

# BACHELOROPPGAVE

## Holdninger og risikoaksept blant norske frikjørere

Et deskriptivt tverrsnittstudium om norske frikjørere

av

209 – Ragni Klokkestuen Odeen

217 – Victoria Rönnbäck

**Attitudes and risk acceptance among norwegian freeride skiers and snowboarders**

Bachelor Friluftsliv  
ID3-322  
Desember, 2014



## **Avtale om elektronisk publisering i Høgskulen i Sogn og Fjordane sitt institusjonelle arkiv (Brage)**

Jeg gir med dette Høgskulen i Sogn og Fjordane tillatelse til å publisere oppgaven (Skriv inn tittel) i Brage hvis karakteren A eller B er oppnådd.

Jeg garanterer at jeg er opphavsperson til oppgaven, sammen med eventuelle medforfattere. Opphavsrettslig beskyttet materiale er brukt med skriftlig tillatelse.

Jeg garanterer at oppgaven ikke inneholder materiale som kan stride mot gjeldende norsk rett.

Ved gruppeinnlevering må alle i gruppa samtykke i avtalen.

Fyll inn kandidatnummer og navn og sett kryss:

209- Ragni Klokkestuen Odéen

JA  NEI

217- Victoria Rönnbäck

JA  NEI

*”Ved høyere ferdighet tror jeg at villighet til å ta større risiko øker. Hadde jeg hatt høyere ferdighet tror jeg at jeg oftere hadde befunnet meg i noe farligere situasjoner, men ville fortsatt ikke tatt risiko med konsekvenser som kunne innebære alvorlige skader /død.”*

(Kommentar fra spørreundersøkelsen)

## **Forord**

Denne studien har blitt gjennomført høsten 2014, i samband med bachelorløpet Friluftsliv, ved Høgskulen i Sogn og Fjordane. Dette er et grenseoverskridende nordisk samarbeid, ettersom den ene halvdel av vår duo er fra Sverige og den andre fra Norge.

I oppgaven har vi studert de norske frikjørernes holdning og risikoaksept til skredutsatt terreng. Bakgrunn for valg av tema finnes i at begge brenner for ski og snøskredproblematikken. Vi ble begge født med ski på beina og er derfor selv innforstått med frikjøringskulturen.

Startskuddet for oppgavens idé kom fra en undersøkelse av svenske frikjøreres holdninger og risikoaksept i 2013. Dette startet umiddelbart en diskusjon hvorvidt Norge og Sverige kunne sammenlignes. Ragni mente at nordmenn som i stort sett bor i fjellet, dermed bør ha et bedre forhold til risikoen med snøskred. Victoria mente det kunne finnes en sanning i det, men var ikke overbevist: ”För att få ett svar, måste vi undersöka det”.

Takk til Linda Hallandvik for god veiledning underveis i arbeidet med oppgaven. Vi ønsker også å takke Tore Meirik og Erlend Sande for samarbeid med Fri Flyt og UTE, som bidro til det store antallet respondenter. Videre takk til Stefan Mårtensson for tips og inspirasjon til oppgaven.

Vi vil også takke familie og venner som har bidratt i prosessen og takker ekstra varmt våre tålmodige kjærester. Til slutt ønsker vi å takke alle de som satte av tid for å besvare vår undersøkelse, og alle andre som har kommet med kommentarer og innspill til vårt arbeid.

Sogndal 16. desember 2014

Ragni Klokkerstuen Odéen & Victoria Rönnbäck

## **Sammendrag**

I denne bacheloroppgave har vi gjort en studie av populasjonen ”norske frikjørere”. Gjennom en kvantitativ tverrsnittstudie har vi sett nærmere på de norske frikjørernes holdninger og risikoaksept til ferdsel i skredutsatt terreng.

Det er bekreftet at mennesket er den største grunnen til snøskredulykker, og at de forulykkede i mange tilfeller burde sett klare tegn på fare. Det er derfor et aktuelt tema å ta opp problemstillinger omkring den menneskelige faktor. På skredkonferansen i Sogndal, 2013 var det diskusjoner rundt frikjøreres holdninger og risikoaksept. Det uttrykkes at dette var problemet og at det må gjøres tiltak for å bedre holdningene i frikjøringsmiljøet. Med bakgrunn i dette ønsket vi å undersøke hvilke holdninger og risikoaksept norske frikjørerne har til skredutsatt terreng.

I teorikapittelet forklarer vi først sentrale begreper for oppgaven, blant annet frikjørere, holdning, risiko og skredutsatt terreng. Deretter presenteres relevant litteratur og forskning på området. Kapittel 2 grunnir metodevalget som er brukt for å besvare problemstillingen. Vi utførte i tidsperioden 11. oktober 2014 til 3. november 2014, en spørreundersøkelse rettet mot norske frikjørere. Undersøkelsen ble delt på internett gjennom sosiale medier, samt omtalt i nettmagasinene Fri Flyt og UTE. Det totale utvalget baseres på 1356 besvarelser, et godt grunnlag for analysearbeidet. Resultatet er først presentert i en enkel analyse med utvalgets generelle besvarelser. Deretter presenteres interessante funn i en videre analyse. Her blir det tatt høyde for flere variabler i datamaterialet.

Våre funn viser at flertallet av de norske frikjørerne har gode holdninger til ferdsel i skredutsatt terreng og en fornuftig risikoaksept. Til tross for dette, viser det seg at en betydelig andel har erfaringer med alvorlige skredhendelser. Våre funn viser at det ikke bare er holdninger og risikoaksept som er problemet, men at andre variabler også styrer frikjørernes atferd.

**Nøkkelord:** Snøskred, frikjører, menneskelig faktor, holdning, risikoaksept.

# Innholdsfortegnelse

<b>1. Innledning</b> .....	<b>7</b>
1.1 Bakgrunn for problemstilling.....	7
1.2 Oppgavens oppbygning.....	8
<b>2. Teori</b> .....	<b>10</b>
2.1 Begrepsavklaringer .....	10
2.2 Den menneskelige faktor .....	13
2.3 Holdning og frikjøring .....	16
2.4 Hvem utsetter seg for størst risiko av risikosportutøvere? .....	17
2.5 Frikjøringen, i et forskningsperspektiv .....	18
<b>3. Metode</b> .....	<b>21</b>
3.1 Metodevalg.....	21
3.2 Utvalget.....	22
3.3 Datainnsamling .....	23
3.4 Validitet og reliabilitet .....	24
3.5 Etikk i undersøkelsen .....	25
<b>4. Resultat</b> .....	<b>26</b>
4.1 Enkel analyse .....	26
4.1.1 Demografisk analyse .....	26
4.1.3 Holdning .....	29
4.1.4 Selvtillit.....	34
4.1.5 Risikoaksept.....	35
.....	36
4.2 Videre analyse .....	36
4.2.1 Utdanning, ulykker og selvtillit .....	36
4.2.2 Antall dager i skredterreng forrige sesong, alvorlige skredhendelser og utdanning .....	38
<b>5. Diskusjon</b> .....	<b>40</b>
5.1 Utvalgets demografi.....	40
5.2 Holdninger .....	40
5.2.1 ”Norske frikjørere har gode holdninger” .....	40
5.2.2 Holdning er en ønsket atferd .....	42
5.2.3 Heuristiske feller påvirker atferden .....	43
5.3 Selvtillit.....	45
5.4 Risiko .....	46
5.4.1 Erfaring og risiko .....	47
5.4.2 Hvem utsetter seg for størst risiko av norske frikjørere?.....	48
5.5 Kritiske merknader .....	51
<b>6. Konklusjon</b> .....	<b>52</b>
6.1 Veien videre .....	52
<b>7. Referanseliste</b> .....	<b>54</b>
<b>8. Vedlegg</b> .....	<b>59</b>

# 1. Innledning

Forskning viser at overlevelsesmuligheten er lav dersom man blir begravd i et snøskred. Det understrekes derfor at det er viktig å inneha kunnskap som forebygger at man havner i snøskred (Brattlien, 2012; Ferguson og LaChapelle, 2003; Fredston og Fesler, 2011; McClung og Schaerer, 2006 og Tremper, 2008). For å unngå å havne i snøskred må man ta valg basert på riktig vurdering av risiko og være bevisst på hvor stor risiko man aksepterer (Brattlien, 2012). Brattlien (2012) mener det må være samsvar mellom hvor farlige ting man gjør, og hvor farlige ting man tillater seg å gjøre.

Etter ulykkespåskan i 1967, der 18 personer omkom i fjellet, begynte Den Norske Turistforening (DNT) og Røde Kors med forebyggende kampanjer. Kampanjene hadde som mål å bedre nordmenns atferd i fjellet (ut.no, 2012). Dette var starten på Fjellvettreglene. I ettertid har det pågått flere ulike aksjoner for å holde på tradisjonen. Et eksempel er opplysningskampanjen om Fjellvettreglene som gikk på NRK i 1989, der Severin Suveren spilte hovedrollen (ut.no, 2012). I de nevnte aksjonene var det mye fokus på holdninger: ”du kan ikke skylde på uflaks når uhell skjer, det er din egen innstilling (rett/feil) som avgjør” (Mytting, 2000; 97). Ifølge Mytting (2000) kan slike kampanjer styrke betydningen av holdningene og impliserer at holdningene er hovedgrunnen til at man utsetter seg for unødvendig risiko. En nyere svensk studie antyder at svenske frikjørere har dårlige holdninger til ferdsel i vinterfjellet (Wikberg et al., 2013). Denne påstanden gav oss inspirasjon til å undersøke om det fantes lignende tendenser blant norske frikjørere.

## 1.1 Bakgrunn for problemstilling

Vår idé om å forske på frikjørernes holdninger og risikoaksept oppstod på Skredkonferansen i Sogndal, 2013. I en diskusjon ble det nevnt av flere forskere at snøskredulykker skyldes holdningene til de menneskene som ferdes i skredutsatt terreng. Skredforsker Kjetil Brattlien (2013) uttrykte følgende: ”skikjørerne overvurderer egne evner og tar for høy risiko”. At ulykker skyldes holdninger er ikke ny viten. Undersøkelser av snøskredulykker bekrefter at holdningene anses som en av de største årsakene til at mennesker omkommer i snøskred (Atkins, 2000).

På samme konferanse stilte Stefan Mårtensson (2013) spørsmål om svenske frikjørere hadde større risikoaksept enn andre nasjonaliteter. På bakgrunn av dette ønsket vi å undersøke hvilke holdninger og risikoaksept som råder blant norske frikjørere. Problemstillingen i oppgaven er derfor følgende:

## ***”Hvilke holdninger og risikoaksept har norske frikjørere til ferdsel i skredterreng?”***

Vi har gjort et deskriptivt tverrsnittstudium og sett på hvilke holdninger og risikoaksept norske frikjørere har til ferdsel i skredterreng. Fordi mennesket har vist seg å være den største årsaken til at snøskredulykker skjer, ønsker man å få innsikt i hvem denne gruppen frikjørere er (Furman, Shooter og Schumann, 2010). Formålet med å få en forståelse for dette, er å effektivisere forebyggende tiltak (Lundgren og McMakim, 2009). Det har derfor blitt gjort ulike studier på frikjøringspopulasjoner rundt om i verden (Berget, 2012; Furman et al., 2010; Gunn, 2010; McCammon, 2000; Mårtensson, Wikberg og Palmgren, 2013 og Zweifel, Techel og Björk, 2012). En tilsvarende undersøkelse av holdninger og risikoaksept har ikke vært gjort i Norge tidligere, noe som gav oss motivasjon for å utføre denne studien.

### **1.2 Oppgavens oppbygning**

I denne oppgaven vil vi først legge frem aktuell teori for vår problemstilling. Vi vil avklare relevante begrep, før vi presenterer teori og litteratur som omhandler den menneskelige faktor, holdninger, risikovillige utøvere og til slutt relevant forskning i forhold til utvalget. Etter presentert teori vil vi gjør rede for metoden vi har brukt for å svare på problemstillingen vår. I neste del presenteres resultatene fra spørreundersøkelsen. Her gis en enkel analyse over generelle svar fra undersøkelsen. Deretter presenteres en videre analyse med interessante funn som er gjort ved å jevnføre flere variabler. Vi har knyttet svarene opp mot relevant teori for å få en diskusjon omkring temaet. I en oppsummering av oppgaven vil vi gi vårt endelige



svar på problemstillingen. Til slutt avrundes oppgaven med forslag til videre arbeid på området.

## 2. Teori

I dette kapittelet ønsker vi å gjøre rede for aktuell teori om populasjonen ”frikjørere”. Vi skal avklare hva den menneskelige faktor er forstått som, samt beskrive hva fagteori sier om frikjørernes holdninger og risikoaksept. For å kunne gjøre dette må vi først avklare noen viktige begrep. Flere av begrepene kan tolkes ulikt og vi ønsker derfor å avklare hvilken forståelse som råder over begrepene, samt hvilken relevans de har for denne bacheloroppgaven.

### 2.1 Begrepsavklaringer

**Frikjøring** som begrep har ingen klar definisjon. Forskere er enige om at frikjøring er ski- og brettkjøring utenfor preparerte skiløyper (Berntsen, 2008; Haegeli, Gunn og Haider, 2012; Mårtensson et al., 2013; Odden, 2002 og Telseth, 2005). Samtidig blir begrepet i studier av de ovennevnte forskerne ofte spisset inn mot sitt spesifikke formål (Berntsen, 2008; Mårtensson et.al, 2013; Telseth, 2005 og Odden, 2002). Dette har resultert i at begrepet også kan inkludere enkelte undergrupper, for eksempel ”jibbere<sup>1</sup>” (Telseth 2005).

En kanadisk studie av Haegeli et.al (2012) bruker begrepet ”Out of bound skiers” (OB-skiers). I det man frivillig velger å krysse sperringene eller beveger seg utenfor skianleggets preparerte alpinbakker, havner man i gruppen ”OB-skiers”. I studier av Odden (2002) og Mårtensson et al. (2013) deles frikjørere inn i heisbaserte- og toppturbaserte utøvere (fjellbasert).

Denne oppgaven konsentrerer seg om frikjørere ut fra definisjonene ovenfor. Dette vil si at frikjørere er ski/brettkjørere som ferdes utenfor tilrettelagte alpinbakker. Det avgrenses til de som beveger seg i skredutsatt terreng, uavhengig om det er bevisst eller ubevisst. Dermed inkluderes alle som beveger seg i potensielt skredfarlig terreng.

**Holdning** – En bestemt definisjon av holdninger er vanskelig å finne da det finnes både enigheter og uenigheter om begrepet. Albarracin og Vargas (2010) og Aarø,

---

<sup>1</sup> Telseth (2005; 2) forklarer jibbing som hopping og triksing på ski og snøbrett, i for eksempel parker og piper i alpinanlegg, eller i terrenget

Rise, Lund og Kaarby (1996) forklarer holdninger som et individs overordnede evaluering av et objekt. Det vil si at det er en måte å tenke, føle og handle på rettet mot for eksempel et objekt, en atferd, en hendelse, et problem, en person etc. (Aarø et al., 1996; Albarracin og Vargas, 2010). Holdninger er altså en kognitiv evalueringssprosses (Helper og Albarracin, 2014 og Kjørmo, 1993), som kan forstås som en form for innstilling til- eller mening om noe. Innenfor sosialpsykologien diskuteres sammenhengen mellom holdninger og atferd (Helper og Albarracin, 2014; Aarø et al., 1996 og Kjørmo, 1993).

Videre beskrives holdning som en ”*psykologisk variabel*” som ikke kan observeres direkte (Kjørmo, 1993). Holdninger kan derimot observeres indirekte, gjennom en persons atferd i, eller til en spesifikk situasjon (Helper og Albarracin, 2014 og Kjørmo, 1993). Denne undersøkelsen baserer seg på at holdningene samsvarer med atferden respondentene selv mener de har. Vi har med dette valgt å kartlegge holdningene gjennom å undersøke atferden utvalget mener de har i, eller til spesifikke situasjoner.

**Risiko** - I friluftslivssammenheng defineres ofte risiko som ”summen av sannsynligheten for at et uhell skal inntreffe, multiplisert med konsekvensene av det inntrufne uhellet” (Attarian, 2012; 7 og Horgen, 2010; 42). ”Risiko” kan også være synonymt med ”fare” (Breivik, 2001a; 2001b). Man skiller gjerne mellom subjektiv og objektiv fare. Objektiv fare kan forstås som miljøfaktorer og subjektive farer kan skildres som menneskelige feil (Attarian, 2012 og Horgen, 2010).

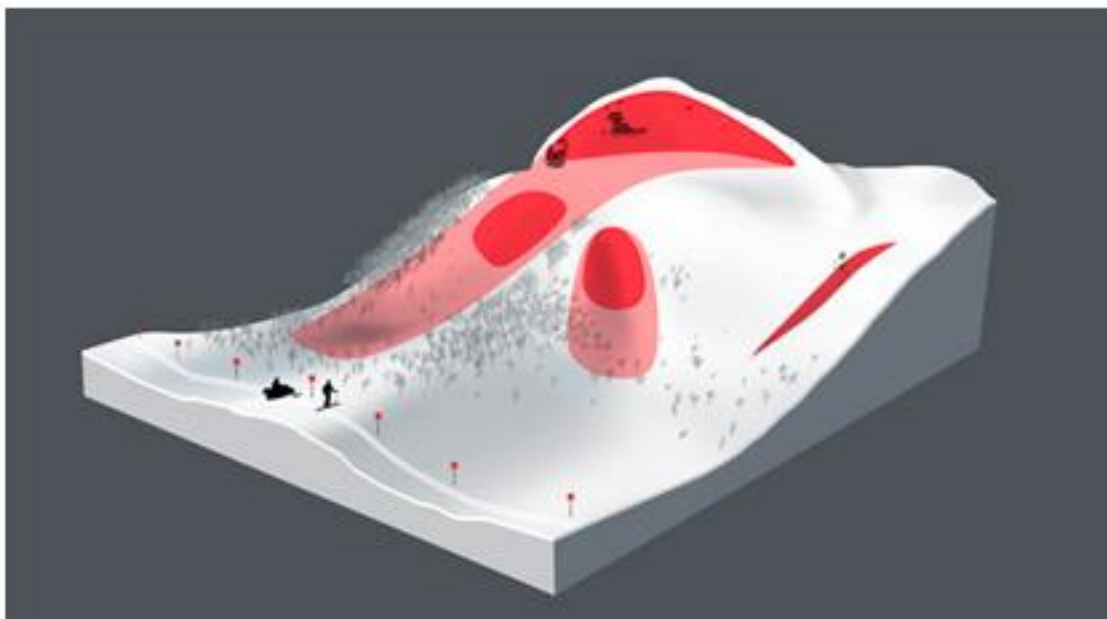
Horgen (2010) beskriver at objektive farer i miljøet ikke kan påvirkes av mennesket. Dette er farer alle utøvere må ta hensyn til, uavhengig av hvilket nivå man praktiserer sin ”risikosport” på. Skal man bevege seg i skredutsatt terreng, er eksempelvis terrengfeller og snølaget den objektive faren, mens den subjektive faren er menneskets forutsetninger for å oppfatte, tolke og handle ut i fra den informasjonen omgivelsene kan gi oss.

**Risikosport** er i følge Breivik (2004) aktiviteter der det med verst tenkelig utfall er fare for alvorlige skader eller død. Frikjøring er et eksempel på en slik aktivitet sammen med aktiviteter som klatring, fallskjermhopping og formel 1 etc. Dersom

man for eksempel ikke håndterer teknikker riktig, kan utfallet av hendelsen gi alvorlige konsekvenser. På den andre siden kan man oppleve full ekstase ved å mestre aktuelle teknikker for aktiviteten. Utøverne som frivillig oppsøker risikoen vil i de fleste tilfeller oppleve helheten ved aktiviteten som noe positivt (Breivik, 2004 og McCammon, 2004).

