ofte blir framstilt på er svært utilfredsstillende for de som kjører snøskuter.

5.3 Min rolle og posisjon som forsker

Når man velger dybdeintervju som metode må man være bevisst sin rolle som forsker i møte med informanter som har sagt seg villige til å bli intervjuet. Tjora (2012) skriver at man ved bruk av dybdeintervju må være bevisst hvordan interaksjon og kommunikasjonsflyt fungerer, og at dette blant annet avhenger av forskerens tilbakemeldinger og uttrykk til informantens utsagn underveis i samtalen. Utsagn fra forskeren som viser forståelse fører gjerne til at informanten føler seg tryggere i situasjonen. Samtidig sier Tjora at man som intervjuer skal være klar over at mennesker kan svare slik de tror er forventet av dem, noe som er viktig å være klar over når man skal planlegge og gjennomføre intervjuer. Han sier også at ved å være åpen overfor informanten er grunnlaget større for å få åpenhet tilbake. Da kan man gjennomføre et intervju som ligner mer på en flytende samtale enn en situasjon der man som intervjuer stiller faste spørsmål etter forhåndsbestemt tur og orden. Thagaard (2013) mener at gjennom åpenhet og gjensidig tillit kan intervjuer og informant sammen skape ny kunnskap og fortolkning av de erfaringer og kunnskaper som informanten deler med forskeren. Det betinger at forskeren må ha sin oppmerksomhet rettet mot den som blir intervjuet, samt

engasjere seg og være lyttende. Thagaard sier videre at forskeren bør føre samtalen slik at informantens svar og tolkninger kan utdypes videre, men samtidig passe på slik at man ikke avbryter det som blir fortalt. I tillegg til at man lytter og engasjerer seg i intervjusamtalen, bør man som forsker også observere og lese informantens kroppsspråk og uttrykk for å innhente en helhetlig forståelse av det som blir formidlet (ibid.)

5.4 Pålitelighet, gyldighet og overførbarhet

Det er viktig at forskning som blir gjennomført med kvalitativ metode gir uttrykk for troverdighet. Slik troverdighet bygger på tillit til forskeren, og at han eller hun viser at forskningsprosessen er gjennomført på en tillitsvekkende og pålitelig måte (Thagaard 2013).

Et fagbegrep for pålitelighet er *reliabilitet*, som viser til hvorvidt noe som er testet eller målt én gang får de samme svarene med de samme betingelsene en annen gang (Svartdal 2018). I følge Thagaard er pålitelighet viktig i kvalitativ forskning fordi den som gjennomfører studiet skal være så nøytral som mulig, og forskeren skal vise hvordan datamaterialet er samlet inn og utviklet i løpet av prosessen. For å vise hvordan dataene har blitt utviklet, bør man gi en detaljert framstilling av gjennomføringen av prosjektet. Kriteriet om pålitelighet i den kvalitative forskningen dreier seg ifølge Tjora (2012), om forskerens engasjement i temaet som studeres. Det eventuelle engasjementet kan påvirke tolkningen av datamaterialet og resultatene av forskningen. Thagaard poengterer at et klart skille mellom hva som er data innhentet gjennom intervju, og hva som er forskerens tolkning av disse, vil være med på å økte reliabiliteten. Tjora mener at et slikt engasjement i hovedsak er en ressurs i forskningsprosessen så lenge forskeren gjør rede for sin posisjon og hvordan den eventuelt kan påvirke arbeidet og resultatene underveis i forskningen.

I møte med deltakerne i mitt prosjekt var mitt mål å framstå som en nysgjerrig og åpen forsker. Det er vanskelig, som Thagaard (2013) også påpeker, å være helt nøytral i møter med andre mennesker når man skal intervju dem om engasjerende temaer som er sentrale for en langvarig debatt. Som ung kvinnelig forsker har jeg i hovedsak intervjuet personer som er eldre enn meg, og flere av disse er menn. Et typisk bilde av snøskuterkjøringen og den tilhørende kulturen, er at den er dominert av menn. Thagaard trekker fram at i forskningssituasjoner hvor kvinner intervjuer menn om deres interesser kan intervjuene bli preget av kjønnsdikotomisering, altså at den mannlige informanten spiller på kjønnsforskjellen mellom seg selv og forskeren. Selv om jeg har gått i dybden på et

mannsdominert fenomen har jeg ikke oppfattet noen form for kjønnsdikotomisering. Informantene har opptrådt åpne og entusiastiske ovenfor prosjektet mitt, og jeg har ikke oppfattet at de har hatt problemer med å stole på meg som ung, kvinnelig forsker.

Gyldighet i forskning dreier seg om forskerens tolkninger av datamaterialet som blir framstilt (Thagaard 2013). Et fagbegrep som benyttes i forbindelse med gyldighet er *validitet*. Validitet dreier seg om hvorvidt resultatene av forskningen gjenspeiler det man faktisk har studert. Det kommer fram i Thagaards bok at dersom det skal være validitet i forskning bør forskeren gi undersøkelsens konklusjoner kvalifiserte begrunnelser. Som forsker bør man spesifisere hvordan man har konkludert slik man har gjort i prosjektet, og belyse framgangsmåter man har brukt i prosessen. Man bør også redegjøre for hvordan relasjonene til informantene, og forholdene under samtalene, har vært med på å påvirke resultatene. Det er også viktig å få fram den posisjonen man har til det feltet man studerer. Dersom man har kjennskap til feltet fra før er dette med på å påvirke forståelsen for det man studerer (Thagaard 2013).

Når man forsker på et fenomen utvikler man ifølge Thagaard (2013) en forståelse for dette. Man får innsikt i hvordan dette fenomenet fungerer i den sammenhengen man har studert det. I forbindelse med slike forståelser stiller man gjerne spørsmål om disse tolkningene av fenomenet kan brukes i en større sammenheng. Hvis de er overførbare kan de bidra til en mer generell forståelse for lignende problemer og fenomener, uten å ha fokus på en enkeltstående situasjon, skriver Thagaard. I mitt prosjekt har jeg studert Tydal kommune som har en spesiell kultur knyttet til skuterkjøring i utmark. Denne kommunen skiller seg noe ut i forhold til andre kommuner. Dette fordi den har bestemt seg for å etablere nye rekreasjonsløyper med bakgrunn i at befolkningen i lang tid har vært flittige brukere av de tre isfiskeløypene. Likevel er mange av argumentene som framkommer for og imot snøskuterkjøringen i intervjuene, til en viss grad like de temaene som har gått igjen i debatten tidligere.

5.5 Hva kunne blitt gjort annerledes

Ting som kunne blitt gjort annerledes i dette prosjektet er, blant annet, at jeg kunne ha gjennomført flere intervjuer med unge voksne og ungdommer. Dette ville muligens ført til flere synspunkter fra en viktig brukergruppe av både snøskuter og natur. Årsaken til at dette ikke ble gjennomført er manglende respons fra personer i den aktuelle aldersgruppa. Underveis i prosjektet innså jeg ikke tidsnok denne svakheten, og jeg fikk ikke tid til å ta

kontakt med nye personer og gjennomføre flere intervjuer. Flere av informantene som har et positivt forhold til skuter har berettet om hvordan de brukte skuterene da de var yngre, og hvilket inntrykk de har av dagens ungdom og unge voksnes skuterbruk. Et par av informantene fortalte også om deres barns forhold til skuterene, og hvordan de bruker den i dag. Utover dette skulle jeg også gjerne ha intervjuet flere motstandere av skuterløypene, som nevnt i delkapittel 5.2 om *Utvalg av informanter*. Samtidig anser jeg representanten fra TT å være en viktig informant for denne siden av debatten. Forhåpentligvis “veier den opp” for færre representanter fra motstanderne mot skuterkjøring. Det har også vært interessant å høre uttalelser fra flere instanser som Statens Naturoppsyn (SNO) og Miljødirektoratet, siden dette er instanser som er relevante for temaet. Miljødirektoratet er med på å veilede kommunene ved etablering av rekreasjonsløyper for skuter, og SNO står for mange av kontrollene av skuterkjøring som foregår i utmark.

Dersom prosjektet hadde hatt et større omfang ville det vært interessant å gjennomføre en spørreundersøkelse blant folk med ulike forbindelser til Tydal kommune. En slik undersøkelse kunne gitt meg større innsikt i flere menneskers forhold til friluftsliv, deres forhold til skuterløypene og deres forhold til den interessekonflikten som har pågått. Dette kunne gitt et mer helhetlig bilde av de ulike meningene i kommunen fordi det sannsynligvis hadde tegnet et tydeligere skille mellom de ulike gruppene av fastboende, tilflyttere, hytteeiere og besøkende, ut fra kjønn og alder.

6. Empiri

I dette kapitlet vil jeg framstille datamaterialet som ble samlet inn gjennom intervjuene. Først vil jeg presentere informantenes syn på hva friluftsliv er. Derneft hvilke opplevelser de ulike interessegruppene har når de er ute i naturen, og hva de søker når de utøver friluftslivet sitt. Jeg vil framstille argumenter både fra de som er positive, og de som er negative, til rekreasjonskjøring med snøskuter i utmark og til lovendringen som tillater slik kjøring. Til slutt går jeg inn på hvordan informantene opplever debatten.

6.1 Hva er friluftsliv?

Friluftslivet er et sentralt tema for oppgaven og intervjuene. Selv om det finnes en offentlig definisjon på hva friluftsliv er (omtalt i kapittel 2.1) har jeg spurt informantene om hva som er friluftsliv for dem. Materialet viser at informantene har en felles, og nokså åpenbar, mening om at friluftsliv er noe som foregår ute i naturen, og at det dreier seg om de naturopplevelsene man får utendørs. Alle informantene er enige om at friluftsliv er å være ute i naturen som en avkobling fra hverdagen, å oppleve dyreliv og å være i fysisk aktivitet. Det kommer også tydelig fram at snøskuterkjøring er en del av manges friluftsliv, selv om den ikke er det i følge den offentlige definisjonen av friluftslivet som ble presentert i kapittel 2.1.

Å drive friluftsliv er noe som gir energi, forteller Ole (50) som er bosatt i Tydal. Han er positiv til snøskuter, selv om han sjeldent bruker den til rekreasjonskjøring i friluftslivssammenheng. Liv (65) er tilflytter til Tydal og forteller at friluftslivet er årsaken til at hun er bosatt i kommunen. Hun bruker snøskuteren mye, både i friluftslivet og som framkomstmiddel i hverdagen. Hun er i tillegg veldig glad i å gå skiturer. Da jeg spurte Aksel (50), som har vært bosatt i Tydal i hele sitt liv, om hva han tenkte på når han hører ordet friluftsliv, svarte han: «Da tenker jeg på snøskuter, det er det første som slår meg. Det er skuterkjøring på tur med unger og familie». For ham er vinteren den beste tida på året. På vårparten er han og familien ute på tur stort sett hver helg for å fiske på isen. Selv om han for det meste bruker snøskuteren til å komme seg på fjellet sier han at han har stor forståelse for de som liker å gå dit på ski. Tydalingen Petter (35) forteller at han ikke forbinder friluftsliv med noe konkret framkomstmiddel, for ham dreier det seg om de opplevelsene man har ute, gjerne sammen med andre. Han bruker både ski og snøskuter, og påstår at «(...) hadde du hatt en spørreundersøkelse om det (om snøskuteren er en del av friluftslivet) i Tydalen så ville du fått et svar på at den er det». Skuterkulturen står sterkt i Tydal, og det er mange av innbyggerne her som har snøskuteren som en integrert del av friluftslivet sitt. Det tyder på at

friluftslivet kan bestå av ulike aktiviteter for informantene, spesielt for tydalingene. Det kan foregå både på ski og med snøskuter, eller som en kombinasjon av disse. Ut fra Petters påstand ser vi at selv om skuterkjøring ikke er inkludert i den offentlige definisjonen av friluftsliv, er den det for mange i Tydal.

I likhet med de fleste informantene forteller skituristen Kristin (50) at stillhet er det første som dukker opp i tankene når hun får spørsmål om hva friluftsliv er. Utover i samtalen poengterer hun at i årenes løp har hun forstått at friluftsliv kan innebære ulike elementer av framkomstmidler, tempo, utstyr og arenaer for forskjellige folk. Hans (60) uttrykker at opplevelser i naturlandskapet på naturens egne premisser er viktig når han skal drive friluftsliv. I dette legger han å være i naturen uten teknologiske hjelpemidler og uten å tilføre omgivelsene lyd, spor og hastighet som er mye høyere enn hos de andre som ferdes i samme område. Spesielt gir det å bevege seg i uberørt natur en god følelse. Skituristen Knut (50) poengterer det samme: «Jeg tenker at friluftsliv er en aktivitet som foregår på naturens premisser. Å bruke kroppen som motor er sentralt». Gleden over å være i uberørt og stille natur kan komme av behovet for å være i et annet miljø enn det man opplever til daglig, særlig hvis man bor i bynære strøk. I tillegg til å være i naturen på dens egne premisser, og at kroppen skal være motor for framdriften, kan det tolkes som at friluftslivet skal være preget av færrest mulig menneskeskapte elementer som for eksempel utstyr og naturinngrep. Kristins oppfatninger om at friluftslivet kan bestå av ulike elementer og interesser for forskjellige mennesker kan gi et hint om at noen er mer tolerante og åpne for å forstå et friluftsliv som ikke er likt ens eget.

I likhet med flere av informantene i begge interessegruppene forteller hytteeieren Embla (50) at hun setter stor pris på å oppleve dyreliv når hun er ute i naturen. I intervjuene kommer det fram at alt fra dompap og andre småfugler i husveggen, til dyrespor på fjellet og kaklende og flaksende ryper og tiurer, er noe de fleste av informantene, uavhengig av side i debatten, setter pris på. Knut (50) beskriver opplevelsen av dyreliv som noe av det beste han kan oppleve på en skitur, både på nært hold og på avstand. Det tyder igjen på en lengsel etter å oppleve noe annet enn det som man har rundt seg til vanlig. Å oppleve dyreliv kan se ut til å gjøre naturopplevelsen ekstra spesiell.

6.2 Friluftsliv med snøskuter

I gruppen informanter som driver friluftsliv med snøskuter er det seks stykker: Ola (50), Aksel (50), Petter (35) og Sondre (25) er født og bosatt i Tydal. Liv (65) er tilflytter fra bynære områder. I tillegg til de fem privatpersonene som ble intervjuet er også lederen for Tydals snøskuterklubb med i denne gruppen. Alle informantene i denne gruppen er eiere av egen snøskuter og de er positive til lovendringen som har gjort det mulig for Tydal å etablere skuterløyper.

Mange av skuterkjørerne forteller at de ofte bruker snøskuteren som framkomstmiddel til attraktive fiskevann på fjellet der de kan drive med isfiske hele dagen sammen med familie og venner. De har også med seg utstyr som gjør at de kan drive med ulike aktiviteter i løpet av dagen, som aking og langrenn. Petter (35) forklarer det slik:

«(...) opplevelsen er jo den tida vi er der på isen, bare at vi har brukt et annet hjelpemiddel for å komme oss dit enn det tradisjonelle. I neste øyeblikk kan de samme folkene møtes i skiløypa her også. Vi bruker jo litt begge dele. Og det er det jo viktig å få fram».

Han vil gjerne få fram at selv om man er positiv til snøskuteren betyr det ikke nødvendigvis at man ikke går på ski. Liv (65) forteller at når hun skal isfiske på fjellet bruker hun aldri ski som framkomstmiddel. Skal man være ute hele dagen blir det ikke noe trivelig om man skal komme fram og være svett på forhånd, sier hun. Hun mener det er snøskuteren som gjør det gjennomførbart å være på isfiske en hel dag.

Blant informantene i denne gruppen har de fleste et forhold til å gå på ski. Liv (65) forteller at langrenn og skuterkjøring er to aktiviteter som hører sammen i hennes friluftsliv. Å ha et spor å gå i, en oppkjørt løype eller et skuterspor, er avgjørende for hennes opplevelse på ski. Altså gjør snøskuteren nytte for seg på flere måter, både når hun skal på skutertur og når hun bruker sporene den lager for å gå på ski. Aksel (50) forteller at ulempen ved å gå på ski er at han ikke kommer seg så langt inn på fjellet som han ønsker. Starter han turen hjemmefra blir mesteparten av turen preget av granskog, noe han ikke foretrekker når han er ute. Ole (50) uttrykker også glede over å ha muligheten til å komme seg lengre inn på fjellet for å se Sylan og de andre fjellene i området. I likhet med Liv (65) argumenterer han med at han mye heller vil komme seg inn på fjellet enn å være i området hvor han bor. Selv bruker han snøskuteren mest i næringsammenheng, men han bruker den også som et framkomstmiddel når han skal på isfiske eller skitur. Drivkraften for et friluftsliv med snøskuter hos disse informantene ser ut til å være muligheten til å dra lengre inn på fjellet enn hva man ville oppnådd med kroppen

som maskin. Det kan tolkes som at de som bor i distriktet også har behov for å komme seg bort fra sitt daglige miljø, på lik linje med de som drar til fjellet fra byen for å være på hyttene sine.

Petter (35) snakker om skuterkulturen i Tydal, og da jeg spør ham om hva han legger i begrepet *skuterkultur* utdyper han:

«Da tenker jeg en forståelse for at det går an å kombinere, at det ikke er enten ski eller skuter. Men at du har sett det selv, også gjennom oppveksten at det går an å gjøre begge de tingene. (...) du vet å bruke skuterene på det viset at du tar med kjerring, unger, bestefar, bestemor og hund, og alt mulig, og drar innpå der (fjellet på isfiske) og får en fin naturopplevelse».

Petter forteller at han delvis vokste opp slik selv fordi hans far kjøpte snøskuter på den tiden da det ble populært. Nå ser han det som viktig å bringe denne kulturen videre til sine barn, og han ønsker dem gode opplevelser både på ski og med snøskuterene på isfisket. Det kan tolkes som at den skuterkulturen Petter beskriver er en del av en felles forståelse og kultur i hele Tydal. Den har ført til at de utnytter de mulighetene skuterene gir dem på best mulig måte, framfor å bruke den til lek og moro.

Ungdommer blir i denne sammenhengen ofte karakterisert som en gruppe som ikke er så opptatte av å se på naturen, men som er mer interessert i snøskuterene for å kjøre, leke og “mekke”. I Mehus m.fl. (2010) sin artikkel *Snøscooterkjøring og scooterfølelsen* har de intervjuet en rekke ungdommer i Finnmark og Nord-Troms. I intervju med ungdommer i alderen 16 til 23 år kom det fram at guttene har sterkere tilknytning til skuterkjøringen enn jentene, og at lekekjøring er en sentral del av aktiviteten der de lærer seg å mestre snøskuterene på ulike vis. Det hoppes, steiles og kjøres rundt i puddersnø mens adrenalinet pumper. Sondre (25), som har bodd i Tydal hele livet, er en flittig bruker av snøskuterene. Han bruker skuterene både til lekekjøring og som et framkomstmiddel i hverdagen og på tur. «Jeg liker snøskuter best, være til fjells på isfiske, ut å slappe av. Ikke like motivert på sommerstid på føttene, det er litt dørstokkmila, den har mye å si». Det positive med å bruke skuterene for Sondre er at den gjør det enklere å komme seg ut. Lysten til å bruke snøskuterene til lekekjøring sammenligner Sondre med utøvere av andre ekstrem sportaktiviteter «Det er bare så artig. Man kan sammenligne det med at folk hopper i fallskjerm og strikkhopping, alt som har med adrenalin å gjøre. Blir jo hekta på det». Liv (65) forteller at hun kan få en adrenalinfølelse når hun kjører skuter: «Jeg får et adrenalinkikk av å kjøre, og av å gasse-på på de stedene som man

kan det. Det kan jo være litt barnslig lek da, men det er jo artig». Snøskuteren blir altså ikke bare brukt i nyttesammenheng av informantene, den gir også fart, spenning og glede.

Opplevelser med snøskuter

Alle informantene som kjører snøskuter er opptatte av naturopplevelsene de får av å være utendørs. Ole (50) har gode minner om naturopplevelser både på ski og på skuter. Han forteller at selv om man går glipp av fuglesang på vårparten når man kjører snøskuter får man mange andre naturopplevelser som er lik de man får når man går på ski:

«(...) hvis du kjører så sakte som meg, for jeg tar det jo med ro. (...) Jeg MÅ se. Så synes jeg at jeg ser en rein oppe i sida der, da må jeg stoppe og se, og så: nei.. det var bare en stein ja. Jeg ser masse, ser alt mulig, ulv og alt mulig slik, det er ikke det nei men jeg tror jo det da. Stirrer du lenge nok på en stein oppe i fjellsida så flytter den på seg den også sjø, haha».

I likhet med Ole liker Aksel (50) at det går sakte. Årsaken til det forklarer han slik:

«Det er jo for å få med seg mer natur. Man får med seg så mye dyr når man kjører skuter. Mange som tror at dyra er livredde for skuteren, men du ser mye mer dyr med skuter enn om du går på ski».

