

Fagfelleurdert/ Peer reviewed article

Kultur for skredsikkerhet i Norge, 1960 – 2020

André Horgen¹ og Fredrik Christoffersen¹

¹Fakultet for humaniora, idretts- og utdanningsvitenskap, Campus Bø i Telemark, Universitetet i Sørøst-Norge

Engelsk tittel

Culture for Avalanche Safety in Norway, 1960 - 2020

Ingress

I artikkelen presenteres resultatene av en kulturhistorisk undersøkelse av diskursen knyttet til skredsikkerhet og risiko i Norge i perioden 1960-2020. Undersøkelsen dreier seg om hva slags sikkerhetstenkning, knyttet til snøskred, som til ulike tider har vunnet frem og vært dominerende i Norge. Hvilke aktører har strebet etter å definere hva slags sikkerhetstenkning som skulle fremstå som legitim i perioden og hvor har idéene til sikkerhetstenkningen kommet ifra? Empirien består av et vidt spekter av tekster som har vært sentrale innenfor skred- og vinterfriluftslivsfeltet. Metodisk er det anvendt en hermeneutisk, diskursanalytisk tilnærming som kan plasseres innenfor fagfeltet ny kulturhistorie.

Abstract

This article presents the results of a cultural-historical study related to avalanche safety and risk in Norway in the period 1960-2020. We have identified three major shifts related to how, at an institutional level, the problem of avalanche safety has been approached. Through all the shifts, the ideas for safety thinking have come to Norway through import of ideas. The institutions, who strived for «the Norwegian method» to be the legitimate safety thinking, during the first shift, were «Norsk Alpincenter», as well as voluntary institutions. Through the second shift this method was challenged and partly replaced. The initiative came from the ski magazine and publishing house Fri Flyt AS and Markus Landrø (IFMGA) and Norwegian Geotechnical Center. Fri Flyt AS continued its quest to define what kind of safety thinking should emerge as legitimate through the third shift, together with The Norwegian Water Resources and Energy Directorate and IFMGA members.

Key words

Avalanche, Safety, Discourse

Kultur for skredsikkerhet i Norge, 1960 – 2020

Snøskred var knapt et tema i norsk friluftslivslitteratur før på 1960-tallet. Skredulykker som rammet skiløpere under ulykkespåskan i 1967 og en skredulykke med sju omkomne skiløpere i Oppdal i 1969 kastet om på dette. Rundt 1970 begynte man å ta skredsikkerhet for friluftslivsutøvere på alvor. I dag får snøskred som tar menneskeliv store medieoppslag. Det offentlige Norge har, først gjennom Norges Geotekniske institutt (NGI), senere gjennom Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), engasjert seg i det ulykkesforebyggende arbeidet. Det siste tilskuddet er snøskredvarsling på Varsom.no. Nullvisjoner for snøskredulykker er lansert (Holtet, 2016), og med det offentlige engasjement følger ytterligere oppmerksomhet og ikke minst diskusjoner rundt strategier, effekter og måloppnåelse (Holtet, 2016; Horgen, 2019b; Nrk, 2015, 2019). Dagsaktuelle diskusjoner aktualiserer et historisk perspektiv. Skal vi forstå nåtiden må vi vite hvordan den har blitt til (Kjeldstadli, 1992).

I denne artikkelen presenteres resultatene av en kulturhistorisk undersøkelse av sikkerhetstenkningen knyttet til snøskred i Norge i perioden 1960-2020. Vi har undersøkt hva slags sikkerhetstenkning knyttet til snøskred som til ulike tider har vunnet frem og vært dominerende i Norge. Hvilke aktører har strebet etter å definere hva slags sikkerhetstenkning som fremstår som legitim, og hvor idéene til sikkerhetstenkningen har kommet fra. Empirien består av tekster som har vært sentrale innenfor skredfeltet; først og fremst norsk skredlitteratur i form av bøker, rapporter og magasinartikler.

Metodisk har vi anvendt en hermeneutisk, diskursanalytisk tilnærming som kan plasseres innenfor fagfeltet «ny kulturhistorie» som skiller seg fra tradisjonell historieforskning ved å vektlegge diskursanalyse og den språklige vending (Kaldal, 2002). I studien er det gjort tekstanalyse av historiske kilder som først og fremst omfatter bøker og magasinartikler som omhandler skred. Søk i bibliotekbaser, samt henvisninger i kildene, har vist vei til et stadig bredere kildemateriale. De enkelte kildene er sammenstilt med øvrige relevante kilder, større sammenhenger og annen kunnskap. Særlig har fokuset ligget på «den store samtalen om skred», eller «skreddiskursen», og hvordan denne har foregått og endret seg med tiden (Ibid).

Historisk bakteppe

Snøskred var ikke et tema i de gamle skibøkene fra slutten av 1800-tallet. Dette har trolig sammenheng med at ferdsel i vinterfjellet var relativt begrenset, noe som medførte manglende erfaring med snøskred blant pionerene. Med åpningen av Bergensbanen i 1909 ble høyfjellet gjort mer tilgjengelig. At det var en del som fant veien til fjells tyder ulykkespåskan i 1920 på. I traktene på og rundt Hardangerjøkulen omkom tre personer i uvær. Skred var det imidlertid lite søkelys på. Inntil 1920 har vi ikke funnet dokumentasjon på hendelser der skiturister har omkommet i snøskred. Redaktøren av *Idrætsboken*, K. Vilh. Amundsen, fremhever likevel viktigheten av «erfaring i at undgå de mange farlige sneskrud» når man ferdes på ski i fjellet (Amundsen, 1923, s. 156), men slår et annet sted fast at det er liten fare for skred i «skitærreng», med unntak av en og annen ulykke (s. 166).

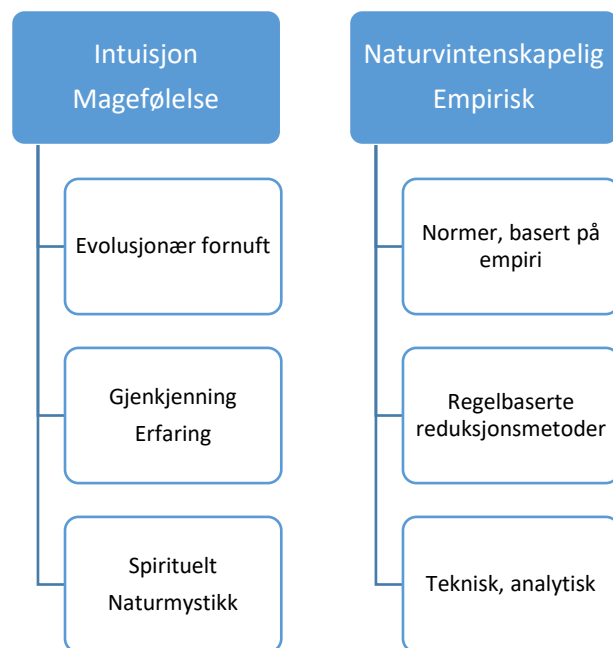
Snøskred var tema i kapittelet *Snøras* i Einar Bergslands bok *På ski* (Bergsland, 1946). Forfatteren av kapittelet var Arild Schlytter, som delte erfaringer fra de sveitsiske alper. Bidraget er et tidlig eksempel på idéimport av skredtradisjon overført til Norge fra alpelandene. Han viser til at det i gjennomsnitt har omkommet fem personer i skredulykker i Norge mellom 1925 og 1935, uvisst hvor mange av dem som var friluftslivsutøvere (s. 291). Videre refererer han til sveitsisk «lavineforskning» og gir leserne følgende råd mht. skredfare og sikkerhet:

Enhver erfaren skiløper har et slags instinkt for hvor bratt han kan gå uten at skiene glipper; på samme måte vil du etter hvert kunne utvikle en meget verdifull følelse i kroppen av når det i et heng begynner å «lukte svidd». Jeg har vært sammen med sveitsiske fjellførere som hadde denne evnen nesten i uhyggelig grad. De følte på seg at «skal vi ned den veien, må vi henge i, for om 10 minutter kommer «djevleskapet»!» (Schlytter, 1946, s. 300).

Schlytter viser her til en følelse i kroppen som kan forutsi snøskred innenfor svært korte tidsmarginer. Samtidig sier han; «unngå og omgå alle typisk rasfarlige steder spesielt i farlige føreforhold». I en samtidig kilde, i boka *Friluftsliv*, av Arne Damm og Axel Printz (1947), finner vi tilsvarende formaninger: «Se opp for snøskred. Gå ikke for nær hengeskavler i snøløysinga. Løsner et skred, så sett utfor i samme sekund og styr unna. Gå utenom farlige steder» (Damm & Printz, 1947, s. 221).

Analytisk rammeverk

Vi ser her konturene av to tilnærminger som vi skal bruke som analytisk rammeverk for den videre fremstillingen: Intuisjon/magefølelse som tilnærming, og en mer naturvitenskapelig/empirisk tilnærming basert på observasjoner. Det analytiske rammeverket er illustrert i figur 1 nedenfor.



Figur 1. To overordnede tilnærminger til skred sikkerhetstenkning, med under-kategorier. Til venstre, en som tar utgangspunkt i intuisjon/magefølelse. Til høyre, en som tar utgangspunkt i naturvitenskap/empiri.