**Risikoaksept** forklares som risikoen et individ aksepterer å utsette seg selv for (Breivik, 2004 og Byrnes, 1998). I dagens moderne samfunn trekker Breivik (2004) frem at risikotaking er knyttet til muligheter og frihet, fremfor negativitet. Man oppsøker risiko for å få umiddelbar positiv respons fra omgivelsene. I beskrivelsen av den positive responsen (de gode følelsene), bruker McCammon (2004; 3) ord som ”euphoria”, ”exhilaration” og ”delight”, som på norsk er synonymt med lykke, glede og fryd.

**Skredutsatt terreng** er områder i fjellet der et snøskred kan oppstå, samt skredbanen under utløsningspunktet (utløpssonen) (Fjällsäkerhetsrådet, 2014; Nes, 2013; Landrø, 2007 og Tremper, 2008). Et snøskred kan enkelt forklares som ”snø i fart” (Horgen, 2010; 57). Med det menes snø som settes i bevegelse og sklir mot underlaget (Horgen, 2010; Landrø, 2007 og Tremper, 2007).



**Figur 1: Mørk rød viser områder der snøskred kan løses ut. Lys rød viser den aktuelle skredbanen (utløpsområdet) (Fjällsäkerhetsrådet, 2014).**

Faktorene som kreves for at et snøskred skal utløses er friksjonskrefter (krefter som holder snødekket på plass), snøens sammensetning (for eksempel tetthet og vekt) og hellingen (påvirkning av tyngdekraften) (Brattlien, 2012; Horgen, 2010 og Tremper, 2007). Det kreves som regel at terrenget er brattere enn 30 grader, for å løse ut et skred (Brattlien, 2012; Horgen, 2010; Landrø, 2007, Tremper, 2008).

Snølagets sammensetning blir påvirket av forskjellige prosesser, for eksempel vind og temperatur (mekaniske og kjemiske). For at et snøskred skal utløses må det være lagdelt vintersnø – et heterogent snødekke (Brattlien, 2012; Horgen, 2010; Landrø, 2007 og Tremper, 2008). I et alpinanlegg blir snøen gjennom hele sesongen mekanisk omvandlet av en tråkkemaskin. Denne mekaniske påvirkningen gjør at snølaget blir homogent. Det fins dermed ingen lagdeling i preparerte alpinbakker og skredfaren er derfor ikke til stede på samme måte som i terrenget utenfor alpinbakken.

## 2.2 Den menneskelige faktor

Forskning viser at menneskelige feil er hovedårsaken til at mennesker omkommer i snøskred (Atkins, 2000; McCammon, 2009 og Tremper, 2008). Den menneskelige faktor er som nevnt et eksempel på en “subjektiv risiko” (Attarian, 2012; Brattlien, 2012 og Horgen, 2010). Når begrepet først ble tatt i bruk var det for å vise skillet og sammenhengen mellom subjektive og objektive faktorer (McCammon, 2009). Dette dannet bakgrunnen for ”skredtriangelet” (figur 2) som viser at fare først oppstår når mennesket plasseres i det komplekse miljøet (Brattlien, 2012).



Figur 2: Skredtriangelet (Brattlien, 2012; 57)

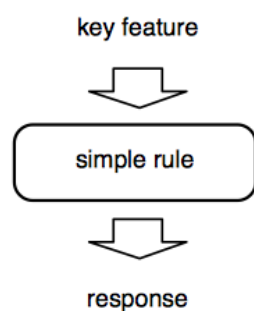
Den menneskelige faktor inkluderer ulike holdninger, antakelser, egenskaper og motivasjonsfaktorer som kan påvirke menneskets vurderingsevne i skredutsatt terreng

(Atkins, 2000; Tremper, 2008 og Fredston og Fesler, 2011). Noen eksempler på menneskelige faktorer kan være overvurdering av egen evne, holdninger og gruppedynamikk (Atkins, 2000). Det er vanskelig å kontrollere menneskelige faktorer, men ved å bli bevisst på hvilke faktorer som kan spille inn på avgjørelsen, kan vurderingsevnen forbedres (McCammon, 2009).

McCammon (2001; 2002) presenterer fire heuristikker for beslutningstaking for ikke å bli påvirket av menneskelige faktorer. Et eksempel er å holde seg unna utløpssoner. For å bruke heuristikkene til forebygging av ulykker, må personen som anvender metoden være kompetent til for eksempel å identifisere utløpssoner. Han understreker at heuristikkene kan bidra til å identifisere skredfare, men kan ikke forutse når et skred eller en skredulykke i realiteten vil inntreffe (McCammon, 2001).

Heuristikker er enkle tommelfingerregler som brukes for å ta avgjørelser i hverdagen (McCammon, 2002). Man bruker som regel heuristikkene når man har begrenset tid på seg til å ta en beslutning. Avgjørelsen blir tatt på bakgrunn av tidligere erfaringer som overføres til nåværende situasjon – man velger det man tror er rett i forhold til konteksten (McCammon, 2002; McCammon, 2001 og Priest og Gass, 2005).

Dersom heuristikkene skal fungere i høyrisikosituasjoner må man kunne sanse og sortere ut relevant informasjon for å unngå farer (McCammon, 2002; Endsley, 2006 og Priest og Gass, 2005). Hvis avgjørelsen blir tatt på bakgrunn av feiltolking av-, eller mangel på informasjon, kalles det heuristiske feller (McCammon, 2002).



**Figur 3: Heuristic decision making (McCammon, 2001; 4)**

McCammon (2002) presenterer seks heuristiske feller knyttet til ferdsel i skredterreng. Disse kaller han *familiarity* (kjennskap til), *commitment* (forpliktelse), *expert halo* (følge en ekspert), *social proof* (sosiale bevis), *scarcity* (knapphet) og *conformity* (konformitet).

Tremper (2001) beskriver atferden til frikjørere gjennom et eksempel fra turfjellet nær byen hans. ”Alle” gikk på tur der sommerstid, og etter hvert begynte folk å gå på ski der om vinteren. Det viste seg at skisporet gikk nøyaktig samme sted som stien gikk sommerstid. De valgte denne veien også på vinterstid, fordi det var den veien de var vant med å gå. Selv om sporet krysset skredbaner flere steder, var ingen av de observerte turgåerne oppmerksomme på dette.

Eksempelet ovenfor beskriver hvordan heuristikken *familiarity* påvirker oss. Det viser seg at de med mye erfaring er mest utsatt for denne heuristikken (McCammon, 2002). Ved å ferdes i kjent terreng kan tydelige tegn på skredfare bli ignorert og man kan ende opp i en skredulykke. Eksempelet kan også forklare *social proof*. Når den første gruppen allerede hadde lagt spor opp sommerruten, stolte etterfølgende skiløpere på at det var et godt veivalg. De tok med andre ord ikke hensyn til at skisporet krysset skredbaner, da de hadde sett andre grupper (kanskje kjentfolk) gå samme rute. Denne heuristikken faller man oftest tilbake på når man selv er usikker og når personer med like mye erfaring eller mer er engasjert i situasjonen (McCammon, 2002). I den ovennevnte situasjonen kan det også være lett å bli preget av *conformity*. Dersom man liker personene i gruppa og vil unngå konflikt kan det også være vanskelig å motsi gruppas vurderinger og avgjørelser (McCammon, 2002).

En annen heuristisk felle er å følge en autoritet, eller en leder - *expert halo*. Kort forklart betyr dette at man lytter til en ekspert og godtar, eller kopierer personens atferd (McCammon, 2002). Det trenger ikke å være en sertifisert guide, men en person du mener har mer kompetanse enn deg selv. Ved å stole blindt på en annen person uten å være kritisk, kan man utsette gruppa for fare. McCammons (2002) studie viser også at *commitement* påvirker grupper på tur. Når gruppen var motivert for et tydelig mål viste det seg at de tok mindre hensyn til farer som mørke, timing eller andre begrensninger. Dette medførte at de eksponerte seg for større skredfare enn andre.

Til slutt presenterer McCammon (2002) *scarcity*, også kalt ”powder fever” (ønsket om å få den beste snøen). Dette oppstår som regel når andre grupper er til stede og skredfaren er høy (McCammon, 2002). Et typisk eksempel er etter en dag med snøfall

i Chamonix hvor frikjørerne springer om kapp fra gondolen for å få førstesporet ned – og har kun dette som mål. Det oppstår en uoffisiell konkurranse mellom de som er i fjellet. Også denne situasjonen viser at ski/brettkjørerne har fokus på andre moment enn å identifisere skredfare.

### **2.3 Holdning og frikjøring**

Holdninger kan som nevnt omhandle tanker, følelser og handlinger til noe, eller enklere sagt en innstilling eller mening om noe (Aarø et al., 1996). Innenfor sosialpsykologien finnes det uenigheter vedrørende sammenhengen mellom holdninger og atferd (Aarø et al., 1996; Helper og Albarracin, 2014; Kjørmo, 1993; Rørvik, 2009 og Teigen, 2012).

Noen mener at holdning er en faktor som styrer atferden (Kjørmo, 1993; Rørvik, 2009 og Teigen, 2012). Det vises i flere tilfeller at holdningskampanjer mot å endre atferd gir liten effekt (McCammon, 2004; Mytting, 2000). Det er heller ikke alltid en forbindelse mellom holdning og atferd (Aarø et al., 1996). For eksempel kan en persons holdninger til alkoholforbruk, stride mot dens reelle bruk av alkohol (Aarø et al., 1996). Helper og Albarracin (2014) sin studie viser sammenheng mellom holdning og atferd. I følge studien ser det ut som at positiv innstilling til noe bidrar til et aktivt stimuli mens negativ innstilling bidrar til et inaktivt stimuli (Helper og Albarracin, 2014). Det vil si at hvis man for eksempel liker å stå på ski i urørt snø viser studiet at man med større sannsynlighet vil gjøre mer av det.

Ved frikjøring kan holdningen til aktiviteten drive frikjøreren mot å ta feilaktige avgjørelser (Brattlien, 2012; Fredston og Fesler, 2011; Landrø, 2007 og Tremper, 2008). Problemet oppstår når en sterk lyst til å gjøre noe, ubevisst tar styring over oss. Man godtar ikke at beslutninger tas uten å analysere situasjonen, men mange valg drives likevel av våre lyster (Fredson og Fesler, 2011; Brattlien, 2012 og Landrø, 2007). Brattlien (2012; 56) forklarer problemet slik: ”jo mer vi ønsker noe, jo mer blinde blir vi for argumentene som taler mot våre ønsker”. Har du en sterk lyst til å kjøre ned en bratt fjellside dagen etter et stort snøfall, kan din vurdering styres av dine lyster. Dette kan ubevisst gi deg svar som sier at det er trygt når det kanskje egentlig ikke er det (Fredston og Fesler, 2011; Brattlien, 2012).



Gode holdninger er dermed evnen til å vise ydmykhet overfor naturen, siden vi er mennesker i et komplekst miljø (Faarlund, 1997 ref. i Mytting, 2000). Det er viktig å ha en forebyggende holdning med ønske om å unngå snøskredulykker (Fredston og Fesler, 2011; Brattlien, 2012; McClung og Schaerer, 2006 og Tremper, 2008). Gode holdninger ved ferdsel i skredterreng kan man blant annet trekke ut fra Werner Munters 3x3 metode (Munter, 1997 ref. i Landrø, 2007). Man starter planleggingen hjemme for å være godt forberedt når man kommer ut i fjellet (Horgen, 2010). I turplanen tar man hensyn til mennesket, terreng, snødekke og vær (Brattlien, 2012; Fredston og Fesler, 2011; Horgen, 2010; Nes, 2013 og Landrø, 2007). Man må klargjøre tydelige mål og retningslinjer for dagen, samt ta hensyn til gruppens forutsetninger (Landrø, 2007). Oppsummert er gode holdninger å vise respekt for vær og føreforhold og å være ydmyk til egen kompetanse (Horgen, 2010).

#### **2.4 Hvem utsetter seg for størst risiko av risikosportutøvere?**

McCammon (2000) har undersøkt om effekten av økt skredopplæring fører til risikoredusering. I studiet ser han på ulykkesstatistikk fordelt på grad av skredopplæring. Han deler inn i fire grader av skredtrening fra: ingen- (*none-*), selvlært<sup>2</sup>- (*awareness-*), grunnleggende- (*basic-*) til avansert skredtrening (*advanced avalanche training*) (McCammon, 2000; 4). Generelt viser McCammon's (2000) studie at risikoaksepten reduseres med økt skredkunnskap, der personer uten skredtrening utsetter seg for størst risiko. Det som er interessant er at denne reduseringen ikke er lineær. Det viser seg nemlig at personer med grunnleggende skredtrening utsetter seg for større risiko enn de selvlærte og de med avansert skredtrening (McCammon, 2000).

Statistikk fra klatreulykker i Grand Teton National Park, USA viser at de fleste ulykker skjer med nybegynnere og de mer erfarne (Breivik, 2001a). Nybegynnere havner oftest i ulykker på grunn av subjektive feil gjort av klatreren, mens de mer erfarne heller tillater å utsette seg for større objektive farer (Breivik, 2001a).

Man skulle tro at mer erfaring førte til mindre eksponering av farer. Dette stemmer ikke med McCammons (2000) studie av skredkunnskap og risikoredusering eller i

---

<sup>2</sup> Selvlært skredtrening (*awareness avalanche training*) er de som ikke tatt formelt kurs, men er bevisst om farer ved ferdsel i skredutsatt terreng (McCammon, 2000).

tilfellet med klatreulykker fra USA (Breivik, 2001a). Tidligere kartlegging av frikjørere og ulykkesstatistikk i Sverige og USA, viser også at det ikke er mangel på erfaring og kunnskaper som fører til ulykker (Atkins, 2000; Wikberg et al., 2013). Tremper (2008) har en mulig forklaring på hvorfor det kan være slik.

Tremper (2008) mener det finnes forbindelser mellom selvtillit, og risikoen man eksponerer seg for i skredutsatt terreng (risikoaksepten). Han understreker også at risikoaksepten kan være ubevisst for den som ikke har ferdigheter til å sanse faren.

Tremper (2008) beskriver at man først er på sitt "*lifetime high*" – i grad av selvtillit, som nybegynner innen frikjøring. Denne gruppen har ingen kjennskap til risikoreducerende metoder og er ikke bevisst på at de eksponerer seg for fare (Endsley, 2006; Martin, Schmid og Parker, 2009; McCammon, 2002; Priest og Gass, 2005 og Tremper, 2008). Med tiden lærer man mer om snøskred, eller havner i en nestenulykke som gir en vekker – og selvtilliten synker til et "*lifetime low*" (Tremper (2008). Etter dette stadiet øker selvtilliten gradvis med erfaring.

Selvtilliten vokser ved å føle mestring og kontroll over situasjonen (Breivik, 2001a, McCammon, 2004 og Tremper, 2008). I slike situasjoner har man en tendens til å utelukke mulighetene for negative utfall (McCammon, 2004). Ved å utelukke negative egenskaper knyttet til aktiviteten, får man ikke dårlige følelser knytt til aktiviteten. En følge av dette er at man føler større grad av kontroll og risikoaksepten øker (McCammon, 2004, Tremper, 2008).

## **2.5 Frikjøreren, i et forskingsperspektiv**

I en nyere svensk studie har Mårtensson et al. (2013) prøvd å kartlegge de svenske frikjørernes kunnskaper, erfaringer og holdninger til frikjøring og snøskred. Studien bestod av 86 % menn der de fleste var i aldersgruppen 21 – 30 år. Liknende tendenser finnes i andre studier om frikjørere (Berget, 2012; Furman et al., 2010 og Gunn, 2010 og Zweifel et al., 2012). Studier om forulykkede i snøskred viser også at det er menn mellom 21 – 35 år som oftest havner i snøskredulykker (Atkins og William, 2000; Harvey og Signorell, 2002; Irwin og Owens, 2005 og Mårtensson et al., 2013).

I følge Atkins (2000) har flertallet av omkomne i snøskred både kunnskap og erfaring. Både Bergets (2012) og Mårtenssons et al. (2013) kartlegging av norske og svenske frikjørere bidrar til å bekrefte dette. Svenske frikjørere har mer enn ti år med erfaring fra ski- og/eller brettkjøring (heretter omtalt som ski/brettkjøring) og kjører ski/brett minimum to uker i året. I tillegg mener mange svenske frikjørere at de har gode skredkunnskaper (Mårtensson et al., 2013).

De overnevnte studiene viser også at mange frikjørere har erfaring med skredulykker (Berget, 2012; Mårtensson et al., 2013 og Zweifel et al., 2012). I Mårtenssons et al., (2013) og Zweifels et al., (2012) studier svarte en betydelig andel at de selv har blitt tatt av skred. I tillegg har flertallet av norske og svenske respondenter venner som har blitt tatt av skred (Berget 2012 og Mårtensson et al., 2013). Antall personer som blir tatt i skred ser også ut til å øke med økt eksponering i skredutsatt terreng (Zweifel et al., 2012).

Studier av Zweifel et al. (2012) og Brattlien (2013a) viser at alderen på forulykkede i snøskred har økt. Zweifel et al. (2012) har studert endringer i alder under tidsperioden 1970/71 til 2009/10 og Brattlien (2013) har studert norske skredulykker fra 2002/03-2012/13. Studien viser at skredulykker med personer over 25 år har økt. I følge Brattlien (2013) er de fleste som har omkommet i snøskred, menn mellom 30 – 50 år. Til slutt har Mårtensson et al. (2013) uttrykket at frikjørerne er villige til å ta risiko i skredutsatt terreng. Ifølge deres studie er majoriteten av svenske frikjørere enige i at man må utsette seg for risiko for å få god ski/brettkjøring (Mårtensson et al., 2013). Zweifels et al. (2012) studie viser at de med høy risikoaksept oftere blir tatt i snøskred enn personer med lavere risikoaksept. Den sveitsiske studien trekker frem at risikoaksepten øker signifikant med økt frikjøringserfaring (Zweifel et al., 2012).

Oppsummert viser de overnevnte studiene at frikjørerne er bevisste på risikoen, har erfaring på ski og erfaring med snøskred (Berget, 2012; Mårtensson et al., 2013 og Zweifel et al., 2012). De fleste mener også at de har kunnskaper om skred (Berget, 2012 og Mårtensson et al., 2013). Til tross for dette blir stadig flere frikjørere tatt av snøskred, både i Norge og Sverige (Mårtensson et al., 2013; Brattlien, 2010). Mårtensson et al. (2013) mener derfor at svenske frikjørere har overdreven selvtillit, og tar ikke hensyn til- eller ikke har forståelse for menneskelige feil i skredutsatt

terreng. Forskerne konkluderer med at den svenske skredutdannelsen er mangelfull i delen som omhandler den menneskelige faktor (Wikberg et al., 2013). De har et ønske om at økt fokus på holdninger kan føre til tryggere atferd i skredutsatt terreng.

### **3. Metode**

I denne delen vil det bli gjort rede for metodevalget i oppgaven. Den tar for seg utvalget, datainnsamlingen, validiteten og reliabiliteten i oppgaven. Til sist vil det etiske hensynet bli tatt opp.

#### **3.1 Metodevalg**

Aubert (ref. i Dalland, 2012; 111) definerer metode som en «fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener dette formålet, hører med i arsenalet av metoder». En metode er med andre ord et middel som forskerne bruker for å tilegne seg kunnskap og besvare spørsmål (Larsen, 2010). Det er verktøyet vi trenger for å svare på problemstillingen vi har stilt oss (Dalland, 2012; Larsen, 2010). Mer konkret er det måten vi innhenter, organiserer, og tolker informasjonen på.

I denne oppgaven brukes en kvantitativ metode, nærmere bestemt et deskriptivt tverrsnittstudium, der vi brukte en spørreundersøkelse for å samle inn data. Den kvantitative metoden har gitt oss muligheten til å samle inn et større datamateriale på kort tid. Den umiddelbare styrken av et deskriptivt tverrsnittstudium er at den er mindre tids- og ressurskrevende (Befring, 2007 og Larsen, 2010). Dette følte vi var vesentlig for denne oppgaven, da vi ønsket å fortelle noe om en større del av populasjonen «frikjørere», men hadde begrenset tid på å gjøre studiet. Videre kunne denne typen metode, etter empirisk data var samlet inn, i større grad diskuteres opp mot hele populasjonen norske frikjørere (Befring, 2007; Dalland, 2012 og Larsen, 2010). På bakgrunn av dette, mente vi at kvantitativ metode ville være den beste måten å gjennomføre studiet på.