Det å se på naturen er en viktig del av friluftslivet for dem, og derfor liker de å kjøre i et tempo som gjør at de har tid til å observere naturen de beveger seg i. Flere informanter poengterer at man opplever nærhet til naturen også når man kjører snøskuter. Aksel og Liv (65) forteller at de noen ganger står opp tidlig for å kjøre inn på fjellet for å se soloppgangen over Sylan. Det er en av de fineste naturopplevelsene de kan ha til fjells. Aksel humrer og sier at han nesten blir religiøs av å være på fjellet når det er så vakkert.

Sondre (25) forteller at når de er ute og kjører med kompisgjengen hender det at de kjører opp lange bakker hvor de stopper på toppen og ser på utsikten «(...) da stopper vi gjerne der i fem minutter, stanser skuteren, og kobler av, snakker litt, og tar oss litt drikke. Stillheten er god den, selv om man kjører skuter». Han og kompisene bruker skuteren til tider mer som et leketøy enn som et praktisk framkomstmiddel. Med tillatelse fra grunneiere får de lov til å kjøre på innmark, det er også der en del av lekekjøringen finner sted. Sondre innrømmer at den kjørestilen han har kan føre til at han går glipp av en del naturopplevelser fordi han konsentrerer seg mest om kjøringen. Det kan virke som at selve aktiviteten er hovedmålet når han driver med fartsfylt kjøring, og at naturen er noe han setter større pris på i pauser eller på turer der han ikke kjører så fort. I likhet med Sondre forteller Aksel (50) og Ole (50) at de også nyter stillheten når de er på skutertur. Aksel forteller at det er stille når man kommer inn

på fjellet og at å sitte der å se på landskapet i stillheten, «det er livet det». Ole (50) forteller at stillheten han opplever ute i naturen er selve drivkraften for skigåinga.

Friluftslivet er i stor grad en aktivitet forbundet med avkobling fra hverdagen. Ole (50) beskriver skituropplevelsene sine slik:

«Å gå inne i Tydalsfjella slik, og finne et sted å sitte og bare nyte livet. Det er utrolig godt. (...) Det har ikke noe å si om bensinprisen går opp til 30 kroner, det driter man i så lenge du får sitte sånn».

Aksel (50) forteller også om en lignende følelse:

«Jeg slapper veldig av, uansett hvor stresset jeg har vært på jobb, jobber jo ganske mye. Men når helga kommer og jeg sitter på skuterer er det skikkelig rekreasjon ja».

Det en viktig faktor at aktiviteten innebærer noe annet enn det rutinemessige de gjør hver dag. I likhet med de andre informantene nevner Ole og Aksel at de får en frihetsfølelse av å være ute i naturen. Å føle frihet og avkobling fra det stresset man forbinder med jobb og hverdag ser ut til å være med på å gi påfyll av energi.

Interessen mange av skuterkjørerne har for isfiske er mye omtalt i intervjuene. Et viktig aspekt ved denne aktiviteten er det sosiale samholdet de opplever ute i naturen. Det er mange som møtes på for eksempel på Essandsjøen der de fisker og lager mat sammen.

«I løpet av helga så er jo alle oppi der, og er med å griller og snakker. Når man kommer inni der så har det ikke noe å si om du er 20 eller 60, vi møtes alle inni der. Alderen har ikke noe betydning, det er et stort fellesskap. (...) Det er et enormt fint miljø» Aksel (50).

Sondre (25) tilbringer også en del tid på Essandsjøen for å fiske på isen, og liker å ta del i det sosiale som foregår der:

«(...) det er sosialt, og man treffer mange. Og så er stemninga noe helt annet oppi der enn på butikken. Vi har jo ikke så mange kafeer i Tydal, så det er jo noe spesielt. Man trenger ikke planlegge å dra dit med noen, man møter alltid noen der, og så blir du med dem den dagen».

Ut fra intervjuene i prosjektet mitt kan det se ut til at alle som deltar i isfiske på Essandsjøen på vårparten benytter seg av snøskuter. Fra dette perspektivet er skuterer et viktig verktøy for å kunne delta i det sosiale miljøet som inkluderer folk i alle aldre. Informantene anser det sosiale fellesskapet på isfisket som viktig for fellesskapet generelt blant kommunens innbyggere, og de ser det som viktig for sin egen mulighet til å dra ut i naturen for å møte andre kjente på en felles møteplass.

6.3 Friluftsliv uten snøskuter

I gruppen informanter som driver friluftsliv uten snøskuter er det ni stykker med ulike meninger i debatten om snøskuteren. Nina (60) er tilflytter til Tydal fra et annet distriktsområde og er negativ til lovendringen, mens Tormod (50) som er tilflytter fra Trondheim er positiv til lovendringen. To stykker er hytteeiere fra Trondheim; Maiken (65) er negativ til lovendringen og Embla (50) er positiv. Trine (55), Kristin (50), Hans (60) og Knut (50) er skiturister som har vært på skiturer i Tydalsfjellene. Alle skituristene er bosatt i Trondheimsområdet unntatt Hans (60), som i løpet av det siste tiåret har flyttet til et annet distriktsområde i Trøndelag, noe som gjenspeiles i meningene og erfaringene som framkommer i intervjuet. I tillegg til disse ni privatpersonene er representanten for Trondheim Turistforening i denne gruppen. Alle i gruppen er hovedsakelig negative til lovendringen, men har synspunkter med ulike nyanser i intervjuene.

I likhet med informantene i gruppen som bruker snøskuter, forteller også de som ikke bruker skuter at friluftslivet er en måte å koble av fra dagliglivet på. De forteller også at de har hatt et langt forhold til friluftsliv med ski, de fleste fra barndommen av. Maiken (65) forteller at friluftslivet gir henne en balanse i hverdagen, og at det motvirker stresset hun får i sitt yrkesaktive liv i byen. Flere av skituristene påpeker at det er godt å komme seg bort fra sivilisasjonen og ut i den uberørte naturen. Trine (55) og Kristin (50) forteller at de får en harmonisk følelse av å gå rolig på tur i fjellet med fjellski. For Trine er ski det perfekte framkomstmiddel fordi man får større rekkevidde enn når man går på beina. Kristin beskriver det slik: «Spesielt på fjellski får jeg en følelse av at jeg er i mitt rette element, "Her vil jeg være, her er jeg hjemme, her kan jeg bare gå. Det er fantastisk. Hun har et nært forhold til friluftslivet sitt og driver mye med det både sommer og vinter.

Mange får en mestringsfølelse av å gå på ski. Å være aktiv og ta seg fram i ulikt terreng og ulikt føre kan medføre mange utfordringer. Hans (60) forteller at en av faktorene for at han liker å drive med friluftsliv er nettopp dette; å kjenne at kroppen behersker bevegelsen og naturen. For ham handler friluftsliv i stor grad om tradisjoner og rutiner han har hatt i mange år. Han mener det er viktig å formidle dette videre til neste generasjon slik at de også kan kjenne på gleden og mestringsfølelsen av å drive et tradisjonelt friluftsliv. Knut (50) poengterer også aktivitetssiden ved å drive friluftsliv og sier at han er glad i å bevege seg, og å gå langt og tungt. Mestringsfølelsen kjenner han særlig om han er på topptur med ski. Ut fra disse beskrivelsene ser man at for flere av informantene henger beherskelse, strev og

mestringsfølelse sammen. Det er mestringsfølelsen som er drivkraften for å ta nye utfordringer og som gjør det godt å kjenne på at kroppen er sliten.

Å komme seg opp på fjellet og bevege seg i åpent landskap blir nevnt gjentatte ganger i intervjuene. Å ha utsyn og hvite vidder rundt seg er å foretrekke framfor å gå i tung granskog, selv om noen av informantene også setter pris på en variasjon mellom disse landskapstypene. De tilreisende til kommunen forteller at det ikke er det samme å gå på skitur i byområdene som på fjellet i Tydal. I byen er det gjerne mange flere mennesker som går på ski i et svært begrenset område sammenlignet med store fjellområder. For mange gir dette en følelse av å gå på tur i kø, og at man mister følelsen av at naturen er uberørt slik den er i Tydal. Det kommer fram i samtalene med informantene at de setter pris på å ha muligheten til å gå i fjellet uten å møte så mange andre. I likhet med andre informanter fra Tydal påpeker Tormod (50) hvor heldig han er som kan gå ut utgangsdøra si å ha direkte tilgang til skogen og fjellet.

Informantene i denne gruppen har liten erfaring med snøskuter. Flere har benyttet seg av skuterskyss til hytter, og litt annen nyttekjøring i jobbsammenheng. Trine (55) og Kristin (50) forteller at de har fått et annet forhold til snøskuter etter at de havnet i en snøstorm i Tydalsfjellene noen år tilbake og ble hentet ned av Fjellredningen. De var fire stykker på tur og hadde mistet et par ski og noen andre eiendeler i den sterke vinden. Dermed ble de sittende fast på snaufjellet. «Vi satt jo der, det var virkelig dramatisk. Han som kom kjørende ble tatt av vinden og rulla bortover marka når han gikk av snøskuteren sin», forteller de om den forferdelige situasjonen. Opplevelsen, og redningen som ble utført, førte til at de ble mer vennligsinnet overfor snøskuteren:

«Tidligere har jeg ikke syntes noe særlig om den, men nå vet jeg at den er god å ha. Det ble et nyttig redskap for at vi kan sitte her i dag. Det var ikke noe snø å grave seg ned i, så de reddet livet vårt. Vi er veldig takknemlige for det» sier Kristin.

Tidligere har forholdet til skuterkjøring vært for fjernt til at de to kvinnene har vært positive til bruk av snøskuter i fjellet, men de forteller at synet endret seg etter at de ble reddet i Tydal. Selv om de er mer åpne for skutere og skuterkulturen er de ikke positive til etableringen av rekreasjonsløypene. Helst ser de at snøskuteren kun blir brukt til nytteformål.

Tilflytteren og skigåeren Tormod (50) har lang tilknytning til Tydal gjennom familien sin. Han kjører ikke snøskuter selv, men har prøvd det et par ganger tidligere. Til tross for dette er han positiv til lovendringen og har forståelse for de som bruker skuteren i sitt friluftsliv fordi

det både er sosialt og artig. Han sier at selv om han har en positiv holdning til snøskuterbruk i regulerte former mener han at den beste måten å bruke skuteren på må være å kombinere den med andre aktiviteter som ski og isfiske. Når han hører om de som bruker snøskuteren kun for kjøringen sin del tenker han: «Ja, det er jo fint for deg det. Men dæven, du går glipp av mange fine skiturer!». Det ser ut til at en form for tradisjonelt friluftsliv må være med i bildet for at snøskuteren skal inkluderes i et såkalt optimalt friluftsliv.

Hytteieren Embla (50) er også positiv til lovendringen selv om hun ikke kjører snøskuter selv. Når jeg spør henne om hun ser på snøskuteren som en del av friluftslivet svarer hun at den er det. Hun anser den for å være et framkomstmiddel på lik linje med andre måter å ta seg fram på i naturen. Sammen med familien liker hun godt å gå på ski fra hytta si. Da går de gjerne opp mot fjellet i skuterspor sånn at turen blir lettere å gjennomføre for familien som består av både store og små. Embla gir uttrykk for at hun mener at det ikke er en fasit på hvordan friluftslivet skal være, men at det viktigste er å være utendørs. Snøskuterens positive innvirkning på hennes eget friluftsliv er en faktor som gjør at hun synes det er fint med etablerte skuterløyper.

Opplevelser uten snøskuter

Å være ute i naturen på ski blir beskrevet som en glede av informantene. Det å skli framover på godt føre i fint vær gir en helt spesiell følelse i kroppen. Trine (55) og Kristin (50) forteller at de ser mye på naturen når de er ute på tur:

«Noen dager vi gikk i påska var det så kaldt, og så kom vi til et sted under tregrensa, og der var det noen snøkrystaller på fjellbjørka, og så var det noe med lyset. Og det der sammen var helt magisk, ikke sant. Da var det det største plutselig».

Selv om man går i stort og åpent landskap kan det være de minste detaljene rett ved sporet man går i som man legger merke til og setter pris på. Å være ute i storslått natur er også en viktig side ved Maikens (65) friluftsliv. Hun beskriver det å være i fjellet som en helt utrolig opplevelse, der alt er vidt og utstrakt i motsetning til det hun opplever hjemme i byen. Hun setter pris på å ha muligheten til å bevege seg i et uendelig, stille og vakkert landskap. Tormod (50) kjenner på at friluftslivet gir han avkobling og kontrast til hverdagen, og forteller at han gjerne tar seg en skitur for å klare tankene: «Det hender at jeg har noe inne i hodet mitt som jeg tenker på, da er ski det beste. (...) ski er perfekt fordi du setter i gang en prosess i hjernen som er bra for det kreative». Disse uttalelsene viser tydelig hvordan informantene i denne gruppen ser på friluftslivet som en viktig avkobling fra hverdagen. Å

oppleve nærhet til natur og et annet miljø enn hva man befinner seg i til vanlig har stor betydning for skigåerne.

Kristin (50) forteller at i tillegg til kontrasten man får til hverdagen, opplever hun også store kontraster på turene hun går. Hun sikter til de kontrastene hun opplever fra hun har rastet og er mett og varm, til hun etter noen timer på tur igjen blir sulten og kald, og at hun nesten lurer på hvordan turen skal gjennomføres. Å kjenne hvordan kroppen takler de ulike utfordringene den får på lengre skiturer er en utfordring Kristin liker å ta, særlig når de går flere sammen. Som mange av de andre informantene forteller Kristin og Trine (55) at de liker å gå sammen med andre på lengre skiturer, fordi de liker å dele de opplevelsene de får, og at det gir en følelse av trygghet og sikkerhet i tilfelle det skulle skje noe. De informantene i denne gruppen som har barn som deltar på skiturer med familien, forteller at de gjerne går til åpne hytter med servering både i Tydal og når de går på ski i byen. Ved å være på familieutflukt til slike hytter opplever barna at det å være ute i naturen er noe mange gjør, forteller Hans (60). Maiken (65) forteller at på slike hytter møter barna andre barn de kjenner fra før, eller nye som de blir kjent med. Her sitter de gjerne på langbord sammen med andre familier og spiser mat og spiller kortspill. Slik ser man at det sosiale aspektet ved skiturer er viktig for utøverne.

Flere informanter forteller også at de noen ganger liker å gå alene fordi man kan gå i sitt eget tempo og ha det målet man selv ønsker. Kristin, som har gått en del alene på tur, sier at man må være mye mer skjerpet når man går alene, og man må klare å håndtere alt uten hjelp. Å være skjerpet innebærer å til enhver tid vite hvor man har forskjellig utstyr i tilfelle det skulle oppstå en uforutsigbar situasjon.

Flere av informantene sier med et lurt smil at de er “født med ski på beina”, et uttrykk som lenge har blitt brukt om nordmenns nære forhold til langrennsski og friluftsliv. De fleste bruker de oppkjørte skisporene når de er ute på tur, men det kommer også fram at det er en helt spesiell opplevelse å trække opp egne skispor når man er på fjelltur.

«Det har hendt at vi har trodd at vi har vært Monsen på tur, hvor vi bytter på å gå først i rekka og trække opp løype for de andre som går bak. Da føler jeg at jeg går alene på tur, og det er herlig. Men så må man bytte da, så nummer to kan får være Monsen».

Lars Monsen, som Trine (55) refererer til i sitatet, er en norsk anerkjent friluftslivsutøver og ekspedisjonsfarer, som har hatt en rekke TV-programmer der han er ute på tur i villmarka alene i flere måneder i strekk. Dette kan tolkes som at å trække opp egne skispor i uberørt

natur gir en følelse av å være på ekspedisjon, og at dette gir en helt egen følelse og verdi for utøverne.

I intervjuene ble informantene spurt om hvilken hastighet de foretrakk når de er på skitur. De fleste fortalte at de liker at det går i et jevnt, men rolig tempo. Høyere hastighet ble gjerne forbundet med de skiturene som hadde trening som formål. Slike treningsturer blir i større grad utført i hverdagen i de bynære områdene, forteller de tilreisende informantene. Nina (60), som er fastboende i kommunen, forteller at hun noen ganger bruker ski som trening, men at hun også liker å gå lengre turer for å få tid til å tenke og få ro i kroppen. Selv om informantene liker å gå i et rolig tempo er det flere som nevner at de liker at det går raskere i nedoverbakkene. Flere av informantene har brukt skutersporet til å gå på ski. Trine (55) forteller at når skuteren kjører i oppoverbakker blir løypene humpete. Humpene gjør det ekstra gøy på vei ned bakkene, som i en kuleløype. «Man blir jo som et barn igjen når man får på seg skiene» sier Kristin (50).

6.4 Oppfatninger om lovendringen

I intervjuene har det kommet fram en rekke synspunkter på lovendringen som gir kommunene mulighet til å etablere rekreasjonsløyper for snøskuterkjøring. Det har også kommet fram at løypene kan ha både en positiv og en negativ innvirkning på Tydal som kommune, og på næringslivet og friluftslivet der.

Positive syn på lovendringen

Liv (65), Ole (50), Aksel (50), Embla (50), Tormod (50) og Sondre (25) er positive til lovendringen. De mener løypene er viktige for fortsatt drift i flere etablerte næringer i kommunen. Løypene åpner også for muligheten til oppstart av nye bedrifter, noe innbyggerne anser for å være svært positivt. Ole (50) beskriver det slik «Levende bygdesamfunn er kjempeviktig, og jeg ser med gru på fortsettelsen på eksistensgrunnlaget til Tydal kommune hvis det ikke kommer noen slike næringer». Tormod (50) mener at skuteren kan være et fint tilskudd til turistnæringa, og at det er fornuftig å satse på turister nå som drift av småbruk gir et for lite inntektgrunnlag for de som har drevet med dette tidligere. Han uttrykker også at lovendringen har mye å si for lokaldemokratiet:

«De som bestemte over oss fra sentralt hold, det er jo ikke sånn nå lengre, (...) men jeg mistenkte at de la restriksjoner på de som bor her ut i fra sine egne behov. Og det har irritert meg kraftig. (...) Det er perfekt at vi får bestemme det der selv, det er det beste som har

skjedd. Det er vi som vet hvordan det fungerer her oppe, på mandager og i januar og februar, og på regndager og når ingen andre er her».

Frustrasjonen har vært stor over at kommunen ikke har hatt muligheten til å selv å avgjøre hva som er best forvaltning og bruk av utmarka. Man kan se ut fra sitatet at det ligger en skepsis til at mennesker som ikke har den samme tilhørigheten til kommunen skal få bestemme hvordan tydalingene skal ha det. Ifølge tydalingene vet de selv best hvordan ting fungerer der. Lederen for skuterklubben er svært fornøyd med at det nå er kommunen som avgjør etableringen av skuterløypene «(...) da ble beslutningsmyndighetene flyttet fra Oslo til Tydal, så vi kan sitte her å bestemme. Og ikke neddi der, som vi sier». Videre påpeker han at løypene har en positiv effekt for det tradisjonelle friluftslivet på grunn av den kanalisierende effekten de har på skuterkjøringen ved at løypene begrenser kjøringen til bestemte områder. Hytteeieren Embla (50) har tro på at kommunen tar fornuftige valg på bakgrunn av at de kjenner områdene sine, og at hun tror skuterløypene har den kanalisierende effekten som klubblederen også hevder at de har: «(...) når man får slike løyper slipper man kanskje den villmannskjøringa som mange tror at skuterfolket driver med».

En av årsakene til at flere av tydalingene mener det lønner seg å satse på snøskuterturisme og skuterløyper er at skuterkjørere legger igjen mer penger enn skiturister. En snøskuterkjører blir beskrevet som en person som «drar VISA-kortet» oftere. De kjøper middag og kaffe på ulike serveringssteder langs løypene, de kjøper drivstoff, de trenger vedlikehold av kjøretøyet og de kjøper seg nytt utstyr. En skitulist, ikke til å forveksle med hyttefolk, blir beskrevet av flere som en person som gjerne har med seg egen mat og drikke og legger dermed igjen mye mindre penger. Ved å etablere skuterløyper i kommunen vil det øke antall skuterturister², som igjen vil ha positive virkninger på bedriftene som ligger i nærheten av løypenettet.

En annen viktig virkning snøskuterkulturen og skuterløypene har på Tydal, ifølge flere informanter, er bolysten hos innbyggerne. Petter (35) forklarer at dette særlig gjelder for ungdom, men også for voksne:

«Tydal er jo ikke bortskjemt med at ungdommer bosetter seg her og slik, men når vi ser den verdien disse vårmånedene gir til lokalbefolkningen i form av at de kan kjøre til Essand på isfiske og sånt, så er det jo med på å avgjøre at flere faktisk bor her. (...) Man må ikke

² Med betegnelsen skuterturister mener jeg de som kommer til Tydal kun for å kjøre snøskuter, uten tilknytning til hytte eller andre boforhold.

undervurdere den bolysten det gir. Kanskje spesielt blant ungdom, men også i den eldre generasjonen».

