



# Bachelorgradsoppgave



*«Blir førerverket for detaljert og teknisk, forsvinner naturen»*

En kvalitativ studie av eksperters vurderinger av toppturlitteratur og bratt skikjøring i tilknytning til snøskredproblematikk

Martin Rones Jensen

KIF350

Bachelorgradsoppgave i kroppsøving og idrettsfag - faglærerutdanning

Lærerutdanning  
Høgskolen i Nord-Trøndelag - 2014



**HINT**

# SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-, BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER

**Forfatter(e):** Martin Ronnes Jensen

**Norsk tittel:** «Blir førerverket for detaljert og teknisk, forsvinner naturen»

En kvalitativ studie av eksperters vurderinger av toppturlitteratur og bratt skikjøring i tilknytning til snøskredproblematikk

**Engelsk tittel:**

**Studieprogram:** Kroppsøvings og idrettsfag – faglærerutdanning.

---

**Emnekode og navn:** KIF350 Bacheloroppgave

Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv

Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

**Kan frigis fra:** 23.05.13

**Dato:** 23.05.14

**Martin Ronnes Jensen**

---

underskrift

---

underskrift

---

underskrift

# Forord

Denne oppgaven ble skrevet i forbindelse med bachelorstudiet i kroppsøving, idrett og friluftsliv ved Høgskolen i Nord-Trøndelag, Levanger, våren 2014

Hovedgrunnen for valgt tema, er min personlige interesse friluftsliv og fjellsport. Jeg har vært oppriktig opptatt av problemområde lenge og fikk endelig sjansen til å fordype meg innen dette temaet. Bakgrunnen for mitt engasjement er at jeg ønsker å bidra til en sunnere kultur innen bratt skikjøring og denne typen friluftsliv i Norge. Denne fordypningsprosessen har vært både givende, lærerik og utrolig spennende. Jeg håper leseren vil lese denne oppgaven med både åpenhet og nysgjerrighet.

Jeg ønsker å rette en stor takk til min alltid like entusiastiske veileder, Eivind Sæther, som med sitt store engasjement for friluftsliv og dette temaet, har bidratt med stor faglig kompetanse og gode tilbakemeldinger underveis. Dette har vært avgjørende for fremdriften og gjennomføringen.

Jeg ønsker også å takke alle informanter som har stilt opp med engasjement og entusiasme til intervju.

Til slutt vil jeg takke min kjæreste, mine venner og min familie som har støttet meg gjennom hele prosessen.

Høgskolen i Nord Trøndelag,  
Mai 2014

Martin Rones Jensen

## Sammendrag

Oppgaven handler om Fri Flyts toppturlitteratur og om skredproblematikk knyttet til bruken av denne. I de siste årene har det vært en økning innen moderne friluftslivsaktiviteter og spesielt toppturer. Økningen i antall dødsulykker gjennom friluftsliv forårsaket av snøskred, har steget som følge av at flere eksponerer seg i skredterreng i større grad enn tidligere. Årsaken til dette kan være at teknologiutviklingen og utstyret har blitt mye bedre enn tidligere, slik at det oppstår et gap mellom utøverens erfaringer og utstyret de bruker. Det har i tillegg dukket opp flere bøker som har detaljerte rutebeskrivelser over hvor man kan gjennomføre toppturer. Det kan synes som Fri Flyt er den største aktøren innen skiførere og toppturlitteratur. Denne oppgaven er avgrenset til Fri Flyts toppturbøker. Oppgavens omfang er begrenset til utfordringer knyttet til snøskred i sammenheng med bruk av denne litteraturen. Teorien omhandler friluftsliv og topptur som samfunnsfenomen, og utfordringer brukere av toppturlitteratur kan møte på. Problemstillingene er knyttet til vurderinger rundt toppturlitteraturen, bratt skikjøring og hvilke tenkemåter en toppturutøver bør ha.

Datainnsamlingen foregikk gjennom kvalitative forskningsintervju av eksperter innen tema. Målet til studien er å få frem eksperters vurdering av toppturlitteraturen og kunnskap om fenomenet bratt skikjøring.

Hovedkonklusjonen i studien tyder på at litteraturen er god nok som den er og at vi kan stole på den, ifølge ekspertene. Det viktigste funnet er likevel at litteraturen anbefaler turer som under visse omstendigheter kan være utrygge, noe som motbeviser at man kan stole blindt på litteraturen. Ekspertene mener brukere av denne litteraturen bør kjenne til ulike tenkemåter for å ferdes trygt på topptur. Det er delte meninger om hvilke endringer av litteraturen som bør gjennomføres. Ulike forslag med å innføre ATES, fargelegging av kart og endre målestokken på kartene er eksempler på dette. Andre funn viser til at temaet er aktuelt og at endringer i hvordan kunnskap formidles bør innføres for å kunne snu den negative utviklingen med snøskredulykker. Et annet funn er at dersom førerverkene blir for detaljerte og tekniske, forsvinner naturen. Det betyr at en bruker selv må tilegne seg kunnskap og gjøre vurderinger basert på egen erfaring om ferdsel i bratt terreng skal være trygt.

Nøkkelord: friluftsliv, topptur, snøskred, toppturlitteratur, utfordringer, bratt skikjøring

# Innhold

<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1. Problemstillinger.....	2
<b>2. TEORI</b> .....	<b>3</b>
2.1. Friluftsliv.....	3
2.1.1. Hva skjer med norsk friluftsliv? .....	3
2.1.2. Hva er topptur? .....	5
2.1.3. utfordringer knyttet til det å gå toppturer.....	5
2.2. Toppturlitteratur .....	9
2.2.1. Historie .....	10
2.2.2. Beskrivelser .....	10
2.2.3. utfordringen .....	12
<b>3. METODE</b> .....	<b>13</b>
3.1. Kvalitativ metode .....	13
3.2. Kvalitativt forskningsintervju.....	15
3.2.1. Utvalg.....	16
3.2.2. Design.....	18
3.2.3. Intervjuet.....	20
3.3. Forskeren .....	21
<b>4. RESULTAT OG DRØFTING</b> .....	<b>22</b>
4.1. Hvor aktuelt er problematikken rundt snøskred og toppturutøvere for ekspertene? .....	23
4.2. Hva mener valgte eksperter om Fri Flyts toppturbøker? .....	24
4.3. Hvilke utfordringer mener valgte eksperter oppstår når brukere skal følge rutebeskrivelsene i Fri Flyts toppturlitteratur? .....	26

4.4. Hva mener valgte eksperter om å ta i bruk ATES i toppturlitteraturen? .	27
4.5. Hvilke tenkemåter mener ekspertene at toppturlitteraturbrukere og toppturutøvere bør følge? .....	29
4.6. Samlet drøfting.....	34
5. KONKLUSJON.....	36
5.1. Veien videre.....	37
Litteratur .....	38
Vedlegg.....	41

**ANTALL ORD: 16435**

# 1. INNLEDNING

Denne oppgaven handler om friluftsliv vinterstid, bratt skikjøring, snøskred og toppturlitteratur. Bakgrunn for oppgaven er snøskredulykker og den samfunnsdebatten som har kommet som en følge av alle snøskredulykker. Utviklingen de siste årene har tatt en negativ retning når det gjelder antallet omkomne i snøskred under friluftslivbaserte aktiviteter. Dagens toppturstyr gjør bratt skiterreng mer tilgjengelig og antallet som eksponerer seg og utøver toppturer har økt de siste årene. Formålet med denne oppgaven er å belyse kunnskap om tema som kan være med på å øke forståelsen for og dermed bidra til at den negative trenden snur.

Teorien omhandler toppturer som samfunnsfenomen og utfordringer en toppturutøver kan møte. Det er mange utfordringer knyttet til det å gå toppturer i fjellet vinterstid. Det kan være lett å gå seg bort, det kan bli mørkt, det kan være dårlig merking av ruter eller utstyret kan svikte og så videre (Horgen, 2010). Den største utfordringen den som går topptur kan møte på er trolig snøskred. Snøskred er et svært komplekst fagfelt hvor kunnskap og erfaring spiller en viktig rolle (Brattlien, 2013). Det finnes heldigvis ulike turplanleggingsverktøy som kan benyttes for å forenkle dette. Noen av disse hjelpemidlene vil bli omtalt i teorikapitlet.

Denne oppgaven skal ta for seg Fri Flyts toppturlitteratur og se på turbeskrivelser som under visse omstendigheter kan være problematisk å gjennomføre, men som litteraturen anbefaler. Toppturlitteraturen kan sees som et turplanleggingsverktøy og en inspirasjonskilde for erfarne og uerfarne toppturutøvere. Spørsmålet om brukere av toppturlitteraturen kan stole på beskrivelsene, dukket første gang opp etter at jeg fulgte beskrivelser i litteraturen som ikke stemte med det jeg faktisk møtte på tur. Jeg har selv havnet i situasjoner som under visse omstendigheter kunne fått alvorlige konsekvenser, men som litteraturen har anbefalt. På bakgrunn av disse erfaringene ønsker jeg å finne ut om toppturlitteraturen i det hele tatt kan være med å påvirke til at personer som går på topptur unngår å bli tatt av skred. Det kan også hende at det er andre sider ved temaet jeg ikke har tenkt på, som dukker opp og som kan være med på å snu dagens negative trend. Dette er et område som ikke er forsket på tidligere. Jeg velger derfor å kalle denne studien en pilotundersøkelse. En pilotundersøkelse «en liten forundersøkelse av problemområdet for å avdekke hvilke beslutningsalternativer som finnes og hvilke data som må samles inn og analyseres i denne forbindelse» (Sander, 2014).

Relevant teori, litteratur og data er grunnlaget jeg har brukt for å søke svar på problemstillingene. Jeg ønsket å kontakte ressurspersoner innenfor valgt tema og høre hvilke tanker og erfaringer de har innen problemområdet. Jeg ønsket å se fenomenet i et utøverperspektiv og i et samfunnsperspektiv. For å få undersøkt dette har jeg valgt en kvalitativ tilnærming. Jeg har valgt å benytte meg av et kvalitativt forskningsintervju av relevante personer som i dette tilfellet er eksperter på bratt friluftsliv og snøskred.

## 1.1. Problemstillinger

Toppturer kan forbindes med gode naturopplevelser, vakker natur, strålende sol, urørt snø, eller så enkelt som en flott dag på ski i alpint terreng. Andre kan forbinde toppturer med fare og risiko slik som snøskred eller ekstrem bratt skikjøring. Denne oppgaven skal ta for seg litteratur som inneholder rutebeskrivelser av skiferder på alpine fjell og fjelltopper i Norge. Det finnes ulike kilder for denne typen litteratur med turforslag til toppturer. Utvalget i denne oppgaven er avgrenset til Fri Flyts toppturbøker. Problemområdet er knyttet til hvorvidt lesere og brukere av Fri Flyts toppturlitteratur kan stole på turforslagene som blir skissert i disse bøkene. Mer avgrenset henledes oppmerksomheten mot turforslagene og om disse turforslagene er eksponert for snøskred. Jeg har på forhånd tatt for meg og lest utvalget av litteraturen. I undersøkelsen intervjues eksperter på feltet hvor jeg søker deres oppfatning av spørsmål om toppturer og utvalgt toppturlitteratur. Undersøkelsen har som hensikt å gå i dybden på utfordringer knyttet til snøskred en toppturutøver står ovenfor ved å bruke toppturlitteratur. Mer presist søker jeg svar på følgende problemstillinger:

1. Hvor aktuelt er problematikken rundt snøskred og toppturutøvere for utvalgte eksperter?
2. Hva mener valgte eksperter om Fri Flyts toppturlitteratur?
3. Hvilke utfordringer mener valgte eksperter oppstår når brukere skal følge rutebeskrivelsene i Fri Flyts toppturlitteratur?
4. Hva mener valgte eksperter om å ta i bruk ATES i toppturlitteraturen?
5. Hvilke tenkemåter mener ekspertene at toppturlitteraturbrukere og toppturutøvere bør følge?



## **2. TEORI**

De teoretiske sidene ved problemstillingene og relevant forskning vil bli belyst i dette kapitlet. Begreper skal klargjøres og utdypes, slik at den helhetlige forståelsen av oppgaven blir tydeligere. De teoretiske aspektene er ment til å settes i sammenheng med problemstillingene. Temaer som omhandler friluftsliv, utfordringer knyttet til bratt skiferdsel og toppturer vil bli belyst. Kapitlet avsluttes ved et nærmere innblikk i toppturlitteraturen, avgrenset til Fri Flyts toppturbøker, og utfordringer knyttet til bruk av denne.

### **2.1. Friluftsliv**

Friluftslivet står sterkt i Norge, hele 95% av befolkningen utøver en eller annen form for friluftsliv i løpet av et år (Odden, 2008). Norge er antakelig det landet hvor friluftsliv står sterkest i både kulturmønster og i den allmenne bevisstheten (Tordsson, 2010). Friluftslivet er også en stor bidragsyter til gode opplevelser og fysisk aktivitet (NOU 2013, 2013).

Friluftsliv er et samfunnsfenomen som har stor betydning for befolkningen i Norge i dag skal man tro blant annet Odden (2008) og Tordsson (2010). Friluftsliv er definert som «opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse» (Meld. St. 39 (2000-2001), 2001). Definisjonen av begrepet friluftsliv er ingen fasit på hva som ligger i begrepet. Denne definisjonen kan virke begrensende for noen på grunn av deres egenoppfatning for hva begrepet innebærer. Definisjonen dekker det meste av utendørsaktiviteter og passer inn under tema for oppgaven, dette er min begrunnelse for å ha valgt den.

Det finnes mange ulike teorier på hvorfor mennesket bedriver friluftsliv, og søker fysisk aktivitet (Breivik, 2013). Disse teoriene faller utenfor mitt problemområde og problemstilling og blir ikke utdypet i denne oppgaven.

#### **2.1.1. Hva skjer med norsk friluftsliv?**

I følge doktorgradsavhandlingen til Alf Odden (2008), «Hva skjer med norsk friluftsliv? En studie av utviklingstrekk i det norske friluftslivet 1970 – 2004», er friluftslivet en av de største fritidsaktivitetene i Norge de siste 150 år. Det har vært en nedgang i de etablerte aktivitetene siste 20-30 år, men fortsatt er det det tradisjonelle friluftslivet som står sterkest i

befolkningen. Friluftslivet har utviklet seg over tid og blitt mer mangfoldig og spesialisert. Nye former har oppstått, deriblant toppturer (Odden, 2008). Disse nye formene for friluftsliv, kommer av at aktiviteter splittes opp i nye og spesialiserte underaktiviteter. Disse nye aktivitetene, for eksempel topptur eller frikjøring på ski, krever ofte spesialiserte ferdigheter og utstyr. Det moderne friluftslivet viser seg å ha sterkest vekst blant unge i alderen 16-24 år (Odden, 2008).