En annen styrke med metoden, er at det blir enklere for andre å etterprøve studiet fordi en kvantitativ metode fremstiller målbare resultat som kan kategoriseres og telles (Larsen, 2010). Samtidig vil et tallbasert materiale gjøre det mulig å sammenligne resultatet med tidligere forskning. For oss betyr dette at vi har kunnet sammenligne våre resultater mot annen forskning, gjennom å se på likheter og ulikheter på en oversiktlig måte (Dalland, 2012 og Larsen, 2010).

Svakheten med den kvantitative metoden er at den kun kan beskrive hvordan noe ser ut i et gitt tidsrom (Dalland, 2012 og Larsen, 2010). Metoden gav oss kun et bredt

perspektiv, som vi har brukt til å beskrive tendenser, eller forklare hvordan noe ser ut til å være. For å få en dypere forståelse, må man ta i bruk en kvalitativ metode (Befring, 2007; Dalland, 2012 og Larsen, 2010). Den kvalitative metoden gir mulighet for en dypere innsikt i temaet, og gir som regel mye mer informasjon fra færre enheter (Befring, 2007; Dalland, 2012 og Larsen, 2010). Videre kan resultatet i denne typen studie kun si noe om hva et lite antall frikjørere mener om sine egne holdninger og risikoaksepten. Dette stemmer ikke nødvendigvis overens med hele frikjøringspopulasjonen.

For å kunne si hvilke holdninger og risikoaksept en gruppe frikjørere faktisk har, ville en observasjon ute i feltet være mer gunstig (Larsen, 2010). Når dette er sagt ville ikke kvalitative metoder gitt oss målbart tallmateriale, noe vi ønsket for å kunne diskutere studiet opp mot lignende forskning. Derfor er det nødvendig for oss å bruke den tilnærmingen vi har valgt.

### **3.2 Utvalget**

Utvalget er den enheten forskeren ønsker å si noe om (Larsen, 2010). Sammen utgjør alle enheter en populasjon (Larsen, 2010). Helt konkret var vår enhet ”norske frikjørere”, nordmenn som driver med frikjøring. For å sørge for at enhetene var representative, har vi brukt tre ulike fremgangsmåter til datainnsamlingen. De var, tilfeldig metode, selvseleksjon og snøballmetode (Dalland, 2012 og Larsen, 2010).

Hvis man ønsker å si noe om en populasjon, er det best om man kan undersøke alle enhetene (Dalland, 2012). Dette er for omfattende i de fleste studier, inkludert vårt. Vi prøvde heller å bruke en tilfeldig metode, med mål om å plukke ut deler av den totale populasjonen. For å få mest mulig tilfeldig utvalg, delte vi spørreundersøkelsen gjennom ulike sosiale medium-portaler på internett. Gjennom sosiale medium nådde undersøkelsen ut til et variert spekter av norske frikjørere. Ved å velge ut enheter på denne måten, var det større mulighet for å generalisere resultatet til hele populasjonen. Det sistnevnte forutsetter også at det er en viss størrelse på utvalget (Dalland, 2012 og Larsen, 2010).

Undersøkelsen var nettbasert, og derfor var det også en selvselektiv metode. Dette innebar at frikjørerne selv valgte å svare på undersøkelsen. Snøballmetoden (Larsen,

2010) ble også benyttet, da enhetene var med på å spre undersøkelsen videre til andre som kunne representere populasjonen ”norske frikjørere”. Dette ble gjort ved at deltakerne ble oppfordret til å dele undersøkelsen med sine ”frikjøringsvenner”, for å nå ut til så mange som mulig.

Mer konkret har vi oppfordret alle som noen gang har beveget seg utenfor tilrettelagte alpinbakker, til å delta i spørreundersøkelsen. I etterkant har vi selektert bort blant annet de som svarer at de kjører snøskuter, utøver nordisk skiferdsel (fjellskiløp) og langrennsutøvere, fordi disse ikke representerer den spesifikke populasjonen vi ønsket å undersøke.

### **3.3 Datainnsamling**

For å samle inn primærdata benyttet vi oss av en anonym spørreundersøkelse.

Undersøkelsen var digital og kunne enkelt deles på internett for å nå utvalget. Vi brukte først verktøyet ”google forms” (Google, 2014) for å lage undersøkelsen, da vi fikk anbefalt dette av veilederen vår. Med førsteutkastet av spørreundersøkelsen, utførte vi en pilotstudie på et utvalg 3. Klassestudenter, ved bachelorstudiet *Friluftsliv*, Høgskulen i Sogn og Fjordane. Olsen (2006) beskriver dette som å ta spørreskjemaet opp til eksamen. Dette gav oss mulighet til oppdage eventuelle feil med utformingen av undersøkelsen. Etersom vi bare hadde ett forsøk på å innhente svar, var det viktig å unngå at spørsmålene ble feiltolket av respondentene (Larsen, 2011; Lantz, 2011).

Etter pilotstudien fant vi ut at programmet ikke ivaretok kravene fra Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD), og vi måtte finne et bedre program. Vi valgte til slutt et programmet SurveyMonkey (2014) som møtte kravene og søknaden hos NSD ble godkjent. Undersøkelsen vår fikk også omtale i nettmagasinene *Fri Flyt* og *UTE* (Meirik, 2014a, 2014b). I artiklene var det linket til undersøkelsen, noe som kan ha rekruttert flere respondenter til studiet.

Avgrensningene som ble satt innledningsvis i arbeidet var at utvalget skulle være av norsk nasjonalitet, fordi det var norske holdninger vi ønsket å kartlegge. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen ble satt til 16 år. For å gjøre spørreundersøkelsen så enkel som mulig, startet vi med demografiske spørsmål om

kjønn og alder, og tok de ”tyngre” spørsmålene etter hvert, noe som i følge Lantz (2011) bidrar til å unngå bortfall.

### **3.4 Validitet og reliabilitet**

For å skape et troverdig forskningsprosjekt, må man sørge for at forskningen er både valid og reliabel. Man må dokumentere at prosjektet er metodisk korrekt gjennomført. Det er også viktig å vise at prosessen gjennomgående er knyttet til tema og problemstilling, og at det er mulighet for etterprøvbarehet. Ved å sikre dette, styrker man både validiteten og reliabiliteten i oppgaven (Larsen, 2010; Lantz, 2011 og Dalland, 2012).

Validitet kan med andre ord forklares som gyldighet (Larsen, 2010; Dalland, 2012). For å sikre validiteten i oppgaven er det viktig at teori og empiri samsvarer med hverandre (Dalland, 2012). I analyseringen prøvde vi å se mønster, og koblet så dette mot relevant teori i diskusjonen.

Vi mener validiteten er ivaretatt, da vi har gjort en oversiktlig, empirisk fremstilling av de relevante spørsmålene. Spørsmålene vi stilte ble fremstilt ut i fra relevant teori, for å kunne forsvare og knytte dem sammen i diskusjonen. Utvalget var tilfeldige personer som selv besluttet å gjennomføre spørreundersøkelsen. Vi må gå ut i fra at respondentene gjennomgående svarte ærlig på spørsmålene. Lantz (2011) og Larsen (2010) mener en anonym undersøkelse kan få respondentene til å svare ærligere, men det fins likevel mulighet for at enkelte har svart uærlig. Ut i fra mengde besvarelser, kan vi regne med at ”uærlige personer” ikke utgjør betydelig forskjell på statistikken.

Reliabiliteten kan måles opp mot påliteligheten, eller nøyaktigheten i oppgaven. For å sikre god reliabilitet er det viktig å sørge for at undersøkelsen kan etterprøves (Dalland, 2012 og Larsen, 2010). Hvem som helst skal i etterkant kunne gå inn og etterprøve undersøkelsen for å hente ut tilsvarende statistikk. Prosentvis kjønnsfordeling på utvalget viste seg å reflektere lesertallene til Fri Flyt (Basberg og Skjetne, 2014). Ut i fra mengden respondenter kan det se ut til at temaet var engasjerende. Med 1506 fullstendige svar, og 1356 innenfor målgruppen, mener vi at dette har styrket oppgavens reliabilitet.



Vi anser etterprøvnbarheten som god, fordi spørreundersøkelsen enkelt kan gjennomføres på ny av andre forskere. Alle spørsmål og svaralternativ finnes som vedlegg i oppgaven. Vi har forsvart vårt metodevalg, som sammen med muligheten for etterprøvnbarhet er med på å sikre reliabiliteten på dette forskningsprosjektet.

### **3.5 Etikk i undersøkelsen**

Forskningsprosjektet baserer seg på personlige meninger og holdninger blant norske frikjørere. Idet man skal forske på mennesker må man ta hensyn til etiske normer. Man har plikt til å ivareta respondentenes privatliv og personvern i henhold til Personopplysningsloven (2001).

Ut i fra Personopplysningslovens (2001) § 31 og § 33, var undersøkelsen vår ikke meldepliktig da det ikke behandles personlige opplysninger eller sensitiv informasjon under prosessen. Prosessen behøvde dermed ingen videre oppfølging fra NSD.

## **4. Resultat**

Formålet med resultatanalysen er å gi en god oversikt over innsamlet datamateriale.

Resultatene som er presentert i dette kapittelet vil senere bli brukt i diskusjonen.

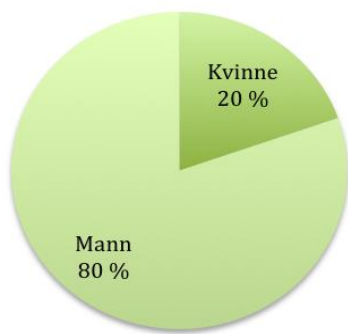
Spørreundersøkelsen som er gjort ble publisert og åpnet for svar den 11. oktober 2014 og var åpen til og med 3. november 2014. Da var det hentet inn 1763 svar. Av disse var det 1506 fullstendige besvarelser, der 1356 havnet innenfor målgruppen. Det presenterte datamaterialet er basert på de 1356 besvarelsene – det endelige utvalget. Utdypet begrunnelse for utvalg er beskrevet i kapittel 3, om metode.

Vi har valgt å dele resultatet i en enkel- og en videre analyse. I den enkle analysen fremstilles generell informasjon om utvalget, kjønn, alder og geografi. Deretter er det gjort en kartlegging av utvalgets erfarings- og utdanningsbasis innenfor snøskredfaget. Til slutt presenteres resultatene vi fikk vedrørende holdninger og risikoaksept. I den videre analysen presenteres studiets utarbeidede funn, som viser noen av datamaterialets variabler stilt opp mot hverandre.

### **4.1 Enkel analyse**

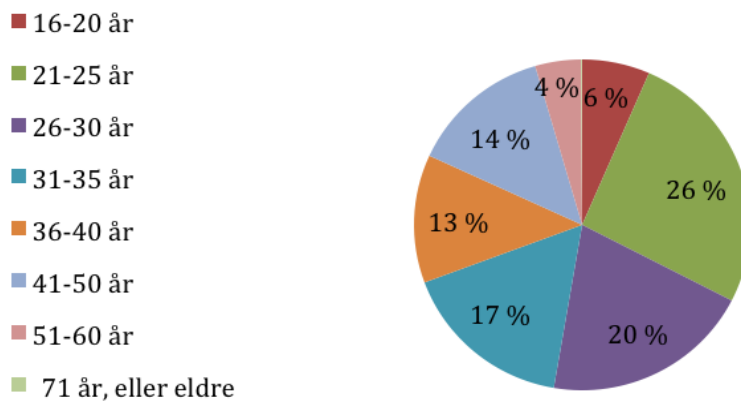
#### **4.1.1 Demografisk analyse**

Det totale utvalget av 1356 respondenter viser at 1090 menn og 266 kvinner har svart på undersøkelsen (Figur 4). Dette gir en prosentvis fordeling på 80 % menn og 20 % kvinner. Aldersspredningen i utvalget vises i Figur 5. Her ser vi at 63 % av respondentene er i aldersgruppen 21 – 35 år, 27 % er fra 36 - 50 år og de resterende 10 % fordeler seg på utvalget under 20 år eller over 50 år. Resultatene viser også at utvalget sprer seg på alle Norges fylker (figur 6). De best representerte fylkene er Oslo, Troms, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

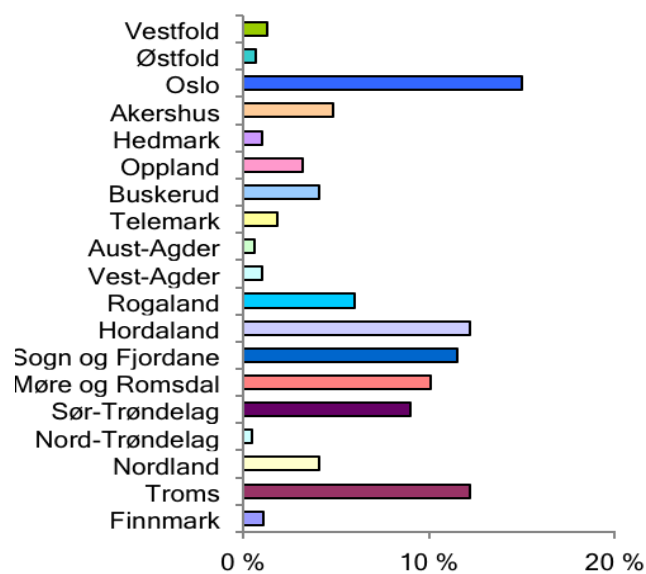


Kjønn	Relativ frekvens	Absolutt frekvens
Mann	80%	1090
Kvinne	20%	266
Total	100%	1356

Figur 4: Kjønn



Figur 5: Aldersfordeling



Figur 6: Fylkesfordeling

#### 4.1.2 Erfaring og utdanning

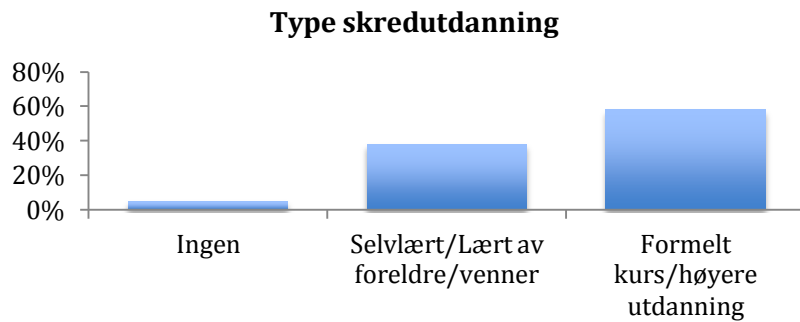
Tabell 1 viser at de fleste av respondentene ser ut til å ha flere år med erfaring: 801 av 1356 (59 %) svarer at de har drevet med frikjøring mellom 6 – 10 år eller over 10 år. Videre har 403 svart at de har 2 – 5 års erfaring med frikjøring, og de siste 155 har 1 – 2 år, eller mindre enn 1 års erfaring. Antall ski/brett dager i skredutsatt terreng forrige sesong er relativt jevnt fordelt fra 7 til 70 dager, med en overvekt på 16 – 25 dager. Det vises av tabell 1 at de som har lengst erfaring med frikjøring også har flest ski/brett dager forrige sesong.

Tabell 1: Antall år med frikjøring og antall dager forrige sesong.

	Antall år med frikjøring (angitt i absolutt frekvens)					Total antall svar
	< 1 år	1-2 år	2-5 år	6-10 år	> 10 år	
<b>Ant. frikjøringsdager forrige sesong</b>						
1- 6 dager	8	26	31	28	28	<b>121</b>
7 - 15 dager	7	45	113	62	76	<b>303</b>
16 - 25 dager	1	41	119	89	131	<b>381</b>
26 - 40 dager	1	17	77	83	102	<b>280</b>
41 - 70 dager	0	6	48	57	88	<b>199</b>
Over 70 dager	0	0	15	22	35	<b>72</b>
<b>Total antall svar</b>	<b>17</b>	<b>135</b>	<b>403</b>	<b>341</b>	<b>460</b>	<b>1356</b>

I figur 7 ser vi at bare 5 % har svart at de ikke har noen form for kunnskap innenfor skred. Over halvparten (58 %) synes å ha formelt kurs, eller høyere utdanning innenfor skredfeltet. 38 % av utvalget svarte at de er selvlærte, eller har lært av venner og/eller foreldre.

Respondentene med formelt kurs og høyere utdanning fikk spørsmål om å spesifisere hvilken type utdanning de hadde. Ut i fra en analyse av omtrent 100 besvarelser i hver av gruppene kan man i grove trekk si at høyere utdanning blir forstått som: NF metodekurs, friluftslivsutdanning ved høyskole/universitet (bachelor-/mastergrad), enkelt fag ved høyskole/universitet (10-60 stp), kurs i forsvaret, folkehøyskole, Røde Kors. Sett bort fra en liten gruppe med mer avansert utdanning (Nortind- eller NF-instruktør), var det ikke noe markant skille mellom respondentgruppene ”høyere utdanning” og ”formelt kurs”.



**Figur 7: Nivå av skredopplæring**

En større gruppe av utvalget har vært med på å løse ut mindre, eller større snøskred, på nært eller fjernt hold (75 %) (Figur 8). 25 % svarer at de ikke har erfaring med uønskede hendelser i forhold til snøskred. 54 % har fjernutløst, løst ut mindre flakskred, eller sett andre grupper løse ut skred. Respondentene som har erfaring fra en situasjon der noen ble/kunne blitt begravd, skadet eller død utgjør rundt 21 % av utvalget.

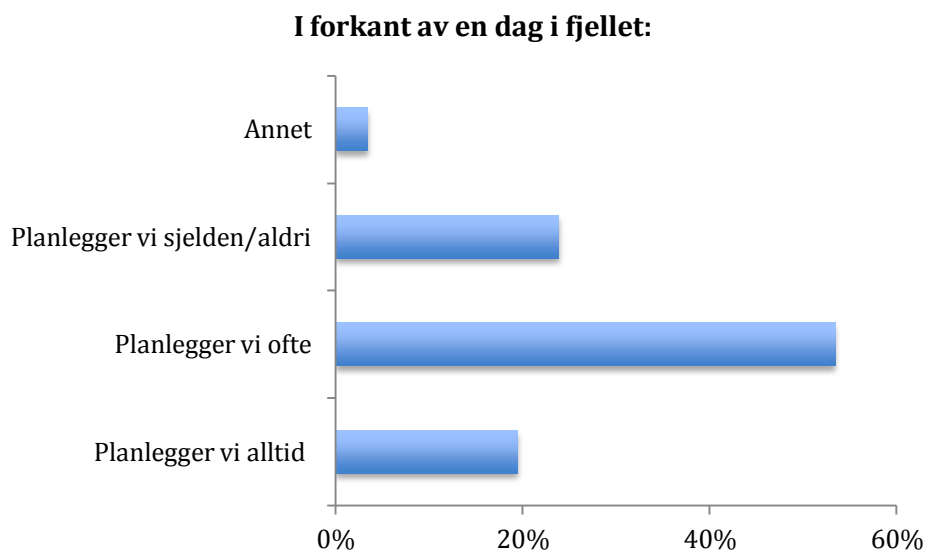


**Figur 8: Erfaring med snøskred**

#### **4.1.3 Holdning**

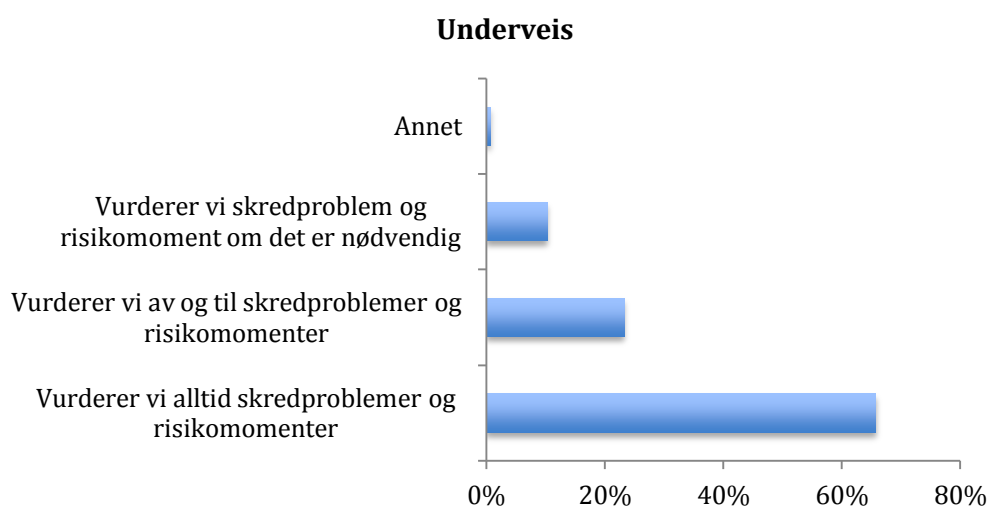
I figur 9 presenteres respondentenes atferd i forhold til planlegging i forkant av en dag i fjellet. 53 % representerer gruppen ”planlegger ofte”. Denne gruppen har svart at de har en dialog om hvor turen skal gå, og planlegger mer detaljert om nødvendig 19% svarer også at de alltid planlegger. Totalt har altså 72 % av utvalget svart at de har en forebyggende atferd i forkant av en dag i fjellet. Av 24 % som sjelden, eller aldri, planlegger har omtrent halvparten svart at det avhenger av ønske/dagsform. Den siste

gruppen har svart at de er så ”godt kjent”, at de ikke trenger å planlegge noe i forkant. 4 % av respondenter finner ikke at noen av påstanden er nærliggende til deres atferd, og har derfor valgt å svare ”Annet”. Dette gjelder også for 1 % i figur 10.