I den tidligere omtalte artikkelen til Mehus m.fl. (2010) beskrives også skuteraktiviteten som viktig for bolysten og det sosiale fellesskapet i Nord-Troms og Finnmark. Blant informantene i dette prosjektet er dette også noe Sondre (25) uttrykker. Han sier at muligheten til å drive med skuterinteressen og skuterkjøringa er viktig for at han skal trives i kommunen, og at han foretrekker å være hjemme i vinterhalvåret framfor å dra på sydentur, fordi han helst vil være i Tydal for å kjøre skuter på fritiden. Sammenlignet med det store utvalget av aktiviteter man har i sentrale strøk, har ikke Tydal like mange alternativer å tilby sine innbyggere. Her kommer skuterkjøring inn som en sentral hobby og et viktig miljø der alle kan delta i hvis de ønsker.

Motstanderne av lovendringen ser også noen av de positive virkningene skuterløypene kan ha for kommunen. Blant annet forstår noen av dem at løypene vil være med på å trekke flere til Tydal, og at kommunen og næringslivet vil tjene på dette. Hans (60) mener, i likhet med de som er positive til skuteren, at lovendringen er bra på grunn av at de i distriktet får muligheten til å regulere hvordan de vil bruke sin egen natur og utmark, og at den slik har positive ringvirkninger for kommunen. Men i all hovedsak bør snøskuterkjøring være forbeholdt nyttekjøring slik det var før lovendringen kom, mener han. Alt i alt legger ikke motstanderne av lovendringen så mye vekt på de positive virkningene av den, naturlig nok.

Negative syn på lovendringen

Blant informantene er skituristene Kristin (50), Trine (50), Hans (60) og Knut (50), hytteeieren Maiken (65) og tilflytteren Nina (60) motstandere av lovendringen. I tillegg har jeg intervjuet en representant for Trondheim Turistforening (TT), en medlemsforening i Den Norske Turistforening, med negative holdninger til snøskuterkjøring i utmark.

Hytteeier Maiken (65) har eid hytte i Tydal i cirka ti år og har merket en økning i skutertrafikken i løpet av disse årene. Hun har hytte ved en av isfiskeløypene som ble etablert på 90-tallet og forteller at når hun sitter i hytteveggen er det lyd fra skuterløypa hele tiden. «Jeg vil høre småfuglene og sånt», sier hun, og forteller at hun ikke setter pris på den utviklingen hun ser. Representanten fra TT forteller at en av hovedargumentene de har mot skuterløyper nettopp er de bivirkningene som følger med økt skuterferdsel, som mer støy og mer ulovlig kjøring. Som presentert i introduksjonen gjennomførte Den Norske

Turistforeningen, sammen med Norsk Friluftsliv (tidligere FRIFO) og Virke Reiseliv, en underskriftskampanje basert på en antagelse om at alle kommuner som vil skulle få åpne for frikjøring med skuter (Den Norske Turistforening u.å.b). Også TT er bekymret for at etablering av løyper for skuterkjøring betyr tilrettelegging for noe som kan bli ukontrollerbart. De er i tillegg bekymret for at interessen for skuteren skal spre seg til nye områder og nye brukere som tidligere ikke har hatt noe forhold til skuterkjøring. Det er et viktig poeng å få fram for TT-representanten at når nabokommuner legger løypene sine tett inn til kommunegrensene er det ikke lengre snakk om kommunale løyper, men interregionale. Dermed angår skuterkjøringen hele regionen og ikke bare hver enkelt kommune.

«Plutselig kan man kjøre fra Melhus til Sverige. Da blir det et veldig godt og tilgjengelig nettverk av løyper, og da vil kanskje de som aldri har tenkt en tanke på snøskuter fordi det ikke har vært lov få opp øynene for denne aktiviteten. Og det mener vi er unødvendig og dumt».

Han er også bekymret for at det på lang sikt er friområder for skuterkjøring som er det optimale ønsket for de som ikke finner spenning nok i løypekjøring. Han sammenligner lekekjøring med skuter med motorsport, og foreslår at dette skulle vært regulert på lukkede anlegg og baner i likhet med bilsport.

Som allerede nevnt kommer man seg lengre inn på fjellet, og over større områder på kortere tid, når man bruker snøskuter, sammenlignet med de som går på ski. TT-representanten påpeker at de mener det ikke er en menneskerett å være langt inne i fjellet eller å bruke naturen til motorferdsel, og at man må huske at naturen er en begrenset ressurs selv om innbyggerne i Tydal mener at de har så store områder å ta av. Maiken (65) spør seg også om det er så lurt at vi mennesker tar oss fram over alt. Hun mener det nesten ikke er noe uberørt natur igjen i Norge fordi det er mulig å ta seg fram så mange steder med motoriserte kjøretøy. «Jeg tenker at vi sitter på noen fantastiske rikdommer som handler om noe annet enn penger», sier hun. I likhet med flere andre informanter er hun bekymret for at tilretteleggelsen for skuterkjøring kun handler om å tjene penger i distriktet. I forbindelse med samme tema påstår Nina (60) at «Det er jo nesten prostitusjon av utmarka». Ved å sammenligne etableringen av løypene med prostitusjon tegnes et bilde av at så lenge folk som vil kjøre snøskuter betaler nok penger så skal de få gjøre slik de ønsker. Videre mener Maiken (65) at kommunen bør ta bevisste verdivalg med tanke på bruken av utmarka, og hun lurer på om det er så smart at Tydal velger å satse på snøskuteren som et varemerke.

«Er det ikke lurt at de også har et annet varemerke, som gjør at de kanskje tiltrekker seg de som vil nyte den der fjellheimen og viddene. Ja, det er jo helt magisk inni der. Vil man ikke heller promotere DET, og ikke bare det der. (...) Jeg mener det er stor forskjell på slik nyttekjøring og morokjøring. Jeg skjønner ikke at Tydal... jeg mener de velger feil. Veldig harrykommune, synes jeg. Handler det om å overleve som kommune, så skjønner jeg at noen skal bo der, det er jeg også opptatt av at det gjør, og at de finner næring der. Det er jo mitt ferieparadis»

Det kan tolkes som at de som vil nyte fjellheimen og viddene på “riktig måte” er de som ikke kjører snøskuter, og at det er disse man skal fokusere på ved promotering av kommunen. Informanten omtaler skuterkulturen og kommunen som harry¹ fordi de satser på skuterkjøring og ikke tar gode verdivalg med tanke på hvordan de forvalter utmarka si. Informanten mener også at det ikke tas tilstrekkelig hensyn til at det er et ferieparadis for henne og andre hytteeiere med samme holdning til skuterkjøring. Hun legger til at nyttekjøring er en akseptabel bruk av snøskuter, selv om hun ikke benytter seg av disse tilbudene selv.

Det kommer fram bekymringer om at distriktskommunene skal ta avgjørelser i forbindelse med interessekonflikter fordi sakene ofte er krevende for små lokalsamfunn. En av de tilreisende hevder at hvis noen i et lite lokalsamfunn har andre meninger enn “alle” de andre risikerer man å bli ekskludert fra miljøet. Dette kan føre til at man gir lettere etter hvis man er i mindretall i slike konflikter, og at man lar motparten få det slik de ønsker så diskusjonen kan ta slutt. Dermed mener en av informantene at det vil være best å spare lokaldemokratiet for slike avgjørelser. Det vil sikre at alle meningene i en debatt kommer tydelig fram, også fra de mindre meningsgruppene. Det denne informanten sikter til kan betegnes som “bygdedyret”. Bygdedyret er et fenomen mange mener eksisterer på bygda i Norge, og er en beskrivelse av en holdning som dreier seg om at ingen skal tro at de er bedre enn “oss”, altså majoriteten i lokalmiljøet. Tanken om at bygdedyret kan spille en rolle i interessekonflikter som denne blir til en viss grad bekreftet av informanten som er fastboende og motstander av etableringen av skuterløypene:

«Det er vanskelig å gå ut å si at man er motstander av skuterkjøring i Tydal. Du får inntrykket av at man er en raring om man ikke har skuter. Det er en skuter på hvert tun cirka, så å leve uten skuter oppfattes kanskje ikke som normalt. Kan man få inntrykk av».

Fra de som er positive til lovendringen nevnes det få negative virkninger som følge av etablering av rekreasjonsløypene. Dette kan komme av at de faktisk ikke ser noen negative

¹ *Harry* en nedsettende beskrivelse av noe. Betegnelsen blir ofte brukt for å beskrive ikke-urban kultur eller folkelig populærkultur. Begrepet er ment til å beskrive noen/noe som er usofistikerte, vulgær eller har dårlig stil.

virksomheter, eller at de ikke vil si noe negativt ved lovendringen fordi det kan være med på å gi motstanderne rett i sine påstander. Flere av informantene trekker inn Svensk skuterkultur, på godt og vondt, i løpet av intervjuene. Aksel (50) forteller at han håper det ikke blir i Norge slik det har blitt i Sverige:

«(...) der er det jo litt sånn vill vest. Det er jo vi nordmenn som er der og ødelegger alt, for når vi kommer dit gjør vi jo som vi vil, for da er vi i utlandet. (...) De har jo kommet så langt at de har ikke råd til å ikke la dem holde på slik. Som på Storlien, hadde det ikke vært skuterkjøring der så hadde det jo ikke vært noen ting der. Hører at fastboende der føler at det blir nok, det kommer jo trøndere dit som bare kan gjøre som de vil fordi de legger igjen så mye penger».

Det Aksel beskriver her kan tolkes som det Nina (60) kaller for “prostitusjon av utmarka”. Selv om snøskuterløypene kan ha positive ringvirkninger på næringsliv og turisme i Tydal, finnes det også en frykt for at kommunen skal bli avhengige av skuterturister som legger igjen penger. Denne frykten dreier seg også om at de er redde for å miste makt i lokalsamfunnet sitt, og at ting skal utvikle seg i en retning der de mister kontrollen over hvordan skuterkulturen skal utvikle seg.

6.5 Temaer og argumenter i debatten

I dette delkapitlet tar jeg opp sentrale temaer som informantene har snakket om i intervjuene, og som er viktige for debatten. Temaene vil være opplysende for saksfeltet og de viser ulike argumenter fra begge sider av debatten.

Indre justis og moral blant skuterkjørerne

En godt etablert skuterkultur, og en lang kamp om å få etablert de nye skuterløypene i kommunen, har bidratt til at skuterkjørerne i Tydal har opparbeidet en felles holdning til hvordan de skal oppføre seg i løypene slik at de skal få beholde dem. Disse holdningene, som flere av informantene kaller for indre justis eller sjøljjustis, er med på å skape en moral som gjør at man som skuterkjører forholder seg til de reglene som er gitt for bruk av løypene. Lederen for den lokale skuterklubben mener at nå som løypene har kommet er det få unnskyldninger for å drive “tullekjøring”. Han sier også at klubben kommer til å slå hardt ned på slik kjøring hvis de blir vitne til den. Ved å ha gode holdninger i skuterklubben, og ved å bringe disse videre til andre skuterfolk, håper han at det vil bli ukult å være den som bryter reglene og dermed setter hele ordninga i fare. Ifølge lederen i skuterklubben har også Statens Naturoppsyn (SNO) uttalt at det er veldig viktig med en indre justis i miljøet for å få ordningen med skuterløypene til å fungere. En annen informant beskriver denne indre justisen i miljøet som en slags stedfortreder for faktiske kontroller i løypene. Selv om SNO og politiet

gjennomfører kontroller flere ganger i løpet av vinteren, er den indre justisen og moralen i skutermiljøet med på å holde kjøringa under kontroll. Representanten for Trondheim Turistforening er også klar over at skutermiljøet i Tydal har opparbeidet seg en slik indre justis. Han mener den har bidratt vesentlig til at isfiskeløypene, som har vært i kommunen i lang tid, har fungert så godt.

Ole (50) mener at den indre justisen skaper en slags frykt for å ødelegge for de andre som kjører skuter. Denne frykten kan også komme av at de som kjører ulovlig og saboterer løypeordningen risikerer å bli utstøtt av skutermiljøet. Han mener at de som ønsker å kjøre utenfor løypene bør benytte seg av crossbanen som er laget for slik kjøring, eventuelt dra til friområdet på den andre siden av svenskegrensa, der man kan kjøre uten restriksjoner. Liv (50) mener det er opp til skuterfolket hvordan de vil bli oppfattet av andre, og at det er viktig å oppføre seg ordentlig. Hun forteller at hun har merket endringer i egen kjørestil etter at løypene kom:

«(...) det merker jeg jo selv også, aldri kjørt så sagte som nå fordi jeg er så livredd for å miste det. Så jeg prøver å holde meg til fartsgrenser og å være ordentlig på det. Og det har jeg et inntrykk av at det er veldig mange som gjør».

Sondre (25), som liker å lekekjøre med snøskuteren, kjenner også på den indre justisen i skutermiljøet:

«Man prøver jo å ha med seg at én kan ødelegge for alle. Og folk har startet næring på grunn av løypene, så hvis én person kan ødelegge det der så er jo det veldig kjedelig. Da blir det mindre folk i Tydal, og det blir mindre attraktivt å komme hit, og da ville jeg blitt den store stygge ulven hvis det var jeg som hadde blitt tatt».

Av dette kan man si at denne indre justisen i miljøet har en vesentlig innvirkning på hvordan skuterkjørerne innretter seg etter normer og regler i løypene. Man ser også at Sondre, som er av den yngste av informantene, reflekterer over dette og er opptatt av å vise hensyn og respekt overfor andre som har snøskuteren som hobby eller næring.

«Man må jo bruke naturen fornuftig» sier Ole (50), noe som er en generell holdning blant informantene. Skuterkjøreren Aksel (50) har de samme holdningene:

«Det tenker jeg mye på når jeg sitter innpå der (på fjellet), hvilken verdi har den naturen hvis ingen får oppleve den? Det er jo så fint der inne, og det mener jeg at alle skal ha muligheten til å oppleve. (...) Samtidig er jeg redd for naturen også da, for at vi skal ødelegge den, for den er jo noe vi må ha i all tid framover».

Informantene er opptatte av at naturen skal ivaretas og behandles med respekt. Samtidig uttrykker Aksel at naturen har størst verdi når noen får oppleve den, og at det dermed er positivt at man får tilgang til den ved hjelp av snøskuter.

Med utgangspunkt i datamaterialet fra intervjuene kan det se ut til at noen ungdommer og unge voksne har en annen moral når det gjelder bruk av snøskuter, dermed blir de ofte omtalt i forbindelse med ulovlig kjøring og lekekjøring. Det er ikke et ukjent samfunnsfenomen at ungdom, særlig gutter og unge menn, søker mer fart og spenning. De skuterkjørerne jeg har intervjuet som ikke lengre er i denne kategorien forteller at også de hadde en annen kjørestil da de var yngre. Petter (35) mimrer tilbake til ungdomstida og forteller om frihetsfølelsen av å kjøre snøskuter:

«Da jeg var yngre var det jo artigere å “grassere” litt, som vi kaller det, kjøre fort og sånt, slik lekekjøring. Det er vel kanskje den kjøringa som er mest forhatt blant motstanderne da, og det skjønner jeg jo fordi det er jo den kjøringa som er mest forstyrrende».

Sondre (25) har inntrykk av at det er ungdommer som nylig har tatt lappen som «*kjører litt over stakk og stein*». Skituristen Kristin (50) forteller at hun mange ganger har lurt på hva som driver ungdommene til å kjøre slik, men etter å ha tenkt på hvordan hun selv kjørte da hun tok lappen til bil konkluderer hun med at de må være drevet av fart og spenning. Ole (50) påpeker at det også er noen eldre som liker å kjøre fort, men likevel flest ungdommer. Dette kan vi også se tegn til i sitatet fra Liv (65) i delkapittel 6.2, hvor hun forteller at hun liker å kjenne på den adrenalinfølelsen som skuterkjøringen kan gi henne. De fleste informantene forbinder lekekjøring med ungdomstida, og sammenligner det med hvordan man da også kjørte annerledes med bil og moped. De påpeker at det er naturlig at interessen for slik kjøring endrer seg når man får familie, og bruker skuter til andre formål enn kun kjøring for kjøringens egen del. «Man får jo litt andre verdier med årene, virker det som. Er det voksen det kalles? Hehe, nei, det var å ta i» ler Petter. Også Sondre forteller at det skjer en endring i hvordan han kjører snøskuter jo eldre han blir.

Selv om ungdommens bruk av snøskuter frustrerer informantene en del, har de også forståelse for at ungdommen kjører slik de gjør: «Kua må komme på at hu har vært kalv, det er mange av oss voksne som må tenke på det» sier Ole (50). Dette kan bety at voksne må huske hvordan det var å være ung og mer spenningssøkende, og at man ikke må fordømme de som er det i dag selv om man har lært seg å bruke ulike kjøretøy på en bedre måte.

Tilhørighet

Ved å etablere nye snøskuterløyper i kommunen kommer det flere skuterturister til Tydal. Aksel (50) uttrykker at han er litt redd for hvilken kultur som følger med de tilreisende skuterkjørerne, og hvordan omfanget av skutertrafikken vil bli.

«De isfiskeløypene våre er det jo vi fra Tydal som bruker mest, men på de åpne løypene så kommer det jo alt mulig. Mange av dem som kommer har jo et helt annet syn på naturen, det er liksom ikke så nøye med noe, “vi er bare her i helga nå, det er ikke vår plass”. Det er liksom ikke friluftslivet, men skuterkjøringa (...). Det merkes godt at de har et annet syn på ting enn vi som er oppvokst her. Vi tenner jo bål, og griller og sånt.. Det er sjeldent at de gjør det de der, de kjører bare (...) Skuterkjøringa har jo alltid vært sånn fy fy, så vi som er her oppe og holdt på med det siden vi var små har lært at vi skal ta hensyn mye mer, og vise det. Og vise at det ikke er så ille som dem sier. Og vi føler jo at vi har et eierskap til det, samfunnet og løypene og alt. (...) Jeg føler jo ei tilhørighet og at det er mitt, og det tror jeg ikke de som kommer hit ei helg gjør, og da er det ikke så nøye for dem, blir det ikke lov her så drar de bare en annen plass».

Aksel er redd for at de som ikke hører til i det lokale skutermiljøet, og som heller ikke kjenner til moralen i det lokale skutermiljøet, skal misbruke løypene som tydalingene har jobbet for i flere år. Hvis skuterturistenes løypebruk i Tydal gjør at løypene blir fjernet, kan turistene dra videre til en annen plass, mens lokalbefolkningen blir sittende igjen uten det som er et viktig grunnlag for deres skuterkultur.

Skituristen Knut (50) fra Trondheim er kritisk til at Tydal skal ha åpne skuterløyper for hvem som helst. Han mener at skuterkjøring bør være organisert som næring med guidede turer og liknende fordi: «Disse tydalingene som kjører, og som hadde guidet disse turene, de tror jeg respekterer og kjører på en ordentlig måte. På en helt annen måte enn hvem som helst». Skituristen Hans (60) er inne på det samme: «Jeg synes disse løypene sender et signal om at distriktet er en lekegrind og fristed for folk fra byen, og det synes jeg ikke distriktet skal være, verken til fjells eller til sjøs». Videre er Hans positiv til at folk som er bosatt i distriktene skal kunne bruke utmarka til næring og naturutnyttelse, som for eksempel kjøring med skuter i forbindelse med isfiske, fordi: «De bruker det stedet som de har tilhørighet til. Byfolket bruker disse stedene mer for forlystelsens skyld, og derfor kommer deres rekreasjonskjøring i en annen kategori». Skituristene har samme syn på hvordan de tilreisende til et sted har en annen tilknytning til stedet enn de som er fastboende. Det ser ut til at man har større tillitt til at de som har et nært forhold til naturen de ferdes i behandler den med større respekt enn de som er tilreisende. Tilreisende bruker stedet som en hvilken som helst plass. Det kan tolkes som at tilreisende fra byen, eller “hvem som helst” som Knut kaller dem, har en måte å ta seg til rette på når de kommer til distriktet som minner mer om misbruk enn bruk. Bruken av

ordene “friområde” og “lekegrind” tegner et bilde av at de tilreisende anser distriktet som en plass der de kan gjøre det som passer dem, før de drar tilbake til byen og lever et mer regelbundet liv.

Anorakken som uniform

Det finnes mange stereotypier av ulike grupper, og noen av disse har kommet fram i intervjuene i dette prosjektet. En av informantene³ som driver næring med skuter i Tydal har klare oppfatninger om de han mener er skutermotstanderne: «Jeg har dårlig tru om slike TT-folk som kommer hit i slike utvaska røde vindklær, som har blitt rosa». Selv om han har fordommer mot skifolk i utvaska anorakker innrømmer han at han har fått disse motbevist ved noen anledninger, særlig ved en anledning da to eldre mennesker i slike klær kom for å få skutertransport inn på fjellet: «kjempetriverlige, begge to, og de hadde vært medlemmer i TT i over 50 år. Så kjørte jeg de innover (...)». I løpet av debatten, og fra egne erfaringer, har han gjort seg opp en mening om “slike TT-folk i rosa vindklær”, som vil si medlemmer av Trondheim Turistforening. Hans erfaringer gjør at han tror at alle som er kledd slik står på motsatt side i debatten, og havner derfor i forsvarsposisjon bare ved synet av dem. Disse fordommene mot den røde, gamle anorakken nevnes også av Liv (65). Hun mener den er et symbol og en uniform for de mest ihuga skutermotstanderne, nikkersadelen som hun kaller dem. Hun mener at de har bestemt hva som er «det riktige liv», og at de er dømmende overfor alle andre som ikke liker det samme som dem selv. Hun legger også til at «Du skal kun være synlig som bygdefolk og skuterkjører når de har nytte av deg». Det kan tolkes som om hun føler at hun ikke blir godtatt på sitt eget hjemsted av de som er store motstandere av skuterkjøring, og at hennes hobby blir sett ned på av de hun mener har bestemt hva som er den eneste, riktige formen for friluftsliv. Det ligger også en frustrasjon i at de samme ihuga motstanderne likevel vil ha hjelp av henne når de har behov for det.

