

Hvorfor blir ikke flere norske frikjørere drept i snøskred?

Innlegg på konferansen Snøskred og Friluftsliv, Stryn 10-13.11.2005.

Alf Odden, Institutt for Idretts og friluftslivsfag, Høgskolen i Telemark

Innledning

Tidligere i høst når jeg satt og forberedte innlegget jeg hadde tenkt å holde her på Stryn, ble jeg sittende å bla i rapporten fra Snøskredkonferansen på Lom i 1994. Plutselig ble jeg oppmerksom på en passasje i innlegget til Ola Einang som ellers handler om redningsarbeid. Han påpeker at det de siste årene trolig har vært en økning av risikoutsatte friluftslivsaktiviteter i fjellet, men at dette ikke hadde resultert i den økningen i skredulykker en hadde fryktet for få år siden. Og at vi på langt nær hadde fått den utviklingen som var synlig i en del andre land. Einang bruker ikke mye plass på å spekulere over mulige årsaker, men trekker fram det skadeforebyggende arbeidet.

Med andre ord færre frikjøringsulykker enn forventet allerede i 1994. Hvordan har da utviklingen vært de siste ti årene når frikjøringen virkelig har grepet om seg? Kunne det være at den positive trenden hadde fortsatt, slik at det fremdeles var grunn til å undres hvorfor? Eller hadde antallet ulykker etter hvert økt slik at det ikke lengre var grunnlag for å stille spørsmålet i tittelen?

Tittelen på innlegget kan kanskje virke litt søkt, men alle som har syslet litt med problematikken rundt snøskred og frikjøring har nok stilt seg dette spørsmålet noen ganger. Det begynner å bli en del mennesker i Norge som kjører bratt på ski og snøbrett. Og ut fra det som kan sees i magasiner og filmer eller observeres i fjellet, er det heller ingen tvil om at en god del av disse ferdes i potensielt skredfarlige områder. Likevel er det heldigvis relativt sjelden vi hører om dødsulykker relatert til bratt ski og brettkjøring.

Trenden med at flere oppsøker bratte upreparerte områder har lenge vært synlig i Nord Amerika og i Alpene. Denne økende ferdselen i skredfarlige områder gav seg også raskt utslag på ulykkesstatistikken hvor off piste kjørere etter hvert stod for en betydelig andel av antall skreddrepte, og har bidratt til at det totale antallet skreddrepte har økt kraftig i enkelte land (Munter 1992, Jamieson & Geldsetzer 1996, Logan & Atkins 1996, Harvey 2002). Da denne formen for ski og brettkjøring for alvor etablerte seg i Norge utover 1980 og 90 tallet, medførte dette naturlig nok en forventning om en liknende vekst både i antall skredulykker totalt og særlig de som involverte frikjørere (Einang 1994, Mytting 2000).

Et spørsmål jeg skal bruke litt tid på innledningsvis er imidlertid om vi egentlig kan spore en slik utvikling her i Norge.

Allerede i 1994 mente Einang (1994) å kunne slå fast at vi ikke hadde fått den økningen av skredulykker i fjellet som man hadde fryktet noen år tidligere. Dette på tross av at det trolig hadde vært en økning i risikoutsatte friluftslivsaktiviteter, som blant annet frikjøring. Nå er det over 10 år siden Einang kunne påpeke at utviklingen i Norge var positiv i forhold til mange andre land. Det skal derfor bli spennende å se om vi fortsatt har noe å glede oss over.

Jeg skal med en gang gjøre oppmerksom på at jeg kommer til å bevege meg på litt tynn is gjennom deler av innlegget, og at ingen må ha forventninger om at jeg skal gi dere et sikkert svar på spørsmålet som blir reist i tittelen. Datamaterialet som jeg har klart og framskaffe er til tider mangelfullt og dette setter begrensninger for hva det er mulig å si noe særlig om. Dette innleggets funksjon blir derfor like mye å stille spørsmål som å gi svar.

Datagrunnlag

Før vi går videre med innlegget kan det være på sin plass og gjøre rede for enkelte metodiske forutsetninger.

Resultatene om Nordmenns oppslutningen om frikjøring som presenteres i dette innlegget er i hovedsak hentet fra fire kilder. Dette dreier seg om dybdeintervjuer med 10 frikjørere, i alderen 18-28 år, som deltok på Fri Flyt arrangementet High Camp på Turtagrø i mai 2003. Statistisk sentralbyrås levekårsundersøkelser fra 2001 og 2004, og Høgskolen i Telemarks undersøkelse "Ungdom og Friluftsliv" fra 2002.

De tre siste kildene er landsrepresentative spørreundersøkelser hvor det er mulig å skille ut frikjøring som egen aktivitet. SSB undersøkelsene omfatter aldersgruppen 16-74 år og antallet respondenter er henholdsvis 1925 og 2460 (Vågane 2002, Hougen 2005). HiT undersøkelsen omfatter 428 ungdommer i alderen 16-24 år.

Jeg vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at frikjøringsbegrepet som blir brukt i dette innlegget omfatter kjøring på både telemarksski, alpinski / skibestigningsski og snøbrett. Samt at begrepet omfatter både de som kjører på fjellet hvor du må gå opp før du kjører ned, og de som kjører i tilknytning til alpinanlegg, hvor en heis sørger for deler av transporten opp.

Det er også slik at det er den som besvarer spørreskjemaet som selv bestemmer om aktiviteten en driver skal kalles frikjøring. Dette innebærer trolig at gruppen inneholder alt fra ekstremkjørere til de som tar en litt bratt veg ned etter en topptur.

For å få en viss kontroll med akkurat dette usikkerhetsmomentet, ble det i 2002 undersøkelsen også stilt spørsmål om kjøringen foregikk i upreparert lende brattere enn 30°.

Opplysningene om Norske skredulykker er i hovedsak hentet fra arbeidene til Ivar Mytting (2000, 2002) og Krister Kristensen (1998), samt skredstatistikk og ulykkesrapporter fra Norges Geotekniske Institutt (NGI), blant annet på nettstedet www.snoskred.no/.