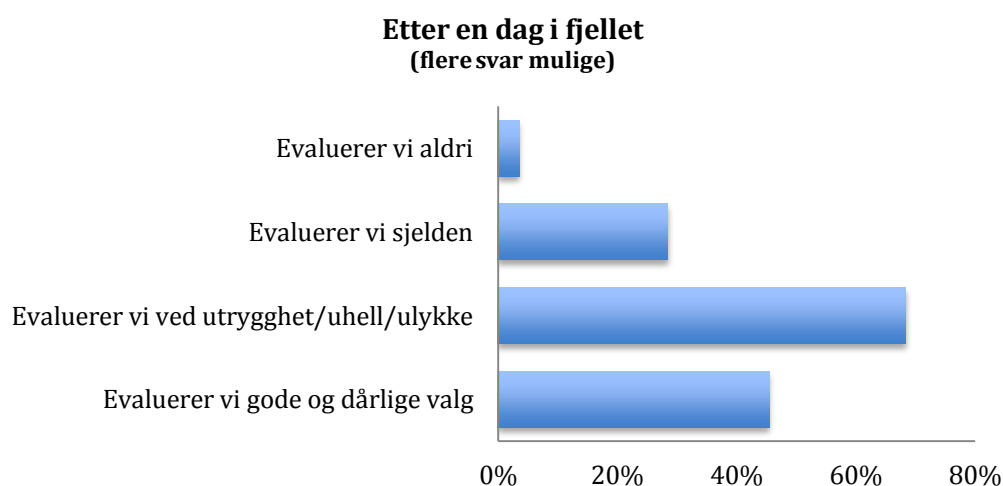
**Figur 9: Planlegging i forkant av en dag i fjellet**

Når respondentene beskriver atferden under en dag i fjellet (figur 10), har 66 % svart at de *alltid snakker om* – og tar hensyn til eventuelle risikomoment underveis. Videre har 23 % svart at de *av og til* snakker om eventuelle risikomoment. 10 % av utvalget svarte at de vurderer skredproblem og risikomoment om det er nødvendig, men påpeker at de som regel er kjent i området fra før. Resultatene viser dermed at hele 89 % av og til- eller alltid er bevisste på risikomoment underveis.



**Figur 10: Atferd i fjellet**

I figur 11 fremstilles respondentenes forhold til evaluering etter en dag på fjellet. 68 % svarte at de tar opp eventuelle situasjoner dersom de under dagen har følt seg utrygge, eller dersom det har skjedd en nestenulykke/ulykke. 46 % av respondentene svarte at de evaluerte uansett hvordan dagen hadde vært, og at de evaluerer både gode- og dårlige valg som er gjort. 22 % har svart at de sjelden, eller aldri føler behov for å snakke om dagen i etterkant.



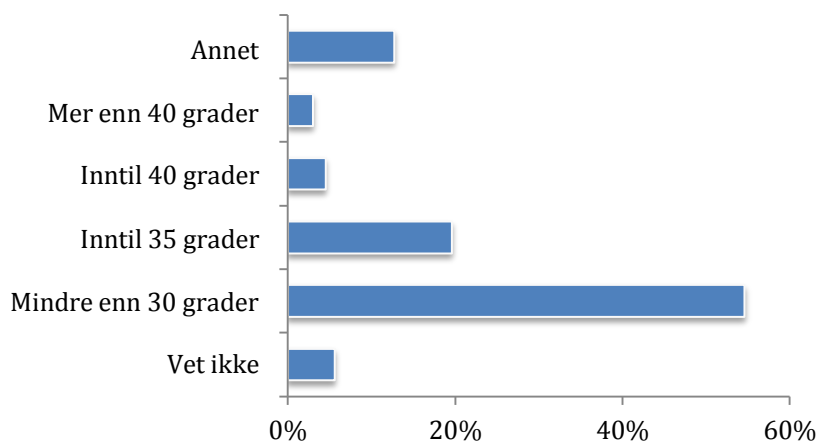
**Figur 11: Evaluering etter en dag i fjellet**

Flertallet av respondentene ønsker bevisst å unngå skredutsatt terreng ved skredfaregrad 3<sup>3</sup> (figur 12). 55 % av utvalget har svart at de kjører under 30 grader ved samme faregrad i det spesifikke fjellet de oppsøker. På den andre siden tillater 20 % av utvalget seg å kjøre inntil 35 grader og 7 % tillater seg å kjøre inntil 40 grader eller mer.

13 % (n=172) mente at svaralternativene ikke representerte deres atferd, og krysset av for ”annet”. 170 personer har utdypet dette svaret med fri tekst. Etter en analyse av disse svarene kommer det frem at hellingen de kjører i avhenger av flere andre faktorer, samt den fortløpende vurderingen man gjør underveis. Et flertall nevner i tillegg at dersom de *må* generalisere egen atferd, velger de ikke å kjøre over 30 grader ved skredfare 3.

<sup>3</sup> ”Ferdsl i skredterreng krever solid kunnskap, erfaring i rutevalg og evne til å identifisere skredproblem. Generelt anbefales det å unngå terreng brattere enn 30 grader og holde avstand til utløpsområder.” (NVE, 2013).

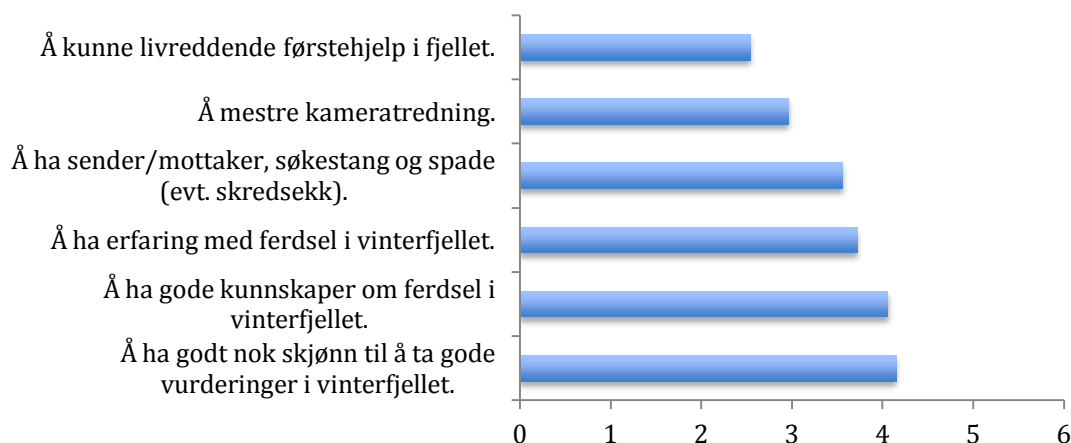
### Hvor stor helling tillater du deg selv å kjøre i ved lokal skredfare 3?



Figur 12: Hellingegraden respondentene er villige til å oppsøke ved skredfaregrad 3.

Figur 13 viser respondentenes gjennomsnittlige rangering av noen viktige moment som man trengs ved ferdsel i skredutsatt terreng. Vi har valgt å dele inn i ”forebyggende-” og ”akutt atferd/egenskaper”. Det vil si at de egenskaper man trenger for å unngå skredet er forebyggende (for eksempel kunnskap, skjønn og erfaring), og de man tar i bruk når skredulykken har skjedd er akutte egenskaper (for eksempel kameratredning og førstehjelp). Når respondentene ble tvunget til å rangere disse egenskapene fra 1 – 6 på hva som var viktigst, viste det seg at forebyggende kunnskaper ble sett på som viktigst.

### Rangering av viktigste egenskaper ved ferdsel i skredterreng:



Figur 13: Gjennomsnittlig rangering av viktige momenter ved ferdsel i skredterreng



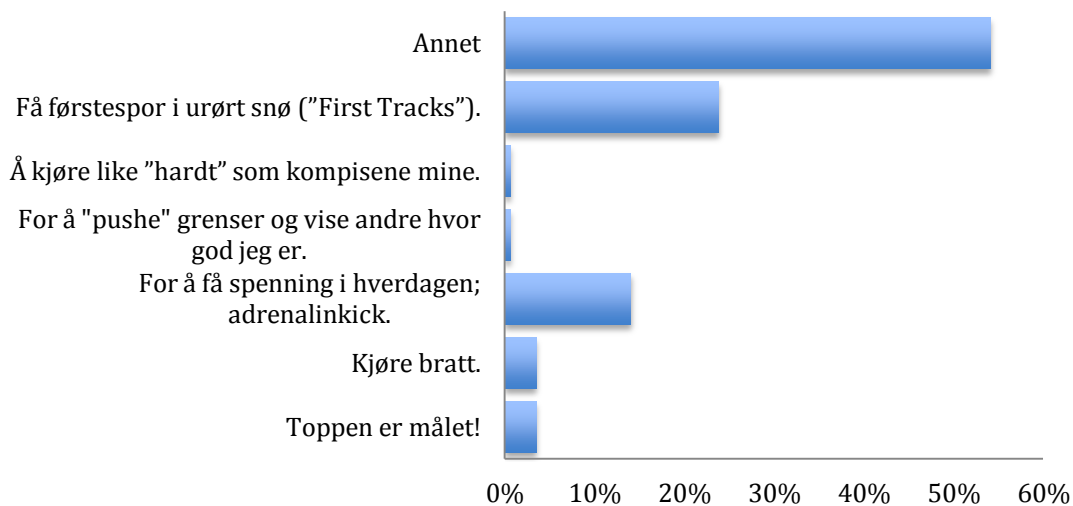
Flertallet av respondentene mente det er mer eller mindre viktig for dem å oppholde seg i områder med helling over 30 grader (figur 14). 36 % svarer at det er litt viktig, 24 % at det er viktig og 14 % at det er svært viktig. 24 % mener at brattheten ikke er viktig for dem. Vi kan ikke si noe om hvorfor respondentene mener det er viktig å kjøre i bratt terreng, eller om det skjer på vinter- eller vårsnø.



**Figur 14: Viktighet ved å stå på ski/brett i områder over 30 grader helling.**

I figur 15 er det skissert spesifikke alternativer som kan være motivasjon for frikjøring. 24 % svarte at førstespor i urørt snø er hovedmotivasjonen for frikjøring. Deretter følger spenning/adrenalinkick med 14 % av besvarelsene. Størst oppslutning har svaralternativ "Annet". Det viser seg at mange respondenter (54 %) har andre motiv enn svaralternativene gir dem. Av disse er det 33 % som har utdypet svaret i fritekst og 21 % har valgt ikke å utdype svaret videre.

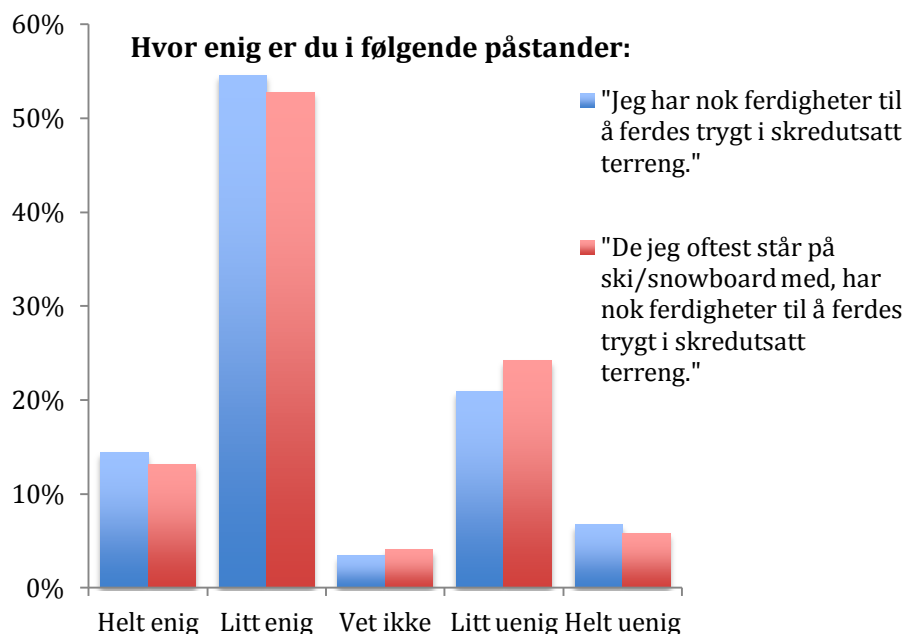
Etter en analyse av de 448 svarene ser vi tendenser til at hovedmotivasjonen for frikjøring er: Naturopplevelse, skiglede og fjelltur. Deretter nevnes også her urørt/fin snø, samt trim, sosial omgang, utfordring og mestring. Her kan det også bemerkes at de fleste i "annet" gruppen, svarte at hovedmotivasjonen gjerne er en kombinasjon av flere av de overnevnte motivene.



**Figur 15: Motivasjon for frikjøring.**

#### **4.1.4 Selvtillit**

Vi stilte spørsmål om hvor stor tro frikjørerne har på egne og kjørekameraters ferdigheter til å ferdes trygt i skredutsatt terreng, resultatet er fremstilt i figur 16. 69 % er litt/helt enig i at de selv har nok ferdigheter og 66 % mener det samme om sine kamerater. 27 % mener de selv ikke har- og 30 % at kjørekameratene ikke har gode nok ferdigheter til å ferdes i skredutsatt terreng. 3-4 % svarte "vet ikke".



Figur 16: Hvor enig respondentene er i påstandene over.

#### 4.1.5 Risikoaksept

For å kartlegge risikoaksepten hos respondentene, ble de spurt hvorvidt de var villige til å ta en risiko (figur 17). De fleste respondentene har svart at de ikke er enige i påstanden: "For å få bra frikjøring må man være villig til å ta en risiko. 59 % av utvalget er litt- eller helt uenige, mens 37 % er litt- eller helt enige.

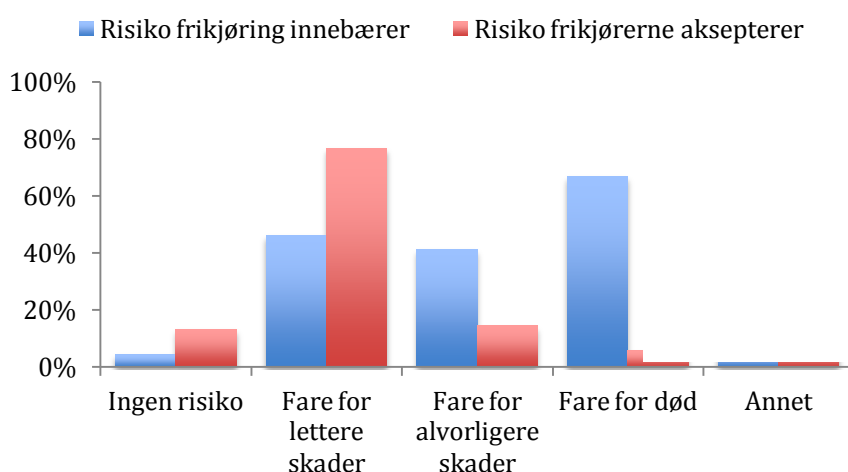


Figur 17: Syn på risiko ved frikjøring.

I figur 18 er det videre fremstilt hvordan respondentene definerer risiko og hvor høy risiko de er villige til å utsette seg for i skredutsatt terreng. 67 % av respondentene

svarte at risikoen med frikjøring i verste fall kan føre til død. 41 % mener at risikoen utgjør fare for alvorlige skader og 46 % svarte at frikjøring kan føre til lettere skader.

De fleste av respondentene aksepterer risikoen for eventuelle lettere skader. 13-14 % ønsker ikke å utsette seg for risiko ved frikjøring. Like mange aksepterer alvorligere skader. Et mindre antall på 6 % av utvalget aksepterer fare for død ved frikjøring. Med dette er det presentert svært mange er bevisste på at frikjøring kan innebære risiko, som skader og i verste fall død. Den røde kolonnen viser derimot at majoriteten ikke ønsker å utsette seg selv for en større risiko enn ”lettere skader”.



Figur 18: Respondentenes svar på hva risikoen med frikjøring innebærer, samt hvilken grad av risiko de aksepterer.

## 4.2 Videre analyse

Her skal det redegjøres for interessante funn generert i den videre analysen.

### 4.2.1 Utdanning, ulykker og selvtillit

Her presenteres en dypere analysering av respondentgruppens nivå av utdanning og involvering i alvorlige skredhendelser (tabell 2). I tabell 2 kan det trekkes ut at totalt 287 av 1356 respondenter har svart at de har vært i en alvorlig skredhendelse. I denne analysen ønsker vi å belyse de 58 % av det totale utvalget (n= 1356), som utgjør gruppen formelt kurs/høyere utdanning. Det viser seg at denne gruppen utgjør 70 % av de alvorlige hendelsene (202 av 287). Ved videre å se på gruppen med formelt kurs/høyere utdanning, trekker vi også ut at 26 % (202 av 781) har svart at de har vært i en alvorligere hendelse.

**Tabell 2: Antall personer som har vært involvert i en alvorlig skredulykke, fordelt på utdanningsnivå.**

	Utdanning		Vært i alvorlig skredulykke	
	AF	RF	AF	RF
Ingen utdanning	63	5 %	7	3 %
Selvlært/lært av foreldre/venner	512	37 %	78	27 %
<b>Formelt kurs/ høyere utdanning</b>	<b>781</b>	<b>58 %</b>	<b>202</b>	<b>70 %</b>
<b>TOTALT</b>	<b>1356</b>	<b>100%</b>	<b>287</b>	<b>100 %</b>

\* AF = Absolutt frekvens, RF = Relativ frekvens

I tabell 3 er det presentert grad av selvtillit for de med formelt kurs/høyere utdanning. Dette kan fremstilles ved å se på denne gruppens svar vedrørende spørsmålet ” Jeg mener jeg har nok ferdigheter til å ferdes i skredutsatt terreng”. 79 % av gruppen med skredtrening er litt- eller helt enig i påstanden som ble stilt. Dette utgjør 10 % mer enn i det generelle utvalget. 18 % mot 28 % svarer at de er litt- eller helt uenige.

Det var ikke mulig for oss å jevnføre det med gruppene som har mindre utdanning, på grunn av at flere svar var mulige.