Vi understreker at denne inndelingen, med sine underkategorier, er en verdiladet og språklig konstruert inndeling. Underveis vil vi drøfte grenseoppgangene mellom kategoriene og hvordan vi plasserer ulike bidrag i rammeverket. Schlytter (1946) viser eksempelvis til det vi kan kalle intuisjon/magefølelse. Innenfor denne kategorien ser vi det som formålstjenlig å skille mellom følgende forståelser av intuisjons-begrepet; intuisjon som evolusjonær fornuft; intuisjon som gjenkjenning på bakgrunn av erfaring; samt intuisjon som noe spirituelt knyttet til ulike former for naturmystikk (Kahneman, 2013). Intuisjon som evolusjonær fornuft er det neppe relevant å snakke om i forbindelse med vurdering av skredfare. Menneske som art har neppe overlevde så mange skred-situasjoner at evolusjonær fornuft har fått utvikle seg. I sitatet over viser Schlytter til intuisjon på bakgrunn av gjenkjenning, som bygger på de sveitsiske fjellførernes erfaring med tilsvarende terreng. Samtidig viser Schlytter til en spirituell form for intuisjon som han forestiller seg skal gjøre noen i stand til å forutsi skredfaren innenfor en tidsmargin på minutter. Inndelingen av de ulike formene for intuisjon/magefølelse kommer frem av figur 1. Av samme figur fremgår også den naturvitenskapelig/empiriske kategorien, hvor vi skiller mellom normer basert på empiri, regelbaserte reduksjonsmetoder basert på empiri, samt en teknisk-analytisk tilnærming basert på innhenting av empiri. Disse kan alle tre også gå under betegnelsen «kunnskapsbaserte metoder». I vår analytiske modell skilles de fra hverandre først og fremst gjennom ansvarliggjøring av bruker. I kategorien «normer, basert på empiri», er normen fastlagt på forhånd. Normen er naturvitenskapelig basert, men uavhengig av brukerens innhenting av empiri. I kategorien «regelbaserte reduksjonsmetoder» følger brukeren en fastlagt protokoll som så medfører regler. I kategorien «teknisk, analytisk» får brukerne en faregrad, men må selv gjøre prosessanalyser, vurdere «restrisiko» og anbefalinger knyttet til faregrad.

De formaningene vi finner hos Schlytter (1946) og Damm & Printz (1947) ble ikke institusjonalisert i fjellreglene anno 1952. Disse inneholdt ingen advarsel om snøskred (Faarlund, 2002, s. 8). Som vi skal se etter hvert, måtte det flere og større ulykker til før det ble etablert en mer aktiv, institusjonalisert, sikkerhetstenkning knyttet til snøskred i Norge. I det følgende vil utgangspunktet være de nevnte store skredulykkene på slutten av 1960-tallet, som ledet frem til det som vil bli beskrevet som det første skiftet på 1970-tallet. Videre vil fremstillingen vise hvordan senere endringer i sikkerhetstenkningen henger sammen med strukturelle forhold og ulykkesstatistikk, som fører frem til det andre skiftet på slutten av 1990-tallet og det tredje skiftet på 2010-tallet.

Store skredulykker på slutten av 1960-tallet og det første skiftet

Sammen med skredulykken i Oppdal i 1969 kastet ulykkespåsken i 1967 om på praksis, språk og tenkning rundt skredsikkerhet i Norge. Norsk Alpincenter (NAC) og Norges Røde Kors Hjelpekorps (NRKH) bidro raskt til strukturelle endringer innenfor feltet. NAC, med Nils Faarlund i spissen, startet med kurs i snøskredlære fra 1969 og begynte å utvikle en egen norsk snø- og snøskredterminologi fra samme år (Faarlund, 1969). NRKHs Landsråd opprettet Skredutvalget (senere Skredkomiteen) i 1970, NRKHs skredkurs kom i gang i 1971, i regi av NAC, og NRKH ble medlem av Den internasjonale fjellredningskommisjonen (IKAR) i 1974 (Faarlund, 2002, s. 9). Etter stortingsvedtak i desember 1972 fikk NGI ansvar for snøskredforskningen i Norge (NGI, 2019).

Med nye strukturer fulgte nye måter å tenke og snakke om skredfare og sikkerhet. Horgen (2017a) har tidligere vist at det i denne perioden ble formet en særskilt norsk sikkerhetsdiskurs knyttet til friluftsliv, omtalt som «fjellvettlinjen»:

Denne måten å tenke sikkerhet på kjennetegnes ved en sterk verdiorientering som fremfor å vektlegge instrumentelle og regelbaserte tilretteleggingstiltak med sikte på å sikre de naturlige omgivelsene, fokuserte på å etablere allment forpliktende normer rettet mot at folk burde ta ansvaret selv og velge tur etter evne (Horgen, 2017a, s. 492).

NAC, DNT og NRKH, som var sentrale organisasjoner i prosessen med å etablere fjellvettlinjen, bl.a. gjennom Fjellvettaksjonen høsten 1967, var også sentrale premisseleverandører for det skredfaglige sikkerhetsarbeidet rundt 1970. Som vi skal se i det følgende, føyet denne måten å tenke og snakke om skredfare og sikkerhet seg inn under fjellvettlinjen utover 1970-tallet. I tråd med Fjellvettaksjonens motto; «Velkommen til fjells, ta ansvaret selv» og «Ferd etter evne!» appellerte NAC folk til å «gå utenom skredfarlige områder» (Faarlund & Lien, 1970, s. 17). Med hensyn til veivalg anbefalte de følgende; «[...] bare ved å gå helt utenom skredfarlige steder kan vi være helt trygge. Det kan være like farlig å gå under skredfarlige heng som i hengt» (Ibid).

Faarlund fikk raskt en toneangivende posisjon innenfor skredsikkerhet i Norge. Som forfatter av boka *Norsk skiinstruksjon III, Fjellskiløping* (1973) og medforfatter av boka *Skred-Fare* (NRKH, 1977) nådde han ut til et bredere publikum. I boka fra 1973 er det et eget kapittel om *Snø- og skredlære*, i tillegg til flere sider om kameratredning og søk i skred. I et avsnitt om *Skredfarlig lende* brukes terminologien «bud», som gir bibelske assosiasjoner: «Vårt første bud må være å slå fast hvilke heng som er skredfarlige og så velge en trygg vei rundt. Det vil ta mer tid og kanskje koste større anstrengelser å gå rundt. Men det er det eneste sikre veivalg» (Faarlund, 1973, s. 30).

Til tross for gryende innsats innenfor arbeidet med skredsikkerhet rammet nye skredulykker friluftslivsutøvere utover på 1970- og 1980-tallet. I 1978 og 1979 omkom det folk i etablerte løypetraseer i Rondane, Jotunheimen og i Sørlandsheiene (Faarlund, 1986). Speiderbevegelsen ble rammet av skredulykker i 1978 og 1985, med henholdsvis to og tre omkomne. Ved St. Svidtun gymnas omkom fem elever i en skredulykke i 1980, og Volda lærerhøgskole mistet to studenter i en skredulykke i 1986 (Horgen, 2017b, s. 18). Ikke minst satt Vassdalsulykken i 1986, med 16 omkomne soldater, sitt preg på språk og tenkning. I kjølvannet av slike hendelser ble skredlitteraturen videreutviklet. I heftet *Veiledning i Fjellskikk* (DNT og NRKH, 1983) var overskriften «Velkommen til fjells – men ta ansvaret selv», og fokuset lå på «tur etter evne». Det konstateres at antall tilskadekomne i fjellet øker, at fjellvettregler ikke hjelper, at folk har blitt fremmede for fjellet og trenger veiledning (s. 2).

Med hensyn til det skredfaglige vektlegges terrenget som særlig viktig. Terreng brattere enn 15 grader nevnes som farlig. Samtidig er man opptatt av terrengformasjoner og himmelretninger (leheng), og man har begynt å snakke om 5-meters regelen (Faarlund, 1986, s. 5). Denne regelen innebærer at man skal unngå bratte sider som er høyere enn fem meter hvis man skal unngå skredfarlig terreng. Ut ifra en gryende interesse for «skredvær, snøfall, vind og mildvær» aktualiseres det å grave «snøprofil» og gjennomføre «spadeprøve» (s. 5). Disse nye tilnærmingene forhindrer imidlertid ikke at konklusjonen fortsatt er: «Følg [...] god fjellskikk – unngå **alltid** skredlende (selv om du må gå kilometervis rundt). Vær kritisk til «sikre» løyper» (DNT og NRKH, 1983, s. 6).

I 1987 kom boka *Friluftsliv i vinterfjellet, grunnbok i vinterspeiding* ut. Norges KFUM-speidere fulgte i stor grad opp rådene til DNT og NRKH fra 1983 (KFUM-speiderne, 1987). I boka vises det bl.a. til *De livsviktige snøskredreglene*, som på 1970-tallet ble utarbeidet av Statens informasjonstjeneste i samarbeid med NGI. Disse reglene var mer skredteknisk informative enn normativt førende. Det konstateres at skred i all hovedsak går i terreng som er mellom 30 og 50 grader bratt. Dette viser at internasjonal skredforskning som hadde pekt på 30 grader som kritisk siden 1920/30-tallet,¹ nå hadde fått gjennomslag i Norge. Når det gjelder ferdselsråd anbefales det å legge turen i nærheten av oppstikkende stein og fjellknauser der snødekket er tynt. Forfatterne av KFUM-boka viser til snøprofil og spadeprøve som omtales som «den norske metoden». I stedet for 15 grader pekes det nå på 30 grader som kritisk (s. 60). I tråd med tidligere anvisninger var det hovedregelen å «unngå skredfarlig lende» som var gjeldende. (s. 61).

Kort oppsummert ser vi nå konturene av det som ligger til grunn for det som har blitt hetende «den norske metoden». Ifølge Faarlund var den norske metoden; «[...] egentlig den første «reduksjonsmetoden» som, basert på begrensningene i beregning av skredfare, oppfordrer til å gå rundt all flaksnø brattere enn 30 grader i glideflaten når høydeforskjellen er over 5 m» (Faarlund, 2002, s. 10). Denne normen danner bakgrunnen for en annen norm, etablert omtrent på samme tid, normen om å vente med å kjøre på ski brattere enn 30 grader til etter «førefallet», når lagdeling i snøen har smeltet bort (Faarlund, 2015, s. 57).