Bratt skikjøring har eksistert i Norge i lang tid, men har ikke blitt utøvd i særlig grad før befolkningen i Norge ble introdusert for den moderne alpinsporten fra Alpene på 1920- og 30-tallet. Sluttet av 1970-årene og starten på 1980-årene er omtalt som telemarksvingens-  
renessanse i Norge. Det var da fjellskiløping fikk en real oppsving. Utstyrsutviklingen foregikk i en høy fart i kjølvannet av dette. Toppturer i fjellet ble mer populært som en følge av at det dukket opp flere alpinanlegg her til lands. I tilknytning til alpinanleggene oppsøkte folk upreparert og brattere terreng ved siden av de preparerte løypene. Det ble etablert en norsk freerider-kultur, som identifiserte seg som frikjørere utover 1990-tallet. Dette var starten på ekstrem og bratt skikjøring slik vi kjenner den i dag (Horgen, 2011).

Dermed har vi også fått nye og ulike tenkemåter for å bedrive friluftsliv og derav bratt skikjøring. Friluftslivet engasjerer hele mennesket, det vil si kropp, tanker og integrert følelsesliv. Dermed burde det gi forutsetninger for en dypere forståelse av naturen, enn mange andre former for formidling av naturkunnskap og naturkjennskap. Vi lever i et prestasjonssamfunn hvor opplæringen i friluftsliv står i fare for å gjøre utøvere for selvsentrerte og opptatt av egne handlinger og prestasjoner. Naturen står i fare for å reduseres til bare en arena hvor vi utøver våre friluftaktiviteter. Vår oppfattelse om hva dyktighet er i forbindelse med eksempelvis bratt skikjøring, kan synes å være knyttet til prestasjonen istedenfor opplevelsesevnen. Bratt skikjøring er dypt knyttet til motsetningene mellom naturvitenskapelige beskrivelser og den spontane opplevelsen, akkurat som i mellom følelser og fornuft. Hvis en holdning skal kunne endres, må det skje innenfor tre komponenter; tanke, følelse og handling. I første rekke er det gode opplevelser fra og i naturen som kan endre holdningene vi har til naturen, og som kan endre vår selvforståelse og videre tenkemåte (Tordsson, 2006).

### **2.1.2. Hva er topptur?**

Jeg forstår toppturer som det å gå alpine skiturer på fjelltopper, for så å kjøre ned på ski eller snowboard.

Toppturer utøves vanligvis i vinterhalvåret fra oktober om høsten til mai om våren. Sesongen kan være lang flere steder i landet. Enkelte steder kan man gå toppturer året rundt (Kolderup, Litlere, Nilsen, & Sande, 2011).

Som Odden (2008) og Horgen (2011) påpeker, er frikjøring på ski eller toppturer, noe som har oppstått og utviklet seg over tid. Odden (2008) nevner at denne typen moderne friluftsliv ofte krever spesialutstyr. Utstyr som forbindes med toppturer er for eksempel brede ski, stive sko og bindinger som gir muligheten til ferdsel i bratt terreng. Sikkerhetsutstyr som hjelm, spade, sender-mottaker, søkestang, egnet sekk, ryggskinne, snøbriller, etc., er også vanlig.

Toppturutstyr kan variere i vekt og størrelse, dyrere utstyr er som regel lettere av vekt og kan være en fordel om man vil ha en mindre slitsom opptur. Lett utstyr kan igjen gå på bekostning av holdbarhet og kjøreegenskaper. Det kan nevnes at det også finnes annet utstyr som er tilknyttet det å gå topptur, men som ikke er utdypet eller tatt med i denne oppgaven fordi oppgaven handler i større grad om utøvelsen enn om utstyret.

Tidligere var det vanskelig å ferdes i bratt terreng da utstyret var tyngre, hadde dårligere støtte eller at skiene var smalere og uten særlig innsving. Dagens utstyr gir muligheten til skiferdsel i bratt terreng i langt større grad (Horgen, 2011). Det å ferdes i bratt terreng vinterstid krever ikke bare riktig utstyr for selve skikjøringen, men også annet utstyr som kan være nødvendig for ferdsel i vinterfjellet. Eksempelvis kart, kompass, vindsekk, liggeunderlag, tørt klesskift, mat og drikke. Det krever kunnskap, ferdigheter, og innsikt om ferdsel på ski. Man bør ha kjennskap og erfaring med orientering, bruk og forståelse av alt utstyret, satt seg inn i utfordringer knyttet til det å ferdes i fjellet, og innsikt i ferdsel etter evne. Ferdsel etter evne forutsetter at man legger ut på turer man har fysisk kapasitet til og forutsetninger for å gjennomføre (Horgen, 2010).

### **2.1.3. utfordringer knyttet til det å gå toppturer**

Når man ferdes i fjellet vinterstid er man utsatt for ulike utfordringer. For å kunne ferdes trygt på topptur bør man sette seg inn i alle temaer knyttet til utfordringer i vinterfjellet før man

legger ut på tur. utfordringer kan deles inn i subjektive og objektive utfordringer. Subjektive utfordringer viser til de menneskelige feilene som eksempelvis at vi går oss bort, vi faller og skader oss, at vi ikke har medbrakt tilstrekkelig eller riktig utstyr, eller at vi ikke ferdes etter evne. De objektive utfordringene består av mer naturskapte utfordringer, for eksempel at det blir mørkt, dårlig vær eller at terrenget blir komplekst slik at vi får vanskeligheter med orienteringen (Den Norske Turistforening, 2010, Horgen, 2010). Den som synes å være den største objektive utfordringen knyttet til det å gå topptur, er snøskred. Snøskredfaren påvirkes av fire overordnede faktorer;

1. Terrenget (bratthet, le- eller lo-side, overflaten, terrengfeller, osv.)
2. Snø (snøtypen, dybden, lagdelinger osv.)
3. Været (temperatur, vind og nedbør)
4. Mennesket (belastning, gruppestørrelse, gruppeforutsetninger)

(Brattlien, 2013)

I Norge har Den Norske Turistforeningen, i samarbeid med Røde Kors, utviklet fjellvettreglene. Hensiktene til fjellvettreglene er å bidra til en tryggere og mer opplevelsesrik tur (Den Norske Turistforening, 2014). Disse synes ikke å holde mål alene som hjelpemiddel for turplanlegging ved dagens toppturer, fordi utfordringene som kan oppstå foregår i et mer krevende terreng og under forutsetninger fjellvettreglene ikke tar inn over seg. Turplanlegging betyr å forberede seg best mulig i forhold til turen som skal gjennomføres. Turplanleggingen starter gjerne så tidlig som mulig. Ulike verktøy kan benyttes i turplanleggingen, for eksempel kart, relevant litteratur, kjentfolk og ikke minst værvarslingen. God turplanlegging gjenspeiler ofte gjennomføringen og resultatet av turen (Horgen, 2010, Den Norske Turistforening, 2010).

En som utøver toppturer kan benytte seg av ulike kilder for å tilegne seg den aktuelle vær-, føre- og skredinformasjon. Snøskred og snøskredvarsel kan være svært komplekst og vanskelig å forstå. Tjenestene, som synes å være den mest reliable, er levert av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), i samarbeid med Meteorologisk institutt (MET), Statens vegvesen og Jernbaneverket sin hjemmeside for skredvarsling; [varsom.no](http://varsom.no) og [yr.no](http://yr.no). I tillegg har Norges vassdrags- og energidirektorat i samarbeid med Statens kartverk og Meteorologisk institutt tilgjengeliggjort kart over Norge på [xgeo.no](http://xgeo.no) og [senorge.no](http://senorge.no), som viser snøinformasjon slik som snøfall, snøsmelting, snødybde og snøtilstand.

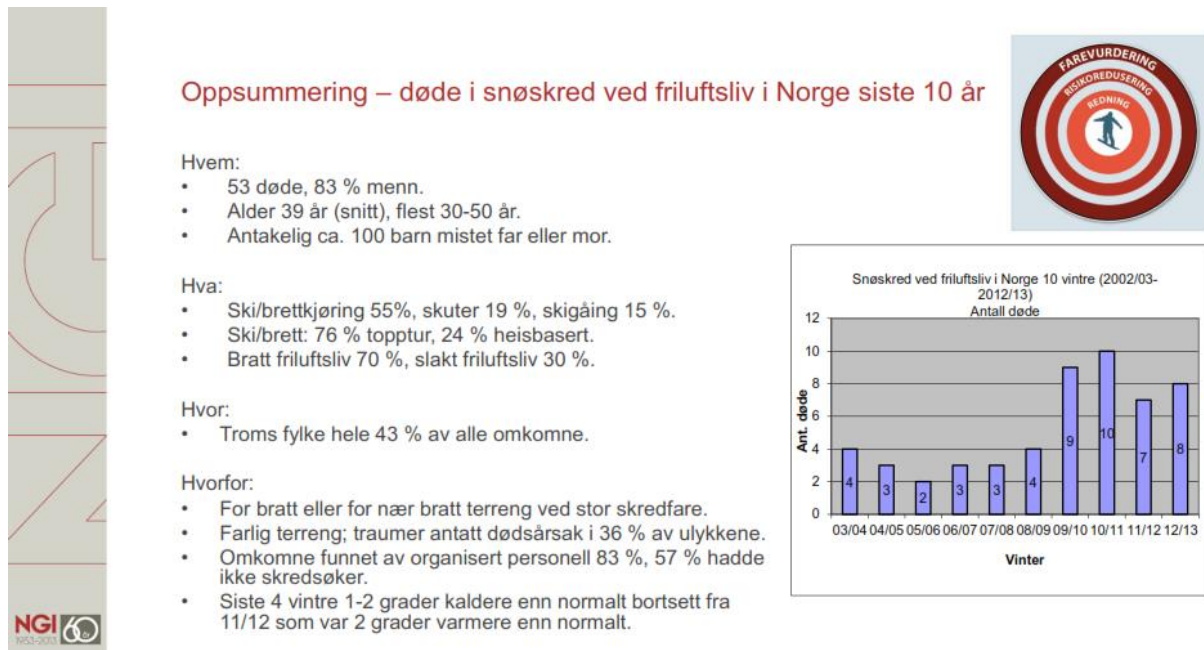
Norges geoteknisk institutt (NGI) har et skredkart som viser eksponeringsfare og bratthet i terreng på [skredkart.ngi.no](http://skredkart.ngi.no) (Norges geotekniske institutt, 2014). I tillegg er det utviklet en rekke såkalte «apper» eller applikasjoner/programvare for dagens smarttelefoner, som kan gi tilsvarende informasjon. Det finnes applikasjoner hvor man kan registrere naturfarerelaterte observasjoner i forhold til for eksempel faretegn for skred, skred og føreforhold. En av de mest populære applikasjonene til dette er RegObs levert av NVE. Et alternativ er å gå inn på hjemmesiden [regobs.no](http://regobs.no) for å registrere observasjonene om man ikke har en smarttelefon tilgjengelig.

NVE har lansert et kort som er ment for å ha med seg til bruk underveis på tur og som verktøy i turplanleggingen. Dagens skredkort er det andre i rekken og ble lansert i mars 2014. Formålet til skredkortet er at det er ment å kombineres sammen med snøskredvarslene. Skredkortet skal bidra til at både gjennomføring og turplanlegging, alene eller med følge, skal foregå på en mer kvalifisert måte. Kortet har ingen stedsbegrensinger og kan også benyttes i utlandet (Varsom.no, 2014).

Et annet turplanleggingsverktøy er ATES. Det står for Avalanche Terrain Exposure Scale, eksponeringsskala for snøskredterreng på norsk. Skalaen er tredelt, simple (lett), challenging (utfordrende) og complex (kompleks) og ble opprinnelig utviklet for kanadiske skikjørere og utøvere av alpin skiferdsel til hjelp for å vurdere alvorlighetsgraden til det terrenget de eksponerte seg i og støtet på underveis. Hensikten med ATES er at brukeren så raskt som mulig skal kunne tilegne seg informasjon som sier noe om skredfare og vanskelighetsgrad på turen ut fra egenkompetanse (The Canadian Avalanche Center, 2014). Alle disse turplanleggingshjelpemidlene krever forkunnskap om skred i tillegg til kunnskap om hvordan man skal anvende dem. Det anbefales fra alle leverandørene av slike tjenester, at brukeren setter seg inn i hvordan man skal lese og tolke informasjonen som blir gitt.

Ser man på skredfakta de siste 10 år i Norge forstår man raskt hvorfor utfordringer med toppturer i forhold til snøskred er et samfunnsaktuelt tema i dag. Statistikken underbygger Kjetil Brattliens påstand om at den menneskelige faktoren er jokeren i denne sammenheng (Brattlien, 2012). Figuren på neste side viser noen faktaopplysninger om hvem, hva, hvor og hvorfor mennesker dør i snøskred ved friluftsliv i Norge de siste 10 år.

Figur 1.



(Norges Geotekniske Institutt, 2013)

Det er verdt å legge merke til at 76% av de som har blitt drept i snøskred, har omkommet under topptur. De siste fire årene har gjennomsnittet økt til hele ni døde personer per år og totalt 37 personer har omkommet i denne tidsperioden. Ulykkene rammer nesten utelukkende skikjørere, scooterførere eller personer som ferdes i skredutsatt terreng (Domaas & Jaedicke, 2014). Tallene fra denne vinteren er oppe i totalt 9 døde ved friluftsliv i skrivende stund, og enda er ikke topptursesongen ferdig (Norges Geotekniske Institutt, 2014). Det kan synes som om antall døde økte dramatisk sesongen 2009/2010, noe som kan tyde på at dette var starten på at flere begynte å eksponere seg i skredfarlig terreng gjennom friluftslivsaktiviteter som topptur denne vinteren.

Statistikken i Sverige viser tilsvarende utvikling og tendens. Tallene viser at 82% av omkomne svensker i snøskred, dør i snøskredulykker i utlandet. Hvert år omkommer 2-3 personer i snitt og gjennomsnittsalderen til de omkomne er på 33 år. 80% av de døde er menn og hele 92% har kjørt ski i mer enn ti år (Luleaa University of Technology, 2013).

Det kan synes som det oftest er de med mye erfaring og kunnskap som dør i snøskred, noe som er paradoksalt ettersom logikken tilsier at det er nettopp disse menneskene som kan dette med å vurdere skredfare best. Bare i påsken i år døde fire personer som var regnet for å være svært erfarne og kompetente fjellfolk, og var i svært god fysisk form (Meirik, 2014). Kanskje

problemet kan være at de har liten innsikt i seg selv eller utstyret, eller at de overvurderer egne evner akkurat den dagen det gikk galt? Dessverre får vi aldri svar på akkurat hva som gikk galt og hvorfor det gikk galt, men utøveren bør kjenne sin egen besøkestid i fjellet om alt skal gå bra. Poenget med å fortelle dette er å få frem at bratt friluftsliv i skredterreng etter hvert synes å være avhengig av både erfaringer og kunnskap. Det er ikke bare det avanserte utstyret, interessen eller fysisk kapasitet som avgjør om man overlever snøskred på topptur. Det vil være et sett av relevant vanskelig tilgjengelig kunnskap og anvendelsen av denne kunnskapen som avgjør. Anvendelsen av kunnskap, etter gjentakelser over tid, kalles gjerne for erfaringer. Disse erfaringene synes å være viktig for å redusere snøskredulykker.