**Tabell 3: Hvor enig gruppen formelt kurs/høyere utdanning var i følgende påstand: "Jeg mener jeg har nok ferdigheter til å ferdes i skredutsatt terreng."**

	Formelt kurs/høyere utdanning	Hele utvalget
Helt enig	19 %	14 %
Litt enig	60 %	55 %
Vet ikke	3 %	3 %
Litt uenig	15 %	21 %
Helt uenig	3 %	7 %
<b>Tot.</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

#### 4.2.2 Antall dager i skredterreng forrige sesong, alvorlige skredhendelser og utdanning

Vi har også gjort en videre analyse av antall dager i skredterreng forrige sesong og i forhold til dette sett på hvor mange av respondentene som også har vært i alvorlige skredhendelser. Her kan vi se at 805 personer har stått på ski/brett i mindre enn 25 dager forrige sesong og resterende 551 av utvalget har stått mer enn 25 dager. Det som kommer frem er at av 551 som eksponerer seg for skredutsatt terreng i mer enn 25 dager er det flere personer (n=176) som har vært i alvorlige skredhendelser enn av de som stod i mindre enn 25 dager (n=111).

**Tabell 4: Respondentenes alvorlige skredhendelser og grunnleggende, eller høyere utdanning fordelt på over eller under 25 dager i "off-piste" forrige sesong.**

	<b>Ant. respondenter fordelt på ski/brettdager i "off- piste" forrige sesong.</b>	<b>Ant. respondenter involvert i alvorlige skredhendelser.</b>
<b>&lt;25 dager med "off- piste" forrige sesong</b>	805 (59 %)	111 (14 %)
<b>&gt;25 dager med "off- piste" forrige sesong</b>	551 (41 %)	176 (32 %)
<b>Total</b>	<b>1356 (100 %)</b>	<b>287 (21 %)</b>

Hvis vi ser på ovenstående funn fordelt på kjønn kan vi si at menn er overrepresenterte (tabell 5). Menn står for 91 % av ulykkene (161 av 176) blant de som hadde mer enn 25 dager i "off-piste" forrige sesong. 117 (67 %) av disse hadde også grunnleggende skredtrening, eller mer. Kvinner utgjør 20 % av det totale utvalget. 72 av disse bevegde seg i skredutsatt terreng mer enn 25 dager forrige sesong. Disse står for 15 (9 %) av alle ulykkes/uhellhendelsene innen denne gruppen (begge kjønn). 6 % av alle kvinner som står på ski over 25 dager har vært i alvorligere hendelser med snøskred, og 5 % hadde også grunnleggende skredkurs, eller mer skredtrening.

**Tabell 5: Fordeling av menn og kvinner med over 25 ski/brettdager i "off-piste", som også har vært i alvorligere skredhendelser, samt har grunnleggende skredtrening, eller mer.**

	<b>Absolutt frekvens</b>	<b>&gt;25 ski/brettdager i "off-piste" forrige sesong</b>	<b>+ har vært involvert i alvorlige skredhendelser</b>	<b>+ har grunnleggende skredtrening</b>
<b>Menn</b>	1090 (80 %)	479 (44 %)	161 (15 %)	117 (11 %)
<b>Kvinner</b>	266 (20 %)	72 (27 %)	15 (6 %)	12 (5 %)
<b>Totalt</b>	<b>1356 (100 %)</b>	<b>551 (41 %)</b>	<b>176 (13 %)</b>	<b>129 (10 %)</b>

\* prosentats er oppgitt i % av total ant. menn, kvinner og n=.

## 5. Diskusjon

### 5.1 Utvalgets demografi

Utvalgsgruppen består av begge kjønn, som representerer aldersgrupper fra 16 til over 71 år og kommer fra alle landets fylker (figur 4-6). Spredningen i kjønn, alder og geografi har gjort det mulig å påstå at utvalget er representativt for populasjonen ”norske frikjørere” (vårt utvalg) (Lantz, 2011). En majoritet av norske frikjørere er erfarne ski/brettkjørere, med en overvekt av menn (80 %) fordelt på to større aldersgrupper; 16 – 30 år (53 %) og 31 - 50 år (43 %). Over halvparten av utvalget har kurs/utdanning og mener selv de har kunnskaper om skred (figur 7 og 16). 3 av 4 har også erfaringer med mer eller mindre alvorlige snøskredhendelser fra små kontrollerte flakskred til dødsulykker (figur 8).

Andre studier som kartlegger frikjøringspopulasjoner viser lignende statistikk i kjønn og alder (Berget, 2012; Furman et al., 2010; Mårtensson, et al., 2013; Gunn, 2010 og Zweifel et al., 2012). Dette styrker validiteten på vårt utvalg og gir et godt grunnlag for diskusjon og sammenligning mot disse studiene.

Før vi går videre i diskusjonen vil vi belyse en svakhet med kartleggingen av snøskredhendelser. I undersøkelsen betegnet vi en alvorlig skredhendelse som ”en skredulykke”. I etterkant så vi at vi heller burde ha referert til en alvorlig hendelse med snøskred, snarere enn en ulykke. Vi kan ikke si at alle alvorligere hendelser med skred var en ulykke, ettersom vi inkluderer de som var heldige og kom trygt fra situasjonen. Derfor vil vi videre i diskusjonen vil vi bruke begrepet ”alvorlig hendelse”, da dette inkluderer både ulykker og nestenulykker.

### 5.2 Holdninger

#### 5.2.1 ”Norske frikjørere har gode holdninger”

Holdninger har tidligere blitt beskrevet som en kognitiv prosess, som utgjør innstilling eller mening om et objekt (Aarø et al., 1996; Helper og Albarracin, 2014 og Kjørmo, 1993). Det er også uttrykket at holdninger vises gjennom atferden (Kjørmo, 1993). For å definere god holdning (riktig atferd) til skredutsatt terreng, henvises det til tidligere teori om at menneskelige faktorer er hovedårsaken til



skredulykker, og at en persons holdninger utgjør en stor del av den menneskelige faktoren (Atkins, 2000; Fredston og Fesler, 2011; McCammon, 2009 og Tremper, 2008). De fleste ulykkene skjer på grunn av undervurdering av risiko, eller overvurdering av egne evner til å takle risikoen (Atkins, 2000; Fredston, Fesler og Tremper, 1994). Man kan derfor si at god holdning til ferdsel i skredutsatt terreng er å være bevisst på typiske ”feil” og å vise ydmykhet over at vi er mennesker som beveger oss i et komplekst miljø (skredutsatt terreng) (Tremper, 2008 og Faarlund, ref i Mytting, 2000).

Videre beskriver Brattlien (2012) at god atferd opprettholdes ved å ta i bruk tre sikkerhetsmurer; farevurdering, risikoredusering og redning. Munter (ref. i Horgen, 2010 og Nes, 2013) sin 3 x 3 metode er som nevnt et hjelpemiddel for å ivareta farevurdering og risikoredusering ved ferdsel i skredutsatt terreng (figur 13).

Norske frikjørere mener forebyggende egenskaper (for eksempel: vurderingsevne og kunnskap) er viktigst, med tanke på å ferdes i skredutsatt terreng. De benytter også risikoreduserende metoder i fjellet (figur 9-10). I forhold til dette, kan vi gjennom undersøkelsen trekke konklusjoner at de norske frikjørerne generelt har en god holdning til ferdsel i skredutsatt terreng. Dette vises gjennom at flertallet synes å ha en risikoreduserende og atferd.

Med dette sagt, viser resultatet at en betydelig gruppe norske frikjørere skiller seg fra flertallets gode holdninger (figur 17). Det kan se ut til at denne gruppen har en overdreven selvtillit (*overconfidence*), ved ferdsel i skredterreng (Atkins, 2000). Overdreven selvtillit, eller overvurdering av egen evne, inngår i menneskelige faktorer. Når menneskelige faktorer, innen skredfaget, blir beskrevet, skilles det mellom overdreven selvtillit og holdninger (Atkins, 2000; Fredson og Fesler, 2011 og Tremper, 2008). Ut i fra at holdning i denne oppgaven er definert som en type innstilling (Helper og Albarracin, 2014), kan overdreven selvtillit være en del av en persons holdninger. Man har en spesifikk innstilling til (holdning) at ens egne ferdigheter er tilstrekkelige til å gjøre sikkerhetsvurderinger i en spesifikk fjellside.

Likevel viser det seg gjentatte ganger at sikkerhetsvurderingen blir tatt på feil grunnlag. Det blir ikke tatt høyde for alle komponenter, og en ulykke skjer (feilvurdering av egne ferdigheter) (McCammon, 2002).

Studier av Atkins (2000) viser at overdreven selvtillit er primærfaktoren til de fleste skredulykker, basert på ulykker av skredofre med grunnleggende skredtrening. Mårtensson et.al (2013) hentyder at de svenske frikjørerne ser ut til å ha overdreven selvtillit, og at dette kan være en nøkkelfaktor til at svenskene har høy risikoaksept. De baserer uttalelsen på at flertallet viser tendenser til høy risikoaksept og at en overvekt er helt enige i at de har gode kunnskaper om skredsikkerhet (Mårtensson et.al, 2013).

Hvis man velger å forklare overdreven selvtillit på lik linje med Mårtensson et.al (2013), vil våre resultat indikere at et flertall norske frikjørere ikke har overdreven selvtillit. De norske frikjørerne ser ikke på risiko som en nødvendighet for å få god ski/brettkjøring. Med dette sagt, er det fremdeles en andel på 37 % av utvalget som kan ha overdreven selvtillit.

Oppsummert ser det ut til at norske frikjørere har god holdning, da flertallet ikke overvurderer egne evner. Det finnes likevel en betydelig del av populasjonen som er disponible for å overvurdere sine evner. Videre kunne det være interessant å se om de med overtro ubevisst tar større risiko enn andre, dette kan denne studien ikke si noe om.

### **5.2.2 Holdning er en ønsket atferd**

Ser vi bort fra gruppen med overvurdering av selvtillit og fokuserer på flertallet som viser gode holdninger, strider vårt funn mot påstander fra blant annet Mytting (2000), om at holdninger er grunnen til ulykkene (Mytting, 2000; Atkins, 2000; Fredston og Fesler, 2011).

Det kan være fristende å konkludere med at norske frikjørere i dag skiller seg fra tidligere studier, der holdningene synes å være årsaken til ulykkene. Dette samstemmer ikke med at Brattliens (2013) studie av fatale i snøskredulykker de siste

10 årene viser at flere norske frikjørere dør i snøskred. Verdt å nevne er at hans studie ikke tar hensyn antall utøvere og at vår undersøkelse viser 69 % økning i utøvere de siste 10 årene. Videre er det blant utvalget vårt en femtedel som har vært involvert i en alvorlig hendelse med snøskred (figur 8). Inkluderer vi de som har fjernutløst, løst ut mindre flakskred, eller sett andre grupper løse ut skred, kan vi slå fast at tre av fire norske frikjørere har erfart mindre eller større snøskred som ble løst ut, på nært eller fjernt hold. Vi konkluderer derfor at norske frikjørere, til tross for gode holdninger, gjør dårlige valg. Det må dermed være andre faktorer enn holdninger som utgjør skikjørerens handlingsmønster ved ferdsel i skredutsatt terreng.

At andre faktorer påvirker atferden støttes av Aarø et al. (1996). I vår studie viser det seg at holdning har en mindre betydning i forming av atferden, og at atferden heller skapes av andre variabler. Det er mulig at konklusjonen om at norske frikjørere har gode holdninger bare viser deres *ønskede atferd*. Det vil si at atferden som kommer frem i undersøkelsen, ikke behøver å samstemme med atferden de viser ute i felt. Med bakgrunn i dette har vi fremstilt en mulig formel som forklarer den virkelige atferden:

Ønsket atferd (holdning)	+	Andre faktorer	=	Atferd i form av handling i i en spesifikk situasjon
-----------------------------	---	----------------	---	---

Figur 19: Faktorer atferden avhenger av.

Vi finner støtte til formelen vår i Aarø et al. (1996) sin rapport, som mener at holdning bare er en av flere ting som kan påvirke atferden. Andre komponenter som personlighetstrekk, sosiale normer, kulturelle faktorer, situasjonen, organisatoriske eller fysiske omgivelser kan også påvirke atferden (Aarø et al., 1996). I skredlitteraturen beskrives disse faktorene som objektive farer; snødekke, terreng, vær og subjektiv fare; mennesket. Siden det viser seg at holdninger ikke har like stor betydning på atferden, kan det være interessant å se på andre menneskelige faktorer som kan påvirke et handlingsmønster i skredutsatt terreng.

### 5.2.3 Heuristiske feller påvirker atferden

Et svar på hvorfor frikjørerne ikke tar hensyn til faresignal, kan ligge i de seks heuristiske fellene (McCammon, 2001; Tremper, 2008; Furman et al., 2010). Vi vil nå

diskutere tre av dem; *scarcity*, *commitment* og *familiarity*, opp mot resultater fra undersøkelsen vår.

### *Scarcity*

En av fire norske frikjørere sier at hovedmotivasjon til frikjøring er å få førstespør i urørt snø (figur 15). Urørt snø er rangert som en av de beste kvalitetene med frikjøring, og har derfor stor evne til å influere frikjøreres avgjørelser (Furman et al., 2010). Det er ikke en hemmelighet at mennesker ønsker å maksimere den belønning en aktivitet kan gi (Gray, 1990). Innenfor frikjøring ville belønning vært å oppnå de gode følelsene, (lykke, glede og fryd) som gjerne oppstår ved utøvelse av risikosporten frikjøring (McCammon, 2004).

Denne motivasjonsfaktoren kan føre til at beslutninger blir tatt på feil grunnlag. Dette fenomenet beskriver McCammon (2001) som *scarcity*. *Scarcity* (knapphet) henviser til fenomenet ”den gode, urørte snøen”, som kan være en sjeldenhet og er høyst ettertraktet blant frikjørere (Furman et al., 2010). Dette kan skape et kappløp om den ”urørte snøen”, som kan lede til forhastede beslutninger, der man ikke tar høyde for eventuelle risikomoment, som skredfaren (Furman et al. 2010). Ifølge Furman et al. (2010) sin studie hadde *scarcity* en nær tilknytning til sannsynligheten for at en frikjører valgte å kjøre et heng over 30 grader, til tross for betydelig skredfare.

### *Familiarity*

En liten gruppe (10 %) norske frikjørere tok ikke opp faremoment under en dag i fjellet, fordi de ”som regel var kjent i området” (figur 10). Dette beskriver en annen heuristisk felle: *familiarity* (McCammon, 2001; Tremper, 2008 og Furman et al., 2010). Man ferdes mye i et spesifikt fjellområde og har aldri opplevd snøskred i området. For hver gang man returnerer, og det går bra, oppstår tanker om at dette er et trygt område. Etter hvert vil man slutte å ta høyde for omstendighetene (Furman et al., 2010). Kriteriene for avgjørelsen er i dette tilfellet basert på faktorer som ikke samstemmer med den rådende skredfaren (McCammon, 2001).

### *Commitment*

Motivasjonen for å kjøre bratt viser seg å være tilstede for flertallet av utvalget (figur 14). En majoritet (74 %) av norske frikjørere mener det er viktig å stå på ski/brett i

terreng over 30 grader. En svakhet ved denne granskningen er at vi ikke kan si noe om hvorfor norske frikjørere mener det er viktig å kjøre i bratt terreng, eller om det skjer på heterogen vintersnø eller homogenvårsnø. Å kjøre bratt kan ses som et ”mål” man ønsker og oppnå. Her kan *commitement* oppstå. *Commitement* forklares med at målet er i fokus, og ønsket om å oppnå målet overstyrer vurderingen av skredfare (Furman et al., 2010 og McCammon, 2001). På et annet spørsmål svarte 55 % av respondentene at de ikke var villige til å kjøre over 30 grader ved skredfare 3 (figur 12). Vi kan dermed si at respondentene ønsker å kjøre over 30 grader under trygge forhold (lavere enn skredfaregrad 3).

Ut i fra denne diskusjonen kan vi si at de heuristiske fellene kan være en bidragende faktor til økt risikoaksept hos norske frikjørere. Det fins en mulighet for at heuristiske fellere påvirker frikjørerne til å ta avgjørelser med fatale følger, til tross for den tilsynelatende gode holdningen. Dessverre er dette et tema studien ikke dekker godt nok, men som kunne blitt tatt opp i videre forskning.

### **5.3 Selvtillit**

Det kan se ut til at respondentene har høy tro på egne- og kameraters ferdigheter til å ferdes trygt i skredutsatt terreng (figur 16). Dersom frikjørerne ønsker å redusere risikoen for en uønsket hendelse ved ferdsel i skredterreng, er en forutsetning at de har gode kunnskaper og evne til å ferdes trygt i det aktuelle miljøet (Horgen, 2010 og Attarian, 2012).

Både norske og svenske frikjørere synes å ha bedre tiltro til egen kompetanse, enn sine venners kompetanse innenfor skred og skredsikkerhet. Etter en sammenligning av de to undersøkelsene, kan det se ut til at svenske frikjørere har noe større tiltro til egne- og kompisers kompetanse (tabell 6).

Norske frikjørere synes å ha god atferd, og er i etterkant av en ski/brettdag flinke til å snakke om situasjoner som kunne ført til uønskede hendelser. Det ser dermed ut til at norske frikjørere ikke i like stor grad går i ”selvtillitsfella”, som Breivik (2001a) og McCammon (2004) fremstiller. Disse forskerne mener selvtilliten stadig øker, ved å

utelukke negative sider ved en hendelse/aktivitet. Vi husker stort sett bare de positive sidene, og føler kontroll i situasjonen – som igjen er med på å øke selvtilliten (Breivik, 2001a og McCammon, 2004). Denne teorien kunne blitt brukt til å forklare forskjellen mellom norske og svenske frikjørere i forhold til selvtillit. Vi kan likevel ikke fastslå at dette stemmer, da vi ikke har spesifikk informasjon om svenskernes atferd i en evalueringsfase, etter en dag i fjellet.

**Tabell 6: Norske- og svenske frikjøreres syn på egenferdighet ved ferdsel i skredutsatt terreng.**

	Norske frikjørere		<i>Svenske frikjørere</i>	
	Helt enig	Litt enig	<i>Helt enig</i>	<i>Litt enig</i>
Tro på egenferdighet ved ferdsel i skredutsatt terreng	14 %	55 %	41 %	40 %
Tro på kameraters ferdigheter ved ferdsel i skredutsatt terreng.	13 %	53 %	36 %	42 %

## 5.4 Risiko

Norske frikjørere synes å være bevisst over at frikjøring kan innebære fysisk risiko, i verste fall død (figur 18). Det kommer videre frem at frikjørerne selv ikke ønsker å utsette seg for større risiko enn lettere skader. Denne forebyggende holdningen stemmer overens med hvordan Breivik (2004) beskriver risikosportutøvere: De ønsker å utøve aktiviteten med sikkerhetsmargin.

På spørsmål om motivasjon for frikjøring har mange utdypet hele naturopplevelsen som viktig (figur 15). I den gode naturopplevelsen inkluderes mellom annet det å finne den gode snøen for å oppnå skiglede og tilfredsstillelse. McCammon (2004) mener denne følelsen er en av forklaringene på hvorfor frikjørere utsetter seg for risiko. Norske frikjørere viser seg å være bevisste på risikoen, men mener at man ikke trenger å utsette seg for risiko for å få god frikjøring. De fleste ønsker også å kjøre under 30 grader ved skredfare 3, som er anbefalt ved denne faregraden (Brattlien, 2012; Horgen, 2010; Landrø, 2007, Tremper, 2008). Dette viser på konservativ holdning blant frikjørerne.

### 5.4.1 Erfaring og risiko

Ulykkesstatistikk fordelt på grad av utdanning viser at 202 av 781 med formelt kurs/høyere skredutdanning har vært i alvorligere skredhendelser (tabell 2). Dette tilsvarer ¼ av gruppen nevnt ovenfor og 70 % av alle uønskede hendelser med snøskred. Denne statistikken er særdeles lik Atkins (2000) presentasjon av dødsulykker, der 73 % av hendelsene innbefattet personer med bevisste relasjoner til ferdsel i skredterreng.