Internasjonale ulykkesdata er hentet inn fra ulike rapporter og nettsteder. For Sveits dreier dette seg om ulykkesstatistikk fra Institutt für Schnee und Lawinenforschung (SLF) www.slf.ch/ i Davos, samt artikler fra Munter (1992), Tschirky et al (2000), Harvey (2002). For Frankrike er materialet begrenset til en detaljert ulykkesstatistikk for de siste tre årene på nettstedet www.pistehors.com/.

I USA finnes en detaljert ulykkesstatistikk på nettsidene til Colorado Avalanche Information Center (CAIC) www.geosurvey.state.co.us/ Her er det også linker til detaljerte ulykkesrapporter for de fleste ulykkene. I tillegg er en rekke ulykker i tidsrommet 1980-96 beskrevet og analysert i bøkene The Snowy Torrents - Avalanche accidents in the United States (Williams & Armstrong 1984, Logan & Atkins 1996).

For Canada finnes det en detaljert ulykkesstatistikk på nettsidene til Canada Avalanche Center (CSAC) www.csac.org/ her er det også linker til enkelte ulykkesrapporter. Ellers er en rekke av skredulykkene i Canada beskrevet og analysert i bøkene Avalanche accidents in Canada Vol. 3 og 4 (Schaerer 1987, Jamieson & Geldsetzer 1996)

Et problem man raskt støter på når man skal sammenlikne ulykkesstatistikk fra Norge med andre land er ulik begrepsbruk. Dette gjelder særlig kategorien "Backcountry skiing" som blir benyttet i Nord Amerika og Mellom Europa. Denne kategorien inneholder både ulykker som rammer det vi i Norge vil kalle for fjellskiløpere og ulykker som vil komme inn under vårt frikjøringsbegrep. For å løse dette har jeg så langt som mulig lest de tilgjengelige ulykkesrapportene for så å gruppere de utenlandske ulykkene enten som frikjøringsulykker eller ulykker i forbindelse med skiturer. Her har jeg imidlertid måtte bruke skjønn i en del tilfeller. Det er derfor mulig at andre vil komme fram til et noe annet resultat selv om forskjellene neppe vil bli særlig store.

Snøskred og frikjøring i Norge

Folk har kjørt bratt og skredutsatt på ski i Norge lenge før begrepet frikjøring ble oppfunnet, men det har vært vanlig å anta at det er først i de siste 20 årene at denne aktiviteten har fått noe særlig omfang. Selv om det ikke eksisterer noe sikkert sammenlikningsgrunnlag tilbake på 1970 tallet er det likevel grunn til å tro at antallet mennesker som driver med frikjøring ikke begynte å stige for alvor før mot slutten av 1980 tallet.

Denne første veksten i aktiviteten kom trolig fra om lag 1985, og da særlig gjennom telemarksskienes renessanse og den sterke veksten i antallet alpinanlegg i Norge (Basberg 1994). En ny økning i oppslutningen kom trolig fra midten av 1990 tallet og da først og fremst knyttet til oppkomsten av snøbrettet som førte nye grupper ut i løssnøen. I samme retning peker også tilgangen på nytt og bedre skiutstyr. Utviklingen i retning av mer bruk av skibestigningsutstyr, bredere ski og høyere telemarksstøvler gjorde frikjøringen mer attraktiv både på grunn av bedre skiopplevelser og at mer stabilt utstyr gjorde det mulig for flere å kjøre der det er bratt.

Mye tyder derfor på at antallet frikjørere har vært i økning akkurat som forventet, men spørsmålet er på hvilken måte dette gir seg utslag ulykkesstatistikken?

I tabell 1 er antall dødsulykker i forbindelse med snøskred listet opp for en rekke rekreasjonsaktiviteter. Tallmaterialet er inndelt i tre tiårsperioder slik at det skal være mulig å følge eventuelle endringer over tid.

Tabell 1. Antall dødsulykker i forbindelse med snøskred etter aktivitet i Norge 1975/76-2004/05

Aktivitet	1975/76-1984/85	1985/76-1994/95	1995/96-2004/05
Skitur/Jakt	22	19	11
Frikjøring	1	7	7
Fjellsport	2	3	9
Snøscooter	2	3	5
Annet	6	2	0
Sum	33	34	32

Nå er det kanskje for tidlig å trekke konklusjoner etter bare 10-15 år, men det er mye som tyder på at den forventete økningen i antall skreddrepte frikjørere fortsatt ikke har kommet. Siden vinteren 1995-96 har 32 mennesker dødd i skredulykker i forbindelse med utendørs rekreasjon her i Norge. Av disse 32 dødsfallene kan 7 relateres til ski og brettkjøring i bratte områder. Dette utgjør vel en 1/2 dødsulykke i året, og de sist tre årene ingen frikjørere omkommet i snøskred.

Til sammenlikning omkom det i den foregående tiårsperioden fra 1985-86 til 1994-95 til sammen 34 personer i snøskredulykker hvor 7 personer var frikjørere. Det er med andre ord lite som tyder på noen omfattende vekst i de snøskredrelaterte dødsfallene verken når det gjelder frikjøring eller rekreasjon mer generelt de siste 20 årene.

Dersom vi går enda lengre tilbake og ser på perioden 1975-76 til 1984-85 er det mulig å oppdage forskjeller. I denne perioden omkom 33 friluftslivsutøvere i snøskred, men bare en av disse skjedde i forbindelse med skikjøring i bratt lende.

Sett over en 30 års periode utgjør frikjørerne derfor en ny gruppe på ulykkesstatistikken. Etersom ulykker relatert til turaktiviteter har en klart synkende tendens ville også det totale antallet skreddrepte vært synkende dersom vi kunne se bort fra frikjørerne.

Samtidig har vi ikke observert noen økning i antall skreddrepte frikjørere mellom de to siste tiårsperiodene. På bakgrunn av dette skulle det derfor være grunnlag for å hevde at den forventede økningen i skreddrepte frikjørere ikke har kommet, selv om antallet frikjørere trolig har økt.

Nå vil det å begrense seg til dødsfall kamouflere at frikjører har vært involvert i mange alvorlig ulykker de siste årene, hvor bare flaksen har hindret at liv har gått tapt (Mytting 2002, NGI ulykkesstatistikk). Når en arbeider med såpass små tall vil slike tilfældigheter fort kunne få stor betydning og med 4-5 dødsulykker til siden 1996 hadde hele grunnlaget for dette innlegget falt bort.