Fra den andre siden av debatten blir bekleddingen til skuterkjørerne også omtalt som en slags uniform. De kjører med store briller som dekker halve ansiktet, en diger hjelm og tykke vinterklær, noe flere sier gjør det vanskelig å kommunisere med dem når de møtes i terrenget. Kristin (50) nevner at hun tidligere tenkte at de var en ensartet gruppe på grunn av den like måten å kle seg på. Etter flere møter med skuterkjørere på skiturene sine har hun innsett at dette ikke er tilfellet.

³ Informanten er ikke omtalt med pseudonym for å ivareta anonymitet.

Tanker fra de tilreisende

De tilreisende til Tydal har også tanker om skuterentusiastene, på samme måte som skuterentusiastene har meninger om de besøkende.

Trine (55) og Kristin (50) forteller at de tidligere var mer skeptiske til snøskuterkulturen, og at de til dels er det enda, men at de etter flere møter med skuterkjørere har oppdaget at det er en todelt gruppe. De har sett at noen kjører skuter for å dra på tur for å kose seg ute hele dagen, mens andre bruker skuteren for kjøringens egen del, som en søndagstur man like gjerne kunne tatt med bilen, eller ungdommer som "lekekjører". «Det som er da, er at skuterfolk er ikke bare skuterfolk, skuterfolk er også forskjellige» forteller Kristin med et smil, og sier at dette er noe hun har forstått i senere tid. Som nevnt under forrige overskrift har hun tidligere sett på alle skuterkjørere som en ensartet gruppe. Hytteeieren Embla (50) har i flere samtaler med hyttenaboer snakket om skuterkjøringa, og forteller at «Alle på skuter er villmenn i naboen sine øyne». Trine og Kristin forteller også at de setter pris på å komme til en annen kultur og at man må ta skikken der man kommer, det gjelder også skuterkulturen poengterer de: «I en annen kultur må man respektere at det er annerledes, for eksempel dette med snøskutere, og da må man enten finne seg i det eller dra til et annet sted».

Selv om hytteeieren Maiken (65) forstår at det kan være gøy å kjøre snøskuter er hun motstander av at snøskuteren brukes til fornøyleseskjøring «"Vi må jo få lek oss"» er det noen som sier.. Jaaa.. du kan jo leke deg, men det er jo noen konsekvenser da, selv om vi ikke er så vant til å tenke slike konsekvenser alltid». Med konsekvenser tenker hun på forhold som dreier seg om miljø, klima og forurensing, og støyen som kommer fra snøskuterkjøringa. Det kan tolkes som at hun mener skuterfolket ikke er særlig bevisste på at hobbyen kan ha konsekvenser for både miljøet og for andre mennesker.

Hans (60) hevder at de som benytter seg av nye teknologiske hjelpemidler i friluftslivet sitt, særlig snøskuteren og andre framkomstmidler som innebærer høyere fart, anser seg selv for å representere et moderne framskritt. Inntrykket hans er at snøskuterkjørerne tenker at skuterspor er noe alle skigåere ønsker å bruke når de er ute på skitur i fjellet. De forstår ikke egenverdien av å gå opp sitt eget skispor, hevder Hans. Selv om skuterspor kan være lettere å gå i når man skal ta seg fram i dyp snø, er ikke dette noe alle setter pris på til enhver tid overalt.

Stillhet

Et viktig argument som blir brukt mot liberaliseringen av skuterkjøring i utmark dreier seg om støy i naturen. Hytteeieren Maiken (65) mener lyden fra snøskuteren er et forstyrrende element i hennes friluftsliv:

«Det er jo ikke stille i naturen, for det er jo lyd av vann, fugler og vind. Lyd fra skiene, og hvis du går på beina blir det kanskje noen lyder også. Men for meg er disse gode lyder. Og motorlyden er ikke en god lyd».

Motorlyden fra snøskuteren går dårlig sammen med de naturlige lydene hun opplever i naturen, og blir dermed betegnet som en uønsket lyd. Spesielt negativt er det at skuterlyden overdøver de andre lydene hun er i naturen for å oppleve. Tilflytteren Nina (60) forteller at hun reagerer ulikt på å møte en snøskuter i bebygde områder, og på fjellet. I nærheten av bebyggelse og vei er man vant til at det er trafikk og menneskelige inngrep som gjør at man ikke tenker over skuterlyden i like stor grad. Hennes turopplevelser i Tydal er ofte preget av å høre lyden av snøskutere på senvinteren, og at man kan høre skuteren på lang avstand avhengig av vær, vind og terreng. Trine (55) forteller at det ikke alltid er stille og rolig i områder der det kjøres skuter, men at dette er noe hun ikke bryr seg så mye om fordi hun også ser nytte i at noen kjører skuter der hun skal gå på ski. Skutersporet gjør det lettere å gå på ski når det er vanskelig og dyp snø. Selv om hun mener skuterlyden er et forstyrrende element er nytten hun får som skigåer større enn de negative virkningene lyden har. Trine og Kristin (50) forteller at de har vært vitne til ungdommer som har “lekekjørt”, og at *det* var fryktelig slitsomt å høre på fordi de freste rundt og virket som de ville bråke mest mulig.

Alle informantene som er positive til lovendringen uttrykker at de sjeldent opplever problemer knyttet til lyden av skuterkjøring. For dem er lyden en naturlig del av det å være på skutertur, og de har dermed ikke et stort fokus på den, heller ikke hvis de møter snøskutere når de selv er på skitur. De har full forståelse for at mange ønsker områder i fjellet som er uten motorlyd, noe det også er, ifølge tydalingene. Blant annet er det ikke etablert snøskuterløyper på sørsida av kommunesenteret Ås, nevner noen. Man ser tydelig at det ikke er noe problem for de som er positive til skuterkjøringa at de to interessegruppene befinner seg i samme område. Til tross for at det finnes store områder uten skuterløyper i Tydal er det områdene nord-øst for Stugudal som er mest populære for skiturer, og det er også her isfiskeløypene og noen av de nye løypene er etablert.

Flere påpeker at moderne snøskutere lager mindre støy enn tidligere modeller. Petter (35) forteller om et møte i skutersporet:

«Før påske var jeg på vei opp mot Grønsjøen, så var det motvind, og jeg nådde igjen noen skigåere der. Tre stykker. Så jeg saknet ned farten, og så at de ikke ensat at jeg kom. Kjøpte meg firetakter⁶ nå sist, og de er jo nesten så stille at det eneste du hører på avstand er beltet. Så la jeg meg til sides når jeg skulle forbi, og når jeg kom opp på sida av dem så skvatt hu ene så innmari. Det skulle nesten ha blitt filmet og vist til de som mener det blir så problem med bråk og støy».

Embla (50) har opplevd at snøskutere er så stille at hun ikke oppdager dem før de er veldig nære henne i sporet:

«Det som er egentlig er det vanskeligste nå er jo at skuterene har blitt så stillegående. Vi kan gå opp en bakke ikke sant, og plutselig føler du at du har snøskuterene rett bak deg, fordi de er så stille».

Tilflytteren Tormod (50) forteller at han opplevde en stor forskjell på å bo i byen og å bo i Tydal når det gjelder støy. I Tydal er det mye mindre bråk, og det er han glad for. Angående lyden fra skuterkjøringa sier han:

«Skuterne er jo mye stillere enn før, jeg hører ikke en eneste skuter jeg. (...) Det er jo koselig med en liten skuterlyd i ny og ne. Slik som det er nå er det perfekt, jeg ser dem, men hører dem ikke».

Disse tre utsagnene bekrefter til dels at de nyere snøskuterne går stillere. Dog må det påpekes at kjørestil og vindretning i ulike situasjoner påvirker lyden. Man må også spørre seg om de som er positive til skuterbruken generelt tenker mindre over lyden fra skuterne. Det er ofte sånn at det man irriterer seg over legger man også raskere merke til. Ut fra Tormods sitat kan det tolkes som at lyden fra skuterene gir en følelse av at det foregår mer i lokalmiljøet for de som er bosatt i bygda, og dermed er lyden knyttet til noe positivt.

Informantene fra Tydal setter stor pris på hyttefolket og skituristene som besøker kommunen. Som nevnt tidligere har Tydal 834 fastboende og 1.600 hytter, dette fører til et høyt antall tilreisende i helger og ferier. For noen av informantene endres følelsen av å være i bygda når hyttefolket gjør sitt inntog. I forbindelse med debatten om rekreasjonsløyper og skuterlyd har disse informantene gjort seg tanker om hvordan bygda forandrer seg når alle disse menneskene kommer på besøk.

⁶ I følge en av informantene kan man velge mellom totaktsmotor og firetaktsmotor på en snøskuter. Hvor firetaktsmotoren er mer stillegående og miljøvennlig sammenlignet med totaktsmotoren.

«Jeg har opplevd det bråket de har i byen og, når jeg bodde der. Og så kommer man på fjellet, og tror man eier fjellet og stillheten. Og da kan du faktisk bli sur når du hører en skuter. Det har jeg blitt for over 20 år siden når jeg var her på påskeferie. Nå har jeg bodd her såpass lenge at det har snudd. Nå er det kanskje heller byfolket og hyttefolket som jeg en gang var, som kanskje.. de bråker jo enda mer. Trafikk og, spesielt i helgene så går det jo 50 biler forbi vinduet med hyttefolk, hver dag, det er jo helt vilt», forteller tilflytteren Tormod (50).

Også Liv (65) har gjort seg tanker om den friheten hyttefolket har når de kommer til bygda:

«Vi har jo ikke lov til å kjøre (snøskuter) etter klokka 23. Og det er jo litt komisk, fordi når det er sesong så kjører det jo biler forbi på veien her fra de 20-30 hyttene i området heeele tiden. Da er det trafikk fram og tilbake. Og de kan jo kjøre både klokka ett og to om natta de, og det er det ingen som irriterer seg over».

Det ligger i utsagnene at som fastboende har de en frustrasjon knyttet til de som kommer utenfra og tror de har makt til å bestemme hvordan forholdene skal være i Tydal. De som kommer i helger og høytider kommer gjerne fra mer sentrale strøk, og drar til Tydal for å få en avkobling fra hverdagen. Dette innebærer en forventning om at det skal være stille på fjellet. Tormod forteller at han selv husker hvordan det var tidligere da han var i Tydal på ferie. Han hadde et bilde av hvordan det skulle være når han kom dit. De fastboende mener at hyttefolk og skiturister ønsker seg en miljøforandring fra byen, men glemmer at de selv skaper en miljøforandring dit de kommer. Hyttefolket kan kjøre så mye bil de ønsker og skaper mye mer trafikk enn det som er i bygda til vanlig. For de fastboende i kommunen kan det virke som at “byfolket” bringer med seg støyen og trafikken til fjells, samtidig som de forventer at det skal være stille dit de kommer.

Mosjon

Et annet tema som blir bragt på bane gjentatte ganger av informantene er det fysiske aspektet ved friluftsliv. For mange er det å holde seg i form og bevege seg en viktig drivkraft for å være ute i naturen. Skigåeren Tormod (50) mener mosjon er en viktig del av friluftslivet. Han sier han ofte tenker at «(...) når man er flink til å gå på ski så lever man lengre. Og kanskje gjør man det?». Han forteller også at fysisk aktivitet er noe han kan leve lenge på mentalt, og at han blir glad av det. Representanten fra Trondheim Turistforening (TT) mener at tilrettelegging for mer skuterkjøring kan føre til at flere får en passiv livsførsel. Maiken (65) mener at tilretteleggingen for snøskuterkjøring er elendig folkehelsearbeid. Selv om hun innrømmer at det er noe fordomsfullt tror hun at det er nettopp den gruppen som bruker snøskuteren i sitt friluftsliv som trenger å ha mer fysisk aktivitet. Kristin (50) viser også bekymring for folkehelsa, og spør: «Hvordan skal det gå her? Folk i Norge er ikke født med

ski på beina lengre, og etterpå skal de sette seg på snøskuteren? Hvordan blir det med folkehelse da?». Hun sikter til at befolkningen beveger seg mindre nå enn før, og at det tradisjonelle friluftslivet, der man bruker kroppen som motor, ikke står like sterkt i norsk kultur som tidligere.

Skuterentusiasten Petter (35) vet at mange argumenterer slik representanten i TT, Maiken og Kristin gjør. Denne argumentasjonen mener han er feil fordi mange av de som kjører snøskuter også driver annen fysisk aktivitet. Han poengterer også at slike skuterturer har positiv virkning på den mentale helse. Sondre (25) kommenterer også argumentet om at skuterkjøring gjør folk inaktiv: «Du forbrenner kalorier ja. Man er jo aktiv. De kan jo prøve å kjøre ti mil, så skal de få se. Man er ganske stiv og støl etter en hel dag». Skuterkjørerne forteller at selv om mange tror det er lett å manøvrere en snøskuter, så stemmer ikke det. Det handler om balanse og teknikk, og å ha fokus så man ikke kjører seg fast når føret er vanskelig.

Tormod (50) bruker lørdagsgodteri som en metafor for snøskuterkjøringen. Selv tror han at de som velger skuteren som framkomstmiddel i friluftslivet går glipp av de kjedelige aspektene ved å være på tur, og at de er litt for glade i at ting går framover av seg selv. Han mener at for å oppnå en glede ved noe må man jobbe for det. Han tror at det å kjøre snøskuter er veldig moro, men hvis man bare har det gøy så blir det på en måte ikke gøy likevel:

«Som lørdagsgodteri da, du kan ikke spise det med mindre du har gjort deg fortjent til det. Du får jo dårlig samvittighet hvis du spiser lørdagsgodteri hele tida. Og jeg har følelsen av at snøskuteren kan være litt lørdagsgodteri».

Selv om friluftsliv er noe mange driver med for å koble av fra hverdagen, og for å være fysisk aktive, bør det ikke bare være lett, ifølge Tormod. Det skal også være tungt i motbakkene sånn at man får en mestringsfølelse av å gjennomføre de mer kjedelige delene på vei mot målet. Hvis man får belønning uten noe innsats mister man gleden over belønningen, mener Tormod.

Aksel (50) har barn som kjører snøskuter. De er oppvokst i Tydal med skuteren som en naturlig del av friluftslivet. Han forteller om sønnen sitt forhold til skuterkjøring, og han mener at det er en fin interesse å ha i ungdomstiden:

«Han er jo ute og kjører skuter, uansett vær, og kommer inn og er klar og rød i ansiktet. Alternativet er jo at de sitter inne og spiller data. Så de kommer seg jo ut! Og får opplevelser, og de ser dyr og alt mulig. Han får jo en følelse av nærhet til natur og dyr. Det er jo sunne opplevelser spør du meg».

Aksel sammenligner skuterinteresse med andre, mer sittestillende, aktiviteter som er populære blant de fleste ungdommer. Han ser på skuterkjøring som et mye bedre alternativ enn dataspill fordi man beveger seg utendørs og får et forhold til naturen. Han forteller også at sønnen ofte er med kompiser når de skal ut å kjøre, noe som blir et ytterligere positivt trekk ved hobbyen.

Møter mellom skuter og ski i utmark

Det finnes mange historier om møter mellom skigåere og snøskutere, både positive og negative. For å få innblikk i hvordan de ulike interessegruppene opplever hverandre har jeg spurt informantene om opplevelser de selv har hatt, eller om historier de har hørt av andre.

Aksel (50) forteller om da han var på skutertur med ett av barna sine på vei opp mot Essandsjøen (Løype 2, Figur 3, side 18) der skuterløypa og skiløypa går parallelt. Her er det mange fra de to interessegruppene som ferdes:

«I påska kjørte jeg innover, rolig, og hadde med meg en av ungene. (...) Så møtte vi jo skigåere, og vi holdt til sida, og alle hilste og var så blide. Så midt inne i løypa så kom det to ungdommer da, på skuter, i fuuuull fart, kjørte opp på sida av meg og ga på, skulle vise seg da veit du. Og de dro innover, og slik tror jeg de kjørte hele veien innover, mest på bakenden (av skuteren), og vi fortsatte nå innover, og etter at de kjørte forbi oss så var det ingen skiløpere som kikket opp eller hilste. Så der ser man hvor mye det betyr at man ter seg i løypa. De ga et dårlig inntrykk av alle på skuter».

Her ser man tydelig frustrasjonen over kjørestilen til en del ungdommer, og hvordan denne type kjøring kan ødelegge opplevelsen for både skigåere og andre skuterkjørere når de er ute i naturen. Slike episoder sliter sannsynligvis også på forholdet mellom de to interessegruppene.

Maiken (65) har også gått strekningen mellom Ås og Essandsjøen der skuterløypa og skisporet går parallelt:

«Noen kjører fort ja, og hopper på skavler og så videre. Det har jeg også sett når jeg har vært i løypa selv. Det er litt skummelt noen ganger da, for de kommer jo så fort. Særlig i den traseen fra Ås til Essandsjøen, der er det nesten litt sånn Texas. (...) Noen ganger er det jo skummelt fordi de kjører så fort at du nesten krasjer med dem. Der synes jeg ikke det er allright. Fordi du virkelig kjenner på den polariseringen, og at du nærmest er en fiende når du kommer på ski der».

Det kan tolkes ut fra utsagnet at når informanten går denne strekningen føler hun seg ikke velkommen. Noen av skuterkjørerne hun har møtt har ikke vist tilstrekkelig hensyn og har

skremmende høy hastighet. Dette oppfatter Maiken som en demonstrasjon mot henne som skigåer på grunn av konflikten om lovendringen. Hun bruker betegnelsen Texas, som gjerne benyttes når man skal tegne et bilde av ville tilstander. Kristin (50) og Trine (55) har også opplevd at skutere har kommet nær dem i en hastighet som fikk dem til å føle seg utrygge. Hendelsen de refererer til skjedde riktig nok ikke i Tydal, men de forteller at de også har hørt historier om skuterkjørere som er redde for skigåere fordi mange av dem er så forbannet på skuterbruken at de kan finne på å gå til fysisk angrep.

Liv (65) videreformidler en episode som hun en bekjent har fortalt:

«Han skulle kjøre opp spor (skispor) innover fjellene her da. Og så var det en skiløper der som han nådde igjen med skuterens. Plutselig snudde hun seg og tok staven sin og slo i vindskjermen hans så den ble ødelagt, bare fordi hun ble så forbannet når hun så skuterens. Jeg tror hun ble litt paff når hun så sporleggeren bak skuterens».

I dette møtet ble skigåeren så frustrert over synet av skuterens at hun gikk til fysisk angrep på den. Det kan virke som skutersjåførens ærend ikke ble oppfattet før slaget var et faktum, og at skigåeren forhåndsdomte skuterføreren for ulovlig kjøring, mens han i virkeligheten skulle lage skispor.

Emblas (50) hytte, som hun eier sammen med familien, ligger ikke langt fra skuterløypa. Hun sier at hun ikke forstår hvorfor det skal irritere henne når hun selv har valgt å kjøpe seg hytte der. Hun forteller om et møte med en snøskuterkjører i nærheten av hytta:

«Jeg snakker jo varmt om skuterkjøringa, jeg traff jo en i påska som jeg kom i prat med, og jeg sa at “det er jo så trivelig med de her skuterne”, og han sa “ja, du er nå det eneste kvinnfolket og mennesket jeg har møtt som er så positiv”».

Hun sier at hun ønsker å være med på å bygge opp en positiv holdning til skuterens som en del av friluftslivet. Ut fra sitatet ser vi at skuterkjøreren som møtte Embla ble overrasket over hvor positivt syn hun hadde til bruken av skuterkjøring. Dersom samtalen er gjengitt korrekt tyder det også på at det er enda sjeldnere at kvinner er positive til skuterkjøring. I fall skuterkjøreren var klar over at Embla er hytteeier, kan også det ha vært en faktor som gjorde at skuterkjøreren ble overrasket over de positive holdningene hennes.

Hensyn

Når skuterkjørere og skigåere møtes i utmarka er det lovbestemt at skutereren har vikeplikt for skigåeren, fordi skigåere regnes som myke trafikanter. Det er flere skigåere som bruker skuterløypene for å ta seg lettere fram på ski der det ikke er egne skiløyper. Selv om det i all hovedsak er skutereren som har ansvaret for at møtene i utmarka skjer uproblematisk, ønsker også skuterkjørerne at skifolket tar hensyn hvis det er nødvendig. Liv (65) nevner et eksempel på en slik situasjon:

«Hvis skutereren er tungt lastet med folk og bagasje, så kommer jeg til en bakke hvor de går folk på ski i skutersporet som ikke går ut av løypa når jeg kommer oppover med den tunge skutereren. Da er det helt nødvendig at de går ut, hvis ikke blir det vanskelig for meg».