Dersom vi plasserer vårt utvalg i McCammons (2004) fire nivå av skredopplæring, tilsvarer gruppen med formelt kurs og høyere utdanning ”basic level of avalanche training” (grunnleggende skredopplæring). I følge McCammon (2004) viste det seg at denne gruppen tok større risiko, enn andre grupper. Zweifel et al. (2012) har funnet at risikoaksepten øker signifikant med økt frikjøringserfaring. Vårt funn (tabell 2) viser at 70 % av uønskede hendelser har skjedd med frikjørere i gruppen med grunnleggende skredopplæring, og vi kan konkludere med at denne gruppen er mer utsatt for uønskede skredhendelser.

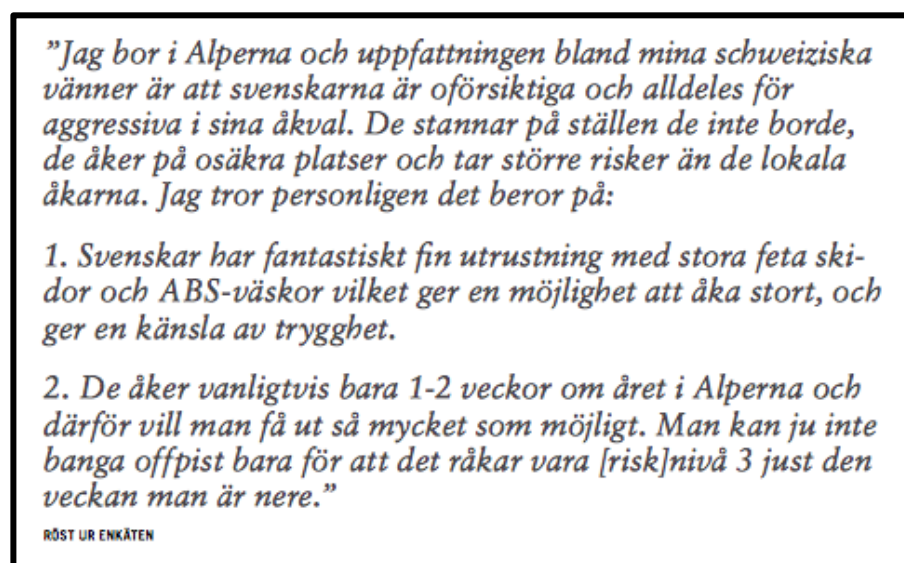
En mulig forklaring på at denne gruppen er mer utsatt enn andre, kan være selvtilliten deres (tabell 3). Tremper (2008) og Breivik (2001a) mener selvtilliten øker med erfaring. Med mer erfaring føler man gjerne mer kontroll over situasjonen. McCammon (2004) spesifiserer at selvtilliten også øker med grad av kontroll. En frikjører med grunnleggende skredopplæring kan da i større grad, enn de med mindre kompetanse, argumentere for at den har kontroll over situasjonen. Med grad av kontroll kan selvtilliten og risikoaksepten øke, og sannsynligheten for at man utsetter seg for større fare øker (Tremper, 2008).

En annen mulig forklaring er at gruppen med grunnleggende opplæring ikke har nok ferdigheter til å ta riktige avgjørelser (McClung og Schaerer, 2006). Ifølge McClung og Schaerer (2006) kan man bare på ekspertnivå ha nok erfaring til å antyde at man som regel tar riktig beslutning. Fremdeles kan menneskelige faktorer spille inn på avgjørelsene, og det skjer ulykker (Brattlien, 2013). For at nybegynnere skal ta sikre valg kan de bruke regelbaserte metoder, dersom det resulterer i konservative valg (McClung og Schaerer, 2006). Alternativet er å ha med seg en guide i fjellet. For den mer viderekomne gruppen, 58 % av vårt utvalg, er dette som regel ikke et alternativ.

Denne gruppen ønsker i større grad å prøve seg på egen hånd for å skaffe erfaring (McClung og Schaerer, 2006). Samtidig er evnen til å ta riktige beslutninger ikke ferdigutviklet, som setter disse utøverne i en risikoposisjon (McClung og Schaerer, 2006).

#### 5.4.2 Hvem utsetter seg for størst risiko av norske frikjørere?

Som frikjører i skredutsatt terreng, utgjør risikoen den grad av eksponering man har til snøskred. Det vil si den tiden man beveger seg i områder der skred kan løses ut, eller man beveger seg i en utløpssone (Fjällsäkerhetsrådet, 2014 og Tremper, 2008). I følge vårt resultat synes det å være over 1/5 sjans for at det går galt når du på et tidspunkt beveger deg i slike områder (figur 8). Med dette menes sannsynligheten for å havne i en alvorlig skredsituasjon, der du eller noen andre i gruppen blir tatt. Et interessant tema er å se på om det finnes noen grupper innenfor utvalget som har større sannsynlighet for å havne i slike situasjoner, enn andre.



Figur 20: Sitat fra svensk frikjører (Wikberg et al., 2013; 18).

Tremper (2001) presiserer at man må redusere den objektive eksponeringen man utsetter seg for ved ferdsel i skredterreng. Med dette menes å forkorte eksponeringstiden. Ut i fra dette kan vi si at det tryggeste ville vært å bli hjemme og ikke eksponere seg for skredfare. Videre kan man insinuere at de med mange skidager har større sannsynlighet for å havne i snøskred, enn de med færre dager. Man kan tenke seg at en person med over 25 ski/brettdager i året, i løpet av en sesong



eksponerer seg oftere for ugunstige forhold. Antall timer man eksponerer seg for skredfare (risiko) øker, og sannsynligheten for å bli tatt av skred burde øke eksponentielt med dette.

Ser man det fra en annen vinkling, kan man tenke seg at personen som har mulighet for over 25 skidager i året, i større grad kan velge, eller velge bort, sine dager å dra på tur i skredutsatt terreng. Kan det da hende at de med færre dager tilgjengelige, og med mindre fleksibilitet i valg av dager, utsetter seg for større risiko? De har i større grad knapphet på tid (*scarcity*) og kan ha som mål å få mest ut av de dagene man har disponible.

I følge Farstad og Dybedal (2009) varer en innenlands vinterferietur i gjennomsnitt en halv uke. De understreker at undersøkelsen kun er gjort på utvalgets siste reise, og at mange har flere slike reiser i løpet av vintermånedene. En av fem reiste også til utlandet i løpet av første kvartal i 2012 (Statistisk Sentralbyrå, 2014), og man kan dermed tenke seg at totalt antall dager på vinterreise er noe høyere. Slår man sammen jul-, vinter-, og påskeferie, får man omtrent 3 uker disponible for ski/brettkjøring, som tilsvarer rundt 20 dager. Vi har på bakgrunn av dette valgt å definere at personer med inntil 25 dager på ski/brett i løpet av en sesong kan forstås som ferie og helgeturer (ferieturister). Med dette velger vi å si at de med over 25 dager kan representere en mer fleksibel gruppe.

”Ferieturistene” (1-25 dager) utgjør 59 % av det totale utvalget (tabell 1). Av disse har 111 personer vært involvert i alvorligere skredsituasjoner (tabell 4). Dette utgjør 39 % av totalt 287 personer involvert i alvorlige hendelser. Det viser seg at 1 av 7 ferieturister havner i alvorligere situasjoner med snøskred. Av de mer fleksible ski- og brettkjørerne finner vi de resterende 551 personene i utvalget. Disse står for 61 % av alvorlige hendelser med snøskred. Det viser seg at denne gruppen har over 50 % større sannsynlighet for å havne i alvorlige situasjoner, enn ”ferieturistene”. 1 av 3 fleksible frikjørere har også erfaring fra alvorlige skredhendelser. Dette funnet kan styrke påstanden til at den samlede eksponeringstiden i løpet av en sesong har noe å si for sannsynligheten til å havne i en gruppe som løser ut et større snøskred. I dette tilfellet kan vi ikke slå fast at McCammons (2002) *scarcity* spiller noen betydelig rolle for de som kun står på ski/brett i ferier og helger.

Ut i fra hva vi kunne lese i forrige avsnitt, spør vi videre: Finnes det en korrelasjon mellom øvede utøvere, antall uønskede hendelser og antall skidager? Skyldes uønskede hendelser med snøskred den objektive eller subjektive risikoen vi utsetter oss for? Er denne eksponeringen og risikoaksepten bevisst eller ubevisst?

Tidligere i diskusjonen så vi at de fleste uønskede snøskredhendelser skjer med personer som har bevisste relasjoner til ferdsel i skredterreng. Interessant å se på videre er hvor mange av disse som også står over 25 dager i året, og dermed eksponerer seg mer for skredfare. 129 av 176 personer (73 %) som står på ski/brett i skredterreng over 25 dager i året og har vært involvert i alvorlig skredulykke har også grunnleggende skredutdanning (tabell 5). 91 % av disse er menn, der hovedvekten er 30 – 50 år. Dette er interessant ettersom en ulykkesrapport av dødsfall i snøskredulykker, presentert av Brattlien (2013), sier at de fleste som dør i snøskred også er menn mellom 30 – 50 år.

Statistikk fra McCammon (2000) viser også at gruppen med grunnleggende skredopplæring gjennomsnittlig utsetter seg for større risiko, enn andre grupper. Disse utøverne, som har kunnskap innenfor skredfaget, burde ”vite bedre” enn at 1 av 4 utøvere havner i en alvorlig skredsituasjon. Hva er det da som gjør at denne gruppen er mer utsatt, enn andre?

I følge vår empiri synes respondentene å ha god atferd og å være bevisste på den objektive risikoen. Vår studie hentyder, som andre studier, at den subjektive risikoen kan være årsaken til ulykkene (Atkins, 2000; McCammon, 2009 og Tremper, 2008). Den subjektive risikoen er forstått med våre tekniske ferdigheter og kunnskaper, men består også av variabler som er vanskelig å kontrollere eller bevisstgjøre seg på (Atkins, 2000; Attarian; 2012, Horgen, 2010; McCammon; 2009 og Tremper, 2008). De gode holdningene norske frikjørere har kan indikere på en bevisst risikoaksept, men i det øyeblikket situasjonen blir mer kompleks påvirkes risikoaksepten av variabler frikjørerne ikke er bevisste på, som kan resultere i at de utsetter seg for større risiko (Tremper, 2008).

## 5.5 Kritiske merknader

I arbeidet med utforming av teori, spørreundersøkelse, analyse og diskusjon har vi gjort oss noen kritiske merknader til eget arbeid. I kapittelet om resultat valgte vi også å se bort i fra noen spørsmål, som vi i etterkant fant irrelevante for vår diskusjon og problemstilling.

I arbeidet med vår analyse og diskusjon, merket vi oss at noen av spørsmålene kunne vært formulert bedre. På spørsmålene om risiko fikk vi noen reaksjoner på at det ikke ble tatt hensyn til sannsynlighet for risiko. Vi valgte å ikke nevne sannsynligheten for en uønsket hendelse i spørreundersøkelsen, ettersom dette kunne blitt for komplekst å måle i en bacheloroppgave.

Etter at vi hadde ferdigstilt analysen av det innsamlede datamaterialet, oppdaget vi at ”park” og ”piste” kjørerne, ved en feiltagelse, ikke hadde blitt inkludert i analysen. Denne gruppen representerte bare 18 av 1374 svar, altså 1 % av utvalget. På bakgrunn av dette, og begrensning i tid, valgte vi ikke og gjør en ny analyse som inkluderte de 18 svarene. At denne gruppen kun utgjorde 1 % av utvalget kan skyldes måten undersøkelsen ble presentert på. Undersøkelsen kan ha vekket mer engasjement hos de som anser seg selv som frikjørere, og kjører ofte, enn de som hovedsakelig holder seg til park og preparerte bakker.

Med denne undersøkelsen ønsket vi i utgangspunktet å nå frem til alle som noen gang beveger seg i skredterreng. Gruppen med park og piste kjørere (1 % av utvalget) var ikke et representativt utvalg innen denne gruppen, og vi ser i ettertid at undersøkelsen ble mer målbar mot andre studier med det utvalget vi baserte analysen på, noe som styrker representativiteten i oppgaven.

Ved analyse og diskusjon kunne det vært fristende å konkludere med at 1 av 4, med grunnleggende skredopplæring (eller mer opplæring), havner i skred. Dette kan vi dermed ikke hentyde til, da vi ikke har muligheten til å undersøke om skredhendelsen skjedde før, eller etter man har fått opplæring, som kan være en svakhet med undersøkelsen vår. Verdt å merke seg er at vi heller ikke kan si om det er 287 uønskede hendelser med snøskred, eller om flere respondenter refererer til samme hendelse.

## **6. Konklusjon**

Studien vi har gjennomført omhandlet frikjøreres holdninger og risikoaksept i forhold til snøskred. Problemstillingen vår var følgende: *”Hvilke holdninger og risikoaksept har norske frikjørere til ferdsel i skredterreng?”*.

Vi mener det vises gode holdninger blant norske frikjørere, da flertallet viser gode holdninger til ferdsel i skredutsatt terreng, både før, under og etter en dag i fjellet. På tross av gode holdninger viser det seg at flere frikjørere likevel omkommer i snøskred. Det må dermed være andre variabler (menneskelige faktorer) som spiller inn på holdningen og former den norske frikjøreren sine handlinger.

Risikoaksepten synes også, i følge vårt datamateriale, å være fornuftig. De aller fleste er klar over risikoen og mange ønsker å utføre aktive tiltak for å redusere risikoen for en uønsket hendelse. På ny kommer vi tilbake til deres ønskede atferd, som vi har valgt å beskrive som holdning. Vår konklusjon er dermed at norske frikjørere har gode holdninger- og fornuftig risikoaksept til ferdsel i skredterreng. Norske frikjørere ønsker ikke å ofre livet i snøskred. Dermed må man se videre på andre menneskelige faktorer som influerer til uønsket atferd.

### **6.1 Veien videre**

Vår studie resulterte i et mye større utvalg respondenter, enn hva vi hadde forventet på en bacheloroppgave. Dette viser at temaet for oppgaven interesserte mange, og at frikjørere ønsker svar på spørsmålene vi stiller oss. Med 1356 besvarelser, ser vi muligheten til å bruke resultatene i videre arbeid.

Ut i fra vårt datamateriale kunne det også vært interessant å jevnføre nybegynnere mot mer erfarne, i grad av skredutdanning, og sett på gruppen som har vært ute for uønskede hendelser med snøskred. Interessant å undersøke kunne vært om den ene gruppen, i etterkant av en alvorlig hendelse, aksepterer mindre risiko enn andre grupper.

For å granske tematikken omkring holdninger og risikoaksept nærmere, kunne man brukt ulike caser som gav sannsynligheten for en uønsket hendelse. En annen vei å gå for å få dypere innsikt, er å bruke observasjon som metode og være ute i felt med

grupper. I tillegg kan dybdeintervju også gi en mer helhetsforståelse av problemstillingen.

## 7. Referanseliste

- Aarø, L.E., Rise, J., Lund, J. & Kaarby, T. (1996). *Den menneskelige faktor: kan ulykker forbygges gjennom holdningspåvirkning*. Forkortet versjon av SF-rapport 5-96. Oslo: Skadeforebyggende forum
- Albarracin, D. & Vargas, P. (2010). Attitudes and persuasion: From biology to social responses to persuasive intent. I: Fiske, S. T., Gilbert, D. T., og Lindzey, G. (red.), *The handbook of social psychology*. Hoboken, New Jersey: Wiley
- Atkins, D. (2000). *Human factors in avalanche accidents*. Colorado: Colorado avalanche center
- Atkins, D. & Williams, K. (2000). *50 years of avalanche deaths in the united states* Montana: International snow science workshop
- Attarian, A. (2012). *Risk Management in Outdoor and Adventure Program*. USA: Human Kinetics
- Basberg, B. & Skjetne, H. (2014). *Finnes det en sammenheng mellom friluftsinnterese og miljøbevisst kjøpsatferd? En undersøkelse av betalingsvillighet, miljømerker og holdninger om samfunnsansvar* (Bacheloroppgave, Høgskulen i Sogn og Fjordane) B. Basberg og H. Skjetne, Sogndal
- Befring, E. (2007). *Forskningsmetode med etikk og statistikk*. Oslo: Det Norske Samlaget
- Berget, H. (2012). *Perceived safety among off-piste & backcountry skiers*. (Masteroppgave, Universitetet i Tromsø). H. Berget, Tromsø.
- Berntsen, I. (2008). *Frikjøring – Kjennetegn ved norske frikjøringsutøvere og miljøet*. (Masteroppgave, Norges Idrettshøgskole). I. Berntsen, Oslo
- Brattlien, K. (2012). *Den lille snøskredboka*. 3 utg. Oslo: Fri Flyt AS
- Brattlien, K. (2013). *Norske skredulykker siste 10 år*. Paper lagt frem på Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv, 2013, Sogndal.
- Breivik, G. (2001a). Risikoatferd og jakten på spenning. I: Thelle, D. S. (red.). (2001). *På den usikre siden*. Oslo: Cappellen Forlag AS
- Breivik, G. (2001b). *Sug i magen og livskvalitet*. Oslo: Tiden Norsk Forlag A/S
- Breivik, G. (2004). *Ekstrem sport – et senmoderne fenomen?* Hentet 06.10.14 fra: <http://www.idrottsforum.org/articles/breivik/breivik041214.html>
- Byrnes, J. P. (1998). *The nature and development of decision making*. London: Lawrence Erlbaum Associates.