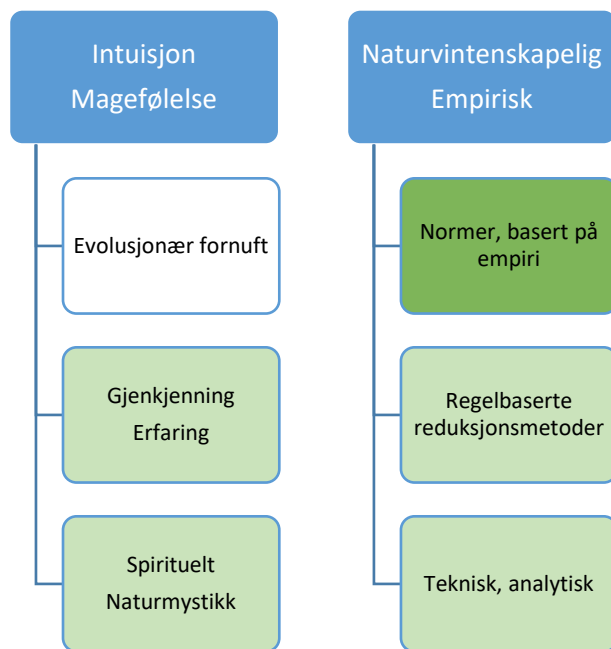
Leirhaug, Haukeland & Faarlund (2019) peker på et dilemma i denne sammenhengen, nemlig at «Faarlunds fortelling om vegledning i friluftsliv er gjennomgående en kamp mot naturvitenskapens tenkemåte» (Leirhaug, Haukeland, & Faarlund, 2019, s. 23). Alt ut fra en tanke om at «når livet står på spill» kommer «den avpersonifiserte tenkemåte» til kort (s. 25), har Faarlund i stor grad selv bidratt til å konstruere en fortelling om friluftsliv som protest mot naturvitenskapenes regeltenkning og objektivisering, der naturkjennskap, naturvennskap, erfaring, nærhet og samspill med naturen er å foretrekke. På dette grunnlaget betonte den norske metoden, i hvert fall i et retroperspektiv, det «å lytte til fjellet», «være i kontinuerlig dialog med terrenget» og lytte til magefølelsen (s. 26). Tanken bygger på professor Arne Næss' filosofi om at «hvis du er virkelig glad i fjellet, har du kontakt med hele fjellet. Uvær kommer da ikke helt overraskende» (s. 26). Av dette utledes viktigheten av «å være i dialog» med fjellet med utgangspunkt i å være «glad i fjellet»:

Tilsvarende kunne han [Arne Næss] si at det å unngå skred handlet om ikke å være der når fjellet ikke lenger klarer å holde på snøen. Fjellet står ikke på lur og prøver å fange oss i snøskredet. Tvert imot holder fjellet på snøen så lenge det kan. I et slikt perspektiv handler det å ferdes trygt i snøskredutsatte områder om en kontinuerlig dialog med terrenget vi går i, snøen, været som har vært og dagen i dag (Leirhaug, Haukeland, & Faarlund, 2019, s. 26).

Vi ser her at fjellet menneskeligjøres gjennom å tillegge fjellet følelser og hensikter. Tilsvarende tilnærming finner vi i heftet *Veiledning i fjellskikk*, som Faarlund også medvirket til. Der hevdes det at fjellet kan være i godt eller dårlig humør: «Fjellet har sin væremåte, humøret er skiftende (som vi er vant til hos våre medmennesker)» (DNT og NRKH, 1983, s. 3). Skepsisen til naturvitenskapenes tenkemåte lå trolig også til grunn for motstanden mot moderne, elektroniske skredsøkemetoder, fra miljøet rundt Faarlund. Dette miljøet anbefalte søkekviser og senere søkevinkler (av metall) i forbindelse med søk i skred. Dette fortsatte de med til godt ut på 1980-tallet (Einang, 1983; Faarlund, 1983; 1984). Henvisning til magefølelsen for å unngå skred finner vi fremdeles i skredlitteraturen. Christer Lundberg Nes skriver f.eks. også om «magekjensla»: «Kroppen vår seier ifrå om vi er i eit miljø eller en situasjon som vi opplever som utrygg. Dette vart ofte kalla «dårlig magekjensle»» (Nes, 2013, s. 65). Dette eksempelet viser at den nærmest spirituelle formen for intuisjon fortsatt omtales som aktuell. Dette kan ha sammenheng med at Nes har gått «Faarlund-skolen» gjennom sin NORTIND-kvalifisering.

Hvis vi plasserer den norske metoden inn i rammeverket skissert ovenfor (figur 1) er den først og fremst en tilnærming basert på normer, eller råd for ferdsel basert på naturvitenskapelig, empirisk kunnskap (markert som mørkegrønn i figur 2 nedenfor). Denne kunnskapen tilsier at det kan gå skred i terreng brattere enn 30 grader, når høydeforskjellen er over 5 meter. Normen bygger også på empiri som underbygger at det er svært utfordrende å beregne skredfaren når det ligger lagdelt vintersnø i slikt terreng.

Ut fra dette kan man si at tilnærmingen er en radikal form for «regelbasert reduksjonsmetode», i den forstand at risikoen reduseres vesentlige ved å følge ferdselsnormene, eller «reglene» (markert som lysegrønn i figur 2). Videre er tilnærmingen teknisk/analytisk ved at det hentes inn empiriske kunnskap gjennom å grave snøprofil og ved å gjennomføre spadeprøve, ikke for å avdekke om det er skredfare eller ikke, men for å innhente kunnskap om stabiliteten i snødekket der man graver, som en indikasjon på hvor forsiktig man bør være (markert som lysegrønn i figur 2). I tillegg til en relativt tydelig naturvitenskapelig, empirisk basert tilnærming finner vi også intuisjon/magefølelse som tilnærming i den norske metoden, primært intuisjon forstått som gjenkjenning av skredfarlige terreng og forhold basert på erfaring, men også intuisjon/magefølelse av mer spirituell karakter (begge markert som lysegrønn i figur 2).



Figur 2. Den norske modellen. Figuren illustrerer hvilke elementer den norske metoden vektlegger innenfor de to overordnede tilnærmingene til skred sikkerhetstenkning. Mørkegrønn farge illustrerer særlig viktighet. Lysegrønn farge illustrerer relevans.

Den norske metoden og det andre skiftet

Ved inngangen til 1990-tallet var den norske metoden etablert som den dominerende. Et påfallende faktum mht. 1990-tallet og skredulykker er nedgangen i antall ulykker sammenliknet med de to foregående tiårene og tiåret etter. I forordet til Markus Landrøs bok *Skredfare* (2002) hevdet Faarlund at nedgangen i ulykkestallene på 1990-tallet skyldtes gå-rundt-innstillingen (Faarlund, 2002, s. 9). Om dette er en plausibel forklaring kan selvsagt diskuteres. Tilfeldigheter, samt en rekke utenforliggende faktorer, kan tenkes å ha vært medvirkende. Den norske metodens tilnærming med å holde seg unna terreng brattere enn 30 grader, kan ikke utelukkes å ha vært en medvirkende faktor, særlig fordi denne tilnærmingen ble veiledende innenfor store organisasjoner som NRKH og DNT (NRKH, 1992, s. 44). Faarlund hevdet at å gå bort fra «gå rundt-kulturen» vil etter statistikken å dømme være å delta i «russisk rulett» (Ibid).

Den norske metoden ble konsolidert ved at NRKHs Ressursgruppe skred gjorde den til sin rettesnor (Faarlund, 2002, s. 10). NRKHs bok *Snø, Snøskred og redningstjeneste*, som kom ut i 1992 (ny utgave i 2000), er fullt og helt basert på den norske metoden (NRKH, 1992, s. 12). Utover på 1990-tallet befestes den norske metoden ytterligere gjennom boka *Friluftsliv i vinterfjellet* (Melby, 1997), som var på de fleste pensumlister ved friluftslivsstudier innenfor høyere utdanning på slutten av 1990- og utover på 2000-tallet. Der pekes det på at: «For å forhindre fremtidige ulykker er det viktig å kjenne terrengformasjonene der det kan være skredfare, og foreta veivalg slik at man unngår disse» (Melby, 1997, s. 45). Snøprofil og spadeprøve står sentralt og 30 grader oppgis som kritisk, og det understrekes at det; «[...] på grunn av en rekke usikkerhetsmomenter er det fagmiljøer som regner 25 grader» (s. 47).

I 2000 utga også NGIs skredforskere, Karstein Lied og Krister Kristensen, boka *Snøskred. Håndbok om snøskred* (2000). I kapittelet om *Snøskred og friluftsliv* vises det til NGIs vurderingsmodell for ferdsel i vinterfjellet, utviklet i 1980-årene. Med denne modellen henvendte de seg i første rekke til forsvaret og turistorganisasjonene (Lied & Kristensen, 2000, s. 119). Modellen er regelbasert i den forstand at man bruker noen enkle regler for å redusere risiko, utviklet på grunnlag av erfaring/empiri, samt erkjennelsen av at det er en umulig oppgave å avgjøre stabiliteten i et enkelt heng helt sikkert (Lied & Kristensen, 2000; Landrø, 2002). Det kritiske inngangsspørsmålet i modellen er om det er brattere eller slakere enn 30 grader, deretter om det er vintersnø eller ikke. Modellen kan tolkes som en videreføring av den norske metoden, men det er understreket at modellen ikke var tenkt normativ på noen måte.ⁱⁱ Modellen åpnet opp for at brukeren skulle gjøre egne valg og vurderinger, avhengig av hvor stor eller liten risiko de aksepterte.