Det finnes mange ulike tenkemåter rundt det å ferdes trygt på topptur i tillegg til ulike synspunkt på hvordan man bør gjennomføre turene, gjennom for eksempel ulike pedagogiske tilnærminger. Disse tenkemåtene er noe av det jeg ønsker å få frem gjennom undersøkelsen.

## **2.2. Toppturlitteratur**

Toppturlitteraturen kalles både skiguide og førerverk for fjellskiturer. Med toppturlitteratur mener jeg bøker som inneholder turbeskrivelser av skiferder på alpine fjell og fjelltopper i Norge.

Det finnes mange ulike måter å tilegne seg toppturbeskrivelser på i dag. De lettest tilgjengelige kildene finner man på internett. Der finnes sider som beskriver toppturer over hele landet. Jeg kan nevne [ut.no](http://ut.no), [friflyt.no/Forum/Ski/Topptur](http://friflyt.no/Forum/Ski/Topptur), [toppomania.info](http://toppomania.info), [westcoastpeaks.com](http://westcoastpeaks.com), og [fjellforum.no](http://fjellforum.no) som noen av de vanligste her til lands. I tillegg kan det synes som at sosiale medier som eksempelvis Facebook har fått en viktig rolle i denne sammenheng. Der eksisterer det eksempelvis mange toppturgrupper hvor medlemmene kan laste opp bilder, videoer og turbeskrivelser av de ulike områdene. Enkelte legger ved GPS-sporet fra turen som folk kan benytte når de skal ut på samme tur. Alt dette kan synes å fungere som en god inspirasjon og et nyttig turplanleggingsverktøy, ettersom man får et inntrykk av hvordan forholdene er.

Av alle utgivere av toppturbøker i Norge, kan det synes som om Fri Flyt er den største leverandøren av denne typen litteratur i dag. Derfor avgrenses denne oppgaven til Fri Flyts toppturbøker. Utvalget består av fem bøker utgitt i perioden 2006-2014.

### **2.2.1. Historie**

Toppturer i Norge (2011) ble første gang utgitt i 2006 og er den første boka i Fri Flyt-serien som beskriver alpine skiturer. Det var ikke før i 2008 at den første profesjonelle skiføreren i Norge ble gitt ut med nøyaktig beskrivelse av alt fra lengde, bratthet oppgitt i grader, eksponering, faremoment og vanskelighetsgrad, for første gang. Boka heter Toppturer i Romsdalen og var den første som hadde et medfølgende turkart med rutene inntegnet i tillegg til gode flyfoto med opp- og nedturer nøyaktig inntegnet (Hagen, 2008).

### **2.2.2. Beskrivelser**

Toppturlitteraturen til Fri Flyt er lett gjenkjennelig gjennom måten de fremstiller turene på. De uttrykker å ha en egen mal, se Vedlegg 2, eller standard for hvilke opplysninger rutebeskrivelsen skal inneholde. Toppturer i Norge (2011) skiller seg ut ved å ha mindre detaljerte turbeskrivelser og en målestokk på 1:300 000, men til gjengjeld inneholder den et eget kapittel om utstyr, førstehjelp, orientering og ski på bre. Toppturer i Romsdalen (2008) er den eneste boka som har inkludert skiførerkart i målestokk 1:50 000, mens Toppturer i Troms (2010) er eneste flerspråklig bok, utgitt på norsk og engelsk. Et kart i målestokk 1:50 000 vil være mer detaljert og beskrivende i motsetning til et kart i målestokk 1:300 000 som vil vise større områder og er mindre detaljert. Et 1:50 000 kart vil likevel ikke være like beskrivende og detaljert som kartene som brukes ved for eksempel orientering, som er i målestokk 1:15 000 eller 1:10 000. Målestokk 1:50 000 betyr at 1cm på kartet er 500m i virkeligheten (Den Norske Turistforening, 2010). Det at ekvidistansen, det vil si høydeforskjellen mellom høydekotene på et kart, er 20 meter på et 1:50 000 kart, betyr at mange skumle terrengformasjoner som skrenter og stup som er brattere enn 30 grader, ikke kommer fram (ibid).

Rutebeskrivelsene består av atkomst og startsted til området, tidsforbruk, opp- og nedkjøringsalternativer, når på året turen passer best, kjente faremomenter, terrenget/helning og høydemeter. Alle toppene er avbildet med oversiktsbilder med inntegnede opp- og nedkjøringsalternativer, samt et kartutsnitt som viser det samme inkludert start- og stoppested. Alle bøker, bortsett fra Toppturer i Norge (2011), har en mer utdypende og detaljert beskrivelse. Dette gjelder informasjon om mulige nedkjøringsalternativer, helningsgrad, spesielt bratte partier, eksposisjon (himmelretning) på nedkjøring, nødvendig utstyr for turen og hvor krevende turen er. Alle rutebeskrivelser er basert på subjektive opplysninger. Ingen



av rutene er merket vinterstid, selv om noen er 'T' merket sommerstid. T-merkinger er utført etter en mal Den Norske Turistforening har utviklet i samarbeid med Friluftsrådernes Landsforbund og Innovasjon Norge. Denne malen er beskrevet i Merkehåndboka (2014) som inneholder tilrettelegging av merking, skilting og gradering av turruter i fjellet, i skogen og langs kysten (Den Norske Turistforening, 2014).

Alle bøkene inneholder kjente faremomenter, spesielt med tanke på skredutsatte skredpartier, årevisse skavler og hvor stor faren for utglidning er. Alle bøkene inneholder også egne skredteorikapitler, slik at brukeren skal kunne anvende skredinformasjon bedre. Bøkene som ble utgitt etter 2011 inneholder informasjon om skredvarsling og hvordan man skal lese denne informasjonen. Skredvarslingen ble innført og gjort tilgjengelig for allmennheten vinteren 2011/2012 via NVE sine hjemmesider, mens den operative snøskredvarslingstjenesten Varsom.no, ble lansert i januar 2013 (Norges vassdrags- og energidirektorat, 2014).

Halvor Hagen skriver i sin bok Toppturer i Romsdalen (2008), at de fleste nedfartene som er beskrevet kan være skredutsatt og dermed kreve helt spesielle forhold for å kunne ferdes trygt der (Hagen, 2008). Med dette i bakhodet kan man lese i Toppturer rundt Bodø (2013), hvor tindevegleder Torgeir Kjus forteller at boka ikke er ment å erstatte egen turplanlegging eller egne vurderinger i terreng. Boka kan heller være en inspirasjonskilde og supplement til planleggingen (Kjos, 2013). Dette bekreftes også i de andre bøkene.

I tillegg til bildene som skal beskrive opp- og nedkjøringsalternativene, er det supplert med bilder som kan virke å ha en inspirerende baktanke. Leseren bør vite at bildene ofte er avbildet med svært gode vær og kjøreforhold. Sett ut fra de fleste bildene er det ikke synlige utfordringer med tanke på skredterreng og værforhold. Bildene kan virke å være svært fristende for de som er glad i en skikkelig nedtur i optimale vær og føreforhold. Det kan også virke som om personer som er avbildet i enkelte bilder, ikke har med seg det nødvendige utstyret som trengs for å ferdes i vinterfjellet.

Eksponeringsgrad og vanskelighetsgrad på de enkelte turene kan synes å være vanskelig å oppfatte uten å ha lest bruksanvisningen i starten av disse bøkene. Toppturer i Romsdalen inneholder en fornorsket versjon av den internasjonale alpine graderingsskalaen, som forteller hvor krevende turen er. Denne forutsetter gode snøforhold og skalaen har seks nivå som går fra lett (L) til ekstremt vanskelig (EV) tur. Eksponeringsskalaen baseres på hvor bratt det er

og hvor mange faremomenter nedfarten inneholder. Den går fra E1, som tilsvarer jevn og slak helning, til E4 som er ekstremt eksponert, hvor et fall vil være fatalt og kunne medføre død. Det samme systemet er også benyttet i Toppturar i Sogn (2013). De resterende bøkene har en mer subjektiv gradering av vanskelighetsgrad og eksponeringsgrad til de ulike turene. Unntaket er Toppturer i Norge som ikke inneholder informasjon angående vanskelighetsgrad eller eksponeringsfare for turene som er beskrevet.

I følge forfatterne av disse bøkene har de i snitt brukt 2-3 år på studier av kart og terreng, samt samtaler om sikker skiferdsel som grunnlag for disse bøkene. Toppturer rundt Bodø (2013) og til dels Toppturar i Sogn (2013), gir tips av en mer subjektiv karakter både når det gjelder utstyr, faremomenter og anbefalinger som gode utsiktspunkt, god snø etc. Det blir gitt informasjon basert på erfaringer kjentfolk har hatt i området. Leseren bør vite at forholdene varierer fra år til år og fra dag til dag gjennom sesongen, så denne informasjonen bør kun anvendes i turplanleggingssammenheng. Leseren bør også få vite at det for eksempel er stor forskjell på vintersnø og vårsnø (Brattlien, 2013).

### **2.2.3. utfordringen**

Sett ut fra problemstillingene som sikter til utfordringer knyttet til det å stole på denne litteraturen, henviser jeg til konsekvensene brukere av denne litteraturen kan få. utfordringene består blant annet av om rutebeskrivelsen ikke stemmer overens med det toppturutøveren faktisk møter på tur. utfordringene består videre av om bøkene anbefaler turer som ikke er forsvarlig med tanke på snøskred. En av de alvorligste konsekvensene er at brukerne kan bli tatt av snøskred ved å følge de råd eller turbeskrivelser som turene anbefaler. Hvis man tenker sender-budskap og mottaker-oppfatning, så kan det tenkes at budskapet ikke blir oppfattet eller virker mot sin hensikt. Jeg har på grunnlag av dette valgt å gjøre en avgrensning ved å kun se på utfordringer en bruker av denne litteraturen har i tilknytning til snøskredproblematikk. Underveis i gjennomgangen av litteraturen har jeg stilt meg selv ulike spørsmål for å reflektere over hva som er beskrevet. Her er noen eksempler; Hva er budskapet? Hvem er sender? Hvem er mottaker? Hvordan ønsker Fri Flyt å fremstille budskapet? Hvordan oppfattes budskapet? Er det noen sammenheng med hva som beskrives og det vi faktisk møter på tur? Er det trygt å legge i vei etter disse turbeskrivelsene?

### **3. METODE**

I denne delen av oppgaven fremstilles det metodiske tankegods for å besvare problemstillingene. Metoden kan sees på som et verktøy eller et hjelpemiddel for å gjennomføre selve forskningsprosjektet, men det vil ikke gi svar på problemstillingen i seg selv. Metode går ut på hvordan man innhenter, organiserer og tolker informasjonen (Ringdal, 2013, Kvale & Brinkmann, 2009). Forskningsprosessen blir innledet av metodevalget, som utdyper hvorfor jeg har valgt kvalitativ forskningsmetode, og et kvalitativt forskningsintervju i forhold til tema og problemstilling. Videre følger design, som henviser til hvordan forskningsprosjektet skal utføres. Etter det kommer forskerrollen og intervjuet med vedlagt intervjuguide, som omtaler hvordan jeg har gjennomført prosjektet.

#### **3.1. Kvalitativ metode**

I et forskningsprosjekt står man ovenfor et metodevalg som kan være avgjørende for resultatet. Man kan skille mellom to forskningsstrategier, kvalitativ- og kvantitativ arbeidsmetode (Ringdal, 2013). I denne oppgaven passer en kvalitativ tilnærming best på grunn av de videre årsakene.

Den kvalitative forskningsstrategien tillater forskeren å gå dypere inn på temaet. Hensikten med denne arbeidsmetoden er å kunne beskrive kvaliteten og egenskapene til de ulike fenomenene. Med kvalitet menes troverdighet, transparens, overførbarhet/generalisering og så videre. Med transparens menes at alle kortene legges på bordet, at det kvalitative aspektet er gjennomlysbart, og det betyr at leseren selv skjønner hvordan tenkingen til forskeren er. Fordelen med en slik arbeidsmetode er at man forholder seg til et fåtall av enheter eller informanter, noe som fører til at informasjonen man innsamler kan bli svært presis. Metoden ble til etter ønske om å forstå andre. Datainnsamlingen for å gå i dybden og søke en dypere forståelse av tema, gjennomføres vanligst ved intervju og observasjon. Mitt valg har falt på kvalitativt forskningsintervju som jeg gjør rede for i neste delkapittel. I den kvalitative livsverden søker man forståelse, kjennetegn, erfaring, opplevelser og tanker som informanten kan ha rundt de emner som blir tatt opp (Kvale & Brinkmann, 2009, Ryen, 2002). Det finnes ulike tilnærminger for kvalitative forskningsarbeid, for eksempel kasusstudie, etnografisk studie, fenomenologisk studie, hermeneutisk studie, diskursanalyse etc. (Ryen, 2002). Jeg har valgt en fenomenologisk – hermeneutisk tilnærming.

Fenomenologien kan forstås som en deskriptiv studie av menneskers bevissthet (Kvale & Brinkmann, 2009). Et fenomenologisk perspektiv har fokus på personens livsverden hvor intervjueren lytter på en fordomsfri måte, for så å la de intervjuende fritt beskrive egne tanker og erfaringer rundt tema. Man ønsker å forstå verden fra informantens ståsted, hvor man søker en dypere, bredere og mer betydningsfull forståelse slik som informanten oppfatter virkeligheten (Kvale & Brinkmann, 2009).

Hermeneutikken henviser til tolkningen av det som blir fremstilt av de intervjuede (Ryen, 2002). Hermeneutikken kan kort beskrives som tolkningslære. Hermeneutikken viser til hvordan vi kan tolke og forstå verden sett ut fra hva informantene har svart på problemstillingene (Kvale & Brinkmann, 2009). Dermed bruker jeg hermeneutisk fortolkning i min oppgave til å forsøke å forstå det som blir fremstilt i intervjuene på en allmenn og tydelig måte.