Selv om dette faller utenfor temaet til dette innlegget er det verdt å merke seg at antallet fatale skredulykker i forbindelse med vanlige skiturer er halvert fra første til siste tiårsperiode. Samtidig som antallet dødsulykker i forbindelse med fjellsport (fjellklatring, isklatring og tinderangling) og snøscooterkjøring har økt.

At det er flere som kjører snøscooter nå enn det var for 20-30 år siden er det liten tvil om. I alle fall har antallet registrerte snøscootere økt fra 6000 i 1975 til 55000 i 2006. Det kan også virke som om det blir stadig flere som klatrer i fjellet. I følge tall fra SSB har oppslutningen om fjellklatring økt fra 1% i 1987 til 3% i 2004. For utøvere i alderen 16-24 år har imidlertid veksten vært langt sterkere fra 3% i 1987 til 10% i 2004. Hvor mange av disse som beveger seg i skredutsatte områder sier tallene ingenting om,

Når det gjelder skiturene ser det ikke ut som om forklaringen ligger i at det er færre folk i fjellet. Riktig nok har oppslutningen om skiturer i fjellet gått ned fra 40% i 1986 til 35% i 2004. Men dersom vi tar hensyn til at folkemengden i Norge har økt med om lag 15% i løpet av disse årene, viser det seg at det likevel er flere skiløpere i fjellet nå enn for 20 år siden.

Internasjonalt perspektiv

Selv om den manglende økningen i antallet drepte frikjørere her i Norge er interessant nok i seg selv, kan det også være på sin plass å undersøke om en slik utvikling kan være en del av en internasjonal trend.

Som det går fram av tabell 2 er antall skreddrepte i Norge heldigvis relativt beskjedent både blant frikjørere og friluftslivsutøvere generelt, når vi sammenlikner med mange andre land.

Tabell 2. Antall skreddrepte i et gjennomsnittså for perioden 1995/96 – 2004/05 i forhold til folketall for Norge, Sveits, Frankrike, USA og Canada.

Land	Folketall i millioner	Antall rekreasjon	Andel rekreasjon	Antall frikjørere	Andel frikjørere
Norge	4.56	3.2	0.69	0.7	0.15
Sveits	7.45	20.1	2.70	8.2	1.10
Frankrike	61.4	25.0	0.41	11.1	0.18
USA	293	27.0	0.09	7.9	0.03
Canada	31.8	13.1	0.41	5.1	0.16

Både i Sveits, Frankrike og USA har i snitt mellom 20 og 30 friluftslivsutøvere blitt drept årlig i den siste tiårsperioden. Justert for folkemengde er imidlertid USA på bunnen med 0.09 skreddrepte årlig pr. 1 million innbyggerer fulgt av Frankrike og Canada med tilsvarende forholdstall på 0.41. I forhold til folketallet dør det derfor oftere mennesker i snøskred i Norge enn i disse tre landene. Her hos oss dør det årlig 0.69 personer årlig pr. 1 million innbyggere.

Det er bare Sveits som kommer dårligere ut på denne sammenlikningen med hele 2.70 skreddrepte pr 1 million innbyggere.

Når det gjelder ulykker som involverer frikjørere er bildet noe annerledes. Fortsatt er ulykkesfrekvensen størst i Sveits og minst i USA med henholdsvis 1.10 og 0.03 drepte frikjørere pr. 1 million innbyggere. Imidlertid lever frikjørerne noe mindre farlig i Norge enn i Frankrike og Canada med er ulykkesfrekvens på henholdsvis 0.15, 0.18 og 0.16 skreddrepte pr. 1 million innbyggere.

Selv om denne statistikken gir en viss pekepinn er den beheftet med store feilkilder. For eksempel er det ikke det totale folketallet som er interessant, men andelen av befolkningen som driver med aktiviteter hvor de kan utsettes for skredfare. I tillegg har de ulike landenes skredstatistikk en tendens til å ikke registrer de skreddreptes nasjonalitet slik at land med mange skiturister kommer dårligere ut på statistikken.

Vi får imidlertid bruke det vi har og skal i tabell 3 se hvordan skredulykkene har utviklet seg over tid.

Tabell 3. Antall skreddrepte rekreasjonsutøvere og frikjørere de siste tre tiårs periodene for Norge, Sveits, Frankrike, USA og Canada

	1975/76 – 1984/85			1985/86 – 1994/95			1995/96 – 2004/2005		
	Rekreasjon	Ant.fri kjørere	% fri kjørere	Rekreasjon	Ant.fri kjørere	% fri kjørere	Rekreasjon	Ant.fri kjørere	% fri kjørere
Norge	33	1	3%	34	7	21%	32	7	22%
Sveits	264	83	31%	218	50	23%	201	82	41%
Frankrike	-	-	-	-	-	-	250	111	44%
USA	137	-	-	147	62	42%	270	79	29%
Canada	75	20	27%	93	25	27%	131	51	39%

For de fire landene hvor vi har tallmateriale tilbake til 1970 årene finner vi ingen enhetlig utvikling. I USA og Canada er det en klart økende tendens både i det totale antallet skreddrepte rekreasjons utøvere og antallet drepte frikjørere. Foruten frikjørerne blir veksten i antallet skreddrepte for en stor grad forårsaket av snøscooterkjørere.

For Sveits, hvor antallet dødsfall allerede var stort på 1970 tallet, er det en markert nedgang i antallet skreddrepte rekreasjonsutøvere. Noe som i hovedsak skyldes nedgangen i turrelaterte ulykker. Når det gjelder frikjørere gikk også antallet skreddrepte nedover fra midten av 1980 tallet, men tok seg deretter noe opp fra midten av 1990 tallet.

I Norge har det ikke vært registrert noen økning i antallet skreddrepte i forbindelse med rekreasjonsaktiviteter siden 1970 tallet. Det ble der i mot registrert en markert økning i antallet skreddrepte frikjørere mellom de to tiårsperiodene 1975-84 og 1985-94, men utviklingen for den siste tiårsperioden 1995-2004 tyder på at antallet drepte frikjørere nå er forholdsvis stabilt.