Rundt årtusenskiftet begynte den norske metoden å utfordres. Hovedutfordringen kom fra den stadig voksende internasjonale skifilm- og skimagasin-industrien som promoterte bratt skikjøring. Som en del av denne internasjonale trenden startet magasinet *Fri Flyt* opp i Norge i 1998. Den norske metoden utfordres imidlertid ikke bare «fra utsiden». Den utfordres også «innenfra» ved at Norske Tindeveglere (NORTIND), fagforbundet for norske fjellguider, tonet ned fokuset på en særegen form for «nordisk skiferd» til fordel for en tilnærming til normen for brattere ski-guiding som gjaldt innenfor det internasjonale guideforbundet UIAGM/IVBV/IFMGA (heretter IFMGA). Faarlund var svært sentral i stiftingen av NORTIND og i arbeidet med å få NORTIND tilsluttet IFMGA (tilsluttet fra 1982), men han var ikke pådriver for denne nye tilpasningen. Han innså imidlertid at det var umulig for nye generasjoner guider fra ski-nasjonen Norge å ikke skulle omfattes av internasjonale standarder innenfor ski-guiding (pers. med.). Også flere friluftslivsutdanninger innenfor universitets- og høgskolesektorene (UH-sektoren), med emner som «Alpin skiferdsel» ved Høgskulen i Sogn og Fjordane (nå Høgskulen på Vestlandet), samt fordypningsemnet «Vinter II, Bratt» og «Fjellsport» ved Høgskolen i Telemark (nå Universitetet i Sørøst-Norge), tilpasset seg den nye bratt-trenden.

Utfordrerne til den norske metoden kom bl.a. til orde i en *Fri Flyt*-leder fra 1999.ⁱⁱⁱ I ski-magasinet promotering av brattkjørings-kulturen finner vi i følgende utsagn: «*Fri Flyt* trykker masse bilder av kjørere som oppholder seg i bratte bakker». «Vi skal nyte den hvite rusen, om vi heises opp eller går for egen maskin. Det er vårt privilegium. Det er vår frihet». Samtidig pekes det på dilemmaet: «Vi skal være de første til å innrømme at det er lett å tenke jo brattere, jo bedre, i alle fall på bilder». «Men frihetsrusen må ikke sløve ned alle sansene. Vi skal ikke dope oss til kollektiv uansvarlighet» (*Fri Flyt*, 1999-2019, s. 11). *Fri Flyt*-lederen trakk frem viktigheten av skredvett og viste til IKAR-møtet samme år hvor det var full enighet om at snøskredfare er til stede i heng med vintersnø brattere enn ca. 28 grader. I forlengelsen av dette vises det også til Tindeveglederen (NORTIND) og hovedfagsstudenten ved Norges Idrettshøgskole, Markus Landrø, som presenterte; «[...] en «skredvett»-metode for offensive kjørere; folk som driter i hva ekspertene sier» (Ibid).

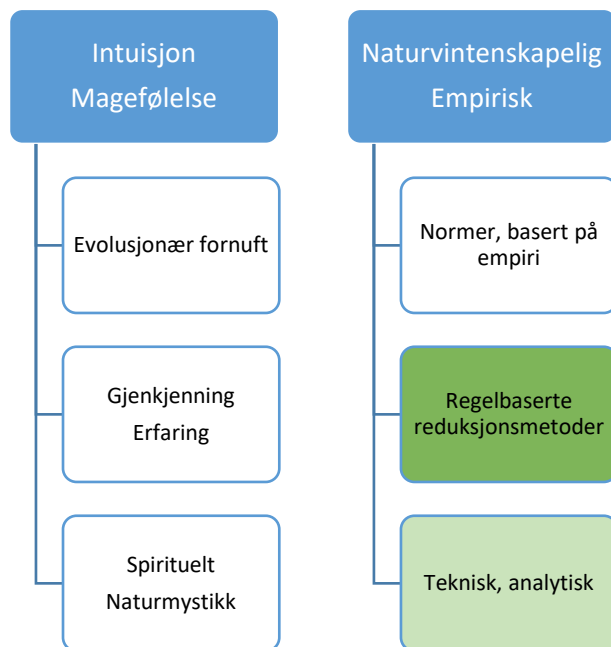
Etter Landrøs presentasjon på IKAR-møtet i 1999 ble det advart mot at tilnærmingen han skisserte ville legitimere risikoatferd, underforstått å kjøre brattere enn 28 grader på lagdelt vintersnø. Landrø ville imidlertid, med sitt initiativ; «[...] hjelpe frikjørere til å forstå hvor stor risiko de utsetter seg for – og dermed gjøre dem i stand til å ta viktige vurderinger i potensielt skredfarlige heng» (*Fri Flyt*, 1999-2019, s. 11). Ifølge *Fri Flyt* forsvarte Landrø seg mot; «[...] forskerkollegenes skepsis med at han henvender seg til en gruppe entusiaster som faktisk eksisterer» (Ibid). Det mest oppsiktsvekkende her er at en hovedfagsstudent, innenfor fagfeltet idrett, indirekte omtales som forsker i en skred-kontekst. På denne tiden var det først og fremst NGIs ansatte som utgjorde skredforskermiljøet i Norge.

I kjølvannet av IKAR-møtet i 1999 kan det dokumenteres et vesentlig skifte i skredlitteraturen. Opposisjonen mot den norske metoden vokste seg sterkere, bl.a. med Landrøs utgivelse av boken *Skredfare* i 2002, på forlaget *Fri Flyt AS*. I sin omtale av den norske metoden påpekte han følgende: «Denne tilnærmingen bygger på den helt riktige erkjennelsen av at det er umulig å forutsi skredfaren hundre prosent sikkert, og at det kan gå skred i alle snødekte heng som er brattere enn 30 grader» (Landrø, 2002, s. 13). Hans innvending mot metoden var at den ikke hadde noen effekt på de som allerede hadde valgt den bort.

Det var altså bratt-kjørerne han primært henvendte seg til: «Dersom målet er å redusere antall brattkjøringsulykker i fremtiden, trenger man en annen tilnærming enn «gå rundt»» (s. 14). For fjellskiløpere anbefalte Landrø for øvrig å bruke NGIs vurderingsmodell (s. 95).

Landrø så på boken sin som; «[...] et innlegg i den pågående debatten om snøskred, løssnøkjøring og sikkerhet», som dekker et behov for en ny tilnærming til informasjon og opplæring om emnet skred; «[...] tilpasset en ny generasjon brukere av vinterfjellet» (s. 13). Kort oppsummert presenterte Landrø en «reduksjonsmetode» og «3 x 3 filter», etter Werner Munter o.a., som skulle gi bratt-kjørerne et vurderingsmønster tilpasset deres aktivitet, med vekt på å lære dem å unngå særlig farlige forhold, for å få risikoen ned på «et akseptabelt nivå» (s. 93). Dette ble det hevdet skulle; «[...] reduserer antall skredulykker merkbart» (s. 14). Ett av hovedbudskapene var; «[...] at du skal bygge dine vurderinger på fakta og ingenting annet» (s. 78). Innhenting av fakta skulle foregå etter et mønster hvor man samlet informasjon om vær/snø, terreng og menneske i tre ulike faser: under turplanlegging, under områdevurdering og ved enkelthengvurdering (s. 95). Vurderingene i reduksjonsmetoden uttrykkes i form av fem forskjellige trafikklysfarger for hver faktor. Visse trafikklyskombinasjoner medfører så noen regler, f.eks.; «å unngå terreng brattere enn 30 grader»; «å begrense brattheten til maksimalt 30-34 grader», eller; «å unngå heng brattere enn 28 til 30 grader». I likhet med normen i den norske metoden bygger reglene i denne reduksjonsmetoden på empiri som tilsier at det er svært utfordrende å beregne skredfaren, men i kontrast til den norske metoden er risikoaksepten større. I stedet for å «unngå farlige forhold», betones det at man skal «unngå *særlig farlige* forhold», for å redusere risikoen til «et akseptabelt nivå». Hva som er akseptabelt nivå overlates til brukerne å vurdere.

Hvis vi plasserer NGIs vurderingsmodell og Landrø/Munters reduksjonsmetode inn i rammeverket skissert tidligere (figur 1), er begge først og fremst tilnærminger med risikoreducerende regler basert på naturvitenskapelig, empirisk kunnskap (markert som mørkegrønn i figur 3 nedenfor). De risikoreducerende reglene bygger på empirisk kunnskap om terrengets bratthet (innhentes gjennom måling) og bindingene mellom snølagene (innhentes gjennom stabilitetstester), samt vurderinger av en rekke andre enkelt-faktorer. I så måte er begge tilnærmingene også teknisk/analytisk, gjennom betoningen av brukernes egen innhenting av empiriske data (markert som lysegrønn i figur 3).



Figur 3. NGIs vurderingsmodell og Munter/Landrøs reduksjonsmetode. Figuren illustrerer hvilke elementer NGIs vurderingsmodell og Munter/Landrø reduksjonsmetode vektlegger innenfor de to overordnede tilnærmingene til skred sikkerhetstenkning. Mørkegrønn farge illustrerer særlig viktighet. Lysegrønn farge illustrerer relevans.

Både NGIs vurderingsmodell og Munter/Landrøs reduksjonsmetode overlater til brukerne å vurdere hvor stor eller liten risiko man aksepterer, dette i motsetning til den norske metoden som implisitt ikke aksepterer risikoen det medfører å oppholde seg i terreng brattere enn 30 grader på lagdelt vintersnø. Både NGI og Landrø anvender for øvrig begrepet «restrisiko» som tilsynelatende er et nytt begrep (Lied & Kristensen, 2000, s. 119; Landrø, 2002, s.