I praksis vil dette si at kunnskapen som blir produsert, blir til gjennom forskningsintervjuet (ibid). Under mitt problemområde hvor jeg skal undersøke kunnskap om toppturkulturen og bruk av toppturlitteratur, ønsker jeg å forstå ekspertenes kunnskap innen dette temaet på deres egne premisser. Jeg er ikke ute etter et gjennomsnittlig svar, men ønsker heller å søke kunnskap fra informantenes livsverden. Formålet med en hermeneutisk tilnærming i dette prosjektet vil være å komme dypere inn i emnet for å vinne kunnskap om tenkemåten rundt snøskredproblematikken til de som går topptur etter Fri Flyt litteraturen står overfor. På lengere sikt vil målet være å redusere eller minimalisere antall ulykker. Jeg ønsker å få frem sammenhenger i og helheten av det som skal undersøkes. Dette kan gjøres gjennom bruk av kvalitativ metode og bruk av kvalitativt forskningsintervju, som tillater forskeren å søke andre menneskers livsverden og tanker omkring tema (Ryen, 2002). Denne metoden passer også svært godt til eksplorerende undersøkelser av fenomener og til forhold det i liten grad er forsket på (Ringdal, 2013). Målet for undersøkelsen min er ikke å forklare eller å finne et entydig svar, men tar sikte på å få frem forståelsen av menneskers handlinger og atferd når de går toppturer og blir utsatt for skredfare. Derfor har jeg valgt å søke forståelse fra eksperter på et vanskelig tema, noe som viser seg gjennom samfunnsdebatten med blant annet mange døde i skredulykker, økende aktivitet innen bratt friluftsliv, stort gap mellom ferdighet og aktivitet, og utfordringer som oppstår i denne sammenheng.

## 3.2. Kvalitativt forskningsintervju

Et kvalitativt forskningsintervju er en mellommenneskelig interaksjon, en dialog mellom to mennesker om et tema av felles interesse. Formålet er å innhente kvalitative beskrivelser av personens livsverden, for så å tolke meningen med disse. Kvalitativt forskningsintervju er en fleksibel metode som brukes for å undersøke, beskrive og forstå verden sett fra intervjupersonens side (Kvale & Brinkmann, 2009). Ved et kvalitativt forskningsintervju vil jeg kunne få frem intervjuobjektens egne erfaringer, tanker, oppfatninger og ideer omkring problemområdet. Det gir rom for improvisasjon fra intervjuer sin side (Ringdal, 2013). Det oppstår situasjoner hvor jeg benyttet meg av dette rommet og improviserte utover det jeg hadde planlagt.

Intervjuet bør planlegges nøye og resultatet ble i form av en intervjuguide. Intervjuguiden er et resultat av at forskningsintervjuet kan ha ulik strukturingsgrad. Ulikheten viser seg fra velorganiserte intervjuer med forhåndsbestemte spørsmål, slik som i et spørreskjema, til åpne intervjuer hvor man snakker om de enkelte tema uten noen forhåndsbestemt rekkefølge eller spørsmålsformulering (Kvale & Brinkmann, 2009). Jeg har valgt en semistrukturert variant. Det vil si at jeg har utarbeidet en intervjuguide, se Vedlegg 1, som hjelpemiddel under selve intervjuet, noe som sikrer at jeg går igjennom de temaene som jeg har planlagt samtidig som den sikrer riktig progresjon. Jeg står fritt til å spørre intervjupersonen omkring de tema som dukker opp underveis, noe som vil være hensiktsmessig i mitt tilfelle. Informantene vil bli intervjuet i forhold til erfaringen innen tema personen har hatt over tid. Kunnskapen som kommer frem i intervjuet vil bli brukt til analyse i etterkant.

Før selve gjennomføringen utførte jeg to prøveintervju. Det viste seg at spørsmålene og eksemplene jeg først hadde valgt ut, ikke traff problemområdet slik jeg hadde tenkt det. Det var heller ingen god flyt i intervjuet. Utvalget i det første prøveintervjuet besto av en bekjent som har lang erfaring innen tema. Resultatet av dette prøveintervjuet ble at jeg foretok et nytt utvalg av eksempler og omformulerte noen spørsmål. Ved andre gjennomføring traff jeg det jeg var ute etter. Intervjuet fløt bedre og informantene var innom de tema jeg var ute etter. Det er ingen selvfølge at resultatet neste gang blir det samme som under selve forskningsintervjuet av ekspertene, men prøveintervjuene ga meg en pekepinn på om spørsmål og eksempler jeg hadde valgt ut var gode nok.

### 3.2.1. Utvalg

#### a) Personer

I et kvalitativt intervju er det hensiktsmessig å velge ut de riktige informantene med egenskaper eller kvalifikasjoner som er strategisk i forhold til problemområde og undersøkelsens teoretiske perspektiv (Ryen, 2002). Tema for oppgaven er friluftsliv, spesifikt topptur og snøskred. I utvelgelsen til dette intervjuet, har jeg valgt å se etter særdeles kompetente personer innenfor tema, spesielt med tanke på fjellferdsel, skred og undervisning. Utvalget mitt er basert på ulike kriterier som intervjurespondentene skal oppfylle. Kriteriene jeg har valgt ut er at informantene må ha relevant utdanning innen tema på embetseksamen nivå. Det vil være en fordel om informantene har tindevegelederutdanning eller tilsvarende i tillegg. De må ha egenerfaring innen bratt friluftsliv, ha dette som interesseområde og drevet aktivt i minst ti år. Alle må ha kunnskap om snøskred og kunne undervise i skredproblematikk.

Jeg er ute etter noen av Norges fremste og mest profilerte eksperter innen tema, som kan si noe om problemområdet. Informantene bør være meningsbærere som deltar og setter dagsorden i samfunnsdebatten innen dette området. Bakgrunnen for hvorfor jeg har valgt disse ekspertene er at jeg vil få frem en større forståelse rundt tema. Jeg ønsker å få frem tanker og meninger fra personer som ser dette både fra innenfra og et utenfraperspektiv. Med innenfraperspektiv menes personer som er aktiv i toppturmiljøet og er opptatt av dette problemområdet. Derfor søkte jeg etter personer som har nær tilknytning til Fri Flyts toppturbøker og etter personer som har bidratt til informasjon i disse bøkene. De som ikke har denne tilknytningen, men har tilknytning mot utøvere og brukere av disse bøkene, definerer jeg som personer med et utenfraperspektiv. Det virkelige utenfraperspektivet vil egentlig være de som ikke har noe som helst tilknytning til tema og miljøet for øvrig, men de ville vært mindre interessante i denne studien.

Etter å ha forhørt meg med disse per e-post, fikk jeg positiv respons fra tre respondenter. Alle respondenter virket svært positive og glade for å kunne bidra. Jeg som forsker må kjenne til at alle informantene har rett til å være anonyme. En gjennomføring av en slik forskningsprosess skaper ulike etiske problemstillinger. Leseren skal ikke kunne kjenne igjen identiteten og lokaliseringen. Samtidig, hvis informantene forteller om tredjepersoner som er involvert i det de snakker om, så skal også de beskyttes. Før selve intervjuet ble gjennomført ble det

innhentet erklæring, og informantene ga samtykke til at det blir gjennomført opptak, samt at de var klar over hva studien skulle brukes til. Prosjektet var frivillig, noe det ble informert om. Ingen av informantene ønsket å være anonyme, men jeg har valgt å forholde meg til forskningsprotokollen med tanke på konfidensialitet og tillit (Ryen, 2002). For å sikre anonymiteten valgte jeg å transkribere intervjuene på datamaskinen og slettet alle digitale lydfiler etter transkriberingen var fullført. Informantene ble tildelt fiktive navn, som er brukt i denne oppgaven for å verne om personene. Intervjuperson 1 fikk navnet Per, nummer 2 fikk navnet Pål og nummer 3 fikk navnet Espen. Jeg velger å ikke si noe mer om intervjupersonene utover at de er menn og svarer positivt til kriteriene jeg la til grunn. Datamaskinen min er beskyttet med passord og inneholder ingen intervju som kan etterspørres, den inneholder kun mine utskrifter fra intervjuet.

## **b) Toppturlitteratur**

I denne forskningsprosessen har jeg valgt ut fem bøker utgitt av Fri Flyt AS, sin topptur-serie. Utvalget består av fem bøker:

- Toppturer i Romsdalen (Hagen, 2008) – skiguide til 50 fjell
- Toppturer i Troms (Nordahl, 2010) – skiguide til 82 topper
- Toppturer i Norge (Kolderup, Litlere, Nilsen, & Sande, 2011) – skiguide til 156 topper
- Toppturer rundt Bodø (Kjos, 2013)– skiguide til 89 topper
- Toppturar i Sogn (Bjørhusdal, Haslestad, & Vereide, 2013) – skiguide til 69 fjell

Litteraturen har vært bakgrunn for hele forskningsprosessen. Fri Flyt lanserte senest i 2013 to bøker som beskriver alpine skiturer. Personlig har jeg hatt kjennskap til Fri Flyts toppturlitteratur siden 2008 når Halvor Hagens Toppturer i Romsdal ble lansert. Jeg har selv vært på tur etter beskrivelsene til disse bøkene og har brukt litteraturen aktivt under egen turplanlegging.

Jeg har valgt ut eksemplet fra Nyheitinden (Vedlegg 2 – eksempel 1), med vedlagt kartutsnitt over det området, som står beskrevet i boken til Halvor Hagen (Hagen, 2008). Dette eksemplet viser nøyaktig rutebeskrivelser for opp- og nedkjøringsalternativene inkludert startsted. Bildene kan ha en misvisende effekt da de ikke viser den største potensielle faren som er anmarsjen inn den rasutsatte, bratte og trange dalen på vei til Nyheitinden. Det kan alltid spekuleres i om vanskelighetsgraden og beskrivelsene er gode nok, men det er ikke poenget alene. I dette tilfellet finnes en alternativ rute som ikke står beskrevet, som går fra en

annen dal retning Eresfjord. Denne oppturen er kortere og går i mye mindre rasfarlig terreng. Oppturen til Nyheitind som er beskrevet kan friste brukeren ut i områder som kan være vanskelig å vurdere, dette er noe som ikke kommer tydelig fram i boka. En annen grunn er at Hagen (2008) er den eneste boken med tilhørende skifører beskrevet på et kart i målestokk 1:50 000. Kartet er oversiktlig, presist og viser nøyaktig inntegnede rutealternativer som brukeren kan følge.

Det andre eksemplet fra Storulvån i Sverige (Vedlegg 2 – eksempel 2), er et eksempel på anvendelse av ATES-farge filter. Bildet og kartutsnittet er farget med grønn, gul og rød, med medfølgende forklaringstekst om hva dette innebærer. Sett ut fra den opprinnelige ATES klassifiseringen av terrenget, så henviser grønn til simple, gul viser til challenging, og rød er komplext terreng. Dette eksemplet har jeg valgt fordi denne måten å fremstille informasjon på, kan være med på gi brukeren en rask oversikt over terrenget på en enkel og forståelig måte. Samtidig vil utfordringen være den samme som før, det vil si underveisvurdering. Det jeg ville finne ut var utfordringer knyttet til bruken av ATES og ATES fargefilter. Jeg ønsket eksperterts meninger fra begge eksemplene og brukte eksemplene for å komme dypere inn på temaet.

### **3.2.2. Design**

Design henviser til forskningsopplegget og hvordan en konkret undersøkelse skal utformes. Det finnes ulike typer design, eksempelvis eksperimentell, tverrsnitt, langsgående, casestudie og komparativ. De fleste studier er en hybrid mellom de ulike designtypene. Jeg har valgt en eksplorativ kvalitativ anvendelse, noe som tilsvarer et tverrsnittstudie. Det gjennomføres ved et samtaleintervju av et fåtall informanter, i et avgrenset tidsrom, som har til hensikt å beskrive forholdet i nåtid. Denne typen design har en åpen tilnærming og har til hensikt å forstå temaet ut fra resultat og diskusjon, heller enn å forklare (Ringdal, 2013).

Under følger fremgangsmåten inndelt i tre faser;

#### **Planleggingsfase**

Til å begynne med ønsket jeg å foreta en rask gjennomgang av Fri Flyt sine toppturbøker slik at jeg kunne få oversikt og ta et nødvendig utvalg av eksempler jeg ville presentere til intervjuobjektene. Jeg så etter utfordringer ved rutebeskrivelsene bøkene anbefaler spesielt knyttet opp mot skredproblematikk. Jeg ønsket å finne turbeskrivelser som under visse



omstendigheter kan være problematisk å gjennomføre, men som litteraturen anbefaler. Jeg har valgt ut to eksempler som jeg ønsker eksperter synspunkt på. Spørsmålene til disse eksemplene er knyttet til utfordringene den som er mottaker og bruker av denne type litteratur står ovenfor. Jeg ønsket å bruke disse eksemplene til videre arbeid, både i intervjuet og analysen.

### **Gjennomføringsfase**

For å komplettere informasjonen jeg har samlet fra litteraturen ville jeg benytte meg av et kvalitativt forskningsintervju. Utvalget ble forespurt per elektronisk post om de ønsket å la seg intervjuet. Dette er viktig med tanke på etiske retningslinjer som omfatter å innhente informantens samtykke til å delta, sikre konfidensialitet og reflektere over mulige konsekvenser studien kan ha for informantene (Kvale & Brinkmann, 2009). Alle intervjupersoner har rett til å være anonyme og ble forespurt om dette. De som avga positivt svar til å la seg intervjuet, fikk tilsendt spørsmålene fra intervjuguiden samt et vedlegg med utdrag fra den utvalgte litteraturen. Dette for at de skulle kunne forberede seg optimalt. Utvalget består av tre eksperter innen temaet, som oppfyller kriteriene fra kriterielisten min.

Selve gjennomføringen av intervjuet foregikk per telefon, da jeg ikke hadde mulighet til å reise for å gjennomføre et intervju ansikt til ansikt. Intervjuene ble gjennomført ved bruk av en intervjuguide jeg hadde utarbeidet på forhånd. Jeg opplevde at informantene følte seg komfortable ettersom de oppholdt seg hjemme eller på jobb under intervjuet. Alle informanter snakket mye rundt hvert spørsmål, selv om de ikke bestandig svarte det jeg hadde tenkt ut på forhånd at jeg var ute etter. Likevel bød informantene på seg selv i stor grad, noe som ga en positiv opplevelse. Jeg opplevde at jeg var fleksibel gjennom å la informanten snakke rundt de tema som ble tatt opp, og deretter selv kom med tilleggsspørsmål slik jeg hadde sett meg ut på forhånd.

En ulempe ved intervju over telefon kan være at jeg ikke kan observere kroppsspråket til informanten. Intervjuet kan for eksempel omhandle opplevelser som har skjedd i fortiden og informanten kan ha sterke følelser knyttet til det de har opplevd. I et slikt tilfelle kan min tolkning av det de sier ikke nødvendigvis være slik det var ment fra informantens side. Jeg hadde aldri inntrykket av at noe av det som ble sagt ble misforstått fra noen av partene. Jeg holdt meg tilbake slik at informanten følte at det var hans kunnskap som var fokus. Jeg opplevde ingen konfrontasjoner, men jeg ble heller grepet av all kunnskap informantene kom

med. Det var inspirerende og spennende å lytte til hva informantene fortalte. Intervjuene ble tatt opp ved bruk av en opptaker/diktafon som jeg hadde lånt for anledningen, opptaket startet når intervjuobjektet samtykket at det var greit. Transkriberingen av intervjuene foregikk ved et jeg skrev de ned fra digital lyd til tekstformat. Intervjuene ble strukturert slik at de lettere kunne analyseres. (Kvale & Brinkmann, 2009, Ryen, 2002)

### **Analysefase**

Videre vil analyse, diskusjon og tolking skje på grunnlag av disse intervjuene. Hvordan intervjupersonene tolker eksemplene jeg har sendt dem, vil bli fremstilt under kapitlet om resultat i denne oppgaven. Jeg ønsker å fremstille intervjuene på en måte som belyser temaet og utdyper problemstillingene på best mulig måte. Det kan hende jeg gjør funn ved litteraturen eller ved andre utfordringer en bruker av toppturlitteraturen står ovenfor, ettersom dette er første gangen noen tar for seg dette problemområdet.