Dette forholdet kommer også fram i tabell 3 hvor andelen frikjører blant de skreddrepte rekreasjonsutøverne er klart mindre i Norge enn i de andre landene i denne tabellen. Andelen drepte frikjørere er også lav i USA for den siste tiårsperioden, men dette skyldes i stor grad den sterke økningen drepte snøscooterkjørere¹.

¹ I perioden 1985/86 -1994/95 var 25 av de 147 skreddrepte snøscooterkjørere (17%), mens hele 102 av de 270 skreddrepte mellom 1995/96 – 2004/2005 kjørte snøscooter (38%).

Problemstillinger

Sammenlikningen av Norge med andre land i tabell 2 og 3 viste at det var grunn til å stoppe opp ved særlig to forhold rundt problemområdet frikjøring og snøskred.

For det første har vi sett at antallet skreddrepte frikjørere Norge ikke har økt mellom de to siste tiårsperiodene. Det har også vist seg at en slik utvikling ikke er synlig i andre land og at dette derfor neppe er en internasjonal trend. Tvert i mot er den internasjonale trenden en sterk økning i antallet drepte frikjørere. Spørsmålet blir følgelig hvorfor dette ikke skjer i Norge?

En mulig forklaring på den manglende økningen i skreddrepte frikjørere er at frikjøring ikke er en så omfattende aktivitet som vi lett kan få inntrykk av gjennom media. I så fall kan det tenkes at antallet utøvere ikke gir grunnlag for særlig mange ulykker og at den manglende økningen rett og slett skyldes at det ikke er flere frikjører enn tidligere.

En annen mulighet er at kunnskapsnivået og bevisstheten rundt farene ved snøskred blant norske frikjørere er høyere nå enn for 15 år siden. Dette kan for eksempel gi seg utslag i at en større del av frikjøringsaktiviteten foregår på steder eller tider på året hvor skredfaren er begrenset. Det er i alle fall godt mulig å tenke seg at mye av frikjøringen foregår på vårsnø. Og at de som virkelig kjører skredutsatte linjene i større grad er blitt i stand til å styre unna situasjoner hvor skredfaren er særlig stor.

I forlengelsen av dette kan det også tenkes at utbredelsen av redningsutstyr og kompetansen i kameratredning er blitt bedre slik at en større en del av ulykkene ikke får en fatal utgang.

For det andre kan det på grunnlag av de presenterte tabellene synes som om det er relativt få drepte frikjørere i Norge i forhold til folketallet, og at det var få frikjørere i forhold til det totale antallet skreddrepte rekreasjons utøvere.

Også disse forholdene kan tenkes å bunne i den totale oppslutningen om frikjøring i Norge. En lav oppslutning om frikjøring generelt eller sett i forhold til andre skredutsatte aktiviteter sammenliknet med andre land, vil også kunne forklare Norges beskjedne plassering på den internasjonale ulykkesstatistikken.

Et annet forhold kan være at vær, snø og terrengforholdene i Norge gjør at det vanskeligere å løse ut skred enn det som er tilfellet i andre land. Eventuelt at det er forskjeller i skredenes størrelse eller andre forhold som innvirker på overlevelsessjansene.

I dette innlegget kommer jeg imidlertid til å konsentrere meg om problemstillingen som tar opp mulige årsaker til at antallet skreddrepte frikjørere i Norge ikke ser ut til å øke.

Når det gjelder en videre sammenlikning mellom Norge og andre land setter manglende tilgang på data en foreløpig stopper for en videre utforsking.

For eksempel er det kun i Norge at frikjøring blir registrert som egen aktivitet i de ulike nasjonale kartleggingene av friluftslivsdeltakelse, men det finnes gode data på andre snørelaterte aktiviteter i for de fleste lands vedkommende².

Dersom vi holder snøscooterkjørerne utenfor statistikken vil andelen drepte frikjørere ligge rundt 50% for begge disse tiårsperiodene.

² I USA er det foretatt en rekke omfattende kartlegginger av befolkningens deltakelse i ulike friluftslivsaktiviteter. Den siste undersøkelsen fra 2001 er rapportert i Cordell (2004). For Sveits er datatilgangen

Når det gjelder karaktertrekk ved skiløperutløste skred er det samlet inn og analysert et betydelig datamateriale i Sveits og Canada (se for eksempel Schweizer & Lutschg 2001, Jamieson 2000). Et slikt data materiale eksisterer også delvis for Norges vedkommende og en del sammenstillinger er gjort av Mytting (2000) og Lied og Kristensen (2003). Her er det med andre ord mye spennende å gripe fatt i.

Frikjøringsaktivitetens omfang og utvikling i Norge

Først skal vi se nærmere på om antallet frikjørere i Norge har økt de siste årene slik som vi har forventet. I følge SSB's siste undersøkelse fra 2004 utøver 3.8% av befolkningen aktiviteten frikjøring i fjellet, mens 7.0% driver med frikjøring i tilknytning til alpinanlegg. Dersom vi slår sammen disse to aktivitetene ligger det totale oppslutningen om frikjøring på 8.3%. Som det framgår av tabell 4 innebærer disse tallene er viss økning i aktiviteten siden 2001.

Tabell 4. Deltakelse i frikjøring ved anlegg, frikjøring i fjellet og frikjøring samlet for 2001 og 2004.

	2001	2004	Signifikans
Frikjøring i fjellet	3.0	3.8	n.s ($X^2=6.07$, $df=1$, $p=0.15$)
Frikjøring ved anlegg	4.8	7.0	** ($X^2=8.72$, $df=1$, $p=0.003$)
Frikjøring i alt	6.2	8.3	* ($X^2=2.07$, $df=1$, $p=0.014$)

Dette innebærer at frikjøring fortsatt er en liten aktivitet selv om oppslutningen har økt en del de siste tre årene. Det meste av aktiviteten forgår i tilknytning til alpinanleggene og under halvparten av deltakerne utøver aktiviteten i fjellet.