104). Om restrisiko er noe annet eller «mindre enn» risiko kan diskuteres. I lys av hvor komplekst selve risikobegrepet er og hvor vanskelig det er å måle risiko er det ikke plass til denne diskusjonen her (Horgen, 2019a, s. 35, 63). Uansett om man snakker om restrisiko eller risiko, kan en skredulykke få en tragisk utgang. Sannsynligheten for at en skredulykke kan inntreffe, når man velger å kjøre på ski i terreng brattere enn 30 grader på lagdelt vintersnø, er svært vanskelig å vurdere, uavhengig om man forholder seg til risiko eller restrisiko. Det nye med de regelbaserte reduksjonsmetodene er at langt flere vurderinger må gjøres av brukerne selv, til tross for at kompleksiteten i disse vurderingene understrekes.

I skredlitteraturen utover på 2000-tallet finner vi varianter og/eller kombinasjoner av de ulike tilnærmingene nevnt ovenfor side om side. I *Den lille snøskredboka*, utgitt av Kjetil Brattlien (NGI) på forlaget Fri Flyt AS (2008; 2017), anbefales vanlige turfolk å holde seg i terreng slakere enn 30 grader, mens de som vil kjøre brattere introduseres for Afterski-metoden, en variant av regelbasert reduksjonsmetode (Brattlien, 2008; 2017). Landrø videreførte sin versjon av Munters reduksjonsmetode i en nytting av boka *Skredfare* i 2007, fortsatt på forlaget Fri Flyt AS. I boka *Friluftslivsveiledning vinterstid* (Horgen, 2010), som henvender seg til lærere og veiledere som skal ha med seg grupper på tur om vinteren, videreføres hovedtrekkene ved den norske metoden. I 2015 gav Faarlund ut boka *Friluftsliv, en dannelsesreise* hvor han fastholder den norske metoden. Her uttrykker han skepsis til Munters reduksjonsmetode, fordi den ensidig bygger på sveitsisk statistikk, forholder seg til faregrad, bratthet, himmelretning, størrelse på gruppen og avstand mellom deltakerne, og ikke tar hensyn til snøforhold (Faarlund, 2015, s. 63).

Skredulykkene på 2000-tallet og bratt-kjørers-miljøets dilemma

Etter den ovenfor nevnte nedgangen i friluftslivsrelaterte skredulykker på 1990-tallet, gikk gjennomsnittlig antall omkomne opp igjen fra to til tre under det første tiåret på 2000-tallet. Tar vi i tillegg med snøscooterførere og utenlandske statsborgere i statistikken medførte dette tiåret en dobling av antall ulykker sammenliknet med 1990-tallet, med et gjennomsnitt på over fire omkomne pr. år. I løpet av 2010-tallet omkom i gjennomsnitt over seks personer pr. år, når vi tar med scooterførere og utenlandske statsborgere, altså over tre ganger flere enn på 1990-tallet. Ca 70 % av de fritidsrelaterte skredulykkene på 2000-tallet rammet personer som selv eksponerte seg for terreng brattere enn 30 grader (Horgen, 2017b, s. 15).

Vinteren 2000/01 ble en ulykkesvinter, med ni skredofre innenlands, samt tre norske skredofre utenlands, hele 12 omkomne til sammen. Ikke minst brattkjørings-miljøet, representert ved magasinet Fri Flyt, responderte på hendelsene. Fri Flyt er viktig i denne sammenhengen bl.a. på grunn av sin toneangivende posisjon som markedsledende med sin profilering av reduksjonsmetoder, og som eier og medarrangør for det som har utviklet seg til å bli Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv.^{iv} Etter hvert dukket det opp artikler og ledere i Fri Flyt med titler som *Løssnøkjøring er ingen forbrytelse* (nr. 21, 2003), *Forbudt å falle* (nr. 22, 2003), *Noe å dø for?* (nr. 23, 2003). De tre titlene og budskapet i tekstene illustrerer noen av brattkjørings-miljøets dilemmaer. På den ene siden ønsket de «intense» at ingen skulle omkomme. På den andre siden stod de opp for retten til å ta risiko (nr. 21, 2003). I det ene magasinet omtales ekstrem brattkjøring over seks sider med tekst og bilder, hvor det overlates liten tvil om hva som høster anerkjennelse – «hver sving er som et basehopp» (nr. 22, 2003). I neste magasin diskuteres det om det er verdt å dø i bestrebelsen etter å kopiere heltene innenfor feltet (nr. 23, 2003).

I 2006, etter tre vintre med totalt ni omkomne, «bare» tre pr. vinter, spurte imidlertid Fri Flyt redaktøren på lederplass: *Skredfaren over?* (nr. 39, 2006). Det hevdes at den tidligere varslede «epidemien» av skredulykker ikke hadde slått til. Fri Flyt så seg fornøyd med å ha bidratt til utviklingen, bl.a. gjennom artikler, informasjonsfoldere og ikke minst Landrøs bok *Skredfare* (2002). Det henvises til NGI som hadde sagt at; «[...] det virker som om Fri Flyt-generasjonen gjør mye riktig». I 2007 (nr. 48) etterlyste imidlertid Fri Flyt, på lederplass: «En presis skredvarsling rettet mot friluftsfolk», et mer «fininnstilt redskap» enn det Meteorologisk institutt tilbyr.

Etter at en ung mann omkom i en skredulykke på Rauland i 2010 oppfordres leserne av Fri Flyt til: *Pass på hverandre* (nr. 71, 2010), men da skredstatistikken for vintrene 09/10 og 10/11 skulle oppsummeres kunne det konstateres at det hadde vært to ulykkesvintre på rad, med til sammen 18 omkomne i friluftslivsrelaterte skredulykker.

I 2011 årgangen av *Fri Flyt* finner vi to ledere med titlene *Trist vinter* (nr. 80) og *Nullvisjonen* (nr. 84), etterfulgt av artiklene *Hvit død* (nr. 84) og *Skredofferet* (nr. 92, 2012). Disse titlene indikerer et stemningsskifte i *Fri Flyt* redaksjonen. Redaktør Erlend Sande skriver: «Jeg skal ikke male ut hvilken tragedie dette er for de etterlatte. Bare tanken gjør vondt. Men spørsmålet er hva vi skal gjøre for at dette ikke skal skje igjen» (nr. 80, 2011). Økt regulering er ikke et alternativ for redaksjonen, som vil; «[...] insistere på å beholde friheten». I stedet støttes arbeidet med å få på plass en skredvarsling; «[...] overalt der folk ferdes i bratt terreng» (Ibid).

I forkant av sesongen 11/12 erkjennes det at magasinets oppfatning av brattkjøring som «tryggere enn sitt rykte» er feil. Målet for sesongen 11/12 var; «[...] å holde nullen». Håpet for en fremtidig nullvisjon lå i et gryende nasjonalt snøskredvarsel i regi av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Artikkelen *Hvit død*; «[...] er redaksjonens bidrag til visjonen om null skredofre vinteren 2011/12» (nr. 84, 2011). Vinteren 11/12 ble imidlertid ikke slik *Fri Flyt* redaksjonen håpet. Denne vinteren og de to påfølgende resulterte i henholdsvis sju, åtte og ni friluftslivsrelaterte skredulykker. Våren 13/14 kunne man se tilbake på fem såkalte ulykkesvintre på rad med til sammen 42 omkomne. Fire av de omkomne våren 2014 ble i en 13 siders lange artikkel med tittelen *Den siste turen* i *Fri Flyt* (nr. 108, 2014) omtalt som blant de; «[...] mest erfarne toppturentusiastene i landet».

Som nevnt ovenfor hadde innføring av reduksjonsmetoder som mål «å redusere antall brattkjøringsulykker i fremtiden» (Landrø, 2002, s. 14). Statistikken så langt viser at så ikke har skjedd. Årsakene til dette kan diskuteres. Noen vil hevde at ulykkestallene hadde vært enda høyere uten reduksjonsmetoder som henvender seg til brattkjørere. Andre vil hevde at brattkjørerne forledes til å tro at det faktisk finnes velfungerende metoder for å redusere risikoen til akseptabelt nivå. Dilemmaer som trekkes frem i kritikk av enkelte regelbaserte reduksjonsmetoder, er at svært mange ulykker skjer på varslet faregrad 2 og 3, i terreng som er 30 til 35 grader bratt, både i Norge og i Alpene, noe som enten tyder på at metodene ikke brukes, eller ikke virker etter hensikten (Nes, 2013, s. 59; Horgen, 2019b). Kort oppsummert har skiftet fra den norske metoden til regelbaserte reduksjonsmetoder ikke ført til nedgang i skredulykker slik ambisjonen var. Vi ser imidlertid konturene av et nytt skifte, et tredje skifte i denne fremstillingen. Dette skiftet er knyttet til optimismen rundt en mer presis snøskredvarling, etter mønster fra alpelandene.

Det tredje skiftet

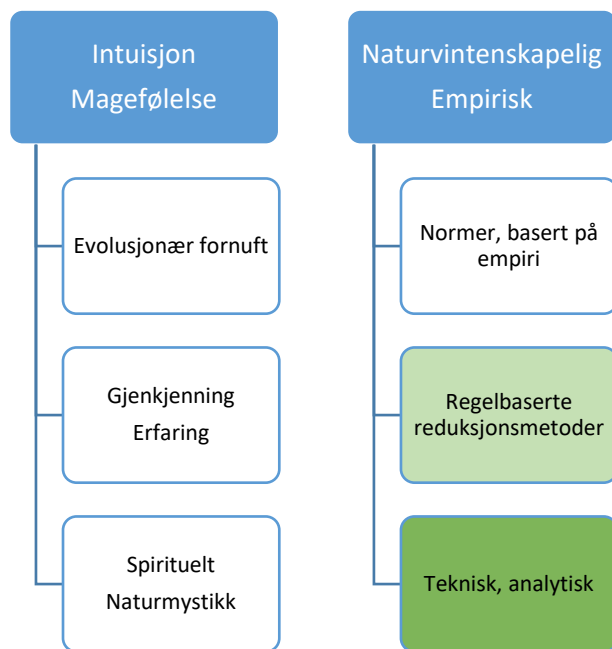
Ifølge *Fri Flyt* ble Landrø i 2011 hyret inn av NVE for å delta i arbeidet rundt den nye snøskredvarslingen (nr. 84, 2011). NVE overtok ansvaret for å varsle snøskred fra NGI i 2012. Den nye nasjonale skredvarslingstjenesten publiserte de første varslene i januar 2013 på NVEs nettside Varsom.no. Skredvarselet skulle ifølge NVE være et; «[...] hjelpemiddel for å vurdere aktuell skredfare og skredproblem. [...] Det utarbeides regionale varsler basert på en femtrinns faregradskala for de områdene i Norge som har størst problematikk relatert til snøskred» (NVE, 2019). Faregradskalene utløser så ferdselsanbefalinger for friluftsliv.