### **3.2.3. Intervjuet**

I mitt tilfelle valgte jeg å benytte meg av et samtaleintervju per telefon, da jeg hadde begrenset tid og ikke mulighet for å reise til informantene som befinner seg langt unna. Mulige konsekvenser intervjupersonene kan ha som følge av selve intervjuet er for eksempel at informanten blir stresset, at spørsmålene blir personlige angrep som påvirker selvbilde og lignende (Kvale & Brinkmann, 2009). Konsekvensene var noe jeg tenkte igjennom på forhånd. Det vil derfor være hensiktsmessig for meg som forsker å klarlegge studiens konfidensialitet, som vil si at informasjonen som blir gitt bare er tilgjengelig for de den er ment til ved at jeg for eksempel ikke avslører personlige data som kan avsløre personens identitet. Dette har jeg utdypet tidligere på side 17. Tidspunktet for intervjuet bør være optimalt for informantene, det vil si at personen er på hjemmebane. Personene bør ikke være stresset, men ha god tid og være bekvemme under intervjuet (Ryen, 2002). I en slik kontekst er det viktig at informantene får den nødvendige forhåndsinformasjonen, slik at de kjenner til prosjektet og hva det skal brukes til. Den som intervjuer bør ha et rammeverk for hvordan intervjuet skal gjennomføres og på den måten kan man sikre seg at intervjuet har den nødvendige progresjon. Grundige forberedelser er avgjørende for at intervjuet og resultatet skal bli godt (Kvale & Brinkmann, 2009). På bakgrunn av dette valgte jeg å utforme en intervjuguide som hjelpemiddel.

Innholdet i intervjuguiden er strukturert slik at temaene som blir tatt opp kommer i ønsket rekkefølge og med utdypende spørsmål knyttet til vedlagte eksempler. Dette for å oppnå ønsket progresjon og at intervjuet fremstår som en dialog mellom meg og informanten. Det skal føyes til at jeg måtte utforme tilleggsspørsmål underveis i intervjuet, ettersom samtalene dreide innom interessante vinklinger jeg ikke hadde forutsett. Jeg forholdt meg lyttende under alle intervjuer og fulgte opp med spørsmål knyttet til deres svar.

### **3.3. Forskeren**

I denne kvalitative undersøkelsen er det jeg som forsker som er forskningsinstrumentet. Dette har den fordelen at jeg har stor fleksibilitet når jeg skal gjennomføre undersøkelsen. Først skal jeg her si noe om meg som forsker og min faglige kompetanse, interesser, erfaringer og avslutter kapitlet med forståelsen av meg selv som forsker.

Jeg er 31 år og har vært fysisk aktiv og friluftslivinteressert hele livet. Jeg har tidligere studert friluftsliv årsstudium og blir nå ferdigutdannet faglærer i kroppsøving, idrett og friluftsliv ved Høgskolen i Nord-Trøndelag. Jeg er utdannet vinterturleder i Den Norske Turistforening. Jeg sitter i arbeidsutvalget for Nord-Trøndelag Turistforening sin fjellsport gruppe, hvor jeg har ansvaret for blant annet toppturene der. På fritiden er jeg trener og instruktør i langrenn og klatring. Jeg har vært aktiv idrettsutøver innen langrenn frem til jeg var 16 år og drevet aktivt innen andre ulike idretter. Jeg har kjørt snowboard i 18 år, både i og utenfor preparerte løyper. Jeg konverterte til telemark for fem år siden. Interessen for komme seg opp på topper er noe jeg har hatt siden første gang jeg var på tur. Toppturer har jeg utøvet i snart 12 år, men det er i de siste åtte årene jeg har utøvet slike turer i større grad. Snøskred er noe jeg har vært svært opptatt av de siste fem årene, kanskje som følge av all medieoppmerksomhet toppturer og snøskred har fått med tiden. Mitt forhold til Fri Flyt AS sine toppturbøker startet allerede i 2006, da jeg fikk Toppturer i Romsdalen i gave. Siden har jeg vært en ivrig bruker og anskaffet meg flere bøker som jeg har brukt til turplanlegging og inspirasjon for nye turer.

Forforståelsen av meg som forsker er hvordan jeg ser på problemområdet og hvordan jeg oppfatter temaet. Jeg forsker på fenomenet fra et innenfra-perspektiv. Jeg har mine erfaringer og tolker ut fra min livsverden. I en slik kvalitativ undersøkelse kan jeg ikke se meg selv utenifra, og det kan være utfordrende. Min tilknytning til toppturmiljøet og kjennskap til informantene både fra tur og kursvirksomhet fra før av, spiller inn på min forforståelse, mine

fordommer, mitt førsteinntrykk og hvordan jeg tolker det som blir sagt. Det kan være utfordrende med tanke på at jeg står i fare for å overse enkelte funn og vektlegge andre. Dette vil kunne påvirke kvaliteten til studien med hensyn til kravet om upartiskhet og fullstendighet (Kvale & Brinkmann, 2009). Min forforståelse og perspektiv på toppturer vil kunne spille inn på konklusjon og diskusjonen av resultatene i denne undersøkelsen. Jeg baserer dette forskningsarbeidet på selvopplevde erfaringer fra turer og mistanker om at litteraturen ikke beskriver virkeligheten i tilstrekkelig grad. Erfaringen har oppstått gjennom økt kunnskap og erfaringer innen tema de senere år. Utfordringene mine består av å forholde meg nøytral og ikke ha noen fordommer mot det som blir fremstilt, men heller være åpen og lyttende til hva de svarer. Som forsker kan blinde felt oppstå hvis for eksempel forskeren ikke kjenner til problemområdet er det ting han kan overse ettersom han ikke vet hva han skal se etter. Hvis man kjenner til problemområdet kan blinde felt være forskerens egen forforståelse av tema og dermed overse viktige områder ved tema. Målet for slike undersøkelser er å ivareta det kritiske perspektivet på en så hensiktsmessig måte som mulig (ibid). Interesse og innsikt i fagområdet er likevel et kvalitetstegn framfor at forskeren ikke har det i en kvalitativ sammenheng.

## **4. RESULTAT OG DRØFTING**

I dette kapitlet fremstilles resultatet fra datainnsamlingen og videre en drøfting av resultatet. Resultatet blir fremstilt ut fra hva informantene har svart på studiens problemstillinger. Målet er å innhente kunnskap og sammenhenger rundt problemområdet. Informantene har fått tilsendt eksempler som de har sett på og brukt i vurderingen når de har svart på spørsmålene under intervjuet. Alle informanter hadde kjennskap til bøkene, men ikke alle hadde lest eller gått på tur etter beskrivelsene fra Fri Flyts toppturlitteratur. Alle svar er anonymisert for vern av informantene. Resultatene blir presentert under hver problemstilling med påfølgende drøfting. Drøftingen tar utgangspunkt i teorien og hva informantene har svart på problemstillingene. Det kan hende at informantene ikke har tenkt på problemområdet på samme måte som meg, eller at de ikke har satt seg inn i problemområdet på samme måte som meg. Jeg har valgt å drøfte hver problemstilling for seg selv og på den måten sammenligne hva informantene har svart. Svarene knyttes mot teori i den grad det er mulig.

#### 4.1. Hvor aktuelt er problematikken rundt snøskred og toppturutøvere for ekspertene?

**Resultat:** Alle informanter er enige om at snøskredulykker i forbindelse med utøving av toppturer er noe som er sentralt og et viktig tema i dagens samfunnsdebatt. Alle informanter peker på at måten vi driver friluftsliv på i dag har endret seg, noe som har ført til at flere eksponerer seg i farligere terreng. Alle er enige om at toppturvirksomheten har økt og ifølge Espen, er Norge det landet i verden som selger mest toppturstyr sett ut fra befolkningstallet. Espen tror at dagens situasjon kun er starten på en økende trend. Han føyer til at antall personer som utøver toppturer og antallet av litteratur som beskriver toppturer trolig vil øke med tiden framover. Pål mener det er noe tankevekkende rundt det at mange gjør utrolig farlige ting. Per peker på at det nye ved dagens situasjon «... er at de som det går galt med i dag, ikke har begynt pent og rolig med å kjøre ski i mindre bratt og mindre krevende lende.» Pål sier «... folk må gjøre mindre farlige ting. Folk må dra på fine turer som ikke er så farlige.» Espen mener dagens situasjon har noe med eksponering å gjøre, «... antallet potensielt farlige situasjoner er vesentlig høyere for den som eksponerer seg mye. Det er den store talls lov.»

Per trekker inn det pedagogiske perspektivet på hvorfor temaet er aktuelt i dag, og forteller historien om hvorfor dagens situasjon har oppstått. «Det var slik at det skadeforebyggende arbeidet når jeg startet med å ferdes i bratt terreng sånn på slutten av 50-tallet, var slik at de yngre lærte av de eldre. Hvis de yngre ikke tedde seg skikkelig, så fikk de høre det. De måtte ta det til seg og lære det.» Per tilføyer at trenden med at de yngre sluttet å te seg etter de eldre og etter de med mest kunnskap og erfaring, toppet seg på 90-tallet. Han understreker at denne trenden nå har snudd. Han mener at grunnen til at folk utsetter seg for fare i skredutsatt terreng i dag, er at «... bratt fjell har blitt en utmerket måte å snekre din identitet på fordi du blir så synlig og at alle skjønner hvor farlig det er. På denne måten kan man bruke dette til å tilføre din personlige profil, din identitet, slik aggressiv, pågående og problemløsende karakter, som gir stor beundring i det moderne samfunnet. Det her forsterker veldig kraftig å sørge til det som er dramatisk og farlig.»

**Drøfting:** Resultatet belyser at samfunnsdebatten om snøskredproblematikken er høyaktuell for ekspertene. Antallet snøskredulykker har økt dramatisk de siste årene (Brattlien, 2013). Parallelt med denne økningen, har antallet som utøver toppturer hatt samme utvikling ifølge

informantene. Espen tror grunnen er at flere eksponerer seg og derav øker også antallet ulykker, som forklarer noe av problemet. utfordringen Per fremhever vil på den ene siden være det at de som utøver toppturer i dag ikke har gått stigen, det vil si at de ikke har skaffet seg erfaring og kunnskap over tid. Det kan virke som at dagens teknologi og skiutstyr gjør bratt skiterreng lettere tilgjengelig, slik at hvem som helst med dette utstyret kan oppsøke skredutsatt bratt terreng. Dette kan føre til at det blir et gap mellom ferdighet og erfaring, og utstyret, som igjen kan føre til ulykker. På den andre siden er Pers uttalelser angående det at den som går topptur blir synlig gjennom å gjøre noe som åpenbart er farlig. Det kan se ut til at enkelte har behov for å bli synlige i dagens samfunn og at dette lett kan gjøres ved å utøve noe som er synlig farlig også et viktig punkt. Mine observasjoner viser at Facebook er ett av stedene som kan underbygge dette. Der kan den enkelte legge ut skrytebilder eller skrytevideoer fra toppturer. Med noen enkle tastetrykk med for eksempel mobilen, har utøveren publisert bilder som mange kan se. Denne kulturen som vi har i Norge i dag kan ta noe av skylda for dette ifølge Per. Dette faller delvis inn under hvorfor mennesker går på topptur, men dette inngår ikke under problemstillingene denne oppgaven skal svare på og vil ikke bli drøftet videre.

## 4.2. Hva mener valgte eksperter om Fri Flyts toppturbøker?

**Resultat:** Per sier kort og bastant; *«beskrivelsene er forbilledlige»*. Han utdyper dette med at *«beskrivelsene får frem det nødvendige på en enkel og oversiktlig måte, samtidig som den er tilstrekkelig»*. Pål sier *«ambisjonene til bøkene er kanskje ikke å fortelle deg alt du trenger å vite om tur, men de er kanskje ment mer som en guide i forhold til å gi deg forslag til hvor du skal dra på tur. En bok kan ikke beskrive i tilstrekkelig grad alle mulige farer, passasjer og ting som kan skje underveis. Så sånn sett så er en type gradering som i boka til Halvor Hagen en fornuftig ting. Den gir folk et inntrykk av om dette er i min divisjon og om jeg kan dra på denne turen»*. Om beskrivelsene og bildene i bøkene har Espen følgende å si: *«De bør inneholde det de gjør nå. Det er gode bøker som gir et utvalg av turer som sprer hvor folk drar på tur, slik at ikke alle drar på samme sted. Du kan si at det er todelt med at førerverk åpner nye områder for folk, og der hvor folk kan ha ulykker. Jeg mener at fokuset bør ligge på hvordan man bruker førerlitteratur, hvordan man bruker skredvarslet, hvordan man planlegger turene, og bruken av alle disse verktøyene. Jeg synes at bøkene fungerer godt som arbeidsverktøy for meg og beskrivelsene gir meg ideer og inspirasjon.»* Når det gjelder kartet mener Espen at beskrivelsene og kartet er godt nok og legger til *«det er sjeldent at jeg følger*

*en slik turbeskrivelse helt slavisk, og jeg bruker den infoen som står beskrevet under hvilke forhold denne turen egner seg, som for eksempel når er snøen bra der? Mer det enn selve rutebeskrivelsen».* Pål har et mer utdypende syn på hva han mener om kart i forbindelse med toppturer. Han forteller at *«kartet sier deg at det er mye skredfarlig terreng, utløpsområder og utløsningsområder du må forholde deg til på turen. Det å lese et kart er ikke noe som alle kan. Forskjellen på et passe bratt skredterreng, eller et for bratt skredterreng, eller forskjellen på en rygg og en forsenkning. Det er mange som ikke er gode på den biten. Dette kunne lettes ved å skravere skredterrenget, for eksempel fra helningskartet fra snoskred.no, dette vil kunne få frem skredterrenget mye tydeligere. Det er viktig å få frem hvor mye skredterreng som inngår og hvor seriøst det er.»*. Det som er viktigst å tenke på når man leser kartene i bøkene til Fri Flyt er ifølge Pål at: *«kartets målestokk blir en oversikt som er veldig omtrentlig. 1:50 000 er ikke brukbart eller tilstrekkelig til bratt ferdsel, det blir for smått»*.

Per på sin side poengterer klart og tydelig at *«en ytterligere detaljering fratar alpin skiferd det medskapende bidraget som åpner for bratt landskapskunst»*.