Omregnet til antall utøvere innebærer dette at vi med 95% sannsynlighet kan fastslå at mellom 92.000 og 158.000 driver med frikjøring i fjellet, mellom 197.000 og 263.000 kjører ved anlegg og at det totale antallet frikjørere ligger mellom 240.000 og 306.000.

Ettersom SSB's levekårsundersøkelse omfatter 2460 respondenter og har en svarprosent på hele 81% er det grunn til å stole på disse tallene (Hougen 2004). Det er imidlertid en viss fare for overestimering av deltakelsen i denne type undersøkelser, slik at jeg i det følgende kommer til å ta utgangspunkt i tallene som utgjør den nederste grensen for konfidensintervallet.

Alt tyder på at aktiviteten har vokst stille og rolig de siste 15-20 årene og at antallet utøvere på 1980 og 1990 tallet var klart lågere enn i dag. Dersom vi går ut fra at oppslutningen har økt jevnt med 2 prosentpoeng for hver treårsperiode, slik som tilfellet er mellom 2001 og 2004, kommer vi fram til at oppslutningen var svært lav før 1990.

I tillegg til antall utøvere er det også av interesse å vite mer om hvor mange dager frikjørerne bruker på sin aktivitet.

noe mer begrenset, men det foreligger data fra en relativt grundig undersøkelse fra 1999 som er rapportert i Sport Schweiz (Lamprecht & Stamm 2000). For Canada er tilgangen på data for hele befolkningen begrenset. Noe er imidlertid å finne på nettstedet www.cflri.ca/.

Tabell 5. Gjennomsnittlig utøvelsesfrekvens i frikjøring ved anlegg, frikjøring i fjellet og frikjøring samlet for 2004.

	2001	2004	Signifikans
Frikjøring i fjellet	8.9	6.4	n.s (F=0.875, df=1, p=0.350)
Frikjøring ved anlegg	9.1	7.6	n.s (F=0.750, df=1, p=0.388)
Frikjøring i alt	11.2	9.3	n.s (F=1.465, df=1, p=0.228)

Som det går fram av tabell 5 utøves frikjøring utøves i gjennomsnitt 9 dager i året, mens tallene for underaktivitetene frikjøring i fjellet og frikjøring ved anlegg ligger på henholdsvis 6-7 dager og 7-8 dager.

Disse gjennomsnittsverdiene skjuler imidlertid at det er store ulikheter i aktivitetsnivået blant frikjørerne. Som vi er av tabell 6 er det en stor del av frikjørerne som bare utøver aktiviteten en eller to dager i løpet av året.

Tabell 6. Fordeling på ulike frekvensintervaller for frikjøring ved anlegg, frikjøring i fjellet og frikjøring samlet for 2004.

	1-2 dager	3-5 dager	6-10 dager	11-20 dager	Over 20 dg
Frikjøring i fjellet	49	26	10	10	5
Frikjøring ved anlegg	42	32	12	7	7
Frikjøring i alt	36	32	12	10	10

Dette gjelder særlig for frikjøring i fjellet hvor nesten halvparten kjører maksimalt to ganger i løpet av sesongen. Samtidig ser vi også at bare 20% av det totale antallet frikjørere utøver aktiviteten mer en 10 ganger i løpet av året.

Dersom vi multipliserer antall utøvere med gjennomsnittelig antall dager får vi et grovt mål på samlet antall utøver dager pr år. Dersom vi går ut fra at 100.000 driver med frikjøring i fjellet, 200.000 kjører ved anleggene og 240.000 frikjørere totalt, og ganger med et gjennomsnitt på henholdsvis 6, 7 og 9 dager, kommer vi fram til et samlet antall utøverdager for frikjøring i fjellet på 600.000. De tilsvarende tallene for frikjøring ved anlegg og frikjøring totalt blir på 1.4 millioner og 2.16 millioner dager.

Frikjøringsaktiviteten kan utøves med ulike typer utstyr og i tabell 7 er fordelingen mellom snøbrett, telemarksski og alpinski framstilt.

Tabell 7. Andel av befolkningen som benytter henholdsvis snøbrett, telemarksski og alpinski under utøvelsen av aktivitetene; frikjøring ved anlegg, frikjøring i fjellet og frikjøring samlet for 2004.

	Snøbrett	Telemarksski	Alpinski
Frikjøring i fjellet	1.3	2.1	0.8
Frikjøring ved anlegg	3.2	1.7	2.8
Frikjøring i alt	3.6	2.6	3.0

Dette innebærer at 45% av frikjørerne kjører snøbrett en eller flere ganger i løpet av sesongene, mens de tilsvarende tallene for telemarksski og alpinski er henholdsvis 32% og

37%. Ellers går det fram av tabellen at telemarksskiene er mest brukt i fjellet, men snøbrett og alpinski brukes mest i tilknytning til anleggene.

Den norske frikjører

I motsetning til de aller fleste andre norske friluftslivsaktiviteter er frikjøring en aktivitet som er dominert av unge utøvere. Som det går fram av tabell 7 er oppslutningen klart størst i aldersgruppa 16-24 år, mens det finnes svært få utøvere over 35 år. Faktisk er det slik at ungdommen utgjør over halvparten av det totale antallet utøvere.

Tabell 8. Oppslutning om frikjøring i ulike aldersgrupper for 2001, 2002 og 2004.

	2001	2002	2004
16-24 år	22.1	27.3	29.2
25-34 år	10.5	-	12.6
35-44 år	4.3	-	6.2
45-54 år	1.1	-	2.8
55-64 år	0	-	0.9
65-74 år	0.5	-	0.8

Videre ser vi at oppslutningen har økt i alle aldersgrupper siden 2001, men at veksten er klart størst blant de yngste. Denne utviklingen vil trolig medføre at oppslutningen om frikjøringen vil øke ytterligere i de kommende årene. Slik det ser ut nå vil oppslutningen blant de yngste utøverne øke, samtidig som oppslutningen i de neste aldersgruppene også vil øke etter hvert som dagens pionergenerasjon blir eldre. Noen vil sikkert falle fra, men det er vanskelig å se for seg at mange av dagens 20 år gamle frikjørere vil slutte når de blir 30.

Den norske frikjøreren representerer langt i fra noe gjennomsnitt av befolkningen.