Ole (50) og Sondre (25) forteller at de tar hensyn til de på ski når de selv kjører skuter. De mener flere skigåere ikke hører at de kommer før de er ganske nærme. Sondre nevner at han hilser til skifolk han møter i løypa for å vise at det er plass til alle. Tormod (50), som ikke kjører snøskuter selv, har også inntrykk av at skuterkjørerne tar hensyn. Han sier at stemningen mellom de to interessegruppene kan se ut til å være preget av konflikten ved at skuterkjørerne er veldig forsiktige når de møter folk på ski. Dette tolkes som at skuterkjørerne vil gi et godt inntrykk av skuterkulturen, og at de er veldig nøye med å ta hensyn til de andre som ferdes i samme område. De vil signalisere at det skal være plass til ulike aktiviteter i utmarka blant annet fordi de er redde for å miste de nyetablerte løypene. Hensynsaspektet har altså betydning for begge utøvergruppene. Samtidig kan vi se i møtet Maiken (65) forteller om, under forrige tema (side 72), at hun ikke får en følelse av å bli tatt hensyn til i møtet med snøskuterkjøreren. Slik ser det ut til at det er ulike opplevelser av hvordan skuterkjørerne tar hensyn til skifolket blant de to interessegruppene.

Det er et gjennomgående argument hos de som er positive til snøskuterkjøring i utmark at det er plass til flere aktiviteter i utmarka så lenge alle tar hensyn til hverandre. Skituristen Kristin (50) mener også at det er viktig at folk tar hensyn til hverandre. Hun hevder at en del ubehagelige situasjoner oppstår fordi folk ikke klarer å tenke ut over seg selv og ta hensyn til at det er andre brukere i samme område. «Hvis alle tok bedre hensyn til hverandre hadde det jo gått fint, men folk er for opptatte av seg selv. Å få pilene til å peke utover i stedet for inn på seg selv er viktig».

6.6 Debatten om skuterdebatten

Framstilling av skuteren

Det har vært mye debatt om bruken av snøskuter etter innføringen av forsøksordningen i 2013, der alle kommunene som søkte fikk være med. Media har naturligvis vært en sentral arena for denne debatten, og den har foregått i utallige lokale- og landsdekkende aviser. Det er skrevet og publisert en mengde artikler, debattinnlegg og nyheter relatert til temaet.

Som jeg presenterte i introduksjonen til oppgaven kan man ved et søk på nettsidene til forskjellige aviser se tegn til at disse har nokså ulike perspektiv og tilnæringsmåter til temaet. Lederen for skuterklubben har også lagt merke til dette:

«Når VG og Dagbladet skriver om skuterkjøring så skriver de ikke om pensjonistturen vi hadde til Essand, eller isfiskekonkurransen vår, de skriver om han ene som kjørte ulovlig. Og at det har blitt fotografert mye spor som går opp og ned. Det skriver de om, og det er med å bygge opp under det inntrykket som motstanderne prøver å danne som bilde av skuterkjøringa. Og da kommer ikke vi som bruker skuteren fornuftig fram, og det er jo flertallet av oss».

Flere av informantene forteller at når det skrives om snøskuteren i avisa brukes det gjerne bilder av en flyvende snøskuter, noe de mener skaper et bilde av skuterkulturen som ikke stemmer overens med virkeligheten. Petter (35) mener også at motstanderne mot skuterkjøring får hjelp av riksmidia til å bygge opp sitt bilde av skuterkulturen. Skuterentusiastene mener de har møtt mye uvitenhet om hva skuterkjøring egentlig dreier seg om, og at motstanderne har et forutinntatt standpunkt om at skuterbruk er ensbetydende med lek og uønsket kjøring. Flere av informantene mener dette er en ensidig framstilling av snøskuteren og det skutermiljøet de er en del av, og at det er synd at den skuterbruken det store flertallet av skuterfolk representerer ikke kommer bedre fram. Klubblederen forteller at de skutersporene som blir innmeldt som ulovlig kjøring ikke alltid er *det*. Det er vanskelig å vite hvem som har kjørt opp et spor hvis man ikke ser skuteren og sjåføren, og det er flere aktører i Tydal som har lov til å kjøre utenfor løypenettet, som for eksempel grunneiere, fjellredningen og de som driver reindrift. Likevel ser ut til å være en positiv holdning hos de fleste skuterkjørerne i prosjektet når det gjelder innmelding av spor som ikke følger skuterløypa. Dette kommer kanskje av at slik innmelding kan være med på å stanse noen av dem som kjører ulovlig.

I flere sammenhenger har det blitt tegnet et bilde av skuterkjøring og skuterkultur som tydalningene ikke kjenner seg igjen i. Blant annet forteller Aksel (50) om en høringsuttalelse som kom i forbindelse med etableringen av de nye løypene:

«(...) som skreiv side opp og side ned om at han kjente alle skuterkjørerne i Tydalen og at det kom til å bli helt vill vest, og at skifolket måtte hoppe opp i trærne når skuteren kom. Så den framstillinga var jo som et eventyr. Og at hvis man ikke gikk ut av løypa så var det vanlig å bli nedkjørt. Det var jo en som leste det og som sa at det måtte være manus til Lånkerevyen, haha».

Videre sier Aksel: «Vi er jo ikke gangstere heller, men vi blir jo framstilt som det». Han skulle ønske at hobbyen hans ble framstilt som den familieaktiviteten den er for ham, og ikke at alle på skuter er noen tullinger som kommer flyvende gjennom lufta og kjører over alle som er i veien. Betegnelsen *gangster* blir brukt om forbrytere som er medlemmer av gjenger som driver lovstridig virksomhet, noe han uttrykker at han ikke er. Flere av informantene viser frustrasjon over at media og skutermotstandere så lett kaller ulovlig kjøring for villmannskjøring uten å ha bevis for det.

Informantene som er motstandere av lovendringen er stort sett ikke så opptatt av hvordan snøskuteren blir framstilt i media, men Nina (60) reagerer på at skuterkjørere som blir tatt for ulovlig kjøring i Statens Naturoppsyns (SNO) kontroller, framstiller mannskapene fra SNO som idioter. Hun refererer blant annet til en hendelse i Selbu hvor SNO var i utmarka for å kontrollere snøskuterkjøring. Da de kom tilbake til parkeringsplassen der de hadde bilene sine var dekkene på biler og hengere skåret i stykker. Hun forteller at debatten til tider har vært veldig hissig.

Representanten fra Trondheim Turistforening påpeker at han synes debatten til tider kan bli for spiss, slik mediedebatter ofte blir.

«Man må sette argumentene på spissen for at det skal bli medieoppslag, og det er jo synd. Det blir bensin på bålet. Men man må jo gjerne si ifra tydelig. Det å skape politikk handler ofte om at man må legge fram sin versjon slik at den blir mer overbevisende enn den andre partens versjon»

Selv om uttalelsene og framstillingene i artikler og avisoppslag ofte er satt på spissen anser organisasjonen dette som nødvendig for å få fram sine poeng. Dette til tross for at det kan forverre debatten ved at det som blir sagt provoserer motdebattantene.

Å være skuterinteressert

I flere av intervjuene kommer det fram at skuterkjørerne er oppgitte over måten snøskuteren blir framstilt på, og at de som skuterentusiaster blir sett ned på av motstanderne i debatten. Aksel (50) forteller at skuteren har fått kallenavnet “djevelens kjøretøy”. Liv (65) er frustrert over synet mange har på snøskuteren: «At en liten snøskuter som er så nyttig til så mye skal

bli den største fienden i norsk natur, det forstår jeg ingenting av. Når snøen forsvinner så er både vi og sporene borte». En annen føler seg fordømt av motstanderne som kommer fra sentrale strøk:

«Og så er det noe med det at det er noe som brukes på landsbygda, og det er nå noen tullinger på bygda som har skuter. Det er noe med kulturforskjellen kanskje. (...) vi er jo litt forskjellige fra andre da, haha. Jeg tar jo mye heller skuteren og kjører inn på fjellet og ser på solnedgangen og koser meg, enn at jeg går ut på byen og tar meg en øl».

Vedkommende viser en forståelse for forskjellen mellom den urbane og den rurale kulturen, men det virker ikke som denne forståelsen alltid er gjensidig mellom by- og bygdefolket. Ole (50) snakker om hvordan mange motstandere mener at skuteren ødelegger naturen: «Det er jo litt snedig, for på sommeren får man sykle og gå og trampe over alt. Men når det kommer en meter med snø, og skuteren kommer, da er det DEN som ødelegger naturen». Han mener at det tradisjonelle friluftslivet til fots kan gjøre mer skade på naturen enn snøskutere som lager spor i snøen som smelter når det blir vår.

Med etableringen av rekreasjonsløypene har det blitt flere kontroller i de aktuelle områdene. Det er gjerne Statens Naturoppsyn (SNO) som gjennomfører disse. Aksel (50) forteller at han ofte har inntrykk av at de som gjennomfører kontrollene ikke er tilhengere av de nye løypene. Han får en følelse av å være kjeltring når han møter kontrollørene i løypa, selv om han kjører slik som han skal: «(...) det tror jeg SNO mener også “der kommer det en skuterkjører, og han skal vi jaggu meg ta”. (...) Du er skyldig til det motsatte er bevist, føles det som»

Han sier videre at det hadde vært mye bedre om kontrollørene kom bort til dem mens de for eksempel fisket på isen, sånn at de hadde fått kjennskap til miljøet og kunne tatt opp eventuelle problemer med kjøring og løyper. Kontrollørene fra SNO er tilreisende fra andre områder, ikke personer med tilknytninger til skutermiljøet i Tydal.

Flere av informantene har i intervjuene sagt, med et lurt smil, at alle burde være med på en skutertur sånn at flere får en forståelse av hva denne aktiviteten dreier seg om.

Polarisering i debatten

Debatten har vært preget av harde fronter og stor uenighet om hva friluftslivet dreier seg om. Informantene som er positive til snøskuterkjøring i utmark anser snøskuteren som en naturlig del av sitt friluftsliv, noe motstanderne i ulik grad er uenige i. I likhet med informanter fra begge sidene av debatten beskriver Petter (35) frontene som veldig polariserte. Lederen for

skuterklubben hevder at motstanden mot snøskuterkjøring blir større jo mer sentralt du kommer, og at han merker forskjell på holdningene i Trondheim og i Oslo.

Sosiale media som Facebook er også en arena der debatten har utartet seg, og man får inntrykk av en polarisering mellom interessegruppene. Her kan hvem som helst si sin mening, eller man kan “henge seg på” andre som har sagt noe man er enig eller uenig i. Liv (65) mener at debatten i sosiale media har vært veldig usympatisk. Hun opplever at skutermotstanderne mener de kan si hva som helst i debatten på Facebook, og hun sammenligner den med debattene om rovdyr og innvandring som også er preget av polarisering. Hun mener at argumentene fra motstanderne er dårlige, frekke og fjernt fra realitetene. Hytteeier Maiken (65) har også inntrykk av at debatten på sosiale medier består av mange hatmeldinger og harde sammenstøt. Hun tror ikke folk ville snakket på en slik måte dersom samtalen hadde foregått ansikt til ansikt. Representanten for Trondheim Turistforening beskriver også at det er mye tøff, og noe usaklig, argumentasjon i debatten. Han nevner at de har opplevd personangrep mot medlemmer i organisasjonen. «Det er jo ikke noe trivelig. Det er jo nesten litt sånn krig, det kan man jo se i rovdyrpolitikken også», legger han til. Ut fra det informantene forteller ser det ut til at ingen av partene synes noe om debatten som foregår i sosiale medier.

Skituristen Hans (60) beskriver også en polarisering av debatten. Han mener at debatten i realiteten er en “klassedebatt” mellom det han kaller en velutdannet, rik, urban elite, og vanlige folk i distriktet:

«Den rike eliten fra byene ser på seg selv som “den definerende klassen”, for eksempel med hensyn til naturbruk, selv om de bare gjester naturen litt i helger og ferier. De har ingen reell forståelse og respekt for de som lever i distriktene».

Han beskriver en mer sammensatt konflikt som dreier seg om flere aspekter enn kun holdninger til skuterkjøring i utmarka. Han mener mange av motstanderne mot lovendringen ser på seg selv som en gruppe med rett til å definere hva som er riktig og gal bruk av distriktsområdene, selv om de bare oppholder seg der i helger og høytider. Ved å kalle debatten en “klassedebatt” tegner han et bilde av en skeivfordeling mellom de to frontene, der den ene, i dette tilfellet “eliten” fra byene som vil gå på ski i fjellet, ser ned på “vanlige folk” i distriktet som ønsker å bruke snøskuteren i sitt friluftsliv.

Aksel (50) har mange tanker om debatten, og oppsummerer dem slik:

«Jeg tenker jo mye på debatten og alt, i det store og hele så tenker jeg det er dumt. Alle jobber i hver sin retning, rundt et problem som egentlig er null. Det brukes ressurser i alle retninger. Man kan jo kjøre med mye annet i skogen som lager masse spor, som skogsdrift ødelegger jo enormt, men det er det ingenting om. Men når det går en skuter på snøen så er det fult oppstyr. Man må jo bare se ting fra flere sider, og ikke se seg blind på ting. Det er jo holdningene som må gjøres noe med, og at folk må akseptere meg på skuter som jeg aksepterer de på ski».

Det er et genuint ønske blant informantene som er positive til lovendringen om at frontene i debatten skal enes, og at alle skal forstå at det er plass til alle i utmarka. De mener det handler om at mange av motstanderne har en ekskluderende holdning til hva friluftsliv er, noe som gjør at skuterkjørerne ikke blir akseptert som friluftslivsutøvere. De tror mange av motstanderne ikke har noe forhold til snøskuteren selv, og at de dermed ikke har kunnskap om skuterkjøring og skuterkultur.

7. Diskusjon

Det kommer tydelig fram i empirien at den offentlige definisjonen av friluftsliv i Meld. St. 18 (2015-2016) *Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet*, som ekskluderer bruk av motorferdsel i friluftslivssammenheng, ikke gjenspeiler hele befolkningens oppfattelse av hva friluftsliv er. Som tidligere nevnt har jeg valgt å inkludere snøskuterkjøring i friluftslivsbegrepet i dette prosjektet fordi mange av mine informanter gjør det når de forteller om friluftslivet sitt. Tydals lange tradisjon med bruk av snøskuter i forbindelse med nyttekjøring og isfiske gjør at skuterkulturen er godt etablert i kommunen. Det er høyst relevant for temaet i oppgaven å understreke at de som kjører snøskuter også driver med andre aktiviteter i sitt friluftsliv, som langrenn, isfiske og aking. Empirien viser at de to interessegruppene skigåere og skuterkjørere knytter mange av de samme verdiene til friluftslivet. Begge gruppene forbinder friluftsliv med naturopplevelser og avkobling fra hverdagen. For å få et innblikk i informantenes forhold til friluftsliv har jeg presentert deres generelle oppfatning av friluftsliv, og hva som er friluftsliv spesielt for dem. Denne informasjonen, samt deres argumenter og synspunkter i debatten om skuterkjøring i utmark, bidrar videre til å forstå hvordan normer og verdier kan knyttes til snøskuterens plass i friluftslivet.

7.1 «Det er et enormt fint miljø»

Snøskuterens betydning står sterkt hos de informantene som bruker den, og flere beskrev aktiviteten som svært viktig for deres friluftsliv. Skuterkjøring blir i flere tilfeller omtalt som en aktivitet informantene prioriterer foran andre alternative aktiviteter. Lite tyder imidlertid på at skuterkjøringen i seg selv er hovedmålet for skuterbruken, fordi de fleste informantene fortalte at de som oftest kjører skuter i kombinasjon med andre aktiviteter. De framstilte den som et viktig hjelpemiddel blant annet for å dra på isfiske, særlig hvis hele familien er med. For flere av informantene er skuter en avgjørende del av deres *sentrale livsinteresse*, et begrep fra Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori som beskriver en aktivitet som prioriteres foran andre aktiviteter fordi den gir glede og livskvalitet. Snøskuterens rolle som framkomstmiddel, og de aktivitetene informantene driver når de er ute på tur, ser ut til å være sentrale for trivsel og glede. Uten snøskuter hadde de ikke i like stor grad drevet med de aktivitetene som kan regnes som hovedformål med bruken av skuter, som isfiske og skigåing, og derfor kan den regnes som en del av deres *sentrale livsinteresse*.

Snøskuteren er også et veldig viktig fremkomstmiddel for dem som vil delta i det sosiale miljøet knyttet til isfisket. Flere av informantene som kjører skuter fortalte at det gir en følelse av frihet, en avkobling fra hverdagen og en nærhet til naturen å kjøre inn på fjellet for å fiske på isen eller drive med andre aktiviteter. De som er positive til skuterkjøring i utmarka opplever ikke støy fra snøskutere som et hinder for naturopplevelsen. Ettersom de aktivitetene skuterkjørerne utøver i kombinasjon med skuteren som fremkomstmiddel er aktiviteter som faller inn under definisjonen av tradisjonelt friluftsliv, slik det er presentert i kapittel 2.1, og blir beskrevet i Meld. St. 18 (2015-2016) *Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet*, tyder det på at skuterkjørerne i stor grad har opplevelser som karakteriserer det tradisjonelle friluftslivet. Ved å se tilbake på Flemsæter m.fl. (2011) sine beskrivelser av ulike friluftslivsunivers, der det ene er tradisjonelt og det andre mer moderne, kan det tolkes som at snøskuterkjørerne befinner seg et sted i midten av disse. Man kan også tenke seg at snøskuterens relativt nye plass i friluftslivet gjør at disse utøverne kan plasseres noe nærmere det moderne universet.

De informantene som ikke kjører snøskuter har større tilknytning til skigåing sammenlignet med de som benytter både skuter og ski. Her er Jacob og Schreyers (1980) begrep *sentrale livsinteresse* relevant igjen, hvor det tyder på at skigåing er i større grad en sentral livsinteresse hos informantene som ikke kjører snøskuter. Skigåerne legger stor vekt på at når de driver sitt friluftsliv har de et ønske om å være i naturen uten avanserte, teknologiske hjelpemidler. De liker å være i naturen på dens egne premisser og å være omgitt av naturlige lyder. Utfordrende aktiviteter uten bruk av teknologiske eller motoriserte hjelpemidler gjør at de får en mestringsfølelse av å se hva de klarer å gjennomføre "for egen maskin". Informantene i denne gruppen omtalte snøskuteren som et nyttig kjøretøy i forbindelse med transport av folk og varer, i redningsaksjoner og i næringssammenheng, men så ingen grunn til å inkludere den i friluftslivet. I Flemsæter m.fl. (2011) sine friluftslivsunivers plasseres disse utøverne i større grad i det tradisjonelle universet. Utøverne i prosjektet som går på ski har gjort det fra barndommen av, og har lange tradisjoner for aktiviteten. Lang erfaring og mye kunnskap om skiaktiviteten, og dens sentrale plass i norsk friluftsliv, ser ut til å ha en påvirkning på forventningene om hvordan opplevelsen av en skitur skal være. De skigåerne som er negative til snøskuterkjøring i utmarka ga ulike uttrykk for frustrasjon over virkningene snøskuteren har på deres friluftsliv.

Når snøskuterer er en *sentral livsinteresse* for noen bør det også diskuteres hvordan motoriserte aktiviteter, og andre aktiviteter med høy hastighet, kan regnes som friluftsliv da de bryter med mange av kriteriene for det tradisjonelle friluftslivet. Den yngste av informantene, og de som mimret tilbake til yngre dager, fortalte at synet av naturen ikke står i fokus i like stor grad når man har høyere hastighet og en annen kjørestil, lekekjøring som det er kalt i dette prosjektet. Når man lekekjører med skuterer er man fokusert på terreng og føre. Selv om man ikke fokuserer på naturmiljøet i den grad man hører på fugler og nyter solnedgangen, er man likevel fokusert på å *følge* naturen man beveger seg i slik at man mestrer aktiviteten. I forbindelse med hvordan man forholder seg til naturen når man kjører snøskuter er det relevant å se på Jacob og Shreyers (1980) tredje faktor i konfliktteorien, *modus for opplevelsen*. Her ser de på hvordan utøvere i forskjellige aktiviteter forholder seg til naturomgivelsene ved å plassere dem på en skala fra “fokusert” til “ufokusert”. De mener at man som utøver er fokusert når man velger et bestemt sted for en aktivitet der man ser, lytter og sanser naturen i et rolig tempo. De som er ufokuserte er, ifølge Jacob og Shreyer, utøvere som er mer likegyldig til hvor de befinner seg og til naturen som omgir dem. Jacob og Schreyer mener at de “ufokuserte” gjerne beveger seg i en høyere hastighet og er mer opptatt av selve aktiviteten enn av naturen. Som en kritikk til dette vil jeg gjerne trekke fram Mehus m.fl. (2010) sin forklaring av flytteorien, der de har en annen forståelse av utøvere som driver aktivitet på den måten som Jacob og Schreyer kaller ufokusert. Flytteorien tilsier at utøvere som har en mer utradisjonell stil *er* fokuserte fordi de konsentrerer seg om å bevege seg i ett med naturen, slik man kan se at snøskuterkjørerne gjør.