Ifølge NVE er «skredproblemene» noe av det viktigste i et snøskredvarsel: «Skredproblemene gir deg gode tips til hva du bør se etter i skredterreng under ulike forhold og hvordan du kan unngå fare. Følg rådene!» Brukerne oppfordres til å sette seg inn i hva faregradene og skredproblemene vil bety for deres ferdsel, og brukerne må være; «[...] forberedt på å vurdere skredfaren selv». Det minnes om at forholdene kan endre seg raskt og at varslet ikke er noen fasit. Brukerne må gjøre egne vurderinger underveis og spørre seg: «Hvorfor kan jeg ferdes her?», og: «Klarer vi å håndtere det aktuelle skredproblemet?» Konkret anbefales brukerne å; «sjekke stabiliteten i snødekket» og i bratt terreng; «gå med avlastningsavstand» (NVE, 2019). Både skredvarsel, faregradskala og fokuset på skredproblem er et resultat av idéimport fra bl.a. alpelandene.

Boka *Skikompis* av Christer Lundberg Nes, var den første skredboken som tok den nye norske snøskredvarslingen inn i det som kalles «skikompiemønsteret» (Nes, 2013, s. 16). Målet med boka er å hjelpe leserne å finne: «Den tryggaste linja – med den best snøen!», uten å etablere en norm om å kjøre slakere enn 30 grader (s. 21). Nes viser til mønstergjenkjenning inspirert av *Avalanche Terrain Exposure Scale (ATES)*, som er en skredterreng-eksponeringskala av terreng mellom 30 og 60 graders helning, med følgende graderinger; oversiktlig, utfordrende og komplekst skredterreng (Statham, McMahon, & Tomm, 2006).

Ved visse snøproblemer; vedvarende svake lag og ustabile lag nær bakken, anbefaler Nes å kjøre i terreng slakere enn 30 grader, eller i oversiktig terreng, alternativt i utfordrende terreng så lenge man «kan unngå løsnemråder» (s. 56). Ved andre skredproblemer må brukerne gjøre egne vurderinger gjennom «utvida snøundersøking» (Extended Column Test, ECT) (s. 56). Varslet fra NVE trekkes inn i vurderingene, men i tråd med NVEs egne anbefalinger må brukerne vurdere om de kan håndtere skredproblemet i det terrenget de ønsker å ferdes i (Nes, 2013).

Plasserer vi NVEs varsom-metode inn i det anvendte rammeverket er tilnærmingen i første omgang basert på teknisk/analytisk, empiriske data innsamlet av snøskredobservatører. Empirien ligger til grunn for avdekkingen av skredproblemet, samt en varslet faregrad som utløser generelle ferdselsanbefalinger. Både på faregrad 2 og 3 understrekes det at ferdsel i skredterreng krever kunnskap, eller solid kunnskap, erfaring i rutevalg og evne til å identifisere skredproblemer. Til slutt anbefales det på begge faregrader generelt å unngå terreng brattere enn 30 grader. Videre baserer modellen seg på at brukerne må sette seg inn i hva skredproblemet og faregrad vil bety for deres ferdsel, og brukerne som ferdes i skredterreng må være forberedt på å vurdere skredfaren selv. Dette kan gjøres teknisk/analytisk, gjennom systematisk snødekkeundersøkelse, ved bl.a. å gjennomføre stabilitetstester (markert som mørkegrønn i figur 4). NVEs modell utelukker ikke bruk av reduksjonsmetoder, og de generelle anbefalingene om å unngå terreng brattere enn 30 grader på faregrad 2 og 3, samt anbefalingene om å holde seg unna skredterreng på faregrad 4 og 5, er alle risikoreduserende «regler» (markert som lysegrønn i figur 4).



Figur 4. NVEs varsom-metode. Figuren illustrerer hvilke elementer NVEs varsom-metode vektlegger innenfor de to overordnede tilnærmingene til skredsikkerhetstenkning. Mørkegrønn farge illustrerer særlig viktighet. Lysegrønn farge illustrerer relevans.

I det følgende skal vi gå nærmere inn på hvilke aktører, utover Fri Flyt, som har strebet etter å definere hva slags sikkerhetstenkning som skulle fremstå som legitim i perioden. Flere aktører kom på banen i forbindelse med kritikk av den nye snøskredvarslingen og i forbindelse med revisjon av fjellvettreglene.

Ulike aktørers kritikk av NVEs varsom-metode

Umiddelbart etter at NVEs snøskredvarsling var kommet i gang ble den kritisert. Foranledningen var «Øksendalulykken» vinteren 13/14, hvor fire personer omkom. Kritikken kom fra NGI-forskeren Kjetil Brattlien som hevdet at Varsom.no feilaktig hadde varslet faregrad 2, mens den egentlige faregraden var 3. Kritikken ble avvist av Rune Engeset fra NVE, som uttalte at: «Alle som bruker varsler av forventet utvikling av komplekse systemer må leve med en usikkerhet i prognosene. Derfor sier vi at varselet er et hjelpemiddel – og ikke en «fasit»» (Fri Flyt nr. 108, 2014, s. 58). Til tross for dette lanserte NVE en nullvisjon for virksomheten sin, i tråd med null-visjon-tankene Fri Flyt lanserte et par år tidligere. Emma Barfod, gruppeleder i Snøskredvarslingen i Norge, uttalte til Fri Flyt at de som leverer tjenesten har som mål at null personer skal omkomme i skred i Norge (Holtet, 2016).

Både Fri Flyt og NVE har altså lansert null-visjoner mht. skredulykker, til tross for kritikk av slike visjoner fra sikkerhetsforskere (Hovden, 2004, s. 45).

Allerede etter et par år med varsling ble ordningen evaluert. En jevn nedgang i antall dødsulykker, fra ni i 13/14, til seks i 14/15 og tre i 15/16 gav grunn til optimisme. I 2015 sa rundt 100 mennesker, ifølge NVE, at de selv eller noen de kjente, hadde unngått å bli tatt av skred på grunn av skredvarslingen. Av NRK Nordland ble dette fremstilt under overskriften: «I fjor unngikk rundt 100 personer å bli tatt av skred takket være skredvarslinga» (Nrk, 2015). I en kommentar knyttet til skredulykkene vinteren 15/16 uttalte Barfod: «At antallet ikke har vært så lavt siden 2008-2009 gir håp om at ulykkes-trenden snur» (Holtet, 2016). På grunnlag av en undersøkelse hvor 554 personer svarte at; «[...] de tror de selv eller noen de kjenner unngikk en skredulykke på grunn av snøskredvarslet», anslo Barfod at: «For alle fire årene med varsling kommer vi frem til 20 liv spart» (Holtet, 2016).

Så fikk vi den verste skredvinteren i «manns minne»... Vinteren 2017/18 omkom 11 mennesker i friluftslivsrelaterte skredulykker i Norge. Til NRK uttalte Espen Nordahl, fra Center for Avalanche Research and Education (CARE), som samarbeider med NVE om snøskredvarslingen i Nord-Norge, at;

[...] problemet med uforsiktigheten vi har sett mye av i år skyldes at skikjørere ikke leser ferdseksrådene godt nok. Det viktigste er å gå bak disse tallene (faregrad-tallene) og lese det som står om skredproblem og tilsvarende ferdseksråd. Man må lese skredvarselet skikkelig og ta ferdseksrådene på alvor (Nrk, 2019).

Her ser vi et eksempel på at en positiv trend først blir forklart med organisatoriske og institusjonelle forhold iverksatt av det offentlige, mens en ny ulykkesvinter blir forklart med individuelle og menneskelige brukerfeil. Dette fikk NVE kritikk for, fra UH-sektoren i kronikken *Tro og tvil rundt effekter av snøskredvarslingen* (Horgen, 2019b). Hovedpunktene i kritikken gikk på at NVE i for stor grad formidlet en tro på at brukerne selv kan gjøre gode analyser og vurderinger, at varselet dekker store regioner på grunnlag av få observasjoner - og dermed er usikkert, samt at faregrad-tall er for abstrakt (Ibid). Tilsvarende kritikk av faregrads-tall var tidligere også fremsatt av Faarlund: «Vi har sett at det i praksis er vanskelig å vekke forståelse for livsfare med et nakent tall. Mer abstrakt kan det ikke bli. [...] Faregrad 3 høres jo ikke avskrekkende ut – men to tredjedeler av skredulykkne skjer på dette trinnet» (Faarlund, 2015, s. 63).

Snøskred og snøskredulykker ble også et tema da de reviderte fjellvettreglene ble lansert i 2016. Da fjellvettreglene skulle revideres ble det nedsatt en ekspertgruppe med medlemmer fra NVE, DNT, NRKH og Norsk Fjellsportsforum (NF), som hadde til hensikt å endre de gamle reglene; «[...] til råd om hva vi bør tenke og vurdere» (Maske, 2016, s. 63). Det ble påpekt; «[...] at de nye reglene har beveget seg vekk fra formaninger og regelrytteri, mot råd og refleksjon» (Gladsø & Planke, 2016). At gruppen fortsatt brukte regel-begrepet ble imidlertid kritisert av Faarlund som kalte reglene «et misfoster». Han hevdet at metoden med regler hadde gått ut på dato og at man heller burde gi folk råd (Faarlund, 2016a). Ifølge Faarlund var det allerede i 1974 enighet om å kalle fjellvettreglene for «gode fjellråd», men at media spolerte dette tiltaket gjennom sine fjellvettregel-kampanjer (Faarlund, 2016b). Tiltaket «å gi folk råd» ville være i tråd med den norske metoden, som vi har sett at Faarlund var eksponent for.