Frikjøringen domineres av de av de samme sosiale gruppene som dominerer de litt mer krevende delene av det norske friluftslivet slik som for eksempel fjellsport og skitur i vinterfjellet.

Som det går fram av tabell 9 er menn langt mer aktive enn kvinner. Forskjellene mellom kjønnene virker imidlertid å være noe mindre for frikjøring i fjellet enn for frikjøring i anlegg. Oppslutningen er videre størst blant de med mest utdanning. Forskjellene er ikke store, men vil bli klart større når man tar hensyn til at flertallet av utøverne er unge og alle derfor ikke har tatt fatt på en eventuelt høyere utdanning.

Samtidig er det liten tvil om at frikjøring er en aktivitet som har sitt tyngdepunkt blant de som bor i de store byene. Oppslutningen her er så mye som tre ganger så høy som den er i spredt bygde strøk. Det er kun mindre forskjeller i oppslutningen i de ulike landsdelene.

Tabell 9. Oppslutning om frikjøring i ulike sosiale og geografiske grupper i 2004

	Frikjøring i fjellet	Frikjøring i anlegg	Frikjøring i alt
Mann	5	10	12
Kvinne	3	4	5
Grunnskole	3	6	7
Videregående	3	6	7
Høgskole/Universitet	5	8	10
Spredt <200 innb.	2	4	5
Tettbygd innbyggere	4	6	8
By >100.000 innb.	6	12	14
Østlandet	3	7	8
Sørlandet	5	7	9
Vestlandet	5	8	10
Trønderlag	5	10	11
Nord Norge	4	4	6

Deltakelse på skredkurs og bruk av sikkerhetsutstyr

Høgskolen i Telemarks ungdomsundersøkelse fra 2002 inneholdt en del tilleggsspørsmål rettet mot frikjørernes anvendelse av ulike sikkerhetstiltak. Svarene på disse spørsmålene kan være med på å kaste lys over bevisstheten om sikkerhetsspørsmål blant norske frikjørere.

Til sammen 20% av frikjørerne hadde deltatt på skredkurs. Samtidig ønsket hele 60% av de som ikke hadde skredkurs å delta i et slik kurs.

Som det går fram av tabell 10 er bruken av sikkerhetsutstyr svært begrenset blant norske frikjørere. Imidlertid var bruk av slikt utstyr mest vanlig blant de mest aktive utøverne.

Tabell 10. Bruk av ulike former for sikkerhetsutstyr. Ungdom (16-24 år) i 2002 (N=115)

Sikkerhetsutstyr	Andel i %
Sender / mottaker	7
Spade og søkestang	5
Hjelm	12
Skredballong	0

Anvendelsen av ulike teknikker for å vurdere skredfare og for å ta seg ned tryggest mulig hadde langt større utbredelse (tabell 11). Det er spesielt verdt å merke seg at 6 av 10 ikke kjører brattere enn 30° når de antar at det er fare for skred. Dette innebærer også at 4 av 10 likevel kjører, men dette behøver ikke bety at de ikke tar sine forhåndsregler.

Tabell 11. Bruk av ulike sikkerhetsteknikker. Ungdom (16-24 år) i 2002 (N=115)

Sikkerhetsutstyr	Andel i %
Vurdering av snødekke underveis	28
Unnlater å kjøre over 30° ved skredfare	62
Kjører en og en i bratte heng	31
Stopper underveis på sikre steder	48

Det er også verdt å legge merke til at kun 28% oppgir at de vurderer snødekket underveis på turen. Det er ikke lett å si hvordan dette funnet skal tolkes, men det tyder på at relativt få tar seg tid til å grave snøprofil eller utføre stabilitetstester.

Diskusjon

I Norge har det ikke vært noen økning i antallet skreddrepte frikjørere mellom de to tiårsperiodene 1985/86-1994-95 og 1995/96-2004/05. Stabiliteten i antall dødsulykker i forbindelse med frikjøring blir særlig oppsiktsvekkende sammenholdt med at antallet frikjørere har økt betydelig i denne perioden. Alt tyder derfor på at den positive tendensen som ble kommentert av Ola Einang allerede i 1994 fortsatt ser ut til å holde fram. Denne utviklingen står imidlertid i fortsatt i klar kontrast til utviklingen i land som Sveits, USA og Canada hvor økningen i antall drepte frikjørere har vært tydelig i denne perioden.

Når jeg i det følgende skal prøve å komme fram til sannsynlige forklaringer på denne gledelige utviklinga kommer jeg som Ola Einang og Nils Faarlund før meg til å legge mest vekt på effektene av det skadeforebyggende arbeidet. Før vi kommer så langt skal vi imidlertid innom en annen mulig årsak.

Selv om vi strengt tatt bare kan påvise en økning i oppslutningen om frikjøring for perioden 2001 til 2004 er det ingen grunn til å tro noe annet enn at deltakelsen i 2000 var betydelig høyere enn den var i 1990. Selv om vi ikke kan framlegge noen sikker dokumentasjon er vi nok likevel på sikker grunn når vi hevder at det er flere frikjørere i Norge i den siste tiårsperioden enn det var i den foregående.

Det er imidlertid trolig ingenting ved det totale omfanget av frikjøringsaktiviteten som skulle tilsi at antall dødsfall i snøskred ikke er høyere enn det er. Når til sammen 8% av befolkningen eller 240.000 nordmenn driver med frikjøring, er en dødsulykke hvert annet år relativt sjeldent.

Et åpenbart spørsmål er derfor om det å drive med frikjøring automatisk medfører at en utsetter seg for skredfare?

Mye tyder på at dette ikke er tilfellet. Som tidligere nevnt ble det i HiTs undersøkelse fra 2002 stilt spørsmål om hvor mange som kjørte brattere enn 30° i upreparerte områder. Her kom det fra at 15% av de som oppgav at de drev med frikjøring ikke kjørte så bratt at de utsatte seg for skredfare. Dersom vi forutsetter at det samme forholdet gjelder for SSB undersøkelsene vil tallene vi ha kommet fram til bli noe redusert, men på langt nær nok til å forklare det lave antallet dødsulykker.