På bakgrunn av min kritikk av Jacob og Schreyers (1980) kategori “ufokusert”, vil jeg heller se på *hvordan* ulike grupper fokuserer når de driver sin aktivitet. Med utgangspunkt i det snøskuterkjørerne forteller om sine opplevelser med skuterer ser det ut til at de er like fokusert på naturomgivelsene sine som skigårerne. Forskjellen mellom de to gruppene er måten de velger å ta seg frem i naturen på. Konflikter kan oppstå når utøvere med ulike fokus konfronterer hverandre. I lys av empirien ser det ut til at konflikten blant annet kan oppstå på grunn av det negative synet motstanderne av rekreasjonskjøring med skuter har på de som driver med lekekjøring. De uttrykker en generell negativ holdning til snøskuterbruken, men spesielt til de som har en kjørestil som tilsier at de leker seg med skuterer. Slik kjøring fører til høyere hastighet, mer forstyrrende lyd og som regel spor utenfor skuterløypa. Den høye hastigheten fører også til at folk blir redde, og til usikkerhet i de områdene der skispor og skuterløyper går parallelt. Man finner også frustrasjon over lekekjøringen innad i

skutermiljøet. Dette kan tolkes slik at konflikten oppstår mellom utøvere som har fokus på fart og spenning, og de som driver aktiviteter som går saktere. Dette gjelder skigåere, og de skuterkjørerne som er opptatt av å drive aktiviteten innenfor gjeldende regelverk og som holder seg til den indre justisen i skutermiljøet. Naturligvis vil all snøskuterkjøring ha et høyere tempo enn de som går på ski, men forstyrrelsen som noen opplever når de hører lyden av en skuter varierer likevel avhengig av hvor de befinner seg. Blant annet synes noen det er greit å møte en snøskuter der man ikke er så fokusert, som for eksempel i starten av turen. Hvis man har forventninger om at turen skal være preget av opplevelser i stille natur, og man har kommet over i et mer fokusert modus, kan møtet med en snøskuter oppleves som en mye større forstyrrelse. Her kan Jacob og Schreyers (1980) begrep om *målforstyrrelse* trekkes inn, på grunn av at målet om en opplevelse i stille natur blir forstyrret av lyden fra snøskuterer.

Det kommer fram i intervjuene at man får en annen følelse av frihet når man går på ski i fjellandskap sammenlignet med i bynære områder som gjerne er begrensede områder med mange mennesker, og som kan gi en følelse av å gå i kø. Jeg anser denne frihetsfølelsen for å være en faktor som gjør at de tilreisende har lettere for å bli forstyrret av det de oppfatter som fremmedelementer i friluftslivet, som snøskutere, og at denne forstyrrelsen blir større jo lengre bort fra bebygde områder de kommer. I denne sammenheng er det relevant å trekke inn aspekter fra den fjerde faktoren i konfliktmodellen til Jacob og Schreyer (1980), *toleranse for livsstilsforskjeller*, hvor de poengterer at noen individer og grupper ønsker å flykte fra moderne framkomstmidler og motorstøy samtidig som andre kan ha et ønske om å flykte med moderne, gjerne støyende, framkomstmidler. Informantene i prosjektet viser gode eksempler på dette. Eksempelvis skuterkjørerne i Tydal som gleder seg til helgen for å koble av fra hverdagen ved å kjøre inn på fjellet med snøskuterer for å fiske på isen. Samtidig ønsker de tilreisende til Tydal seg avkobling fra byens stress og motorstøy, og gleder seg til å komme ut i naturen for å oppleve fred og ro uten forstyrrende elementer. Dette er et tydelig bilde på hvordan interessegruppene "kolliderer" når de beveger seg i samme område.

7.2 «Det er jo mitt ferieparadis»

I empirien ser man hvordan forskjellige individer og grupper kan ha ulik tilhørighet og tilknytning til Tydal som sted. En skiturist som ikke har like stor tilknytning til et sted sammenlignet med en hytteeier, ser ut til å vise større forståelse overfor kulturforskjeller og ulik naturbruk som er på det stedet, selv om begge er negative til rekreasjonskjøring med

skuter i utmarka. Denne tolkningen er basert på at en hytteeier er mer bundet til å bruke disse områdene, mens en skiturist kan velge å dra til et annet sted. Dette er trolig også årsaken til frustrasjonen hos de fastboende som er negative til skuterkjøring i rekreasjonssammenheng. Tradisjon, tilhørighet og valg av bosted gjør at man går på ski i nærområdene sine framfor å dra til nye steder lengre unna. Fastboende og hytteeiere som er positive til skuterkjøring blir ikke irritert av å møte skutere eller av å høre lyden av dem. Når man er positivt innstilt til noe har man en annen tilnærming til det som andre kan se på som et problem. En som ikke tenker at snøskuteren er en plage ser heller ikke ringvirkningene av skuterkjøringen som plagsom.

For å se videre på hvorfor ulike grupper med ulik bakgrunn velger forskjellige steder for aktivitetene de driver, er det relevant å se på tydalingenes forhold til sine nærområder. Fastboende skuterkjørere benytter sine nærområder til friluftslivsaktiviteter av samme årsak som de fastboende skigåerne gjør; de er lett tilgjengelige for dem, og de har kunnskap om og tilknytning til disse stedene. Fordelene ved å bo nære naturen er blant annet at man har muligheten til å dra ut på tur hjemmefra, både på ski og med skuter. Den lette tilgangen til naturen gjør også at man kan benytte seg av den oftere, og at det krever mindre planlegging å dra ut på tur. Skuterkjørere må velge turmål på grunnlag av de etablerte løypene, der mange av disse fører til fiskevann på fjellet. Det kan antas at skuterkjørerne som driver med isfiske velger rute ut fra hvilke områder de foretrekker, og hvilke fiskevann de har best erfaring med. I tillegg til et håp om best mulig fiske blir turmålet valgt ut fra et ønske om å kjøre i åpne landskap med vakker og utstrakt natur, og at turen gir en følelse av å dra bort fra det som ligger nært hjemmet. Skigåernes valg av fjellet som turarena er gjort med bakgrunn i vurderinger i forhold til den opplevelsen de søker. Disse vurderingene minner en god del om de vurderingene skuterkjørerne tar. Empirien viser at stillhet og ro i vakkert og utfordrende landskap er spesifikke ressurser som gjør at disse områdene blir oppsøkt av skigåerne. Her kan Jacob og Schreyers (1980) begrep, *ressursspesifisitet*, være beskrivende for hvorfor og hvordan ulike grupper velger steder for sin aktivitet. Begrepet innebærer at utøveres valg av sted for sin aktivitet er basert på spesielt ettertraktede ressurser som befinner seg der. Flertallet av skutermotstandere blant informantene er tilreisende til kommunen. Disse bruker distriktet som et sted der de kan nyte en tilværelse som er annerledes fra den de opplever i bynære områder. Slik kan bruken av samme ressurs, i dette tilfellet det stille fjellandskapet, føre til konflikt mellom de to ulike interessegruppene som konfronterer hverandre. Årsaken til at skigåere velger steder som Tydal som destinasjon for sin aktivitet er viktig å ha med seg videre når deres tanker om snøskuterens plass i utmarka skal diskuteres.

Forskjellen mellom informantgruppene som var positive og negative til rekreasjonskjøring med skuter var at de som ikke anså snøskuteren som et problem anså heller ikke skuterlyden som forstyrrende, uavhengig om de brukte skuteren selv eller ikke. Det ble argumentert med at de nyere snøskutermodellene lager mindre støy, og at godene man får av skutersporet når man er på skitur “veier opp for” lyden skuteren lager. Et siste argument var at når man selv kjører snøskuter er lyden en naturlig del av aktiviteten. De som var negative til snøskuteren forstyrres i større grad av skuterlyden og mener derfor at snøskuterkjøringen er en upassende aktivitet i naturen der mener det ikke skal være forstyrrende elementer. Særlig kjøring ansett som villmannskjøring eller lekekjøring med snøskuteren blir ansett som umoralsk adferd i naturen. At skuteraktiviteten blir ansett som umoralsk betyr, som Flemsæter m.fl. (2011) forklarer det, at den er en upassende aktivitet på den konteksten den blir betraktet. Her kan et eksempel fra Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori trekkes inn; møtet mellom lokalkjente og besøkende kan være et scenario for konflikt der den lokale bruken skiller seg fra de tilreisendes naturbruk. De fastboende i Tydal viste en mer hverdagslig tilnærming til områdene i kommunen. Dette kan føre til at de tilreisende, som har oppsøkt stedet på grunn av spesifikke ressurser, kan tolke deres adferd og naturbruk som upassende og respektløst på grunn av at de ikke har det som de anser for å være en passende adferd.

7.3 «Jeg tror de kjører på en ordentlig måte. På en helt annen måte enn hvem som helst»

Som tidligere forklart viste de ulike informantgruppene ulik følelse av tilknytning og tilhørighet i Tydal. For å forstå hvordan og hvorfor ulike grupper ønsker å bruke forskjellige områder er det relevant å se på ulike grader av tilhørighet. Ulik stedstilhørighet (Berg 2016), som ofte blir brukt på lik måte som stedstilhørighet, gjør at folk også ser ulikt på, og forholder seg ulikt til, steder. Den hverdagslige tilnærmingen tydalningene har til nærområdene sine kommer av deres tilknytning til stedene både sentralt i bygda og på fjellet. De beskrev denne tilhørigheten og tilknytningen som en følelse av eierskap til hjembygda si (Berg 2016). I denne eierskapsfølelsen ligger det holdninger om hva de mener er riktig bruk av naturen, og for de fleste av dem er skuteren en del av kulturen og friluftslivet.

Det var også en eierskapsfølelse blant de tilreisende, som i større grad dreide seg om tilknytning til fjellet, uavhengig av Tydal. De hadde klare bilder av hvordan det skal være der

når de kommer dit, for eksempel at det skal være stille og rolig. Motstandere av skuterbruk i friluftslivet ønsket at de som benytter seg av samme sted som dem skal drive aktiviteter av samme karakter og ha samme formål med oppholdet. Dette uttrykket av forventninger til lyd og adferd fra de tilreisende var noe som så ut til å frustrere flere av de fastboende. Mange har meninger om hvem som hører hjemme hvor og hvorfor. I dette tilfellet mener de tilreisende skutermotstandere at skuterkjørerne er “out of place” på fjellet (Cresswell 1996), altså at de ikke hører hjemme der fordi de bruker “skigåerens sted” til å drive med skuterkjøring. Å bruke dette stedet til skuteraktivitet blir ansett som umoralsk, slik Flemsæter m.fl. (2011) beskriver det, fordi de ikke anser det som en del av friluftslivet, dermed anser motstanderne seg selv som “insidere” i friluftslivet mens skuterkjørere er “outsidere”. På motsatt side kan en skigåer ha en følelse av å være “outsider” (Cresswell 1996) i møte med en lokal snøskuterkjører på fjellet. Tilhørigheten en fastboende har til hjemstedet sitt gjør at han eller hun føler seg som “insider” der, og dersom den fastboende gir et inntrykk til den tilreisende skigåeren at de ikke hører hjemme der vil skigåerne føle seg som “outsidere”. Det viser at rollene som insider og outsider kan skifte mellom ulike grupper på bakgrunn av sted, grad av tilhørighet og de holdningene og verdiene som eksisterer blant dem som møtes.

Ved å se på hvordan det ble snakket om ulike grupper med skuterkjørere i intervjuene, får man et inntrykk av hvordan moralen i skutermiljøet er. De ulike gruppene omtales ut fra deres kjørestil; de med en rolig kjørestil, ungdommelig kjørestil og skuterturistenes kjørestil. Måten en gruppe bruker skuteren på har mye å si for hvordan de blir ansett av de andre snøskuterkjørerne. De fleste informantene som er opptatt av moral og indre justis i skutermiljøet sier selv at de er snøskuterkjørere med en rolig kjørestil og følger regelverket for løypebruken. De bruker i hovedsak skuteren som framkomstmiddel og til nyttekjøring. Den yngste skuterkjøreren ser ut til å være på et slags vippepunkt mellom rolig kjørestil og ungdommelig kjørestil, og gir inntrykk av at skuteren har en betydning for lek og moro i fritiden. Lekekjøring i utmark med snøskuter blir ansett som en umoralsk bruk av kjøretøyet av alle informantene, med unntak av de som driver med det, naturligvis. Det hevdes at skuterturister har lettere for å bryte med den etablerte skuterkulturen fordi de mangler tilknytning til steder de drar til, eller fordi de ikke har kunnskap om den etablerte kjørekulturen der de er. Flere informanter hevder at mange av skuterturistene benytter skuteren mest for selve kjøringen, og at den i større grad brukes som et leketøy sammenlignet med de fastboendes bruk. Dette minner om det Flø (2011) har skrevet om i sin artikkel om elgjakt i Østerdalen, der fastboende uttrykte at kulturen rundt deres aktivitet var noe de hadde

jobbet lenge for å bygge opp og etablere. Og ved at flere tilreisende kom til hjembygda deres for å drive med elgjakt som turisme var med på å sette kulturen deres under press fordi de tilreisende kom fra steder hvor disse holdningene ikke var opparbeidet i like stor grad. Måten de tilreisende bruker Tydal på kan også belyses av Andersons (2015) beskrivelser av hvordan mennesker forholder seg ulikt til geografiske områder. De med tilknytning til, og tilhørighet i, Tydal anser området som et sted, mens andre uten tilknytning til Tydal kan anse dette området som en hvilken som helst plass.

I forbindelse med disse gruppenes ulike bruk av snøskuteren kan faktoren *aktivitetsstil* fra Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori være beskrivende. Når grupper har ulik *aktivitetsstil* innebærer det at de tillegger samme aktivitet ulike betydninger, som kan føre til konflikt ved konfrontasjoner. Det ser ut til at de som bruker snøskuteren på en måte som følger den indre justisen, moralen, i skutermiljøet betrakter andre brukergrupper som om de tillegger skuteraktiviteten sin en annen betydning. Lang erfaring med skuterkjøringen hos de fastboende fører til at de har forventninger til, og kunnskaper om, hvordan denne aktiviteten skal foregå. Det ser ut til at denne tilknytningen til skuteraktiviteten og Tydal som sted fører til at man oppnår høyere status blant deltagerne i aktiviteten, jf. Jacob og Schreyers (1980) konfliktteori. Dette tyder også på at det er “insidere” og “outsidere” (Cresswell 1996) blant snøskuterkjørere i utmarka. De som følger indre justis og regler for løypebruk er de som er “insidere”, de andre gruppene er “outsidere”. Tilsynelatende er det ingen maktkamp eller konflikt mellom disse gruppene, noe som kan komme av at de ikke møter hverandre ofte i fjellet. De fastboende drar i stor grad til sine faste steder, skuterturistene kjører i større grad rundt i de ulike løypene, mens de yngre skuterkjørerne holder seg i egne områder eller på innmark. Årsaken til at det ikke er noen merkbar konflikt mellom disse gruppene kan også komme av at de fastboende generelt setter stor pris på at det kommer tilreisende til bygda. Dermed veier skuterturistenes totale tilstedeværelse opp for at noen av dem har en mer umoralsk kjøreadferd.

7.4 «Folk i Norge er ikke født med ski på beina lengre»

I empirien kommer det fram uenigheter om *hva* friluftsliv innebærer. Motstanderne av rekreasjonskjøring med snøskuter mener i ulik grad at skuteren ikke har en plass i friluftslivet. Enkelte viser ingen åpenhet for skuterkjøring utover det som er tradisjonell nyttekjøring, mens andre uttrykker at de er åpne for at lokale skuterkjørere kan benytte seg av skuteren i

noen grad utover det som er tradisjonell nyttekjøring, som for eksempel kjøring i isfiskeløyper, guidede turer og lignende. De som er positive til skuterkjøring i utmarka inkluderer skuteren i friluftslivet sitt. Ifølge dem er skuteren først og fremst et nyttig framkomstmiddel i forbindelse med isfiske og nyttekjøring, men den blir også brukt for å dra på skutertur for kjøringens og turens egen del. Som jeg kommer tilbake til senere, har det vært mye irritasjon blant informantene fra distriktet over *hvem* som bestemmer hvordan utmarka i distriktskommunene skal forvaltes. Denne irritasjonen dreier seg også om hvem som avgjør hva friluftslivet skal kunne bestå i. I introduksjonen ble det presentert et møte der Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR 2016) deltok på et seminar i forbindelse med skrivningen av stortingsmeldingen om friluftsliv der de følte seg lite velkomne av de andre deltagerne. Derimot så de at Norsk Kongelig Båtforbund var godt mottatt i denne forsamlingen, noe som fikk SKFR til å stille spørsmål ved at båtlivet er inkludert i friluftslivet, men ikke snøskuteren. Dette er også en problemstilling som har kommet frem i intervjuene med skuterentusiastene. Flemsæter m.fl. (2011) skriver i sin artikkel at sosial ulikhet kan forsterkes av individers og gruppers ulike relasjoner til naturen, noe som igjen kan ha innvirkninger på maktfordelingen i samfunnet. Hva som blir regnet som friluftsliv kan spille en rolle for hvorvidt mennesker føler seg hjemme eller ikke i friluftslivet. Ved å se empirien i prosjektet i lys av det Flemsæter m.fl. skriver i sin artikkel kan det se ut til å være tendenser til en skeiv maktfordeling, og at enkelte grupper ikke føler seg hjemme i debatten om snøskuterens plass i friluftslivet. Informanter fra begge sidene av debatten tegner et bilde av “oss” og “dem”, noe som forsterker stereotypier og bidrar til å lage gruppedannelser som skaper sterkere fronter i debatten. Motstanderne av rekreasjonskjøringen tegner et bilde av skuterkjøringen som “helt Texas”, skuterkjørerne som villmenn og skuterkulturen som en harykultur. De ihuga skutermotstanderne blir beskrevet som «nikkersadel» som vil ha makt når de kommer til fjells, og med makt til å bestemme hva *det riktige friluftsliv* er. Det kan tolkes slik at ekskluderingen av snøskuterbruk i friluftslivet fra både offentlig hold og fra andre organisasjoner og interessegrupper fører til at informantene som er positive til dette ikke føler seg hjemme i det generelle friluftslivet. De ulike tilnærmingene til friluftslivet har utspring i ens identitet og kultur slik det har kommet frem i empirien og diskusjonen tidligere. Med sitatet «aktivitet skaper identitet, og identitet skaper aktivitet» fra Flemsæter m.fl. (2011, s. 253) kan man tydelig se hvordan individers og gruppers identiteter og aktiviteter påvirker hverandre. I forbindelse med ulike identiteter i friluftslivet er det relevant å trekke inn Jacob og Schreyers (1980) faktor “toleranse for livsstilsforskjeller” igjen. Interessegruppens ulike identiteter og livsstiler fører til at det oppstår grupperinger som anser hverandre for å være

outsidergrupper i friluftslivet (Cresswell 1996). Gruppene anser hverandre som en trussel mot ens egen aktivitet og måloppnåelse når de benytter seg av de samme ressursene i naturen. Slik kan bruken av samme ressurs, i dette tilfellet det stille fjellandskapet, føre til konflikt mellom de to ulike interessegruppene som konfronterer hverandre.

I forbindelse med ulike livsstiler ser man også at motstanderne av rekreasjonskjøring argumenterer med at skuterkjøring er en inaktiv aktivitet som fører til passiv livsførsel. Det ytres bekymringer om at nordmenn som på humoristisk vis blir omtalt som å være “født med ski på beina”, ikke lengre er i like mye bevegelse og opptatte av å holde skikulturen ved like. Fra skuterkjørerne i dette prosjektet ble det argumentert mot at skuterkjøring fører til passiv livsførsel med spesielt to argumenter. For det første fortalte skuterkjørerne at å kjøre snøskuter ikke er en avslappende aktivitet hvor man bare sitter på et framkomstmiddel som tar deg dit du vil. Man må følge terreng og føre, og følge skuterens bevegelser ved å holde balanse og rytme. De gav uttrykk for at de kunne være like slitne som etter en skitur når de kom tilbake fra skutertur. I tillegg kommer at skuterkjørerne ikke kun driver med skuterkjøring som friluftslivsaktivitet, de kombinerer flere aktiviteter. For å bruke et mer teoretisk begrep på denne måten å kombinere aktiviteter i friluftslivet kan Whatmores (2002) begrep *hybriditet* brukes. Dette tyder på at bildet er mindre svart-hvitt enn det man får inntrykk av gjennom motstandernes bilder av snøskuteraktiviteten.