Ekspertgruppen ble i kronikken *De nye fjellvettreglene - uansvarlig ikke å gi klare råd*, også kritisert for ikke å være tydeligere: «Når man velger å puste liv i en foreldet, regelbasert tenkemåte for fjellvett, hvorfor ikke [...] ta med den ene regelen som virkelig kunne utgjort en forskjell og redde liv?»: Unngå terreng brattere enn 30 grader på lagdelt vintersnø (Horgen, 2016). Ekspertgruppens representant fra NRKH var imidlertid helt tydelig på at man ikke ville; «[...] fraråde folk å gå i bratt terreng [...] I stedet legger vi vekt på at du skal ha erfaring fra og kunnskap om det du holder på med» (Maske, 2016, s. 60). Ole Gladsø, leder for Røde Kors Hjelpekorps (RKH), bekreftet denne tilnærmingen med vektlegging av erfaring og kunnskap. Dette standpunktet ble bl.a. begrunnet med at ferdseksråd; «[...] vil være generaliserende overfor de som faktisk velger å ferdes i terreng over 30 grader» (Gladsø, 2017, s. 81). Av dette ser vi at en teknisk/analytisk tilnærming, delvis basert på regelbaserte reduksjonsmetoder, gjennom det tredje skiftet, har vunnet frem og blitt dominerende innenfor en rekke toneangivende friluftslivsorganisasjoner i Norge.

Et tankekors er at de aller fleste som har omkommet i skred trolig tenkte at de kunne håndtere skredproblemet. Dette illustrerer et dilemma med tilnærmingen etablert etter det andre og tredje skiftet, hvor stadig flere valg og vurderinger skal gjøres av den enkelte. Folk flest skal gis kunnskaper og ferdigheter som skal hjelpe dem. Spørsmålet er om de faktisk utvikler tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter, eller om de bygger opp en urealistisk tro på egne evner og metodene? I sin omtale av skredulykker peker Bruce Kay nettopp på den fatale troen på at egne evner kan omgjøre farer til «akseptabel restrisiko». Om skikjørere som har omkommet i skred skriver han;

[...] all those skiers [...] came to the conclusion that they had the skills and experience to turn high hazard into a reasonable risk. This isn't a rare notion. It is a surprisingly common expectation that some accumulation of experience and skill naturally creates an ability to navigate the most hazardous scenario (Kay, 2015, s. 36).

En tilbakeholdenhet mht. troen på folks evner og på metodene ligger trolig til grunn for at den norske metoden videreføres i deler av pensumlitteraturen innenfor videregående skole (Mytting & Bischoff, 2008), innenfor høyere friluftslivsutdanning (Horgen, 2010) og f.eks. fra Hovedredningsentralens side. Aversjonen DNT, NRKH og NF viser mot å gi befolkningen generelle, sikre ferdselsråd står i kontrast nettopp til Hovedredningsentralenes anmodning til alle etater som inngår i redningstjenesten. I *Nasjonal veileder for redningstjeneste ved snøskredulykker* står det at: «Redningstjenesten bør unngå ferdsel i løseområder (hellinger som er mer enn 30 grader bratte). Ferdsel i løseområder med tørr, lagdelt snø er usikker – uavhengig av vurderingsmetode» (Hovedredningsentralen, 2019, s. 12). At rådene som ligger til grunn for den norske metoden ikke lenger går ut til befolkningen på generelt grunnlag, er etter vår mening et resultat av de diskursive skiftene.

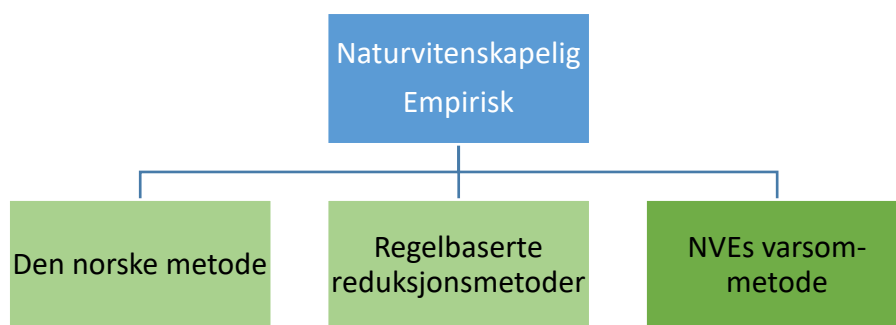
Konklusjoner

Vi kan konkludere med at ulykkeshendelser har bidratt til at vekslende måter å tenke skredsikkerhet på har vunnet frem og vært dominerende i Norge til ulike tider. I perioden 1960 – 2020 har vi identifisert tre vesentlige skifter knyttet til hvordan man på et institusjonelt nivå har tilnærmet seg skredulykke-problematikken i Norge. Store skredulykker på slutten av 1960-tallet førte til det første skiftet hvor den norske metoden vant frem og ble dominerende. Metoden karakteriseres av en normativ tilnærming hvor ferdselsrådet er å unngå skredfarlig terreng inntil lagdelingen i snøen har smeltet bort.

Den norske metoden ble utfordret og gjennom det andre skiftet delvis erstattet av regelbaserte reduksjonsmetoder. Disse metodene karakteriseres av en ikke-normativ tilnærming hvor brukerne skal gjøre egne valg og vurderinger på grunnlag av innhenting av informasjon. Informasjonen gir seg så utslag gjennom vurderingsmodeller og/eller trafikklyskombinasjoner, som igjen medfører visse regler, alt basert på hvor stor/liten risiko brukeren er villig til å akseptere.

Det tredje skiftet innebar en videreføring av den ikke-normative sikkerhetstenkningen, med en ytterligere nedtoning av regel-tenkningen til fordel for anbefalinger. NVEs varsom-metode innebærer at brukernes innhenting av informasjon er supplert med informasjon innhentet av snøskredobservatører. Snøskredobservatørene tilveiebringer snøskredvarsler med informasjon om faregrad, snøproblem og tilhørende ferdselsråd, som delvis erstatter regelbaserte vurderingsmodeller og trafikklyskombinasjoner, men som også kan kombineres med disse. Metoden er omtalt som teknisk/analytisk fordi det vektlegges at både snøskredobservatørene og brukerne selv skal gjøre tekniske analyser av snødekket. Brukerne skal fortsatt gjøre egne valg og vurderinger på grunnlag av hvor stor/liten risiko de er villig til å akseptere. NVEs varsom-metode kan sies å være den dominerende i Norge i dag, men eksisterer side om side med de to andre tilnærmingene, slik figur 5 (nedenfor) illustrerer. Det kan også konkluderes at den naturvitenskapelige, empiriske tilnærmingen fremdeles suppleres med det som av mange kalles intuisjon/magefølelse.

Idéene til sikkerhetstenkningen har, gjennom alle de tre skiftene som er beskrevet, kommet til Norge gjennom idéimport fra alpelandene og til dels fra USA/Canada. Selv den norske metoden er satt sammen av elementer importert fra alpelandene.



Figur 5. Skred sikkerhets tilnærminger i Norge i dag. Figuren illustrerer hvordan NVEs varsom-metode, som er den dominerende i Norge i dag, eksisterer side om side med de to andre tilnærmingene. Mørkegrønn farge illustrerer særlig viktighet. Lysegrønn farge illustrerer relevans.

Aktørene som strebet for at den norske metoden skulle være den legitime sikkerhetstenkningen under det første skiftet, var markedsaktøren Norsk Alpincenter med Nils Faarlund i spissen, samt store frivillige aktører som Norges Røde Kors Hjelpekorps, Den Norske Turistforening, KFUM-speiderne og UH-sektoren. Den norske metoden og sikkerhetstenkningen den representerte ble utfordret og delvis erstattet gjennom det andre skiftet, på initiativ fra markedsaktørene Fri Flyt AS og Markus Landrø (NORTIND), samt fra Norges Geotekniske Institutt som kan sies å være en markedsaktør med en offentlig oppdragsrolle på den tiden. Frivillige aktører som Norges Røde Kors Hjelpekorps, Den Norske Turistforening og KFUM-speiderne, ser ut til å ha vært relativt passive under dette andre skiftet.

Markedsaktøren Fri Flyt AS, som både skimagasin, forlag, samt festival- og skredkonferanse-arrangør, videreførte sin streben etter å definere hva slags sikkerhetstenkning som skulle fremstå som legitim også gjennom det tredje skiftet. Sammen med den offentlige aktøren Norges Vassdrags- og Energidirektorat, fagforbundet NORTIND, og en rekke NORTIND-medlemmer (som både kan betegnes som markedsaktører og offentlige ansatte i NVE) har Fri Flyt AS hatt vesentlig innflytelse på å definere hva slags sikkerhetstenkning som i dag fremstår som legitim. Norges Geotekniske Institutt ser ut til gradvis å ha fått mindre innflytelse innenfor feltet i perioden. Frivillige aktører som Norges Røde Kors Hjelpekorps, Den Norske Turistforening og Norsk Fjellsportsforum, har i stor grad gitt sin tilslutning til tilnærmingen Fri Flyt AS og NVE har vært eksponenter for. Fra UH-sektoren har det kommet enkeltbidrag knyttet til skredproblematikken, men sektoren har forholdt seg relativt passiv og ukoordinert.