**Drøfting:** Det kan synes som at alle ekspertene er enige om at bøkene til Fri Flyt sett under ett, er gode bøker. I følge forfatteren av Toppturer i Bodø, er boken ment som en inspirasjonskilde og supplement til egen turplanlegging (Kjos, 2013). Ekspertene er enige i Kjos sin forklaring og har samme inntrykk av toppturlitteraturen sett under ett. Utfordringen oppstår om man skal følge rutebeskrivelsene slavisk, ettersom bøkene, ifølge Pål, ikke beskriver alle mulige farer i tilstrekkelig grad. De bøkene som inneholder graderinger av rutene kan være en positiv løsning. Utfordringer kan oppstå om brukeren ikke setter seg inn i hvordan graderingen skal anvendes og hvordan det er ment, ettersom dette vil være en subjektiv forståelse av for eksempel hva som er lett eller krevende. Per og Espen er enige i at man heller bør fokusere på bruken av bøkene og turplanleggingsverktøyene i større grad, enn selve bøkene. Espen mener bildene og beskrivelsene gir inspirasjon. Dette er en del av budskapet til bøkene. Likevel kan taler dette for at vurderingen av hvordan disse fremstilles, ikke blir behandlet ukritisk.

Et annet poeng som kommer tydelig frem, er kartet. På den ene siden mener Pål at målestokk 1:50 000 ikke duger i denne sammenhengen. Han mener at kartet er for omtrentlig og for lite detaljert. Pål mener at man burde skravere eller fargelegge skredterrenget for å få frem hvilke partier som går i hvilken helning. Pål mener snoskred.no sitt helningskart kunne blitt overført

til kartene i disse bøkene. Snoskred.no er tidligere omtalt under turplanleggingsverktøy og det Pål henviser til er det samme som [skredkart.ngi.no](http://skredkart.ngi.no), som viser eksponeringsfare og bratthet i terreng (Norges Geotekniske Institutt, 2014). På den andre siden forteller Per at en ytterligere detaljering kan virke ødeleggende for det eventyrlystne friluftsmennesket. Han mener at noe av poenget er at vi skaffer oss kunnskap gjennom å utforske naturen på egen hånd. Derfor bør ikke bøkene beskrive mer enn de gjør i dag, oppsummerer Per. Hvis alt skal avmystifiseres, forsvinner naturen og gleden ytrer han. Tordsson (2006) beskriver at møte med naturen innebærer at mennesket bør forsøke å forstå naturen som en verden full av uttrykk som påvirker våre sanseliv. I stor kontrast til det naturvitenskapelige natursynet hvor alt skal forklares kan det synes som om Per ønsker at utøvere bør fokusere mer på naturmøtet og den spontane opplevelsen (Tordsson, 2006).

### **4.3. Hvilke utfordringer mener valgte eksperter oppstår når brukere skal følge rutebeskrivelsene i Fri Flyts toppturlitteratur?**

**Resultat:** Jeg presiserer at utfordringene dette spørsmålet sikter mot er knyttet til snøskredproblematikk som kan oppstå når en bruker følger rutebeskrivelsene som er vedlagt i eksemplene ekspertene fikk tilsendt.

Per sier i likhet med Pål at *«utfordringen vil som vanlig i norske fjell være at kartet har målestokk 1:50 000»* og henviser til at kartet blir for udetaljert i denne målestokken. Per utdyper videre *«hensikten med de skriftlige beskrivelsene er at du ikke fra meter til meter skal få vite hvor du skal gå, men at du må være årvåken din egen evne til å finne veien.*

*Forutsetningen for å bruke slike førerverk er at man er kyndig og forholder seg til snø og skredfare. Hver beskrivelse av hver tur og hver nedfart kan ikke være en oppskrift for hvordan man der og da skal unngå livsfare».* Per sier bestemt *«... jeg mener at folk bør skjønne at det de holder på med er livsfarlig og at de alltid bør ha en sikkerhetsmargin! Har de ikke noe erfaring å snakke om, bør de holde seg under 25-30 grader, altså i mønster en lendet. Etter hvert som de får mer erfaring kan de utsette seg for det som er mer farlig.»* I noe som kunne vært en del av svaret på foregående spørsmål, utdyper Per følgende *«... litt overraskende kanskje, så mener jeg altså at et slik førerverk ikke skal være en barnepikelitteratur. Det skal være en litteratur som avmystifiserer og gir enkle og greie forklaringer på hvordan det ser ut*



*der. Det er nyttig og viktig med førerverk som oppklarer hvor bratt det er og beskriver dette på en god måte.»*

Espen fremhever at «*man må se i forordet til bøkene hvordan den er tenkt brukt. Hvis du ikke har erfaring med skredvurdering i terrenget, så har du ingenting i det terrenget der å gjøre over hodet.*» Han mener at brukeren bør tilegne seg den nødvendige kunnskapen og informasjonen på forhånd og at utfordringene som oppstår underveis i forhold til skred går på å vurdere og å gjenkjenne terreng som er brattere enn 30 grader.

**Drøfting:** Denne drøftingen har sammenheng med det foregående spørsmålet. Ekspertene trekker nok en gang fram kartet, som en utfordring. Problemet er at målestokken er for stor, slik at kartet blir for udetaljert og omtrentlig. Dette medfører at brukeren i større grad må vurdere selv underveis i situasjonen. Andre utfordringer oppstår om brukeren ikke setter seg inn i bøkene og hvordan de er tenkt brukt. I følge Per og Espen kan underveisvurderingen bli satt skikkelig på prøve i en situasjon hvor utfordringen består av å gjenkjenne terreng som er skredutsatt, noe som ikke er allmennkunnskap. Alle bøkene inneholder bruksanvisning til hvordan man skal lese og bruke informasjonen som blir gitt, se Vedlegg 2 eksempel 1, men denne studien kan ikke bekrefte at informasjonen som står beskrevet er riktig.

Erfaring, kunnskap og ferd etter evne er grunnleggende for at turen skal gå bra (Horgen, 2010). Noen ulykker kan oppstå på grunn av at folk overvurderer egne evner og dette kan knyttes til subjektive feilvurderinger av utfordringer underveis. I teorien kan løsningene være lette å beskrive, og et godt poeng her er Pers uttalelse om at folk alltid bør ha sikkerhetsmargin ved det de gjør.

#### **4.4. Hva mener valgte eksperter om å ta i bruk ATES i toppturlitteraturen?**

**Resultat:** ATES og ATES filtervurdering som er vist i Vedlegg 2, eksempel 2, er noe som ikke er tatt i bruk i Fri Flyt sine toppturbøker, selv om det finnes friluftslivlitteratur i Norge som tar dette i bruk. Per nevner boka til tindevegleder Christer Lundberg Nes, Skikompi, som et eksempel. Espen forteller om den nye toppturføreren til Jonas Dalstrup, Skiing In The Magic Islands, som et eksempel hvor ATES filter benyttes. Per svarer følgende på spørsmålet: «*jeg kjenner dette kanadiske mønstret. Jeg bruker ordet mønster for lendet, og ikke*

*klassifisering eller scale, skala, og det er gjort forsøk på oversettelser som klassifisering eller kategori, fordi jeg ikke er glad i slike fremmedord. Derfor fortrekker jeg ordet mønster fordi det passer bra i forbindelse med natur. Dette jeg kaller for skredlendemønster byr på den fordelene at de som bedriver nordisk skiferd etter gå-rundt-mønstret, de finner aktuelt lende ved å velge mønster en. Jeg støtter ikke bruken av farger på kart for å markere hvor krevende lendet er med hensyn til skredfare, men går inn for å innføre angivelse av skredlendemønster i rutebeskrivelsene, gjerne to-delt: Lende for nordisk skiferd (SLM 1) og alpin skiferd (SLM 2).»*

Pål sier fra sitt ståsted at «*ATES filter er både ja og nei. ATES er mer et turplanleggings-hjelpemiddel. Når man kommer inn i eller skal igjennom et område, så holder ikke den generelle beskrivelsen av grønne, gule og røde områder. I tillegg er det sånn når du er i for eksempel et gult område og kommer til en konkret nedkjøring, et konkret punkt, hvor du har 100m ned til det vannet der nede, da må du kanskje eksponere deg i et rødt område i et mer skredfarlig terreng. Valgmulighetene du har i et storskala terreng forsvinner i småskala terrenget i forhold til terrengfeller. Dette syns jeg er en svakhet med systemet i forhold til å bruke det ute på tur. ATES er et turplanleggingsverktøy som man bruker når man skal planlegge turen og ikke et verktøy for å ta valg når man er ute*». Espen har et annet synspunkt og forteller «*det gir brukeren en rask oversikt over hvilke turer som ikke går i skredterreng*». Han legger til at «*ATES er problematisk i forhold til hvor du kan trekke grenser og hvor detaljert du faktisk kan gå frem. ATES er mer en sammensatt vurdering som blir gjort.*»

**Drøfting:** Ekspertene svarer både ja og nei på spørsmålet om ATES bør innføres i toppturlitteraturen. På den ene siden kan ATES bidra til å gjøre det enklere og mer oversiktlig for brukeren med tanke på skredutsatt terreng, som også er i utgangspunktet hensikten med ATES (The Canadian Avalanche Center, 2014). På den andre siden kan man risikere at brukere går på tur og blir tatt av skred i områder som kan synes å være trygge. Da kan eksempelvis problemet med hvem som har skylden for ulykken oppstå. I en tredje situasjon, hvis man fargelegger terrenget rødt i områder hvor det eksempelvis er svært bratt og komplekst terreng, vil det kunne føre til at folk tror at det ikke er mulig å ferdes der. Dette vil gi et til tider feil bilde, når man i realiteten vet at skredfaren avhenger av for eksempel vindretning i forhold til le og lo sider (Brattlien, 2013). Dermed kan enkelte områder være trygge for ferdsel denne dagen, men krevende andre dager. En løsning på dette kan være Pers

forslag om å innføre en todeling på skredlendemønstret istedenfor tredeling. Dette kan være med å gjøre det enklere for de som ønsker å ferdes i mindre skredfarlig terreng.

#### **4.5. Hvilke tenkemåter mener ekspertene at toppturlitteraturbrukere og toppturutøvere bør følge?**

Meningen med dette spørsmålet var å finne ut hvordan brukere av toppturlitteraturen og toppturutøvere bør tenke når de planlegger og er på topptur. Hensikten var å finne ut om dagens litteratur er god nok i seg selv, om det er noe annet som mangler, eller at det kan være noe ved tenkemåten rundt det å gå topptur at utfordringen eller svaret ligger. Her har jeg valgt å presentere svarene en og en for å klargjøre tenkemåten til hver enkelt i best mulig grad.

##### **Resultat:**

##### **Espen**

Espen var sparsom i uttalelsen angående dette spørsmålet. Espens mener at brukeren er ansvarlig i forhold til å skaffe seg erfaring og kunnskap. Videre var Espen klar på at noe bør endres om man vil unngå flere ulykker. *«Det at det er litteratur tilgjengelig fratar ikke den enkelte ansvaret for å skape en balanse mellom valgt tur, kunnskap og forhold.»* Espen forteller videre at det viktige er *«det å drive med opplæring. Det er alfa omega for å forhindre nye ulykker. Man bør lære seg å gjenkjenne terreng som er 30 grader eller brattere. Det tar og lang tid å opparbeide en komplett topptur beslutningstaker-ferdighet.»* Et annet viktig poeng som kan tas til etterfølge, mener Espen er: *«det å fronte skredtrygge turer for de som ikke ønsker å utsette seg for fare vil være gunstig etter min mening. Det vil alltid være sånn at vi ser på de frontfigurene som kjører stupbratte fjellsider, og vi lar oss fascinere av at de tør og at de kan, men at vi blir fascinert av dette er ikke unikt for bratt skikjøring og snøskred.»*

**Drøfting:** Espens tenkemåte kan forstås som om at brukere av litteraturen må bli flinkere til å tilegne seg kunnskap og erfaring for å kunne ferdes trygt i bratt terreng. De har et ansvar, mens litteraturen bør fronte skredtrygge turer og samfunnet bør tilby opplæring innen ferdsel i bratt terreng. Det tar lang tid å opparbeide seg en slik kunnskap og erfaring, noe som betyr at det vil være gunstig å tilby dette så tidlig som mulig. Det bør nevnes at ikke alle i Norge har bratt terreng i nærheten av seg. Kanskje opplæringen burde vært en del skoleverket? Hvor og når skal man begynne? Hvem skal få tilbudet? Dette er spørsmål som kan tas opp til vurdering.

## **Pål**

Pål deler Pers syn når det gjelder trekk ved samfunnet vårt, som henviser til hvorfor mennesker går på topptur her til lands. *«Det er mange ting i det moderne mennesket hvor vi tror at naturlovene ikke gjelder. Vi skal kunne dra på de mest ekstreme turene og vi skal komme trygt hjem, men det regnestykket går ikke opp. Alt har sin pris og mange må lytte mer til naturlovene tror jeg.»*

Pål fremstiller at mye av problemet i dag ligger i tenkemåten de som går toppturer har. Han mener at dagens tenkemåte bør endres. *«Alle ting synes jeg taler for at de fleste av oss burde endre måten vi kjører på ski. De aller fleste kjører finest på ski i terreng som er relativt moderat i bratthet, det vil si slakere enn 30 grader. De fleste kjører finere på ski og har større glede ved å kjøre i slikt terreng. Egentlig er det helt unødvendig for de fleste i de fleste tilfeller å skulle oppsøke et veldig farlig og konsekvensfylt terreng. Det å ferdes i moderat bratt terreng som er skredtrygt hvor du kan nyte skikjøringen er noe jeg tror langt flere burde drive med. Ikke alle, det er ikke meningen at alle skal temmes for å si det sånn.»*

Pål mener folk som forplikter seg til å komme trygt hjem må legge større føringer på seg selv. En annen side ved selve skikjøring er hvordan man faktisk kjører. *«Hvis idealet var å kjøre veldig estetisk pent på ski, så ville man velge et annet terreng. Jeg synes det er helt patetisk å se på de som skrenser seg ned terreng som er alt for bratt for dem, hva er det for slags skikjøring? Det er ikke skikjøring, det er skiskrensing. I tillegg er dette veldig farlig. For noen er dette det viktige og slik de ønsker å ha det. Det er for et fåtall altså!»*

Pål trekker fram et viktig funn i forhold til litteraturen *«... det var en ulykke for to år siden, Lyngen på fjellet Sorbmegaisa, i en rute som er beskrevet i Toppturer i Troms. En av de tingene som sto der stemte ikke helt, terrenghelningen stemte ikke, det var blant annet brattere enn det som sto der. Det var mer seriøst enn det som sto beskrevet.»*

Et annet funn er det som skjedde i Sunndal denne påsken: *«... etter ulykken som var i påsken i år, var det flere oppslag på hjemmesiden til fri flyt i forbindelse med hva som hadde skjedd, hvor tragisk dette var og hva vi kan lære av dette. Dagen etter var hovedreportasjen «På rennejakt i Nordland eller ekstrem rennekjøring i Nordland». Da lurer jeg, er det ingen lærdom? Er det ingen anstendighet? Er det ingen konsekvens tenking? Er det bare tut og kjør og full rulle og kult? Hvor mange er det greit at dør årlig og hvor mange skal miste sine? Det*

*går an å dra veldig mye på tur og komme trygt hjem etter fantastiske turer. Det er bare snakk om innstilling. Det er snakk om valg.»*

Pål lanserer forslaget om å lage bøker for skredtrygge turer. «... det er mange plasser i Norge hvor man har masse fine skredtrygge turer. Man burde gi ut egne bøker som bare var skredtrygge turer. Kanskje tydeliggjort enda mer at det å ferdes i seriøst skredfarlig terreng alltid innebærer en risiko. Den risikoen må du enten være villig til å betale prisen for eller velge å dra på tur et annet sted. Som forfatter av en slik bok, må man ha en oppdragende rolle. Kanskje forsøke å påvirke trendene til å for eksempel få folk til å kjøre penere på ski i mindre skredfarlig terreng. At man har muligheten til å påvirke trendene, og en bokforfatter kan lage de 100 fineste fjellene eller de 10 flotteste turene eller et eller annet sånt nå»

Pål avslutter og oppsummerer svaret på spørsmålet med det han mener folk burde tenke mer over og det er «... begrepet mindfulness, som mange er så opptatt av, som handler om tilstedeværelse og det å glede seg over det man har her i stedet for å hige etter alt mulig annet (...) Vi bør tenke at poenget er at vi skal overleve skidagen og komme oss på afterski!»