Det eksisterer imidlertid flere muligheter for å kjøre bratt uten å utsette seg for skredfare. De viktigste er å legge turene til etter førefallet når lagdelingen i snødekket er borte eller å legge turene til ryggformasjoner hvor snødekket er tynt og uten lagdeling. Det er dessverre umulig å

komme med noen sikre anslag for hvor mange av frikjørerne som reduserer skredfaren på denne måten, men observasjoner i felt tyder på at disse formene for kjøring er svært utbredt. For eksempel viste det seg at det store flertallet av deltakerne på High Camp arrangementet på Turtagrø i Vest Jotunheimen i mai 2003, la nedturen fra vanlige turtopper som Nordre Dyrhaugstind og Lauvnostind på ryggene hvor hellingen kun stedvis når over 30°. Av de 2-300 deltakerne på dette arrangementet var det trolig ikke mer enn rundt 10% som kjører bratte flanker og renneformasjoner de dagene samlingen varer.

Et annet forhold som er med på å redusere antallet frikjørere som utsetter seg for skredfare er at de fleste frikjørerne utøver sin aktivitet ved alpinanleggene. Nå blir folk også drept av snøskred i heisnære områder, men det er en rekke forhold som er med på å redusere skredfaren i disse områdene.

Etter hvert har flere av de store anleggene utviklet bedre rutiner i forhold til informasjon om skredfaren, i tillegg til en mer systematisk bruk av tiltak som sprenging av skavler og fysisk sperring av utsatte områder. I tillegg blir potensielt skredfarlige heng i nærheten av alpinanleggene kjørt jevnlig gjennom hele vinteren og denne ”tråkkemaskineffekten” er med på å redusere muligheten for at farlige spenninger oppstår i snødekket.

Slik jeg ser det er det et visst grunnlag for å hevde at sikkerheten for de frikjørerne som kjører nær alpinanleggene er bedre i dag enn den var for 15 år siden. I og med at nær totredjedeler av det totale antallet frikjører kun utøver aktiviteten i slike områder er det godt mulig at det økte sikkerhetsnivået er en medvirkende årsak til stagnasjonen i antallet fatale frikjøringsulykker.

Så tilbake til det skadeforebyggende arbeidet.

I følge blant annet Munter (1992, 1997) vil kjøring på bratt lagdelt vintersnø aldri bli 100% sikker. Munter hevder videre at svært mange av skredulykkene kan unngås ved at folk avstår fra å kjøre på ski i de bratteste hengene de dagene skredfaren er størst. En forutsetning for at dette skal kunne skje er at frikjørerne er i stand til å vurdere når skredfaren er høy. Det er derfor høyest sannsynlig at økt kunnskaps- og bevissthetsnivå blant frikjørerne vil kunne resultere i færre snøskredulykker.

At kunnskap om sikker ferdsel har betydning for å redusere antall ulykker, kan den sterke veksten i antall skreddrepte snøscooterkjørere i USA tjene som et eksempel på. Temper (2002) framholder at det innen frikjøringsmiljøet i USA etter hvert har blitt bygget opp en betydelig kompetanse innen skredvurdering. Det er imidlertid liten utveksling av kunnskap mellom ski og snøscootermiljøet, og man antar at snøscooterkjørerne er langt dårligere til å vurdere skredfare enn det som er tilfellet blant ski og brettkjørere. Sammen med snøscooterens store rekkevidde framhever Temper (ibid) sviktende kunnskap som viktige årsaker til de mange dødsulykkene.

Noe eksakt mål på norske frikjørers kunnskapsnivå er vanskelig å oppdrive, men i forbindelse med HiT,s ungdomsundersøkelse ble det stilt spørsmål om deltakelse på skredkurs.

Her kom det fram at 20% av frikjørerne hadde deltatt på skredkurs, mens at hele 60% av de som ikke hadde skredkurs hadde lyst til å delta på et. Dette kan neppe tolkes i retning av at kunnskapen om snøskred er stor blant norske frikjørere, men det kan bety at det eksisterer en utbredt bevissthet om at slik kunnskap er viktig.

Den lave andelen som brukte sikkerhetsutstyr som sender/mottaker og spade/søkestang vitner imidlertid ikke om at sikkerheten blir tatt veldig alvorlig. Imidlertid tyder salgsstatistikken på at bruken av slik utstyr har blitt vanligere bare siden 2002.

Om sentralt sikkerhetsutstyr ikke er i vanlig bruk er det mange som benytter seg av risikoreduserende teknikker når de er ute og kjører. Et flertall av frikjørerne avstår faktisk fra å kjøre brattere enn 30° når de vurderer forholdene som skredfarlige. En tredjedel av frikjørerne oppgir også at de foretar vurderinger av snødekket underveis.

Alt dette kan tyde på at bevisstheten rundt sikker ferdsel er relativt høy blant norske frikjørere.

Det er etter mitt syn liten tvil om at det omfattende skadeforebyggende arbeidet vi har hatt i Norge de siste 30-40 årene har hatt positive effekter som synes på dagens statistikk. Dette har blant annet gitt seg utslag i at antall dødsulykker i forbindelse med vanlige skiturere har hatt en klart synkende tendens. Antallet skredrepte innenfor denne aktiviteten er faktisk halvert siden 1970 tallet uten at antallet skiløpere i fjellet har gått ned.

Et omfattende informasjonsarbeid i regi av både privatpersoner, frivillige organisasjoner og ulike utdanningsinstitusjoner har trolig medvirket i utviklingen av en turkultur hvor man unngår å ferdes i skredfarlige områder.

Hva har dette så med frikjørerne å gjøre? Tilsynelatende innebærer frikjøringskulturen et brudd med den tradisjonelle turkulturens vektlegging av å "gå rundt" potensielt skredfarlige områder. Her er det snakk om en internasjonalt orientert ungdomskultur hvor det å "dra på" er en av de sentrale verdiene (Telseth 2005). Imidlertid mener jeg at mange frikjøreres faktiske adferd i fjellet tyder på at elementer fra den tradisjonelle norske "gå rundt kulturen" lever videre i beste velgående. Alle frikjørerne jeg har intervjuet ga uttrykk for at planer om bratte nedkjøringer ble droppet dersom de var usikre på skredfaren, et inntrykk som også blir bekreftet av egne og andres feltobservasjoner. Med dette mener jeg ikke å si at alle frikjørere unnlater å ta sjanser, men at svært mange velger en tryggere nedfart når de er i tvil.