Et spørsmål som kommer fram i empirien er hvilken verdi naturen har. En fastboende skuterkjører undres over hvilken verdi naturen har når den ikke oppleves av mennesker. Verdi i denne sammenhengen dreier seg om egenverdi, altså om naturen har verdi uavhengig om vi benytter oss av den eller ikke. Flere i samme kategori uttrykker det er bra at naturen kan oppleves av flere ved hjelp av snøskuteren så lenge man bruker naturen på en fornuftig måte. Informantene som viser motstand mot rekreasjonskjøring med snøskuter mener at det ligger verdier i naturen som dreier seg om noe helt annet enn penger, og at denne trenden med skuterløyper i fjellet minner om "prostitusjon av utmarka". Flere hevder at det blir mindre og mindre uberørt natur, og at å ta seg langt inn på fjellet ikke er en menneskerett. Med disse argumentene ser det ut til at motstanderne mot rekreasjonskjøring i større grad reflekterer over naturens egenverdi og viktigheten av denne, framfor hvordan man kan bruke naturen til å skaffe inntekt til de som forvalter naturområdene. Å utnytte naturen til næring og kommersiell bruk blir til dels ansett som umoralsk av motstanderne av rekreasjonskjøringen, spesielt gjelder dette de tilreisende. Det hevdes at steder som Tydal bør ha større fokus på det

tradisjonelle friluftslivet og tilrettelegge enda mer for dette, framfor å satse på nyere aktiviteter som skuterkjøring. Tilrettelegging for rekreasjonskjøring med snøskuter har skapt en frykt for en økt skutertrafikk i fjellet som kan utvikle seg til en ukontrollerbar situasjon. Det er også en frykt for at kommunen skal gjøre seg avhengig av inntektskilden fra de tilreisende som vil bruke skuterløypene, og dermed får vanskeligheter for å reversere løypeordningen om de negative virkningene blir for store. Dette scenariet minner i stor grad om det Flø (2011) skrev om i sin artikkel der han studerer hva som skjer i møtet mellom den lokale elgjakkulturen som bygger på historie, samhold og tradisjon, og den kommersielle troféjakten som dreier seg om kompiser som driver jakt rundt i verden for å skyte dyr i viltreservat for moro skyld. I denne typen jaktturisme, som kan kalles overklassejakt, ligger det mye penger og ukultur. Det er også fortalt om tendenser til dette i min empiri, hvor de fastboende i Tydal er redd for at skuterturismen skal bli så stor og ukontrollerbar, slik som de mener det er i Sverige. Synet noen av de lokale skuterkjørerne har på skuterturistene gir et inntrykk av at de opplever et møte med en kultur som inneholder noe annet enn deres lokale tradisjoner og praksiser. En ukultur der naturen brukes til skuterkjøring kun for kjøringen sin egen del. Dette kom også fram da to av skiturstene forklarte at de trodde lokale skuterkjørere respekterer naturen på en annen måte enn de tilreisende, De mente distriktet ikke måtte bli en lekegrind og et fristed for byfolk som vil kjøre skuter for forlystelsens skyld.

7.5 «Det er vi som vet hvordan det fungerer her oppe når ingen andre er her»

Debatten som har pågått, og som fortsatt pågår, oppsto da prøveordningene med rekreasjonsløyper ble igangsatt, og eskalerte ytterligere da lovendringsforslaget kom fra sentralt politisk hold. Fra å dreie seg om hvorvidt kommunene som ønsket å etablere skuterløyper for rekreasjonskjøring i utmark skulle få den muligheten eller ikke, har debatten gått over til å dreie seg om skuterbruk i utmark på et mer generelt grunnlag. I intervjuene ble debatten ved flere anledninger sammenlignet med ulvedebatten og debatten om innvandring. Flere av informantene, inkludert lederen for skuterklubben i Tydal, ga uttrykk for at lovendringen som gir kommunene lov til å bestemme om de skal etablere skuterløyper har mye å si for lokaldemokratiet. De som kjempet for lovendringen ville flytte denne makten fra sentrale hold og ut til kommunene slik at de får mulighet til å forvalte bruken av sin egen utmark. For å se på hvilken rolle kulturforskjeller og motsetninger i samfunnet har hatt i denne debatten vil det være relevant å trekke inn David Goodharts (2018) begrepspar

“somewheres” og “anywheres”. Begrepene har i hovedsak blitt nevnt i sammenheng med store politiske debatter som EU-medlemskap, innvandringspolitikk og kommunereform. Selv om Goodhart har brukt begrepsparet i mer omfattende sammenhenger er det mulig å knytte disse begrepene til skuterdebatten selv om den ikke er like omfattende. I kampen om lovendringen var det de som kan regnes for å være “somewheres”, eller rotfaste som Almås (2018) har oversatt betegnelsen til, som har kjempet for lovendringen mot det Goodhart kaller “anywheres”, altså de fotfaste (Almås 2018).

Forskjellen på fotfaste og rotfaste er sosial- og kulturell bakgrunn og tilhørighet. Debatter som dreier seg om sosiale- og kulturelle ulikheter er noe som rører ved menneskers identitet, ifølge Almås (2018). Det kan vi også klart se i debatten som er temaet i mitt prosjekt, der distriktene kjemper mot sentrale politiske organer om retten til å forvalte egne områder. I empirien kommer det fram en tydelig irritasjon over at andre mennesker uten tilknytning til stedet man selv har tilhørighet til har makt til å bestemme over hva som skal foregå der. Tydalingene poengterer at gleden er stor over selv å kunne bestemme hvordan ting skal foregå i kommunen, i stedet for at de “neddi der”, altså i Oslo, skal bestemme. Ved at kommunen har denne beslutningsmyndigheten kan de legge til rette for at flere næringer og bedrifter kan livnære seg av skuterkjøring, og dette kan videre føre til et mer levende bygdesamfunn. Her kan man også trekke inn artikkelen “Plagene fra scooterstøy ser ut til å være veldig konsentrert rundt Akerselva”, som er skrevet av Snøscooterimportørens Forening (SIF). Den etterlater et inntrykk av at de som er mest urbane, og som er uten tilknytning og kjennskap til snøskuterkulturen, er de som har størst motstand mot den. Dette er også noe lederen av skuterklubben fra Tydal har inntrykk av. Motstanderne har liten kunnskap om snøskuterkultur og skuterens plass i friluftslivet.

7.6 «Vi er jo ikke gangstere heller, men vi blir jo framstilt som det»

I debatter som denne er media en sentral arena der ulike meninger og nyheter blir publisert. Det har blitt trukket fram i flere av intervjuene hvordan media har makt over hvordan debatten har pågått. I likhet med flere trekker lederen for snøskuterklubben fram hvordan media har bidratt til å forsterke skutermotstandernes argumenter mot rekreasjonskjøring. Det presenteres bilder av snøskutere som flyr gjennom lufta og det er størst fokus på negative saker som angår skuterkjøring. Eksempler på hvordan lokalaviser og landsdekkende aviser fokuserer ulikt på saker om snøskuterkjøring er også vist i introduksjonen. Flere av skuterkjørerne i prosjektet ytret en følelse av å bli sett på som kjeltringer av for eksempel

Statens Naturoppsyn (SNO) som gjennomfører kontroller av skuterkjøring i utmarka. Flere ganger har de også opplevd å bli framstilt på måter de mener er fjernt fra virkeligheten. På motsatt side av debatten trekkes det frem et eksempel hvor SNO blir framstilt som idioter av de som kjører snøskuter. Historiene informantene delte om møter de selv hadde opplevd, eller fått høre fra andre, dreier seg om både negative og positive situasjoner. Skuterkjørerne fortalte om hyggelige og noen fiendtlige møter med skigåere, og skigåere fortalte om hyggelige og noen skremmende møter med skuterkjørere. I begge gruppene blir det også delt historier om adferd av andre utøvere i samme aktivitet som de selv ikke vil bli identifisert med. For eksempel ungdommer som freser forbi skigåere steilende på skuterne sine, eller skigåere som slår etter skuterkjørere med staven. Selv om flere ytrer at andre i samme interessegruppe er umoralske, er debatten, som vi har sett gjennom empirien og diskusjonen, i stor grad preget av polariseringen mellom partene. I intervjuene forteller flere av informantene at polariseringen oppleves som ubehagelig, særlig i sosiale medier som Facebook. De som representere interesseorganisasjonene, som representanten for Trondheim Turistforening, forteller at i de drøyste delene av debatten har man sett at folk har blitt utsatt for personangrep.

Skuterkjørerne uttrykte at de skulle ønske debatten ikke var så dramatisk og stor som den har blitt, fordi de mener at det ikke er noe problem å ha plass til begge aktivitetene i utmarka. De forklarte også at de ulike interessegruppene heller burde fokusere på å samarbeide slik at både snøskuterkjøring og skigåing kan fungere sammen, framfor å jobbe i hver sin retning. Fra motstandernes side av debatten er det lite fokus på hvordan man kan komme til enighet. Dette kan komme av debatten har sin bakgrunn i en asymmetrisk konflikt (Jacob og Schreyer 1980), som vil si at den ene parten oppfatter konflikten som mer belastende enn den andre. Ifølge Jacob og Schreyer er særlig de konfliktene som oppstår mellom motoriserte og ikke-motoriserte aktiviteter typiske for denne konfliktkategorien. Skigåerne opplever konflikten som mer belastende på grunn av en større opplevelse av målforstyrrelse i forholdet til det skuterkjørerne opplever.

7.7 Tilbakeblikk på konfliktteorien

Jeg vil nå gi en kort oppsummering av hvilke av Jacob og Schreyers (1980) konfliktfaktorer som spiller inn i sammenheng med interessekonflikten i prosjektet, som avslutning på diskusjonskapitlet:

Første faktor, *aktivitetsstil*, dreier seg om at grupper og individer legger ulik betydning i samme aktivitet. Siden skigåere og skuterkjørere driver med ulike aktiviteter ser det ikke ut til at denne faktoren er relevant mellom disse gruppene. Den er derimot relevant blant snøskuterkjørere som bruker snøskuteren på ulikt vis og som har ulik moral knyttet til aktiviteten. Når det kommer til faktoren *ressursspesifisitet*, ser vi at denne er mer relevant i interessekonflikten mellom skuterkjørere og skigåere som ønsker å benytte seg av de samme ressursene og kvalitetene i utmarka. Begge utøvergruppene har erfaringer og forhold knyttet til utmarka som gjør den en del av deres *sentral livsinteresse*. Dette fører til at begge gruppene vil bruke disse områdene. Her dreier konflikten seg i stor grad om den opplevde *målførstyrrelsen* hos skigåere som er motstandere av rekreasjonskjøring med snøskuter. Tredje faktor, *modus for opplevelsen*, som handler om hvilket fokus utøverne har i sin aktivitet. I sammenheng med interessekonflikten ser det ut til at begge gruppene er fokuserte i sin aktivitet. Tendensen er at mange tror at utøvere som ikke bruker naturen på lik måte som dem selv, anser de andre for å ha umoralsk adferd. Dette gjelder skigåere som er skutermotstandere når de betrakter skuterkjørere i utmarka, særlig de som lekekjører med skuter ansett for å være umoralske, men også skuterkjørere generelt. Skuterkjørere som følger den indre justisen i skutermiljøet, og som i hovedsak kjører rolig med skuter, utpeker også de som lekekjører med skuteren for å være umoralske brukere av utmarka. Siste konfliktfaktor i teorien til Jacob og Schreyer (1980), *toleranse for livsstilsforkjeller*, vil jeg hevde at vi også ser i forklaringene av de andre konfliktfaktorene. Denne faktoren kan også belyse det informantene opplever ved å være part i debatten og interessekonflikten. Der harde fronter fører til grupperinger som lager stereotypier av hverandre. Konflikten bærer preg av at de ulike gruppene føler seg som “insidere” og “outsidere” på ulike steder til ulik tid.

Det tolkes slik at skuterdebatten består av alle faktorene i konfliktmodellen til Jacob og Schreyer (1980).

8. Kjernen i debatten om snøskuterkjøring i utmarka

Etter å ha gjennomført en rekke dybdeintervjuer, tolket empiri ved hjelp av teori, og diskutert denne, skal jeg i følgende kapittel se tilbake på problemstillingene mine og besvare dem med utgangspunkt i det jeg har presentert i oppgaven.

Målet med dette prosjektet har vært å forstå kjernen i debatten om snøskuterkjøring i utmarka. Dette er gjort ved å undersøke generelle normer og verdier knyttet til friluftsliv, og snøskuterens plass blant disse. Altså ulike interessegruppers tilnærminger til, og syn på, snøskuterens plass i friluftslivet ut fra deres normer og verdier. Jeg har også sett nærmere på hvilke argumenter som blir brukt i debatten. Jeg har forsøkt å tematisere de ulike interessegruppens argumenter slik at de ulike sidene av debatten kommer tydelig fram. Det har også vært et sentralt tema å gå inn på hvordan debatten oppleves av interessegruppene. Hensikten med dette har vært å se nærmere på om én av sidene føler seg mer utsatt, eller om begge i like stor grad er rammet av konflikten.

Debatten om snøskuterkjøring i utmark dreier seg om hvordan ulike interessegrupper mener man bør ferdes i naturen. Uenigheter om hvordan ressurser som stillhet og uberørt natur skal nytes har sin bakgrunn i individers og gruppers ulike meninger og holdninger knyttet til hva som er et riktig friluftsliv. Dette prosjektet har bestått av møter med flere ulike individer med ulik stedstilknytning og forståelse av hva friluftsliv *er*. Disse meningene baserer seg i stor grad på deres tradisjoner, og hvilke mål de har, knyttet til sitt friluftsliv. De som mener at snøskuteren ikke har en plass i friluftslivet ser den som et fremmedelement i naturen, og et element som forstyrrer deres friluftsliv. Snøskuteren er et tegn på mindre aktivitet og en hARRY kultur for flere av motstanderne. For de som kjører snøskuter ser den blant annet som et nyttig redskap for å drive med isfiske sammen med familie og venner, i et stort sosialt miljø. Snøskuterkjørerne hevder at de har like fine naturopplevelser som de som driver et tradisjonelt friluftsliv, og at de derfor driver friluftsliv når de bruker skuteren.

Konflikten ser ut til å oppstå i møtet mellom to interessegrupper som benytter de samme ressursene, men med ulik tilnærming. Dette fører til en målforstyrrelse hos skigåerne som ikke får opplevd den stillheten de søker. Møter med snøskutere ser også ut til å kollidere med snøskutermotstandernes behov for avkobling fra byens trengsel og støy.

Informantene omtaler ulike brukere innad i interessegruppene på forskjellige måter. Motstandere av rekreasjonskjøring er generelt negative til skuterbruk i friluftslivssammenheng, men omtaler ungdommer som lekekjørere på en mer umoralsk måte enn de som har en mer rolig kjørestil. Snøskuterkjørere som driver et friluftsliv preget av en kombinasjon av snøskuter og andre tradisjonelle friluftslivsaktiviteter, og som er opptatte av å følge løyperegler og andre retningslinjer, anser også lekekjøring som en umoralsk adferd i utmarka. Skuterturister har også blitt trukket fram som en gruppe som ikke forholder seg til det lokale skutermiljøets indre justis. De mangler stedstilknytning og viser til en viss grad umoralsk oppførsel når de kjører. Dette viser at skigåere som er skutermotstandere og skuterkjørere som følger den lokale moralen har et felles syn på de som bruker snøskuteren som et leketøy. Flere av motstanderne viser imidlertid forståelse for at fastboende i distriktet skal kunne benytte snøskuteren for å dra på isfiske, til skuterrelatert næring og til tradisjonell nyttekjøring. Dette siste poenget kommer fra de som har større tiltro til de fastboendes bruk av utmarka sammenlignet med de tilreisendes.

Informantene på begge sider av debatten er opptatte av naturens egenverdi. Mange av motstanderne mener at det er ødeleggende for det tradisjonelle friluftslivet å åpne for rekreasjonsløyper for skuter i utmarka. De er redde for at slike løyper skal øke omfanget av skuterbruken i naturen og at det skal skje en utvikling som ikke kan reverseres. De frykter en utvikling med mer skuterstøy, mindre uberørt natur og en befolkning som beveger seg mindre. De har også manglende tillit til at distriktskommuner forvalter utmarka si på en fornuftig måte.

De som er positive til rekreasjonskjøring med skuter tror løypene kan gi et grunnlag for å etablere ny næring, og bidra til utvikling av allerede etablerte næringer i distriktet. Dette vil bidra til et mer levende bygdesamfunn. Det uttrykkes stor glede over å ha loven på sin side for å etablere snøskuterløyper for rekreasjonskjøring i kommunen. Det anses som svært positivt at beslutningsmyndigheten er flyttet til lokalsamfunnet fordi det er de som vet best hvordan ting fungerer der de bor. Politikerne i storbyen kjenner ikke deres lokalsamfunn. Skuterkjørerne hevder at skuterkjøring ikke er avslappende, og at man dermed ikke er inaktiv som skuterkjører. Så godt som alle informantene forteller at de i ulik grad også går på ski og driver med andre aktiviteter. De er altså aktive i flere sammenhenger, de kjører ikke bare snøskuter. Skuterkjørerne forstår at lyden fra skuteren ikke er noe alle ønsker å høre når de er på fjellet. Samtidig mener de at dette ikke burde være et problem siden løypene går i et

bestemt område som begrenser hvor skuterlyden er. Dessuten hevder de at det er plass til alle utøvere i utmarka fordi det er så store arealer å ta av.

Det er ingen som kommer med argumenter som ikke motstanderen har et motsvar til. Dette gjør at man kan betrakte debatten som nokså fastlåst. Det virker vanskelig å komme til en enighet, selv om det er et uttalt ønske fra skuterkjørernes side. Årsaken til at det tilsynelatende er kun én av sidene i debatten som snakker om samarbeid og enighet er at skuterkjørerne ikke blir negativt berørt av skigåerne, mens skigåere som er negative til rekreasjonskjøring med snøskuter i mye større grad føler seg berørt av skuteraktiviteten.

Selv om konflikten er asymmetrisk, kan man også se at skuterkjørerne har en følelse av å være rammet av en salgs konflikt. Den offentlige definisjonen av friluftsliv ekskluderer dem fra den utbredte forståelsen av hva friluftsliv er (Miljø- og Miljødirektoratet 2016). De merker også konflikten når de, etter deres mening, blir framstilt feil i media. Ifølge skuterkjørerne blir snøskuterkulturen framstilt i media med stort fokus på ulykker og “villmannskjøring”. Når landsdekkende medier har fokuset rettet mot denne siden av snøskuterbruken er de med på å underbygge motstandernes argumenter, og fremstiller snøskuterkjørerne på en måte de ikke kjenner seg igjen i, fordi lekekjøring og lovbrudd ikke er noe majoriteten av dem driver med. Dette fører dem trolig ikke noe nærmere målet om å bli akseptert som en friluftslivsutøver, men heller til at de føler seg som kjeltringer og bygdetullinger på snøskuter.

Helt konkret vil jeg si at det er to kjerner i debatten om snøskuterkjøring i utmark. Den mest tydelige dreier seg om motstandernes holdninger om at snøskuterer ikke hører hjemme i friluftslivet fordi de er redde for at den skal forringe deres naturopplevelse. Den andre handler om snøskuterkjørernes ønske om å være inkludert i den vanlige forståelsen av hva friluftsliv er, og om bygdefolkets ønske om å regulere egen utmark.

8.1 Videre forskning

I eventuell videre forskning innenfor dette temaet hadde det vært interessant å sammenligne Tydal med en kommune som ikke har valgt å etablere rekreasjonsløyper for snøskuter. Da kunne man sett på hvilke årsaker som ligger til grunn for de ulike avgjørelsene, og på eventuelle kulturforskjeller i kommunene. Det hadde også vært interessant å sammenligne Tydal kommune, som har en lang tradisjon for snøskuterkjøring og en godt fungerende indre

justis i skutermiljøet, med en annen kommune som har valgt å etablere skuterløyper i utmarka uten det gode utgangspunktet som Tydal har.

Et tredje forslag til videre forskning er å se nærmere på den turismen som oppstår som følge av skuterkjøring i utmarka, slik Flø (2011) har sett på turisme knyttet til elgjakt i Østerdalen. Flere utsagn i intervjuene tilsier at tilreisende skuterturister behandler de stedene de kommer til på en annen måte enn de fastboende. Det blir særlig lagt vekt på hvordan man kan se dette i Sverige der det har eksistert skuterleder for rekreasjonskjøring i lang tid. Dette antyder at de samme fenomenene eksisterer knyttet til skuterturisme som de gjør til jaktturisme.