**Drøfting:** Påls tenkemåte er tydelig på at vi må endre måten vi kjører på ski. Vi må være mer tilstede og oppleve det som er her og nå. Pål synes vi må slutte med skiskrensingen og heller lytte mer til naturlovene. Det er ikke sikkert alle ønsker å kjøre pent på ski eller at de i det hele tatt vet hvordan man skal kjøre på ski. Litteraturen kan bidra til å endre trendene, samtidig må samfunnet være med på å endre det som blir fremstilt i media. Hvis media frister med mer estetisk pen skikjøring og prøver å sette i gang nye trender som oppfordrer til tryggere turer, kan man kanskje snu ulykkesstatistikken. I dag er det kult å kjøre bratt og gå toppturer. I morgen kan det være kult å kjøre estetisk pent. Litteratur kan i tillegg bidra med å anbefale skredtrygge turer som er flotte. Pål mener at folk bør lære av det som har skjedd og at det er på tide å endre innstillingen for hva som er akseptabelt med tanke på antall skredulykker. Eksemplet fra Sorbmegaisa-ulykken i 2012, er et interessant funn ettersom den er beskrevet i Toppturer i Troms. Der heter det i boken at nedkjøringsalternativet i botnen hvor skredet gikk, «... gir mange muligheter for å velge spennende nedkjøringer» (Nordahl, 2010). I etterkant viser det seg at beskrivelsene ikke stemte med det som sto der når det gjaldt bratthet. Dette funnet bekrefter at man ikke alltid kan stole hundre prosent beskrivelsene i litteraturen, slik som ekspertene først antyder. Det kan synes som litteraturen anbefaler turer som under visse omstendigheter ikke er trygge.

## Per

Per mener at førerverkene er svært viktige: «... men faren for at de blir for detaljerte og for tekniske er der». Per sier «jeg har den samme motforestillingen mot rutebeskrivelser for alpin skiferd, som jeg har mot rutebeskrivelser for alpin klatring, nemlig at det fratar oss mye av oppdagerleden og kan friste til ferd over evne.» I tillegg til det at vi oppsøker farlige situasjoner for å snekre vår identitet, forteller Per at tenkemåten rundt hvorfor dagens situasjon har oppstått kan begrunnes med at «dette grunnleggende med å være et moderne menneske blir for lite påaktet. Forfatterne Ulrich Beck og Zygmunt Bauman, som er kjente modernitetssosiologer, har skrevet grunnleggende om dette her. De snakker om at vi som bor i moderne land med overflodsøkonomi har for mange valg. Vi har blitt flasket opp på en tankegang som er naturvitenskaplig. Vi har blitt flasket opp ved at vi har en industri som spyrt ut all slags mulige tekniske hjelpemidler, for eksempel kommunikasjonsmuligheter vi har, som mobilen. Vi kan bruke mobilen til å hente inn informasjon om vær, føre og snøforhold og så videre.»

Per utdyper at man ikke bør stole på utstyret og mener de moderne hjelpemidlene kan gi oss en falsk trygghet. «Det har blitt gjort en undersøkelse av det sveitsiske skredforskningsinstituttet allerede for ti-tolv år siden. Den viste etter hvert som nesten alle sveitsere hadde slik sender-mottaker utstyr, hadde ikke overlevelsessevnen økt mer enn med fem prosent. Vi må huske at hvis man ikke har annet enn sender-mottaker utstyr, kan det ikke hindre at vi kommer under snøen.» Videre forteller Per angående beslutningstaking og utstyr at «vi må være klar over at vi blir styrt av våre ubevisste ønsker om å vise oss og dessuten ha det spennende og gøy. Hvis vi skal greie å hamle opp mot det, må vi disiplinere vår underbevissthet, vi må innarbeide vaner som da er så solide at de ikke sprekker når lystene våre bobler over. Som den alpine klatreren Ralph Høibakk sa da skivebremsene kom og da sa folk at nå kan vi kjøre fortere, - jada sa Ralph, men da smeller det hardere når det smeller. Dess mer effektive hjelpemidlene våre blir, jo verre blir det når vi øker farten eller kjører brattere. Forutsetning at mer effektivt utstyr som kan forebygge skader kan være til nytte, er at vi innser begrensningene.»

Et eksempel på hvor det gikk galt og hvor utstyret ikke hadde noe å si, var skredulykken i Kåfjord på fjellet Sorbmegaisa i mars 2012. Per forteller denne grusomme historien: «Dette eksemplet hvor fem skikjørere omkom og hvor den ene ble funnet over 6 meter under snøen. Den som lå dypest hadde på seg skredballongsekk. Det var ikke noe rart ettersom de

*var seks stykker i den botnen det gikk skred. Undersøkelser viser at det har gått mellom fem og femten skred i den svære botnen på over en kilometer som ender i en trang bekkedal. Det hjelper ikke å ha skredballongsekk hvis man blir tatt av mer enn ett skred eller er i bunn av bakken.»*

Per legger til at fremtidens toppturbøker «... skal inneholde det nødvendige og tilstrekkelige. Førerverket skal gi en beskrivelse av det terrenget man skal inn i og forutsetter at du har erfaring. Man kan gjerne ta i bruk ATES, eller skredlendemønster, som jeg kaller det. Jeg er tilhenger av at man deler dette mønstret inn i nordisk skredlendemønster og alpint skredlendemønster, og at man ikke tar i bruk fargelegging av kart. Blir førerverket for detaljert og teknisk, forsvinner naturen.»

Til slutt forteller Per om at kulturen vi har i Norge bør endres når det gjelder måten vi fremstiller skredulykker på i media og hvilken informasjon som blir gitt i etterkant av ulykkene. «Jeg har i alle år vært opptatt av å dra til alpine for å høre hva som egentlig skjer, for i Norge er det sjelden eller aldri man får vite hva som egentlig skjedde i ulykker. Det skumle er å feie under teppet det som skjedde, det er en norsk uvane, og da kan ikke folk lære av det dessverre.»

**Drøfting:** Spørsmålet om ulike tenkemåter en toppturutøver kan ha, er aktuelt med tanke på endringer som skal til for å reversere den negative utviklingen med snøskredulykker ved toppturer. Oppdagergleden kan variere hos hver enkelt under topptur, noen ønsker å ha alt nøyte beskrevet, mens andre liker å finne ut av ting på egen hånd. Noen er opptatt av prestasjonen, mens andre er opptatt av situasjonen og møte med naturen (Tordsson, 2006). Per trekker inn at folk i Norge har en naturvitenskapelig tenkemåte, som betyr at vi skal forklare alt som skjer i naturen. Vi utvikler utstyr som forenkler det farlige og det vi skal oppsøke. Dette kan på den ene siden ha negative ringvirkninger. Snøskred er så komplekst og vanskelig å forstå, at man ikke kan eliminere eller kontrollere snøskredfare (Brattlien, 2013). På den andre siden kan ikke toppturlitteraturen beskrive alle mulige farer. Hvis det skjer kan det hende seg at etiske utfordringer oppstår eksempelvis hvis en bruker blir tatt av skred etter å ha fulgt beskrivelsen. Snøskred er uforutsigbare og kan gå der det i utgangspunktet skal være trygt. Hvem har i dette tilfellet skylden? Slike eksempler kan bli realiteten dersom toppturlitteraturen beskriver alle farer. Det kan også bli problematisk om man stoler for mye på utstyret. Selv om man har det nyeste, beste og flotteste utstyret for topptur, med alle mulige sikkerhetsfinesser og teknologi, så er det brukeren som foretar valgene og vurderingene

underveis. Utstyret kan gi falsk trygghet og godt utstyr hjelper ikke mot å ta dårlige beslutninger eller fatale valg dersom man blir tatt av snøskred. Det kan ifølge Per være med på å bidra positivt om man kjenner utstyrets formål og begrensinger. Per mener vi bør innarbeide oss vaner som er så gode at vi tar riktige valg underveis. Folk har ulikt behov for spenning og ulikt behov for å vise seg (Tordsson, 2006). Uavhengig av dette kan det være klokt å evaluere og revurdere dagens tenkemåte, slik som Per ytrer. Et steg på veien kan være å endre hvordan vi håndterer og fremstiller snøskredulykker i media, slik at vi får vite hva som egentlig skjedde, skal vi tro Per. Dette kan medføre etiske utfordringer med tanke på personvernpolitikken som vi har i Norge (NOU 2000:8).

#### **4.6. Samlet drøfting**

Det kan synes som et paradoks at ekspertene mener at toppturutøvere kan stole på toppturlitteraturen til tross for at det kommer frem at det har forekommet ulykker som litteraturen har anbefalt, men som ikke har inneholdt korrekte beskrivelser, noe som kan ha forårsaket ulykker. Hvordan kunnskapen skal formidles kommer ikke ekspertene inn på annet enn at det bør skje endringer hvis ulykkesstatistikken skal reduseres. Hvordan kunnskap formidles kan sees i lys av Tordsson (2006) sine uttalelser om at fokuset til det moderne mennesket bør endres fra å være selvsentrert og opptatt av egne handlinger, til å bli klar over andre perspektiver ved naturopplevelsen og at vi bør endre holdningene vi har til naturen om vi kan kalles dyktige i det vi holder på med (Tordsson, 2006). Odden (2008) peker på at det er spesielt hos de unge at interessen for moderne friluftsliv, hvorav toppturer, har kraftigst vekst. Det kan tyde på at tidlig opplæring og formidling er et viktig element for det skadeforebyggende arbeidet.

Et annet funn er at det kan synes som om kart i målestokk 1:50 000 eller større, byr på utfordringer i forhold til at de blir for udetaljerte og upresise når man skal vurdere skredterreng. Dette kan sees i sammenheng med hva Horgen (2010) og Den Norske Turistforening (2010) forteller om kartbruk, nemlig at det kan være utfordrende å orientere etter kart i målestokk 1:50 000 ettersom en del detaljer og skumle terrengformasjoner ikke kommer frem. I denne sammenheng kan kartet i Toppturer i Norge sees som ikke tilstrekkelig med en målestokk på 1:300 000 (Kolderup, Litlere, Nilsen, & Sande, 2011). En annen vinkling kan være at det heller ikke finnes andre kart med lavere målestokk, som synes å være tilgjengelig til bruk på toppturer. Egne utskrifter fra [ngi.skredkart.no](http://ngi.skredkart.no) og forswarets egne



snøskredkart kunne vært et alternativ. Med lavere målestokk mener jeg kart som brukes ved for eksempel orientering, som kan være i målestokk 1:15 000.

Beskrivelsene kan ha svakheter når det gjelder at de kan bli for tekniske og detaljerte, og dermed fratrar brukeren å vurdere selv i større grad. Min oppfattelse er at bildene synes å gi et inntrykk av svært gode kjøreforhold og det kan virke som om personen som er avbildet ikke har med seg utstyret som trengs for å ferdes i vinterfjellet. Dette var det ingen av ekspertene som uttalte seg om, men Espen hevdet at bildene var avbildet under flotte forhold fordi de har en inspirerende baktanke og frister leseren ut på tur. Dette kan gi leseren feil signaler om hva som forbindes med toppturer og kan påvirke det at leseren ikke tar med seg det nødvendige når han selv drar på tur. Halvor Hagen forteller i Toppturer i Romsdalen at man kan lære seg å snu i tide. Det å snu er ingen straff, det betyr bare at man kan kjøre et annet sted (Hagen, 2008, s. 190). Denne uttalelsen kan ses i sammenheng med Tordsson (2006) beskrivelser av det som har med holdningsendringer og endring av tenkemåte å gjøre. I tillegg kan det legges til at dette igjen har sammenheng med fremsstillingen av bilder å gjøre. Videre viser det seg at ingen av rutene er merket etter en bestemt mal, noe Den Norske Turistforening er alene om å ha innført egen standard for (Den Norske Turistforening, 2014). Dette kan synes å være et hull i det skadeforebyggende arbeidet til Fri Flyt. På en annen side kan det å merke løypene være inngrep i naturen som kan ha negative estetiske konsekvenser, eller at det fratrar brukerens autonomi, oppdagelseslyst og muligheten til å vurdere og orientere etter egen evne. Stoler en utøver blindt på merkinga kan det redusere bruken egen fornuft. Merking vil kunne forenkle orienteringen samtidig som at ulykker kan forekomme om noen trosser den og beveger seg utenfor merket område.

Hvis jeg skal være kritisk til funnene i lys av metoden, vil jeg kommentere at et slikt prosjekt har begrenset tid og omfang. Ulempen med begrenset tid kan føre til at jeg har oversett funn eller at ekspertene selv har oversett viktig kunnskap som burde vært med i denne undersøkelsen. Jeg kunne valgt en annen forskningsstrategi og valgt en annen innsamlingsmetode for data, for å besvare problemstillingene mine. Svaret kunne ha blitt noe helt annet hvis jeg for eksempel hadde gjennomført en kvantitativ studie hvor jeg undersøkte brukere av Fri Flyts toppturbøker. Svakheten med min metode i tillegg til at undersøkelsen har hatt begrenset tid, har vært at jeg ikke har fått tak i hva flertallet mener om litteraturen, slik som en kvantitativ metode kunne hjulpet meg med. Jeg må stole på at de utvalgte ekspertene er de som kan svare mest utdypende om tema og komme med kunnskap som er

mest relevant i forhold til fenomenet som undersøkes. Det bør legges til at de som er regnet som de fremste ekspertene innen dette feltet, ikke har omkommet i snøskred, noe som kan bety at de har forstått alvoret i større grad.