- Dalland, O. (2012). *Metode og oppgaveskriving*. 5. utg. Oslo: Gyldenldal Norsk Forlag AS
- Endsley, M. R. (2006). Expertise and Situation Awareness. In K.A. Ericsson, N. Charness, P. J Feltovich & R. R. Hoffman (Eds.). *The Cambridge handbook of expertise and expert performance*. New York: Cambridge University Press.
- Farstad & Dybedal (2009). *National ferie og forbruker undersøkelse – vinter 2009*. Hentet 14.12.14 fra:  
[http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/150038/1/Karlsen\\_Fjellro\\_H%C3%B8istad.pdf](http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/150038/1/Karlsen_Fjellro_H%C3%B8istad.pdf)
- Ferguson, S. A. & LaChapelle, E. R. (2003). *The ABCs of Avalanche safety*. Seattle: The Mountaineers Books
- Fredston, J., Fesler, D. & Tremper, B. (1994). *The human factor – Lessons for avalanche education*. Utah, USA: International Snow Science Workshop
- Fredston, J. & Fesler D. (2011). *SnowSense – a guide to evaluating snow avalanche hazard*. 5. utgave. Anchorage/Alaska: Alaska Mountain Safety Center Inc.
- Fjällsäkerhetsrådet. (2014). *Att välja väg i lavinterräng*. Hentet 02.12.14 fra:  
[http://www.fjallsakerhetsradet.se/forberedelser/laviner/vagval\\_lavinterrang/](http://www.fjallsakerhetsradet.se/forberedelser/laviner/vagval_lavinterrang/)
- Furman, N., Shooter, W. & Schumann, S. (2010). The roles of heuristics, avalanche forecast, and risk propensity in the decision making of backcountry skiers. *Leisure Sciences*, 32: 453-469. DOI: 10.1080/01490400.2010.510967
- Gray, J. A. (1990). Brain systems that mediate both emotion and cognition. *Cognition and Emotion*, 4, 269-288 DOI:10.1080/02699939008410799
- Gunn, M. (2010). Out of bounds skiers and avalanche risk: High-risk cohort identification and characterization. (Masteroppgave, Simon Frasier University). M. Gunn, Burnaby BC, Canada
- Google (2014). *Google Forms*. Hentet 09.12.14 fra  
<http://www.google.com/forms/about/>
- Haegeli, P., Gunn, M. & Haider, W. (2012). Identifying a high-risk cohort in a complex and dynamic risk environment: Out-of-bounds skiing – An example from avalanche safety. *Prevention Science*, 2012. Volym 13: 562 – 573 DOI: 10.1007/s11121-012-0282-5
- Harvey, S. & Signorell, C. (2002). *Avalanche incidents in backcountry terrain of the swiss Alps: New investigations with a 30 years database*. 2002, Penticton, BC: International snow science workshop
- Helper & Albarracin (2014). Liking more means doing more- dispositional attitudes predict patterns of general action. *Social Psychology*. Volym 45 (5): 391 -398 DOI:10.1027/1864-9335/a000198

- Horgen, A. (2010). *Friluftslivsveiledning vinterstid*. Kristiansand: Høyskoleforlaget
- Irwin, D. & Owens, I. (2005). A history of avalanche accidents in Aotearoa New Zealand. 2004, Jackson Hole: International snow science workshop
- Kjørmo, O. (1993). *Hva er holdninger? Hvordan påvirke og måle effekt av påvirkingsarbeid?* Konferanseutdrag: Fysisk fostring i skolen, Oslo: Norges idrettshøgskole
- Landrø, M. (2007). *Skredfare – snøskred, risiko, redning*. Oslo: Fri Flyt AS
- Lantz, B. (2011). *Den statistiska undersökningen - grundläggande metodik och typiska problem*. Lund: Studentlitteratur AB
- Larsen, A. K. (2010). *En enklere metode, veiledning i samfunnsvitenskaplig forskningsmetode*. Bergen: Fagbokforlaget
- Lundgren, R. E. og McMakin, A. H. (2009). *Risk communication: A handbook for communicating environmental, safety, and health risks*. 4. Utgaven. Hoboken, NJ: Wiley
- Martin, B., Schmid, D., & Parker, M. (2009). An Exploration of Judgment and Decision Making among Novice Outdoor Leaders: A Dual- Processes Approach. *Journal of Outdoor Recreation, Education, and Leadership*. (1) s. 38-54.
- McCammon, I. (2000) *the role of training in recreational avalanche accidents in the United States*. Big Sky, Montana: International Snow Science Workshop
- McCammon, I. (2001). *Decision making for wilderness leaders: strategies, traps and teaching methods*. Lake Geneva: Wilderness risk manager's conference
- McCammon, I. (2002). *Evidence of heuristic traps in recreational avalanche accidents*. 2002, Penticton, BC: International Snow Science Workshop
- McCammon, I. (2004). *Sex, drugs and the white death: Lessons for avalanche educators from health and safety campaigns*. Jackson, WY: International Snow Science Workshop, 2004, Jackson, WY.
- McCammon, I. (2009). *Human factors in avalanche accidents: Evolution and interventions*. Davos: International Snow Science Workshop
- McClung, D. & Schaerer, P. (2006). *The Avalanche Handbook*. Seattle: The Mountaineers Books
- Meirik, T. (2014a). *Forsker på skredholdninger*. Hentet 14.12.2014 fra <http://www.friflyt.no/Ski/Forsker-paa-skredholdninger>
- Meirik, T. (2014b). *Forsker på skredholdninger*. Hentet 14.12.14 fra <http://www.utemagasinet.no/Aktuelt/UTE-aktiviteter/Ski/Forsker-paa-skredholdninger>



- Mytting, I. (2000). *Snøskredulykker - En studie av snøskredulykker som involverer utøvere av friluftsliv*. (Hovedfagsoppgave, institutt for samfunnsfag, Norges idrettshøgskole) I. Mytting, Oslo
- Mårtensson, S. (2013) *Swedish skiers knowledge, experience and attitudes towards off-piste skiing and avalanche*. Paper lagt frem på Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv, 2013, Sogndal.
- Mårtensson, S., Wikberg, P.O. & Palmgren, P. (2013). *Swedish skiers knowledge, experience and attitudes towards off-piste skiing and avalanches*. Chamonix Mont-Blanc, Grenoble: snow science workshop
- Nes, C. L. (2013). *Skikompis*. Førde: Selja Forlag og Friluftsrådet for Ålesund og omland
- Norges vassdrag- og energidirektorat (2013). *Snøskredfareskalaen*. Hentet 12.12.14 fra <http://www.varsom.no/Snoskred/Skredskolen/Om-faregradene1/>
- Odden, A. (2002). *Frikjøring i Norge. En studie av aktivitetens mønster og omfang, samt utøverens bakgrunn og motiver for friluftslivsutøvelse*. Stryn: Snøskred og friluftsliv
- Olsen, H. (2006). *Guide til gode spørgekemaer*. København: Socialforskningsinstituttet
- Personopplysningsloven, LOV-2000-04-14-31. §31 og §33. (2001). Hentet fra [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2000-04-14-31/KAPITTEL\\_6](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2000-04-14-31/KAPITTEL_6)
- Priest, S. og Gass, M.A. (2005). *Effective Leadership in Adventure Programming*. Human Kinetics.
- Rørvik, B. (2009). *Holdninger til fysisk aktivitet og et sunt kosthold blant ungdom i alderen 17-19 år – den videregående skolen som arena for utvikling av positive holdninger til fysisk aktivitet og et sunt kosthold*. (Masteroppgave Høgskolen i Nord-Trøndelag). B. Rørvik, Levanger
- Statistisk Sentralbyrå (2014) *Reiseundersøkelsen 3. Kvartal, 2014*. Hentet 10.12.14 fra <http://www.ssb.no/reise/>
- SurveyMonkey. (2014). *SurveyMonke: Gratis programvare for spørreundersøkelser på nett*. Hentet 11.10.14 fra <https://no.surveymonkey.com>
- Teigen, K. H. (2012). *Holdning*. I *Store norske leksikon*. Hentet 18.11.14 fra <https://snl.no/holdning>.
- Telseth, F. (2005). *Dra på! Bidrag til forståelsen av frikjørerens og frikjøringsfenomenets meningsdimensjoner* (Masteroppgave). Bø: Høgskolen i telemark

- Tremper, B. (2001). *Staying alive in avalanche terrain* (1 utg.). Seattle: The mountaineers books
- Tremper, B. (2008). *Staying alive in avalanche terrain* (2 utg.). Seattle: The mountaineers books
- Ut.no (2012). *Fjellvettreglene*. Hentet 13.12.14 fra <http://artikkel.ut.no/fjellvettreglene-1.6726466>
- Wikberg, P., Palmgren, P. Mårtensson, S., Johansson, M., Åkesson, M. & Nordlund, D. (2013). *Offpiståkning – riskminimering eller riskacceptans?: Svenska alpin- och snowboardåkare om offpiståkning och laviner*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Zweifel, B., Techel, F. & Björk, C. (2012). *Who is involved in avalanche accidents*. Anchorage, Alaska: International Snow Science Workshop

## **8. Vedlegg**

# Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

Er du ski/brettkjører og beveger deg utenfor tilrettelagte alpinløyper, ber vi deg vennligst å ta del i denne undersøkelsen. Denne undersøkelsen kan ikke spores tilbake til deg, i henhold til Personopplysningsloven av 2001.

Ordforklaringer:

Frikjøring: ferdsel i vinterfjellet, utenfor preparerte alpinbakker (ekskl. nordisk ferdsel)

Skredterreng: områder med helling over 30 grader utenfor alpinbakken.

## \*1. Hvilken nasjonalitet representerer du?

- Norge
- Annet

## \*2. Hvilket kjønn representerer du?

- Kvinne
- Mann

## \*3. Hvilken aldersgruppe tilhører du?

## \*4. Hvilket fylke bor du i?

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

**\*5. Hvilken gruppe vil du plassere deg selv i? Kryss av for den aktiviteten du hovedsakelig driver med.**

**(I denne undersøkelsen definerer vi frikjøring som ferdsel i fjellet utenfor preparerte løyper)**

- Topptur-basert frikjøring
- Heisbasert frikjøring
- Topptur- og heisbasert frikjøring
- Alpinbakke (preparerte løyper)
- Park
- Annet (vennligst spesifiser)

**6. Hender det at du beveger deg i terrenget utenfor alpinbakken/terrengparken?**

- Ofte
- Noen ganger
- Sjelden
- Aldri

**\*7. Hvilken påstand passer deg best:**

- Jeg bor ikke i nærheten av fjell/skidestinasjoner. Derfor står jeg mest på ski/brett i helgene og i ferier.
- Jeg bor ikke i nærheten av fjell/skidestinasjoner, men har en fleksibel hverdag og kan velge ski/brettdager etter forhold.
- Jeg bor nær fjell/skidestinasjoner, men benytter meg helst av tilbudet i helger og ferier.
- Jeg bor nærme fjellet/skidestinasjoner og står mye på ski/brett i hverdagen.
- Jeg er "skiboms": jobber sommer/høst og står på ski/brett hele vinteren.

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*8. Hvilken utrustning bruker du vanligvis?

- Toppturutrustning (ski med toppturbinding eller splitboard/truger)
- Annet
- Alpinski
- Parkski
- Snowboard
- Telemark
- Frikjøringsski med fast binding
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*9. Hvor mange år har du drevet med frikjøring?

- Mindre enn 1 år
- 1-2 år
- 2-5 år
- 6-10 år
- Mer enn 10 år

### \*10. Omtrent hvor mange dager i løpet av forrige sesong kjørte du "off-piste"?

**"Off-piste" = ferdsel i fjellet utenfor preparerte løyper (rene dager i park og alpinbakke teller ikke).**

- 1-6
- 7-15
- 16-25
- 26-40
- 41-70
- Over 70

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*11. Hva er din hovedmotivasjon for å drive med frikjøring?

- Toppen er målet!
- Kjøre bratt.
- For å få spenning i hverdagen; adrenalinkick.
- For å "pushe" grenser og vise andre hvor god jeg er.
- Å kjøre like "hardt" som kompisene mine.
- Få førstespor i urørt snø ("First Tracks").
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*12. Hvilken type skredutdanning har du?

- Ingen
- Selvlært
- Lært av foreldre/venner
- Formelt kurs
- Høyere utdanning
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*13. Beskriv hvilken skredutdanning du har.

**Eksempel: NF metodekurs for snøskred, 10 stp vinterfriluftsliv ved høyskole, Nortind utd. etc.**

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*14. Hvor enig er du i følgende påstand:

**"Jeg mener jeg har nok ferdigheter til å ferdes trygt i skredutsatt terreng"**

- Helt enig
- Litt enig
- Vet ikke
- Litt uenig
- Helt uenig

### \*15. Hvor enig er du i følgende påstand:

**"De jeg oftest står på ski/snowboard med, har nok ferdigheter til å ferdes trygt i skredutsatt terreng."**

- Helt enig
- Litt enig
- Vet ikke
- Litt uenig
- Helt uenig

### \*16. Hva anser du som viktigst for å ferdes i skredutsatt terreng?

**1 er veldig viktig, 6 er ikke viktig.**

Å ha erfaring med ferdsel i vinterfjellet.

Å kunne livreddende førstehjelp i fjellet.

Å mestre kameratredning.

Å ha gode kunnskaper om ferdsel i vinterfjellet.

Å ha sender/mottaker, søkestang og spade (evt. skredsekk).

Å ha godt nok skjønn til å ta gode vurderinger i vinterfjellet.



## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*17. Hvilken atferd passer best til deg og dine kjørekamerater (de du oftest kjører med), før dere drar ut i fjellet?

- Vi planlegger alltid nøye før vi drar ut. Vi har alltid alternative planer og vurderer dem fortløpende.
- Vi tar dagen som den kommer, ut i fra hva vi ønsker/dagsform.
- Vi har mye erfaring og trenger ikke planlegge noe særlig i forkant.
- Vi er som regel kjent i området og trenger ikke planlegge dagen.
- Vi har en dialog om hvor turen skal gå, og planlegger mer detaljert, om nødvendig.
- Annet (vennligst spesifiser)

### \*18. Hvilken atferd passer best til deg og dine kjørekamerater (de du oftest kjører med) når dere er i fjellet?

- Vi snakker av og til om, og tar av og til hensyn til eventuelle risikomoment og skredproblemer underveis.
- Vi har nok erfaring og trenger ikke snakke om, eller ta hensyn til risikomoment og skredproblemer underveis.
- Vi snakker om det er nødvendig, men vi er som regel kjent i området fra før.
- Vi snakker alltid om- og tar alltid hensyn til eventuelle risikomoment og skredproblemer underveis.
- Ingen av atferdene passer meg og mine kjørekamerater.

### \*19. Hvilken atferd passer best til deg og dine kjørekamerater (de du oftest kjører med) etter en dag på fjellet?

- Vi har aldri følt behov for å snakke om hvordan dagen har vært.
- Vi tar opp eventuelle situasjoner der vi har følt oss utrygge denne dagen.
- Vi diskuterer hva som var gode veivalg, hvorfor og om de situasjonene vi kunne gjort bedre valg.
- Vi tar det opp i gruppa dersom en nestenulykke, eller ulykke har skjedd.
- Vi evaluerer i noen tilfeller, men som regel ikke.

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*20. Hvor stor helling tillater du deg selv å kjøre i ved lokal skredfare 3?

(Lokal = det spesifikke fjellet man er i)

- Vet ikke
- Mindre enn 30\*
- Inntil 35\*
- Inntil 40\*
- Mer enn 40\*
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*21. Har du vært involvert i en skredsituasjon?

Kryss av for den/de situasjonene som passer best.

- Aldri
- Nei, men noen jeg ofte kjører med har vært i en skredsituasjon.
- Ja, men bare observert andre grupper som har utløst skred.
- Ja, jeg har vært med på å fjernutløse flakskred (du selv, eller noen andre i gruppa løste ut).
- Jeg har selv løst ut mindre flakskred.
- Ja, i en situasjon der noen kunne ha blitt skadet, begravd eller død.
- Ja, i en situasjon der noen ble lettere skadet.
- Ja, i en situasjon der noen ble begravd, skadet eller død.
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

**\*22. I hvor stor grad påvirket dette dine holdninger til ferdsel i skredterreng, nært etter ulykken?**

- Ingen grad
- Svært liten grad
- Liten grad
- Til en viss grad
- Stor grad
- Svært stor grad

**\*23. Hvor lenge er det siden ulykken inntraff?**

**\*24. I hvor stor grad er du i dag påvirket av hendelsen, med tanke på ferdsel i skredterreng?**

- Ingen grad
- Svært liten grad
- Liten grad
- Til en viss grad
- Stor grad
- Svært stor grad

**\*25. Hvor enig er du i følgende påstand:**

**"For å få bra frikjøring må man være villig til å ta en risiko."**

- Helt enig
- Litt enig
- Vet ikke
- Litt uenig
- Helt uenig

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

### \*26. Hvilken type risiko mener du frikjøring kan innebære?

- Ingen risiko
- Fare for lettere skader
- Fare for alvorligere skader
- Fare for død
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*27. Hvor høy grad av risiko aksepterer du?

- Ingen risiko
- Fare for lettere skader
- Fare for alvorligere skader
- Fare for død
- Annet

Annet (vennligst spesifiser)

### \*28. Hvor viktig er det for deg å stå på ski/brett i områder med helling over 30 grader? (Utenfor tilrettelagte alpinbakker)

- Ikke viktig
- Litt viktig
- Viktig
- Svært viktig
- Vet ikke

## Frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng

**29. Har du noen kommentarer eller tillegg til dine svar, vennligst noter her. Takk for flott innsats og samarbeid!**



Linda Hallandvik  
Institutt for idrett Høgskulen i Sogn og Fjordane  
Pb 133  
6856 SOGNDAL

Vår dato: 07.10.2014

Vår ref: 40061 / 3 / SSA

Deres dato:

Deres ref:

## TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 29.09.2014. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>40061</i>	<i>Frikjørereens holdninger og kunnskaper om ferdsel i skredterreng</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Høgskulen i Sogn og Fjordane, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Linda Hallandvik</i>
<i>Student</i>	<i>Ragni Odéen</i>

Etter gjennomgang av opplysninger gitt i meldeskjemaet og øvrig dokumentasjon, finner vi at prosjektet ikke medfører meldeplikt eller konsesjonsplikt etter personopplysningslovens §§ 31 og 33.

Dersom prosjektopplegget endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for vår vurdering, skal prosjektet meldes på nytt. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>.

Vedlagt følger vår begrunnelse for hvorfor prosjektet ikke er meldepliktig.

Vennlig hilsen

Katrine Utaaker Segadal

Sondre S. Arnesen

Kontaktperson: Sondre S. Arnesen tlf: 55 58 33 48

Vedlegg: Prosjektvurdering

Kopi: Ragni Odéen ragni.odeen@gmail.com



## Prosjektvurdering - Kommentar

---

Prosjektnr: 40061

Viser til epost mottatt den 03.10.2014. Vi kan ikke se at det behandles personopplysninger med elektroniske hjelpemidler, eller at det opprettes manuelt personregister som inneholder sensitive personopplysninger. Prosjektet vil dermed ikke omfattes av meldeplikten etter personopplysningsloven.

Det ligger til grunn for vår vurdering at alle opplysninger som behandles elektronisk i forbindelse med prosjektet er anonyme.

Med anonyme opplysninger forstås opplysninger som ikke på noe vis kan identifisere enkeltpersoner i et datamateriale, verken:

- direkte via personentydige kjennetegn (som navn, personnummer, epostadresse el.)
- indirekte via kombinasjon av bakgrunnsvariabler (som bosted/institusjon, kjønn, alder osv.)
- via kode og koblingsnøkkel som viser til personopplysninger (f.eks. en navneliste)
- eller via gjenkjennelige ansikter e.l. på bilde eller videoopptak.

Personvernombudet legger videre til grunn at navn/samtykkeerklæringer ikke knyttes til sensitive opplysninger.



FORSKER PÅ SKREDHOLDNINGER: Ragni Odeen og Victoria Rönnbäck skal finne ut hvordan norske frikjøreres holdninger er til skredfarlig terreng. Foto: Tore Meirik

# Forsker på skredholdninger

Frikjørerne Ragni Odeen og Victoria Rönnbäck skal finne ut hvordan norske frikjørere forholder seg til ferdsl i skredterreng, og de ønsker din hjelp.

Tore Meirik (/profil/ff/Tore-Meirik)  
Mandag 13. oktober 2014 kl.08:56



.php?v=300&winname=addthis&pub=ra-5373194c58f4bd7e&source=tbx32-300&lng=nb-  
 (profil)/tore-Melvik)  
 http://www.friflyt.no/Ski/Forsker-paa-  
 :%A5%20skredholdninger%20%7C%20Ski%20%7C%20FRIFLYT.NO&ate=AT-ra-5373194c58f4bd7e/-/  
 d=549009a8e9c18fdf&ct=1&pre=http://www.friflyt.no/content%2Fsearch%3FSearchText%3Dragni%2Bodeen&tt=0&captcha\_provider=nucap

– Viskriver en bacheloroppgave som omhandler frikjørerens holdninger og kunnskaper om ferdsel i skredterreng. Vi vil gjøre en undersøkelse for å kartlegge hvordan holdninger og kunnskaper påvirker den risiko norske frikjørere utsetter seg for ved ferdsel i skredterreng. Et av våre mål med denne oppgaven er å bidra til å gjøre frikjørere mer bevisste på egne holdninger når man ferdes i denne type område, forteller Odeen.

Jentene studerer ved Høgskulen i Sogn & Fjordane, og utgangspunktet for oppgaven deres er en svensk undersøkelse som i 2013 konkluderte med at 75% av svenske frikjørere er villige til å ta en risiko for å få bra ski/brettkjøring.

– Flere fagpersoner innenfor snøskred mener det er holdningene hos frikjørere som er hovedfaktoren for skredulykker. Derfor spør vi hva som egentlig er den norske frikjørerens holdninger til ferdsel i skredterreng, og om holdninger påvirker den risikoen man er villig til å ta, sier Rönnbäck.

Jentene har laget en **nettbasert undersøkelse** (<https://no.surveymonkey.com/s/7WKHBMP>), og nå håper de på flest mulig svar fra norske frikjørere.

– Målet vårt er å få såpass mange svar at vi kan generalisere studien til hele populasjonen av norske frikjørere. Vi kommer til å diskutere vår studie opp mot en lignende studie som er gjort i Sverige av Svenska Fjällsäkerhetsrådet, sier Odeen.