9. Litteraturliste

- Aftenposten Redaksjon. 2014. Nei til snøscooter-liberalisering. *Aftenposten*. Hentet fra: <https://www.aftenposten.no/meninger/leder/i/VRpw1/Nei-til-snoscooter-liberalisering>
- Agnew, J.A. 1987. *Places and Politics: the Geographical Mediation of State and Society*. London: Allen & Unwin.
- Almås, R. 2018. Den skumle kløfta mellom rotfaste og fotfaste. *Nationen*. Hentet fra: <http://www.nationen.no/faglig-snakka/den-skumle-klofta-mellom-rotfaste-og-fotfaste/> (22. mai 2018)
- Amundsen, B. 2018. Kan populisme forklares med «somewheres» og «anywheres»? *Forskning.no*. Hentet fra: <https://forskning.no/2018/03/kan-populismen-forklares-med-somewheres-og-anywheres> (28. april 2018)
- Anderson, J. 2015. *Understanding Cultural Geography – Places and Traces* (2.utg). London: Routledge.
- Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. og Dale, B. 2015. Sted – nye teorier i en norsk kontekst. I: Aure, M., Berg, N. G., Cruickshank, J. & Dale, B. (red.) *Med sans for sted – nye teorier* (2015). 13-28. Bergen: Fagbokforlaget.
- Bakke, I. L. 2013. Ungdom aksjonerer mot snøscootere. *Den Norske Turistforening*. Hentet fra: <https://www.dnt.no/artikler/nyheter/295-ungdom-aksjonerer-mot-snscootere/>, 9. mai 2018
- Bakke, I. L. 2017. DNT når milepæl med 300 000 medlemmer. *Den Norske Turistforening*. Hentet fra: <https://www.dnt.no/artikler/nyheter/10119-dnt-nar-milepl-med-300-000-medlemmer/>
- Bathroom Readers. 2008. *Uncle John's Unsinkable Bathroom Reader*. Canada: Portable Press/The Bathroom Readers' Institute. Hentet fra: <http://www.neatorama.com/2015/02/02/The-History-of-the-Snowmobile/> (20. oktober 2017)
- Bekkhus, S. G. 2017. Hurra – Nå er vi 90 000 medlemmer. *Den Norske Turistforening*. Hentet fra: <https://www.dntoslo.no/artikler/nyheter/10238-hurra-na-er-vi-90-000-medlemmer/> (9. mai 2018)
- Berg, N. G. og Dale, B. 2004. Sted – begreper og teorier. I: Berg, N. G., Dale, B., Lysgård, H.K. og Løfgren, A. (red.) *Mennesker, steder og regionale endringer* (2009). 39-60. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag.
- [Berg, N. G. 2016. Lokalsamfunn som sted – hvordan forstå tilknytning til bosted?. I: Vila, M. og Haugen, M. S.\(red\) Lokalsamfunn. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.](#)
- Bischoff, A. og Odden, A. 2000. Moderniseringsprosesser i utmarka. *Utmark: tidsskrift for utmarksforskning* 1(2000) Nr. 1. Hentet fra: <https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2437814> (18. oktober 2017)

Breivik, G. 1978. To tradisjoner i norsk friluftsliv. I: Breivik, G. and H. Løvmo (eds.). *Friluftsliv – fra Fridtjof Nansen til våre dager*. Oslo: Universitetsforlaget. Pp. 7-16.

Bærenholdt, J. O. 2007. At forbinde steder – turistoplevelser på farten. *Nordisk Museologi – The Journal Nordic Museology*, Nummer 2. 5-24.

[Bårdsgård, H. 2016. Scooterregler på kryss og tvers. *Nationen*. Hentet fra: <http://www.nationen.no/article/scooterregler-pa-kryss-og-tvers/> \(9.mai 2018\)](http://www.nationen.no/article/scooterregler-pa-kryss-og-tvers/)

Campbell, S. 2006. *The History of Snowmobiling*. Northern Timer Cruisers Snowmobile Club, Inc. Hentet fra: <http://www.millinocket-maine.net/history-of-snowmobiling.htm> (20. oktober 2017)

Cresswell, T. 1996. *In Place/Out of Place. Geography, Ideology, and Transgression*. Minneapolis: University of Minnesota Press

Dagbladet. 2018. Røde Kors angrepet med skistaver. Hentet fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/rode-kors-angrepet-med-skistaver/69663849>

Dahlø, B. 2018. 50 pensjonister inntok Storerikvollen. *Selbyggen*. Hentet fra: <http://selbyggen.no/50-pensjonister-inntok-storerikvollen/> (15. april 2018)

Daidsen, K. 2017. Allemannsretten – rett til fri ferdsel og opphold. https://lovdata.no/artikkel/allemannsretten_rett_til_fri_ferdsel_og_opphold/1948 (30. Oktober 2017).

Den Norske Turistforening. u.d.a. Si ja til #stillenatur. *Opprop.no* Hentet fra: <https://www.dnt.no/stillenatur/> (9.mai 2018)

Den Norske Turistforening. u.d.b. Si JA til #stillenatur. Hentet fra: <https://www.opprop.net/jatilstillenatur> (9. mai 2018)

Dervo, B.K., Skår, M., Köhler, B., Øian, H., Vistad, O.I., Andersen, O. og Gundersen, V. 2014. *Friluftsliv i Norge anno 2014 – status og utfordringer* - NINA Rapport 1073. Lillehammer: Norsk institutt for naturforskning. ISBN: 978-82-426-2691-2.

Faarlund, N. 1973. *Friluftsliv – Hva, hvorfor, hvordan*. Kompendium Nr. 32. Utgave 1. Hemsedal: NIH. ISBN NR 82-502-0077-2. Hentet fra: <http://www.naturliv.no> (5. mars 2018)

Flemsæter, F., G. Setten, and K. M. Brown. 2015. Morality, mobility and citizenship: Legitimising mobile subjectivities in a contested outdoors. *Geoforum* 64:342-350

Flemsæter, F., Brown, K. M. og Holm, F. E. 2011. Friluftslivets moralske landskap – trender og tradisjoner. I Haugen, M. S. og Stræte, E. P. (red.) *Rurale Brytninger*. 2011. 245-265. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag.

Flø, B. E. 2011. Sex, sprit og storokse – Marknaden i møte med den østerdalske elgjaktet. I Haugen, M. S. og Stræte, E. P. (red.) *Rurale Brytninger*. 2011. 245-265. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag.

Fylkesmannen. 2014. *Distriktsplan for Saanti Sijte 2014-2019*. Hentet fra: <https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMST/Reindrift/Distriktsplaner/Distriktsplan%20Saanti%20sijte%20-%202014-2019.pdf> (5. mars 2018)

Goodhart, D. 2017. *The Road to Somewhere: The populist Revolt and the Future of Politics*. London: Hurst Co.

Haugen, M. O. 2018. Røros. *Store Norske Leksikon*. Hentet fra: <https://snl.no/Roros> (5. mars 2018)

Hilmo, S. 2018. Fartsfylt påskecross. *Selbyggen*. Hentet fra: <http://selbyggen.no/fartsfylt-paskecross/> (15. april 2018)

Inatur. u.d. *Tydal – løypeavgift skuter*. Hentet fra: <https://www.inatur.no/smstilbud/554876b8e4b01986425dcf1d> (16.april 2018)

Jacob, G. og Schreyer, R. 1980. Conflict in outdoor recreation: A theoretical perspective. *Journal of Leisure Research*, 12, 368-380.

Jupskås, A. R. 2018. Populisme. *Store Norske Leksikon*. Hentet fra: <https://snl.no/populisme>

Kjelstrup, C. 2018. Oss og dem – et intervju med David Goodhart. *Samtiden* 2018 nr.1, Oslo: Aschehoug.

Kirkvold E. 2014. Fagdag villrein 5.juli 2014. Snøscooterens Fellesråd. Hentet fra: <https://static1.squarespace.com/static/530364efe4b0c37a4004ec79/t/54087d3be4b0d384103cd058/1409842491463/ErikKirkvold5juni2014.pdf> (15. april 2018)

Klima- og miljødepartementet. 2014a. Bruk av snøscooter og andre motoriserte fremkomstmidler i naturen. *Statsministerens Kontor*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/friluftsliv/innsiktsartikler-friluftsliv/bruk-av-snoscooter-og-andre-motoriserte-fremkomstmidler-i-naturen/id2345114/>

Klima- og miljødepartementet. 2014b. *Endringer i lov om motorferdsel i utmark og vassdrag mv.* (Prop. 35 L 2014-2015) *Statsministerens kontor*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/Prop-35-L-20142015/id2342504/>

Kilma- og Miljødepartementet. 2016. *Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet.* (Meld. St. 18 2015-2016) Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-18-20152016/id2479100/> (20.oktober 2017)

Klima- og Miljødepartementet. 2017. Nå kan el-sykkel brukes i utmark. *Statsministerens kontor*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-kan-el-sykkel-brukes-i-utmark/id2548074/> (20.mai 2018)

Lien, I. 2015. Norgesmester på hjemmebane. *Selbyggen*. Hentet fra: <http://selbyggen.no/norgesmester-pa-hjemmebane/> (15. april 2018)

Lien, I. 2017. Show med 36 artister. *Selbyggen*. Hentet fra: <http://selbyggen.no/show-med-36-artister/> (15. april 2018)

Lovdata. 1977. *Lov om motorferdsel i utmark og vassdrag (motorferdselloven)*. Klima- og miljødepartementet. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1977-06-10-82> (10. februar 2018)

Lovdata. 2006. Forskrift om isfiskeløyper for kjøring med snøscooter til Nesjøen og Essandsjøen, Tydal kommune, Sør-Trøndelag (Forskrift om isfiskeløyper, Tydal). *Norsk Lovtidend*. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/LTII/forskrift/2006-01-11-153> (15. april 2018)

Lovdata. 2016. *Lov om friluftslivet (friluftsløven)*. Klima- og miljødepartementet. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1957-06-28-16>, (17. oktober 2017)

Lovdata. 2017. Forskrift om kommunalt løypenett for snøscooter, Tydal kommune, Sør-Trøndelag. *Lokale forskrifter*. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/MV/forskrift/2017-02-22-302?q=tydal> (25. februar 2018)

Lønnum, A. 2014. Plagene fra snøscooterstøy ser ut til å være veldig konsentrert rundt Akerselva. *Aftenposten*. Hentet fra: <https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/p6m3o/Plagene-fra-snoscooter-stoy-ser-ut-til-a-vare-veldig-konsentrert-rundt-Akersgata> (20. april 2018)

Manning, R. E. 2011. *Studies in Outdoor Recreation* (3. utg). Oregon: OSU Press.

Mehus, G., Germeten, S. og Henriksen, N. 2010. Snøscooterkjøring og scooterfeelingen. *Tidsskrift for ungdomsforskning*. Årgang 10 Nr. 2: 39-56. Oslo: NOVA

Melgård, M., Monsen, Ø. N., Bergsaker, T., Landsend, M. og Strømman, O. 2011. Tydal er Norges beste kommune. *Dagbladet*. Hentet fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/tydal-er-norges-beste-kommune/63488904> (10. mars 2018)

Miljødirektoratet. 2018. Fastsette snøskuterløyper. *Miljøkommune.no*. Hentet fra: <http://www.miljokommune.no/Temaoversikt/Motorferdsel/Motorferdsel/Fastsette-snoskuterloyper/> (10. februar 2018)

Reitan, A. 2017. Tydal populær hyttekommune. *Nearadio*. Hentet fra: http://nearradio.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=16131 (5. mars 2018)

Rognebakke, N. 2018. Første runde på Sellisjøbanen i morgen. *Selbyggen*. Hentet fra: <http://selbyggen.no/forste-runde-pa-sellisjobanen-morgen/> (15. april 2018)

Rosvold, K. A. 2018. Neavassdraget. *Store Norske Leksikon*. Hentet fra: <https://snl.no/Neavassdraget> (15. februar 2018)

Røde Kors. u.d. Det er dette vi øver for! Hentet fra: <https://www.rodekors.no/bli-frivillig/hjelpekorps/adina/>

Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR). u.d. *Om oss*. Hentet fra: http://skfr.no/?page_id=108 (15. april 2018)

Snøscooterklubbenes Fellesråd (SKFR). 2013. En gledens dag for scooterfolket!. *Nyheter*. Hentet fra: http://skfr.no/?page_id=102&page=8 (20. april 2018)

[Snøscooterklubbenes Fellesråd \(SKFR\). 2016. Snøscooter ER friluftsliv. Nyheter. Hentet fra: http://skfr.no/?page_id=102&page=2](http://skfr.no/?page_id=102&page=2) (20. april 2018)

Statens Vegvesen. 2018. Klasse S (snøscooter). Hentet fra: <https://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/Hva+har+du+lov+a+kjore/Snoscooter+%28klasse+S%29> (2. februar 2018).

Statistisk sentralbyrå (Ssb). 2018a. Statistikkbanken. *Registrerte kjøretøy*. Tabell: 10007756: Registrerte kjøretøy, etter statistikkvariabel og år. Beltemotorsykler. Hentet fra: <http://www.ssb.no/statbank/sq/10007756/> (7. februar 2018)

Statistisk sentralbyrå (Ssb). 2018b. Statistikkbanken. *Registrerte kjøretøy per 31. Desember, etter kjøretøygruppe og fylke*. Hentet fra: <https://www.ssb.no/107750/registrerte-kjoretoy-per-31.desember-etter-kjoretoygruppe-og-fylke> (7. februar 2018)

Statistisk sentralbyrå (Ssb). 2018c. Kommunefakta. *Tydal – 5033 (Trøndelag)*. Hentet fra: <https://www.ssb.no/kommunefakta/tydal> (15. februar 2018)

StorsylenOpp.com. 2018. Norges Råeste Motbakkelop. Hentet fra: <http://www.storsylenopp.com> (1. mars 2018)

Stugudal Snøscooterutleie. u.d. Stugudal Snøscooter-utleie – Opplev vintereventyret i Tydal. Hentet fra: <https://stugudalsnoscooterutleie.no> (15.april 2018)

Svartdal, F. 2018. reliabilitet. *Store Norske Leksikon*. Hentet fra: <https://snl.no/reliabilitet> (5. mai 2018)

Teknologirådet. 2006. *Fremtidens friluftsliv – Scenarier for bruken av norsk natur i 2020*. Teknologirådet Rapport 1. Oslo: Teknologirådet. ISBN 82-92447-08-3.

Thagaard, T. 2013. *Systematikk og innlevelse – En innføring i kvalitativ metode* (4.utg). Bergen: Fagbokforlaget.

Tjora, A. H. 2012, *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. Oslo: Gyldendal akademisk.

Toftaker, J. 2017. Tydal åpner over fire mil med skuterløyper. *NRK*. Hentet fra: <https://www.nrk.no/trondelag/tydal-apner-over-fire-mil-med-skuterloyper-1.13444094> (15. april 2018)

Tydal kommune. 2013a. *Kraftkommunen*. Hentet fra: <https://www.tydal.kommune.no/MerOm/Sider/Kraftkommunen.aspx> (15. februar 2018)

Tydal kommune. 2013b. *Strategisk næringsplan 2014-2024*.

Tydal kommune. 2016. *Eventyrlige Tydal – ved foten av Sylan*. Hentet fra: <https://sylan.no/brosjyrer/> (1. mars 2018)

Vaske, J., Wittman, K., Laidlaw, S. og Donnelly, M. 1995. Recreation conflicts on Mt. Evans. *Proceedings of the 1994 Northeastern Recreation Research Symposium*. USDA Forest Service General Technical Report NE-198, 96-99.

Whatmore, S. 2002. *Hybrid Geographies – natures, cultures, spaces*. London: SAGE Publications.

Skriftlige kilder fra Tydal kommune:

Tydal Snøscooterklubb. 1991. *Søknad om godkjenning av snøscooterløyper i Tydal 21.03.91*.

Tydal kommune. 1991. *Referat fra møte i arbeidsgruppe motorferdsel 06.05.91*.

Tydal kommune. 1993. *Kommuneplanens arealdel – snøscooterløyper*.

Vedlegg 1: Intervjuguide

Generelt om informanten

- 1.1 Hvilken tilknytning har du til Tydal?
 - Fastboende eller hytteeier/har hytte i Tydal?
 - Hvis du bor i Tydal: er du fra Tydal eller tilflytter?

Forholdet til friluftsliv og naturen

- 2.1 Hva tenker du på når jeg sier ordet friluftsliv?
- 2.2 Hvilken type friluftsliv liker du å drive på vinterstid, og hva er drivkraften for at du driver med dette?
Ønske om friluft, se dyreliv, føler du at du må, trening, ønsker om å oppleve naturen, hobby, fart og spenning, mestringsfølelse
- 2.3 Forklar opplevelsen din når du driver aktiviteten, og hva er det beste og viktigste du opplever ute?
- 2.4 Hvor ofte driver du med dette?
- 2.5 I hvilken hastighet liker du å drive aktiviteten din i?
Liker du at det går rolig som i en søndagstur/cruising, eller liker du at det går fort, som i trening el. Eller begge dele?
- 2.6 Tar du pauser, stopper du opp? Hvorfor?
- 2.7 Vil du si at hovedårsaken til at du driver friluftsliv slik du gjør det er ute å være i naturen eller å drive aktiviteten din, og evt bli god i den? Utdyp gjerne svaret
- 2.8 Hva vil du si at du fokuserer på når du driver med din aktivitet ute? Ser du mye rundt deg på naturen osv, eller er du mest fokusert på oppgaven, målet og aktiviteten?
 - 2.8.1 Kan du beskrive hvordan du kjenner det i kroppen når du driver din aktivitet? (adrenalin, ro, spenning, glede).
- 2.9 Vil du si at du oppsøker sosiale sammenhenger når du er ute i naturen, som å dra på tur sammen med andre, dra til hytter eller steder du vet andre er, eller liker du å være ute alene?
 - 2.9.1 Hva er fordelene/ulempene ved disse to ulike måtene å være ute på?
- 2.10 Hvilket forhold hadde du til friluftsliv/den mest aktuelle aktiviteten din i oppveksten?
 - 2.10.1 Hva har endret seg siden oppveksten?
- 2.11 Driver du mest med skigåing: Har du noen erfaring med snøscooterkjøring? Fortell gjerne hvordan du opplevde dette. Hva likte du/likte du ikke?
- 2.12 Driver du mest med snøscooterkjøring: **Har du noen erfaring med skigåing**? Fortell gjerne hvordan du opplevde dette. Hva likte du/likte du ikke?

- 2.13 Hvilke naturopplevelser tror du at du kan gå glipp av hvis du/når du kjører snøscooter? Og hvilke tror du at du opplever som de som ikke kjører snøscooter opplever?
- 2.14 Hvordan opplever du andre folk som driver andre aktiviteter enn deg selv i samme område? (*snøscootere, skigåere, gående, hunder osv*)
- 2.15 På hvilken måte påvirker din aktivitet andre friluftslivsutøvere som driver andres aktiviteter som befinner seg i samme område?
- 2.16 Reagerer du forskjellig på snøscooterkjøring ut i fra hvor du befinner deg? For eksempel: er det forskjell på om du går på ski i nærheten av et hyttefelt og på høyfjellet? Hvorfor tror du eventuelt er slik?
- 2.17 Føler du som snøscooterkjører at folk som driver andre friluftslivsaktiviteter opplever deg annerledes ut fra hvor du kjører? Hyttefelt/høyfjell/vidder/snødekte vann.
Har du inntrykk av at de som reagerer på snøscooterkjøring har noen “felles trekk” (som kjønn, alder, bosted/tilhørighet osv)?
- 2.18 Hva gjør Tydal til et fint sted å drive med den type friluftsliv som du gjør? (Sammenlign gjerne med andre steder)
Ser du Tydal som et spesielt sted å drive med din aktivitet. Og eventuelt hvorfor

Tanker om debatten

Informasjon om lovendringen, hva som er forskjellen på før og nå

Tidligere har snøscooterkjør kun vært tillatt for de som har søkt løyve om dette i sin kommune, og som skal kjøre i nytte- og næring-kjøring. Etter den nye loven som ble iverksatt i 2015 har kommunen selv muligheten til å etablere snøscooterløyper for fornøyleskjøring, men de må likevel følge en rekke regler som går ut på at de ikke skal legges slik at de forringer friluftsliv, naturmiljø, og skal være sikre for dem som benytter seg av løypene. De skal ikke legges i verneområder.

- 2.19 Hva er dine tanker om lovendringen
2.19.1 Positive og negative virkninger den kan ha for kommunen mtp næringsliv, turisme og friluftsliv
- 2.20 Har du sett noen endringer i bruken av snøscooter i kommunen? Har det blitt mer? Evt hvilke endringer?
- 2.21 Hvilke oppfatninger har du av de som er utøverne i de ulike aktivitetene? (langrenn/snøscooter). Er det en forskjell, eller er det blandet/evt de samme som driver begge?

- Alder/generasjon – Bruker de ulike generasjonene aktivitetene på ulike måter, tror du?
- Har du et inntrykk av om de som kjører scooter eller går på ski har ulike tilknytninger til Tydal? Er de fastboende, hyttefolk eller turister?

2.22 Har du en oppfatning av at det er mange meninger blant folk om hva som er riktig og gal bruk av naturen, hvilke er dette? Hva tenker du om dette? Hvilke uskrevne regler forholder du deg til når du er ute?

2.23 Med tanke på den aktuelle debatten rundt snøscooterkjøring i utmark

- Hvilket inntrykk har du av debatten? Hva er dine tanker om den, og hva engasjerer deg i den?
- Er ditt inntrykk at konflikten er gjensidig mellom utøvergruppene, eller er en gruppe mer uenig enn den andre?

3 Har du noen egne opplevelser i løypa, som skigåer eller/og scooterkjører?

3.1 Eventuelt hørt noen historier av andre.

4 Hva om snøscooteren ble elektrisk og ikke lagde støy, tror du konflikten hadde endret seg da?

5 Har du andre ting du vil legge til som du tenker er relevant for temaet i prosjektet?