I lys av Hovedredningssentralenes anmodning til alle redningsetater, om å unngå ferdsel i terreng brattere 30 grader når det er tørt og lagdelt snø, er det et tankekors at dette ikke lenger går ut som det første og viktigste rådet til befolkningen fra de sentrale aktørene som uttaler seg om skredproblematikken i Norge. Trolig vil ulykkesstatistikken fremover være avgjørende for hva fremtiden vil bringe. Tiden vil vise om «den store samtalen» om skred på nytt vil finne andre former, som igjen kan medføre nye diskursive skifter.

Referanser

- Amundsen, K. V. (1923). *Ildrætsboken, Bind III*. Kristiania: Aschehoug & Co.
- Bergsland, E. (1946). *På ski*. Oslo: H. Aschehoug & Co.
- Brattlien, K. (2008). *Den lille snøskredboka*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Brattlien, K. (2017). *Den lille snøskredboka*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Damm, A., & Printz, A. (1947). *Friluftsliv*. Oslo: N.W. Damm & Søn.
- Den Norske Turistforening og Norges Røde Kors Hjelpekorps. (1983). *Veiledning i fjellskikk*. Bergen: Reklametrykk AS.
- Einang, O. (1983). Metoder for søk i skred. *Mestre fjellet nr. 31-32*, 9-12.
- Faarlund, N. (1969). Norsk snø- og snøskredterminologi. *Mestre fjellet nr. 3-4*, 21-22.
- Faarlund, N. (1973). *Norsk skiinstruksjon III, Fjellskiløping*. Oslo: Foreningen til Ski-Idrettens Fremme, Barnas Skifond og Landsrådet for skoleidrett.
- Faarlund, N. (1974). Sett og hørt. *Mestre fjellet, nr. 20*, 21-22.
- Faarlund, N. (1983). Søk i snøskred med søkevinkler - mønster for vegledning. *Mestre fjellet nr. 31-32*, 13-15.
- Faarlund, N. (1984). "Recco"-nei takk! *Mestre fjellet nr. 33*, 19-22.
- Faarlund, N. (1986). Vurdering av sjanse for snøskred. *Mestre fjellet, nr. 36*, 21-22.
- Faarlund, N. (2002). Lawinengefahr. I M. Landrø, *Skredfare. Snøskred, sikkerhet og redning* (ss. 7-10). Bergen: Featureforlaget AS.
- Faarlund, N. (2015). *Friluftsliv. En dannelsesreise*. Oslo: Ljø Forlag.
- Faarlund, N. (2016a). Fjellvettreglene er et misfoster. *Aftenposten 25.02*.
- Faarlund, N. (2016b). Ikke bruksanvisninger til fjellet. *Aftenposten 02.03*.
- Faarlund, N., & Lien, I. K. (1970). Snøskred - et sammendrag. *Mestre fjellet, nr. 1*, 14-17.
- Fri Flyt. (1999-2019). Ledere.
- Gladsø, O. (2017). Feilsitert om fjellvett. *Fjell og Vidde nr. 1*, 81.
- Gladsø, O., & Planke, A. M. (2016). Fjellvett er læring for livet. *Aftenposten 29.02*.
- Holtet, A. (2016, Juli 5). *FriFlyt.no*. Hentet fra Gir et håp om at ulykkestrenden i skred snur: <https://www.friflyt.no/ski/gir-et-haap-om-at-ulykkes-trenden-i-skred-snur>
- Horgen, A. (2010). *Friluftslivsveiledning vinterstid*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Horgen, A. (2016, Mars 12). *De nye fjellvettreglene - uansvarlig ikke å gi klare råd*. Hentet fra Utemagasinet.no: <http://www.utemagasinet.no/Aktuelt/De-nye-fjellvettreglene-uansvarlig-ikke-aa-gi-klare-raad>
- Horgen, A. (2017a). Sikkerhetsdiskurser i norsk friluftsliv og fjellsport. *Historisk tidsskrift, Bind 96*, ss. 468-493.
- Horgen, A. (2017b). *Sikkerhetsstatus for friluftslivsaktiviteter i Norge på 2000-tallet*. Hentet fra Utmark.org: <http://www.utmark.org/Utgitelser/Nr-1-2017>
- Horgen, A. (2019a). *Sikkerhet og risiko i norsk friluftsliv og naturbasert reiseliv - en kulturhistorisk studie, Doktoravhandling*. Bø i Telemark: Universitetet i Sørøst-Norge.
- Horgen, A. (2019b, Mai 22). *www.utemagasinet.no*. Hentet fra Tro og tvil rundt effekter av snøskredvarslingen: <https://www.utemagasinet.no/aktuelt/tro-og-tvil-rundt-effekter-av-snoeskredvarslingen?fbclid=IwAR1yqXnFwQLdXpaGmtKyEBC9EwueX1vZJdXq4q3ckDNwG2z8kl5j8pNkJA>
- Hovden, J. (2004). Sikkerhet i forskning og praksis: Et utfordrende mangfold med Sikkerhetsdagene som arena. I S. Lydersen, *Fra flis i fingeren til ragnarok. Tjue historier om sikkerhet*. (ss. 31-50). Trondheim: Tapir akademiske forlag.
- Hovedredningssentralen. (2019). *Nasjonal veileder for redningstjenesten ved snøskredulykker*. Hovedredningssentralen.
- Kahneman, D. (2013). *Tenke fort og langsomt*. Oslo: Pax forlag A/S.
- Kaldal, I. (2002). *Frå sosialhistorie til nyare kulturhistorie*. Oslo: Det Norske Samlafet.
- Kay, B. (2015). *Autonomy, Mastery and Purpose in the Avalanche Patch*. Canada: Bruce Kay.

-
- KFUM-speiderne. (1987). *Friluftsliv i vinterfjellet, grunnbok i vinterspeiding*. Oslo: Triangelforlaget.
- Kjeldstadli, K. (1992). *Fortida er ikke hva den en gang var. En innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Landrø, M. (2002). *Skredfare. Snøskred, risiko og redning*. Bergen: Featureforlaget AS.
- Leirhaug, P. E., Haukeland, P. I., & Faarlund, N. (2019). Friluftslivsveiledning som verdidannende læring i møte med fri natur. I I. Hallandvik, & Høyem, Jannicke, *Friluftslivspedagogikk* (ss. 15-32). Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Lied, K., & Kristensen, K. (2000). *Snøskred. Håndbok om snøskred*. Oslo: Vett & Viten AS.
- Maske, J. (2016). Fjellvett for en ny tid. *Fjell og Vidde nr. 1*, 58-65.
- Melby, M. D. (1997). *Friluftsliv i vinterfjellet*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Munter, W. (1997). *3x3 Lawinen. Entscheiden in kritischen Situationen*. Garmisch Partenkirchen: Agentur Pohl und Schellhammer.
- Mytting, I., & Bischoff, A. (2008). *Friluftsliv*. Oslo: Gyldendal .
- Nes, C. L. (2013). *Skikompis. Snøskred og trygg ferdsel*. Ålesund: Selja forlag.
- Norges Geotekniske Institutt. (2019, November 13). *Ngi.no*. Hentet fra Om NGI: <https://www.ngi.no/Om-NGI/Hvem-er-vi/Historiske-hendelser>
- Norges Røde Kors Hjelpekorps. (1977). *Snø-Skred*. Ukjent: Stamnes Boktrykkeri AS.
- Norges Røde Kors Hjelpekorps. (1992). *Snø, snøskred og redningstjenesten*. Oslo: Joh. Nordahls Trykkeri as.
- Nrk. (2015, Mars 24). www.nrk.no/nordland. Hentet fra I fjor unngikk rundt 100 personer å bli tatt av skred takket være skredvarslinga: https://www.nrk.no/nordland/_-i-fjor-unngikk-rundt-100-personer-a-bli-tatt-av-skred-takket-vaere-skredvarslinga-1.12276811
- Nrk. (2019, Mars 11). <https://www.nrk.no/troms>. Hentet fra Den dødeligste skredsesongen på fem år: <https://www.nrk.no/troms/den-dodeligste-skredsesongen-pa-fem-ar--kompetansen-ma-heves-1.14467767>
- NVE. (2019, Desember 13). <https://www.varsom.no>. Hentet fra Snøskredvarsling: <https://www.varsom.no/snoskredvarsling/?ref=mainmenu>
- Schlytter, A. (1946). Snøras. I A. Bergsland, *På ski* (ss. 291-300). Oslo: H. Aschehoug & Co.
- Statham, G., McMahon, & Tomm, I. (2006). *arc.lib.montana.edu*. Hentet fra The Avalanche Terrain Exposure Scale: <http://arc.lib.montana.edu/snow-science/objects/issw-2006-491-497.pdf>

Sluttnoter

ⁱ NGI-forsker, Krister Kristensen under Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv, Voss 2019.

ⁱⁱ Pers. med. NGI-forsker Krister Kristensen under Nordisk konferanse om snøskred og friluftsliv, Voss 2019.

ⁱⁱⁱ Følgende Fri Flyt magasiner er undersøkt med tanke på å finne ledere som omhandler skred og sikkerhet: Nr. 5, 1999; 1, 4, 2000; 11, 12, 2001; 16, 18, 19, 2002; 20 - 26 2003; 27 - 29, 2004; 30 - 38, 2005; 39 - 49, 2006; 50 - 61, 2008; 62 - 64, 66 - 69, 2009; 70 - 77, 2010; 78 - 84, 2011; 85 - 94, 2012; 95 - 101, 2013; 102 - 108, 2014; 109 - 115, 2015; 116 - 122, 2016; 125 - 127, 129, 2017; 130, 131, 2018; 137 - 141, 143, 2019.

^{iv} Fri Flyt kom inn på «eiersiden» fra tidlig på 2000-tallet (pers. med. via e-post fra Erlend Sande 13.12.2019).