Hjelp de to med å finne et så grundige svar som mulig ved å svare på **denne undersøkelsen** (<https://no.surveymonkey.com/s/7WKHBMP>)!



([http://www.friflyt.no:8080/var/friflyt/storage/images/media/images/08-55-41/3456976-1-nor-NO/08-55-41\\_lightboxorg.jpg](http://www.friflyt.no:8080/var/friflyt/storage/images/media/images/08-55-41/3456976-1-nor-NO/08-55-41_lightboxorg.jpg))

ERFAREN: Ragni Odeen (bildet) er en erfaren frikjører. Nå skal hun og Victoria Rönnbäck forske på norske frikjøreres holdninger til snøskred.

## AKKURAT NÅ

- » Velkommen til 2015
- » Superstjerna Karsten
- » Møt Lorraine Huber
- » Her er Skiers Cup-lagen
- » Fire toppturklassikere #
- » SKREDQUIZ: Vinn gave
- » Junkvinter (/Ski/Junkvir
- » Årets tjukkeste (/Ski/AA
- » GAME OF S.K.I: Hvem €
- » Alpenes beste toppt

Annonse

Flash er utdatert

Del på Facebook

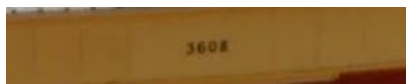
Del på Twitter

(<http://twitter.com/intent/tweet?text=&via=friflyt&url=http://www.friflyt.no/Ski/Forsker-paa-skredholdninger>)

**Tags:** Victoria Rönnbäck (/tag/Victoria Rönnbäck) - skred (/tag/skred) - Snøskred (/tag/Snøskred) - Ragni Odeen (/tag/Ragni Odeen) - Skredforskelse (/tag/undersøkelse)

Hvem er du?

Skriv en kommentar...



Fyll inn det du ser eller hører

**Ikke medlem på friflyt.no?**

Fyll inn navn, tekst og captcha så kan du likevel kommentere.

Hvis du er medlem kan du i tillegg bruke brukmarkedet og legge ut filmer, bilder og blogger.

Logg inn (/user/login) eller bli medlem (/user/register) på friflyt.no også.

Kommentér

**Se i forum (/Ski/Forsker-paa-skredholdninger/Forsker-paa-skredholdnin**

14.10.2014 10:16

Tore:

Begynte å svare, men like ikke alternativene. De ser ut til å bygge opp en slags stereotyp ide om frikjørere som sånne friflyt-nisser med gopro, hv hovedformål med å kjøre på ski er å være så feeeet som mulig, og seff filme eller ta bilder av det for å legge ut på sosiale medier. Jeg ELSKER frikjøring/topptur, men går på tur for å gå på tur. Er det under tjue grader så skal jeg faenmeg kose meg like mye som om det er skitbratt. Er det skare, vel så kjører jeg på skare! Et av spørsmålene ber meg om å rangere holdninger og kunnskap, jeg mener alle er ufravikelige og vil ikke delta test hvor noen kan lese at "nei dette syns ikke han er så viktig!". Så sorry, jenter. Ikke godt nok. I allefall ikke for sånne som meg som vil av karus med utstyr, skifilmer og alt det evinnelige hykleriet som Fri Flyt har begynt å spy ut. Noen små doser miljøvern her og der, men sørg for faen for å KJØP KJØP KJØP og EKSPONER EKSPONER EKSPONER - både deg selv for farlige/idiotiske situasjoner og på sosiale medier. Good riddance, dere i mista kontakten, dere er forbrukere, lurt, kjøpt og betalt av foreldregenerasjonen deres som tjener fett på dere.



Erlend Sande (/profil/ute/Erlend-Sande) 14.10.2014 16:14

Jada. Det er alltid noen som er edlere enn alle andre og mener alt annet enn statlige holdningskampanjer er hykleri. Tror både de som står bak oppgaven og Fri Flyt har vesentlig mer å bidra med enn denne anonyme innsenderen.

14.10.2014 10:17

Tore:

Begynte å svare, men like ikke alternativene. De ser ut til å bygge opp en slags stereotyp ide om frikjørere som sånne friflyt-nisser med gopro, hv hovedformål med å kjøre på ski er å være så feeeet som mulig, og seff filme eller ta bilder av det for å legge ut på sosiale medier. Jeg ELSKER frikjøring/topptur, men går på tur for å gå på tur. Er det under tjue grader så skal jeg faenmeg kose meg like mye som om det er skitbratt. Er det skare, vel så kjører jeg på skare! Et av spørsmålene ber meg om å rangere holdninger og kunnskap, jeg mener alle er ufravikelige og vil ikke delta

test hvor noen kan lese at "nei dette syns ikke han er så viktig!". Så sorry, jenter. Ikke godt nok. I allefall ikke for sånne som meg som vil av karus med utstyr, skifilmer og alt det evinnelige hykleri som Fri Flyt har begynt å spy ut. Noen små doser miljøvern her og der, men sørg for faen for å KJØP KJØP KJØP og EKSPONER EKSPONER EKSPONER - både deg selv for farlige/idiotiske situasjoner og på sosiale medier. Good riddance, dere i mista kontakten, dere er forbrukere, lurt, kjøpt og betalt av foreldregenerasjonen deres som tjener fett på dere.

## FORUM (/FORUM)

### Snikksnakk (/Forum/Snikksnakk)

Samlingstråd Extremспорт Filmklipp.  
(/Forum/Snikksnakk/Samlingstraad-Extremспорт-Filmklipp)

Western Norway next week  
(/Forum/Snikksnakk/Western-Norway-next-week)

### Topptur (/Forum/Ski/Topptur)

Topptur Røldal/Håradalen  
(/Forum/Ski/Topptur/Topptur-Roeldal-Haaradalen)

Ny på randonee, hjelp til utstyr  
(/Forum/Ski/Topptur/Ny-paa-randonee-hjelp-til-utstyr)

### Ski (/Forum/Ski)

Hodelykt til å kjøre i mørket!  
(/Forum/Ski/Freeride/Hodelykt-til-aa-kjoere-i-moerket)

Telemark, topptur, nybegynner!  
(/Forum/Ski/Telemark/Telemark-topptur-nybegynner)

### Telemark (/Forum/Ski/Telemark)

Telemark, topptur, nybegynner!  
(/Forum/Ski/Telemark/Telemark-topptur-nybegynner)

Telemarks utstyr (/Forum/Ski/Telemark/Telemark-utstyr)

### Freeride (/Forum/Ski/Freeride)

Hodelykt til å kjøre i mørket!  
(/Forum/Ski/Freeride/Hodelykt-til-aa-kjoere-i-moerket)

Countdown 110 14/15  
(/Forum/Ski/Freeride/Countdown-110-14-15)

### Jibbing (/Forum/Ski/Jibbing)

Park og pudderski (/Forum/Ski/Jibbing/Park-og-pudderski)

Erfaring med smartbuyglasses.no?  
(/Forum/Ski/Jibbing/Erfaring-med-smartbuyglasses.no)

## Fra de andre (/content/new)

Available beds in Hemsedal for N...  
(/Forum/Snowboard/Available-beds-in-Hemsedal-for-New-Years-Party-of-a-lifetime!!-D-28.-december-4.-January!!-D)

snowboard barn (/Forum/Snowboard/snowboard-barn)

Lurer på hvilket Brett jeg skal...  
(/Forum/Snowboard/Lurer-paa-hvilket-brett-jeg-skal-kjoepe-det-er-mellom-burton-custom-twin-eller-gnu-riders-choice.)

Trenger hjelp til valg av surfebrett...  
(/Forum/Surf/Trenger-hjelp-til-valg-av-surfebrett)

Kite på Norefjell (/Forum/Kite/Kite-paa-Norefjell)

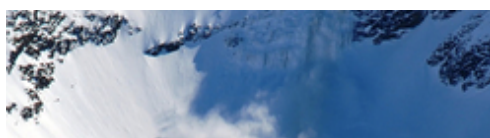
Splitboard "G3 Black sheep...  
(/Forum/Snowboard/Splitboard-G3-Black-sheep-x3)

Annonse



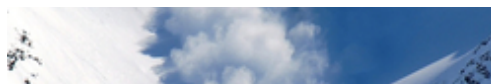
(<http://eas4.emediate.eu/eas?camp=302743::cu=29072::no=440949::ty=ct::uuid=7c32cc60-850e-11e4-b242-002590a436ed>)

## SE OGSÅ

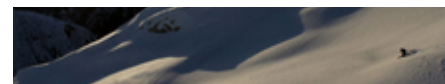




**Hvem vant skredquizen?**  
(/Ski/Hvem-vant-skredquizen)



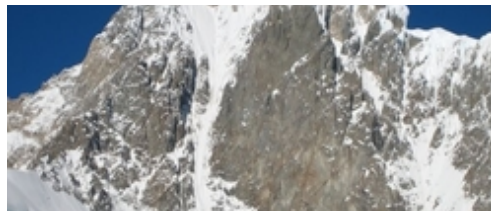
**SKREDQUIZ: Vinn gavekort**  
(/Ski/SKREDQUIZ-Vinn-gavekort)



**Skredutløseren**  
(/Ski/Skredutloeserer



**Skredvarslinga i gang**  
(/Ski/Skredvarslinga-i-gang)



**Skredet løsnnet over dem**  
(/Ski/Skredet-loesnet-over-dem)



**Double 8 endte i tragedie**  
(/Double-8-endte-i-tragedie)



**Analyserer snødekket på sekunder**  
(/Ski/Analyserer-snoedekket-paa-sekunder) 📱



**– Skredfaregrad 3 ulykkesdagen**  
(/Ski/Skredfaregrad-3-ulykkesdagen)



**Hva syns du om skredvarslinga?**  
(/Ski/Hva-syns-du-om-skredvarslinga)

## **BRUKTANNONSER (/BRUKTMARKED)**



(/Bruktmarked/Ski/Stoevler/K2-Pinnacle-130-Lv-26-5)

Selges: K2 Pinnacle 130 Lv 26,5

(/Bruktmarked/Ski/Stoevler/K2-Pinnacle-130-Lv-26-5)

Kjøpes: Ønsker å kjøpe Dynafit TLT6 Mountain CR Randonee støvel str 26 til Dame, gjerne komplett pakke med ski og bindinger  
(/Bruktmarked/Ski/OEnsker-aa-kjoepe-Dynafit-TLT6-Mountain-CR-Randonee-stoevel-str-26-til-Dame-gjerne-komplett-pakke-med-ski-og-bindinger)

Selges: Topptur/pudderski til kidsa - Line Pro Shorty m Marker tour og feller  
(/Bruktmarked/Ski/Ski/Topptur-pudderski-til-kidsa-Line-EP-Pro-Shorty-m-Marker-tour-og-feller)

AnnONSE

## Klar for vinteren?

### Canon EOS 7D Mark II

Vannvittige 10 bilder i sekundet med kontinuerlig autofokus. Dual Pixel CMOS AF gir deg skikkelig autofokus ved videooptak



Scandinavian Photo  
FOTOVIDEOENTUSIASTENE

(<http://eas4.emediate.eu/eas?camp=302806::cu=29073::no=441001::ty=ct::uuid=7c326c2a-850e-11e4-a8f0-002590a2cff3>)

#### KONTAKT FRI FLYT

Ansvarlig redaktør:  
Erlend Sande (<mailto:erlend@friflyt.no>)

Redaksjon:  
Hans Petter Hval (<mailto:hp@friflyt.no>) (redaktør)  
Tore Meirik (<mailto:tore@friflyt.no>) (nettredeaktør)  
Henning Reinton (<mailto:henning@friflyt.no>) (journalist)

Salg og marked:  
Henrik Breuer (<mailto:henrik@friflyt.no>) (salgs- og markedsjef)  
Alexander Hagen (<mailto:%20alexander@friflyt.no>) (senior salgskonsulent)

Daglig leder:  
Audun Holmøy Røhrt (<mailto:%20audun@friflyt.no>)

#### ABONNEMENT

Bestill abonnement HER (<http://www.ffshop.no/friflyt-c-84.html>)  
Kundeservice: [friflyt@aboservice.no](mailto:friflyt@aboservice.no) (<mailto:friflyt@aboservice.no>)  
Motta nyhetsbrev (<http://friflyt.us6.list-manage1.com/subscribe?u=74f556c78b&id=8bd642c463>)

#### NETTBUTIKK - ffshop.no

Abonnement (<http://www.ffshop.no/friflyt-c-84.html>) - Event (<http://www.ffshop.no/events-arrangement-c-16.html>) - Klær (<http://www.ffshop.no/klaer-c-5.html>) - Bøker (<http://www.ffshop.no/boeker-c-14.html>)

#### ANNONSER

Annonseinformasjon - HER (<http://friflyt.no/Om/Annonseinformasjon>)

#### OM BLADET

Fri Flyt gir deg reportasjer og nyheter om ski og andre bratte aktiviteter, hovedsaklig med norsk natur som arena.

Redaksjonen arbeider etter Redaktørplakaten.

Holdninger og meninger i Fri Flyts reportasjer er ikke nødvendigvis i tråd med redaksjonens syn.

Alle Rettigheter (C) 2014 Fri Flyt

#### Fri Flyt AS

Besøksadresse: Sandakerveien 24c inngang C6, 0473 Oslo

Postadresse: Postboks 4767 Nydalen, 0421 Oslo

Tlf: 22 04 46 00 | Fax: 22 04 46 09 | @: [nett@friflyt.no](mailto:nett@friflyt.no) (<mailto:nett@friflyt.no>)

Facebook (<https://www.facebook.com/friflyt>) | Twitter (<https://twitter.com/friflyt>) | Instagram (<http://instagram.com/friflytmag>) | Google+ (<https://plus.google.com/+friflyt/>)

# JULEGAVETIPS – GI ET GAVEABONNEMENT

JULEKALENDER

AKTUELT

MAGASIN

UTSTYR

UTE-BLOGGEN

E-MAGASIN

BRUKTMARKED



1 FORSKER PÅ SKREDHOLDNINGER: Ragni Odeen og Victoria Rönnbäck skal finne ut hvordan norske frikjøreres holdninger er til skredfarlig terreng. Foto: Tore Meirik

## Forsker på skredholdninger

Liker Del 0

Frikjørerne Ragni Odeen og Victoria Rönnbäck skal finne ut hvordan norske frikjørere forholder seg til ferdse i skredterreng, og de ønsker din hjelp.

Av:  **Tore Meirik**

Mandag 13. oktober 2014 kl.08:56

– Viskriver en bacheloroppgave som omhandler frikjørernes holdninger og kunnskaper om ferdse i skredterreng. Vi vil gjøre en undersøkelse for å kartlegge hvordan holdninger og kunnskaper påvirker den risiko norske frikjørere utsetter seg for ved ferdse i skredterreng. Et av våre mål med denne oppgaven er å bidra til å gjøre frikjørere mer bevisste på egne holdninger når man ferdes i denne type område, forteller Odeen.

### GIKK DU GLIPP AV?

Jentene studerer ved Høgskulen i Sogn & Fjordane, og utgangspunktet for oppgaven deres er en svensk undersøkelse som i 2013 konkluderte med at 75% av svenske frikjørere er villige til å ta en risiko for å få bra ski/brettkjøring.

– Flere fagpersoner innenfor snøskred mener det er holdningene hos frikjørere som er hovedfaktoren for skredulykker. Derfor spør vi hva som egentlig er den norske frikjørers holdninger til ferdsel i skredterreng, og om holdninger påvirker den risikoen man er villig til å ta, sier Rönnbäck.

Jentene har laget en **nettbasert undersøkelse**, og nå håper de på flest mulig svar fra norske frikjørere.

– Målet vårt er å få såpass mange svar at vi kan generalisere studien til hele populasjonen av norske frikjørere. Vi kommer til å diskutere vår studie opp mot en lignende studie som er gjort i Sverige av Svenska Fjällsäkerhetsrådet, sier Odeen.

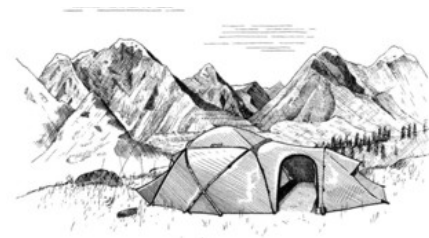
Hjelp de to med å finne et så grundige svar som mulig ved å svare på **denne undersøkelsen!**



ERFAREN: Ragni Odeen (bildet) er en erfaren frikjører. Nå skal hun og Victoria Rönnbäck forske på norske frikjøreres holdninger til snøskred.

 Del på Facebook

 Del på Twitter



Magasin

## BARN PÅ SKI



Julekalenderen

## KALENDERLUKE 16: TO PAR BAFFIN-SKO

## AKTUELLE SAKER



Rett og plikt når du ferdes i marka



Årets friluftslivsbøker



Kalenderluke 15: G3 alpinist skifeller



Kalenderluke 14: Sony Walkman WS613



Kalenderluke 13: Columbia Sorel Caribou

Legg til en kommentar ...

Publisert på Facebook også

Publisert som Ragni Klokkerstuen Odéen (Endre)

Sosial tilleggsfunksjon for Facebook

**BESØK VÅR OUTLET!**  
GJØR ET KUPP PÅ UTGÅENDE MODELLER

**HEL SPORT**

▶ TELT ▶ SOVEPOSE ▶ RYGGSEKK ▶ BEKLEDNING ▶ FJELLUTSTYR

FØLG OSS

BRUKTANNONSER



SELGES:  
K2 PINNACLE 130 LV 26,5

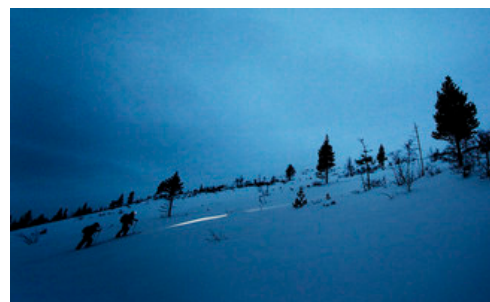


ØNSKES KJØPT:  
ØNSKER Å KJØPE DYNAFIT TLT6  
MOUNTAIN CR RANDONEE  
STØVEL STR 26 TIL DAM.. »



SELGES:  
TOPPTUR/PUDDERSKI TIL  
KIDSA - LINE EP PRO SHORTY M  
MARKER TOUR OG FELLER

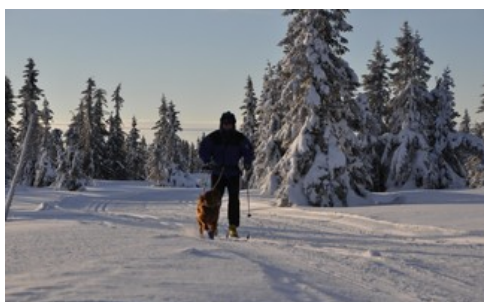
LES DE SISTE SAKENE OM UTSTYR







## LES DE SISTE SAKENE FRA MAGASIN



Se alle 'Aclimas Monsen' - produkter



100% MERINOULL

....og hvor du kan kjøpe de på [www.aclima.no](http://www.aclima.no)



### OM BLADET

UTE er veiviseren til de beste friluftsopplevelsene. Det er mange **fordeler** ved å være abonnent på UTE, men først og fremst kan du glede deg til et velskrevet og inspirerende friluftsmagasin.

Kundeservice: [ute@aboservice.no](mailto:ute@aboservice.no)  
Kundeservice telefon: 21 62 73 35

### NYHETSREV

Hold deg oppdatert!

Meld på

UTE utgis av Fri Flyt AS | Postboks 4767 Nydalen, 0421 Oslo | Tlf: 22 04 46 00 | Fax: 22 04 46 09

Ansvarlig redaktør: Erlend Sande | Redaktør: Gunhild Aaslie Soldal, Sandra Lappegard (journalist) | Salgskonsulent: Olav Tarjei Valebjørg

Finn oss her: Facebook | Twitter | Instagram | Google+