Ved nærmere ettertanke er kanskje ikke så merkelig at mye av tankegodset fra den tradisjonelle turkulturen lever vider blant norske frikjørere. Frikjørerne tilhører i stor grad de øvre sosiale lag hvor ski og fjellspport aktiviteter har sin sterkeste forankring i den norske befolkningen. Det viser seg da også at de fleste frikjørere har solid bakgrunn fra slike aktiviteter, og at slik erfaring nærmest er en forutsetning for den delen av frikjøringen som foregår i fjellet.

I tillegg til det skadeforebyggende arbeidet rettet mot turfriluftslivet har det de siste 5-6 årene kommet på plass en rekke tiltak som er rettet spesielt mot frikjørere. Disse skiller seg særlig fra den tradisjonelle tilnærmingen ved å ta utgangspunkt i det under visse forutsetninger kan kjøres brattere enn 30° selv på lagdelt vintersnø.

Av konkrete tiltak kan det nevnes bøker og informasjonshefter utarbeidet av Markus Landrø, Lid & Kristensen og Fri Flyt. Det arrangeres også skredkurs rettet mot frikjører i regi av virksomheter som Ski Hemsedal, Røde Kors og Sunalp og Bergtatt Stryn. Det er opprettet egne undervisningstilbud i frikjøring ved blant annet Hallingdal, Nordfjord og Øytun folkehøgskoler hvor skredopplæring er et sentralt element. I tillegg finnes det lett tilgjengelig informasjon på en rekke nettsteder som for eksempel www.snoskred.no , www.sunalp.no , www.friflyt.no og www.redcross.no .

Det er selvfølgelig nærliggende å tro at dette informasjonsarbeidet rettet mot de som kjører bratt vil føre til at antallet ulykker vil holde seg lavt også i åra framover. Mer og målrettet opplæring mot frikjørere skulle normalt gi færre ulykker, men det er enkelte forhold som gjør at en slik positiv utvikling ikke er opplagt.

Dersom det forholder seg slik at frikjørerne uten opplæring vil kjøre uansett skredfare, vil et slik opplysningsarbeide være et ubetinget gode. Skulle det imidlertid forholde seg slik at dagens frikjørere faktisk vet nok til å ”gå rundt” når de er usikre, kan dette opplysningsarbeidet ha noen utilsiktete konsekvenser. Metodene for vurdering av kjøring lagdelt vintersnø kan fort utvikle seg til å bli et konkurrerende kunnskapsregime til ”gå rundt kulturen”. Dersom det blir en utbredt oppfatning blant frikjørere at det er mulig å kjøre bratt dersom vurderingene er gode nok, kan dette føre til mer kjøring i skredfarlige områder og dermed trolig også flere ulykker.

Litteratur

- Basberg, B. (1994). Fra Telemark til telemark. *Skiforeningen, Jubileumsårbok*.
- Cordell, K. (2004). *Outdoor recreation for 21st century America. A report to the nation: The National Survey on Recreation and the Enviroment*. Stat College, PA: Venture Publishing Inc.
- Einang, O. (1994). Noen synspunkt på redningsarbeid ved snøskredulykker. I *Norsk Fjellmuseum rapport 1994:1 - Snøskredkonferanse*.
- Harvey, S. (2002). *Avalanche accidents in back countrey terrsin of the Swiss alps*. Institut fur Schnee und Lawinenforschung, Davos, Switzerland.
- Hougen, H. (2005). *Samordnet levekårsundersøkelse 2004 - tverrsnittsundersøkelsen : dokumentasjonsrapport*. Statistisk sentralbyrå. Oslo
- Jamieson, B & Geldsetzer, T. (1996). *Avalanche accidents in Canada : volume 4: 1984-1996*. Revelstoke, B.C.: Canadian Avalanche Association.
- Jamieson, B. (2000). *Skier triggering of slab avalanches: concepts and research*.
- Lamprecht, M. & Stamm, H. (2000). *Sport Schweiz 2000 : ein Forschungsprojekt zur Sportaktivität und zum Sportkonsum der Schweizer Bevölkerung*. Bern : Schweizerischen Olympischen Verband.
- Lied, K & Kristensen, K. (2003). *Snøskred. Håndbok om snøskred*. Vett & Viten.
- Logan, N & Atkins, D (1996). *Avalanche accidents in the United States, 1980-86*. Colorado Geological Survey special publication ; 39. Colorado Geological Survey, Dept. of Natural Resources, State of Colorado.
- Kristensen, K (1998). *A survey of snow avalanche accidents in Norway*. Norges Geotekniske Institutt Rapport 203.
- Munter, W. (1992). *Neue Lawinenkunde : ein Leitfaden für die Praxis*. Bern : Schweizer Alpen-Club.
- Munter, W. (1997). *3 x 3 Lawinen : entscheiden in kritischen Situationen*. Garmisch-Partenkirchen : Agentur Pohl & Schellhammer.
- Mytting, I. (2000). *Snøskredulykker. En studie av snøskredulykker som involverer utøvere av friluftsliv*. Hovedfagsoppgave Institutt for samfunnsfag. NIH.
- Mytting, I. (2002). Med viten og vilje - Er risikoadferd hos skiløpere villet? Innlegg på Snøskredseminar i Tromsø <http://home.no.net/skredsem/ivar/html>.
- Schweizer, J & Lutschg, M. (2001). *Characteristics of human-triggered avalanches*. Cold Reg. Sci. Technol., 33 (2-3).
- Temper, B. (2002). Operational backcountry avalanche forecasting in the United States. *Snøskred og friluftsliv. Konferanserapport*. NGI.
- Tschirky, F, Barbec, B & Kern, M (2001). *Avalanche rescue systems in Swizerland: Experience and limitations*. Swiss federal institute for snow and avalanche research.
- Vågane, L. 2002. *Samordnet levekårsundersøkelse 2001 – tverrsnittsundersøkelsen. Dokumentasjonsrapport*. Statistisk sentralbyrå Notater 2002/56.