## 5. KONKLUSJON

Intervjuene med utvalgte eksperter tyder på at det er grunn til å stole på toppturlitteraturen, men at det er grunn til å være oppmerksom på å stole blindt på beskrivelsene. Eksemplet Per og Pål omtaler fra Sorbmegaisaulykken tyder på at litteraturen under visse omstendigheter anbefaler turer som ikke er trygge. I tillegg kan det synes som om tenkemåten til de som går topptur avgjør om det går bra eller ikke. Toppturutøvere bør endre måten de tenker på, sette seg inn problemområdet og oppsøke mer kunnskap formoder ekspertene.

Bildene kan synes å ha et formål om å være inspirerende og fristende. Mennesker vil alltid la seg fascinere av at noen tør og kan kjøre ekstremt bratt på ski ifølge Espen. Litteratur og media kan synes å påvirke unges og samfunnets tenkemåter og friste de ut på aktiviteter de ikke har forutsetning for å mestre i stor nok grad. Dette bekrefter at det ikke bare er tenkemåten alene som bør endres, men også at trender og holdninger kan påvirkes av hva som fremstilles i litteraturen og i media. Hvordan kunnskapen formidles bør tas opp til vurdering hvis den negative utviklingen skal kunne gå tilbake ifølge ekspertene.

Hvis beskrivelsene blir for detaljerte og tekniske er det en risiko for at naturen kan forsvinne ifølge Per. Det betyr at en bruker selv må tilegne seg kunnskap og gjøre vurderinger basert på egen erfaring om ferdsel i bratt terreng skal være trygt, og at toppturlitteraturen ikke bør beskrive alle mulige farer for å tillate brukeren å gjøre dette. Toppturer utøves i naturen. Den som skal ut på nye eventyr bør kjenne til naturen og dens verdier, samt at utøveren bør lytte til naturlovene i større grad enn hva tilfellet er i dag, skal man tro ekspertene.

Utvalgte eksperter er enige i at ATES bør innføres, men er uenig hvordan dette skal gjennomføres. Forslag om å innføre fargelegging av kart og hvordan anvendelsen av ATES i litteraturen skal utføres bør tas opp til diskusjon. I tillegg er ekspertene enige om at målestokk 1:50 000 på kart ikke synes å være tilstrekkelig til ferdsel i bratt terreng.

Ekspertene mener at det bør komme litteratur for skredtrygge turer som beskriver flotte skiturer i skredsikkert terreng. Det kan synes å være synd at så mange som går toppturer i dag

kanskje er på tur i naturen men heller burde vært på tur med naturen. Dette forklarer ikke hvorfor mange dør i snøskred i friluftsliv, men tankegangen til skredekspertene viser at det er mye å hente ved å sette seg inn i det elementet man utøver aktiviteten i, før man setter i gang.

Det finnes ingen offisielle HMS krav i Norge for hvordan turene bør merkes eller beskrives. Dette synes å være et hull i det skadeforebyggende arbeidet innen bratt friluftsliv i Norge. Funnene i denne oppgaven tyder på ny teoretisk innsikt i den grad at man bør endre tenkemåten, litteraturen og hvordan kunnskap formidles, om man skal redusere antall skredulykker.

## **5.1. Veien videre**

Undersøkelsen har vist at det er behov for mer kunnskap om toppturlitteraturen, snøskredvurderinger og bratt skikjøring. Ved å ta for seg et bredere utvalg av litteraturen, intervju flere eksperter og ved å gå i dybden i enda større grad på kjerneproblemene er det grunn til å tro at vi kan redusere ulykkesstatistikken.

## Litteratur

- Bjørhusdal, B., Haslestad, A., & Vereide, V. (2013). *Toppturar i Sogn*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Brattlien, K. (2012). *Den lille snøskredboka - Alt du trenger å vite om snøskred på en enkel måte*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Breivik, G. (2013). *Jakten på et bedre liv - Fysisk aktivitet i den norske befolkningen 1985-2011*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Den Norske Turistforening. (2010). *Turlederboka - Redaktør Jørgen Blystad Houge*. Oslo: Den Norske Turistforening.
- Den Norske Turistforening. (2014, April 04.). *Fjellvettreglene*. Hentet April 04., 2014 fra turistforeningen.no: <http://www.turistforeningen.no/fjellvettreglene/>
- Den Norske Turistforening. (2014). *Merkehåndboka*. Oslo: Den Norske Turistforening, Frilufsrådernes Landsforbund og Innovasjon Norge.
- Domaas, U., & Jaedicke, C. (2014, Februar 02.). *Norges geotekniske institutt*. Hentet April 15., 2014 fra [www.snoskred.no](http://www.snoskred.no): <http://www.ngi.no/no/snoskred/Nyheter/40-ar-med-snoskredforskning/>
- Hagen, H. (2008). *Toppturer i Romsdalen - Skifører til Skorgedalen, Isfjorden, Innfjorden/Måndalen og Trollstigen*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Horgen, A. (2010). *Friluftslivsveiledning vinterstid*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Horgen, A. (2011, November 04.). *Bratt skikjøring i et historisk perspektiv*. Hentet April 20., 2014 fra [www.ngi.no](http://www.ngi.no): <http://www.ngi.no/upload/Sn%C3%B8skred/konferanse2011/18-Horgen-Bratt%20skikj%C3%B8ring%20i%20historisk%20perspektiv-artikkel.pdf>
- Kjos, T. (2013). *Toppturer rundt Bodø*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Kolderup, T., Litlere, A., Nilsen, A., & Sande, E. (2011). *Toppturer i Norge - 156 flotte skifjell i hele landet* (3.. utg.). Oslo: Fri Flyt AS.
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Det kvalitative forskningsintervju*. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Luleaa University of Technology. (2013, November 01.). *Swedish Skiers Knowledge, Experience and Attitudes Towards Off-Piste Skiing and Avalanches*. Hentet Mars 05., 2014 fra <http://www.skredkonferansen.no>: <https://www.dropbox.com/sh/3cddjum2jlqq6cy/txDdwVBrHO/M%C3%A5rtensson%2C%20Stefan%2C%20s%C3%B8ndag%201000%3B%20%C3%84r%20svenskar%20overrepresenterade%20i%20lavinolyckor.pdf>

- Meirik, T. (2014, April 16.). *Mistet livet i Øksendalen*. Hentet April 24., 2014 fra [www.friflyt.no](http://www.friflyt.no): <http://www.friflyt.no/Ski/Mistet-livet-i-OEksendalen>
- Meld. St. 39 (2000-2001). (2001). *Friluftsliv - Ein veg til høgare livskvalitet*. Hentet Mars 10., 2014 fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dep/kld/dok/regpubl/stmeld/20002001/stmeld-nr-39-2000-2001-.html?id=194963>
- Naturvårnsverket & Fjällsäkerhetsrådet. (2013, November 01.). *ATES in Sweden*. Mars 05., 2014 Hentet fra <http://www.skredkonferansen.no/>: <https://www.dropbox.com/sh/3cddjum2jlqq6cy/s0iS0EiM6/Palmgren%2C%20Petter%20%26%20Wikberg%2C%20Per-Olov%2C%20I%20C3%B8rdag%201120%3B%20ATES.pdf>
- Nordahl, E. (2010). *Toppturer i Troms*. Oslo: Fri Flyt AS.
- Norges Geotekniske Institutt. (2013, November 01.). *Norske skredulykker siste 10 år - Kjetil Brattlien, skredexpert (Siv. Ing.)*. Hentet Mars 5., 2014 fra [www.skredkonferansen.no](http://www.skredkonferansen.no): [https://www.dropbox.com/sh/3cddjum2jlqq6cy/JMUWW2\\_1Xj/Brattlien%2C%20Kjetil%2C%20fredag%201110%3B%20Skredulykker%20siste%2010%20%20C3%A5r.pdf](https://www.dropbox.com/sh/3cddjum2jlqq6cy/JMUWW2_1Xj/Brattlien%2C%20Kjetil%2C%20fredag%201110%3B%20Skredulykker%20siste%2010%20%20C3%A5r.pdf)
- Norges Geotekniske Institutt. (2014, April 10.). *Norges Geotekniske Institutt*. Hentet April 10, 2014 fra <http://www.ngi.no/no/snoskred/Ulykker/>: <http://www.ngi.no/no/snoskred/Ulykker/>
- Norges geotekniske institutt. (2014, April 29.). *www.ngi.no*. Hentet April 29., 2014 fra [skredkart.ngi.no](http://skredkart.ngi.no): <http://skredkart.ngi.no>
- Norges vassdrags- og energidirektorat. (2014, April 25.). *Varsling av skredfare*. Hentet April 25., 2014 fra [www.nve.no](http://www.nve.no): <http://www.nve.no/no/Flom-og-skred/Skred/varsling-av-fare-for-snoskred-og-losmasseskred/>
- NOU 2000:8. (2013) *Lov om behandling av personopplysninger (personopplysningsloven)*. Oslo: Justis- og beredskapsdepartementet. Hentet Mai 02., 2014 fra: <http://lovdata.no/dokument/NL/lov/2000-04-14-31>
- NOU 2013:5. (2013). *Nasjonal strategi for et aktivt friluftsliv – en satsning på friluftsliv i hverdagen; 2014-2020* Hentet Mars 20., 2014 fra: <http://www.regjeringen.no/pages/38438580/T-1535.pdf>
- Odden, A. (2008). *Hva skjer med norsk friluftsliv? En studie av utviklingstrekk norsk friluftsliv 1970-2004*. Trondheim: PhD-avhandling. Norges teknisk-

naturvitenskapelige universitet, Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse,  
Geografisk institutt.

Ringdal, K. (2013). *Enhet og mangfold - samfunnsvitenskapelig forskning og kvantitativ metode, 3. utgave*. Bergen: Fagbokforlaget.

Ryen, A. (2002). *Det kvalitative intervjuet - fra vitenskapsteori til feltarbeid*. Bergen: Fagbokforlaget.

Sander, K. (2014, Januar 26.). *Kunnskapssenteret.com*. Hentet April 02., 2014 fra <http://kunnskapssenteret.com/situasjonsanalyse-pilotundersokelse/>

The Canadian Avalanche Center. (2014, Mai 05.). *ATES*. Hentet Mai 05., 2014 fra [www.avalanche.ca](http://www.avalanche.ca): <http://www.avalanche.ca/cac/training/online-course/terrain/ATES>

Tordsson, B. (2006). *Perspektiv på friluftslivets pædagogik*. Haderslev: CVU Sønderjylland.

Tordsson, B. (2010). *Friluftsliv, kultur og samfunn*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.

Varsom.no. (2014, April 04.). *Skredkort - et verktøy*. Hentet April 04., 2014 fra [www.varsom.no](http://www.varsom.no): <http://www.varsom.no/Snoskred/Skredskolen/Skredkort/>

## Eletroniske kilder

<http://www.yr.no> (24.04.14)

<http://www.senorge.no> (24.04.14)

<http://www.xgeo.no> (24.04.14)

<http://skredkart.ngi.no> (24.04.14)

<http://www.varsom.no> (24.04.14)

<http://www.regobs.no> (24.04.14)

<http://www.ut.no> (25.04.14)

<http://www.friflyt.no/Forum/Ski/Topptur> (25.04.14)

<http://www.toppomania.info> (25.04.14)

<http://www.westcoastpeaks.com> (25.04.14)

<http://www.fjellforum.no> (25.04.14)

<http://www.facebook.com> (25.04.14)

# Vedlegg

## Vedlegg 1 – Intervjuguide

### 1. Informasjon og introduksjon

- Uformell introduksjon og hvem jeg er
- Si litt om tema, bakgrunn for tema og aktualisering
- Forklare hva intervjuet skal brukes til
- Spør om noe er uklart eller om respondenten har noen spørsmål
- Informere om opptak og spør om samtykke
- Starter opptak

### 2. Erfaring og bakgrunn

- Hva slags bakgrunn har respondenten innen tema?
- Hva slags erfaring har respondenten innenfor tema?

### 3. Hovedspørsmål

- Hvor aktuelt vil du si at tema (snøskred, toppturutøvere, bratt skikjøring) er i dag?
- Har respondenten erfaring med noen av Fri Flyts toppturbøker? Eventuelt hvilke?  
Oppfølging hvis ja: Har respondenten opplevd utfordringer ved å følge rutebeskrivelsen(e) som har blitt anbefalt av boka? Hvis nei: Har du erfaring med en tilsvarende litteratur og kan si noe om utfordringer knyttet til å følge turbeskrivelser ved bruk av disse?
- Eksempel 1: Har du noen innvendinger mot dette eksemplet når det kommer til bruken av det? Oppfølgingsspørsmål: Hva kunne vært gjort annerledes? Er bildene og beskrivelsen god nok? Hvorfor?
- Har du vært i det aktuelle området, synes du det er lett å vurdere? Er det vanskeligheter med å vurdere underveis i det aktuelle området? Hva består utfordringene i?
- Eksempel 2: Har du kjennskap til ATES? Hva mener du om bruken av ATES fargefilter på bilder og kart? Hva kunne vært gjort annerledes?
- Hva mener du at fremtidens bøker bør inneholde? Hvordan bør de fremstilles?
- Hvilke tenkemåter bør en bruker av toppturlitteratur ha?

#### **4. Oppsummering og avslutning**

- Hvilke funn har jeg som forsker gjort meg, hva har respondenten svart?
- Søker etter bekreftelse, for eksempel; Har jeg forstått deg riktig?
- Er det noe du vil legge til?
- Takker for samtalen og at personen stilte opp
- Avslutter opptak



## Vedlegg 2 – Eksempler tilhørende intervjuet

### Eksempel 1: Hvordan lese og bruke informasjonen til eksempel 1 (Hagen, 2008).

### Hvordan lese og bruke informasjonen

—	Angir turen opp	2	Nummer på opptur
- - -	Angir nedkjøringen	2.2	Nummer på nedkjøring

**OPPTUR**  
Verbal beskrivelse av oppstigningen. Startsted, aktuelle veivalg, kjennetegn etc.

- ⌚ Beskrivelse av turens varighet  
Kort (2 – 4 timer)  
Middels (3 – 6 timer)  
Lang (5 – 10 timer)

Tidsangivelsen er tenkt ut fra en gruppe som selv må gå opp spor. For små grupper i god form vil tidsbruken ligge i nedre del. For større grupper i ulik form vil tidsbruken ligge i øvre del. Snømengde og værtype vil også ha innvirkning på tidsbruken. Tidsangivelsene som er brukt her, bør derfor bare benyttes som veiledende.

- ⬆ Turens stigning i høydemeter.
- ⚠ Angivelse av de bratteste partiene på oppstigningen og i hvilken høyde de befinner seg i. Det er i hovedsak parti over 30 grader som ønskes synliggjort.
- ! Kjente faremoment ved turen. Spesielt utsatte skredpartier, toppskavler etc.
- 🎒 Utstyr som kan være aktuelt for turen.

**NED** **Eksponering, Vanskelighet**  
**Beskrivelse:** Verbal beskrivelse av kjennetegn for ruten og aktuelle veivalg.

- 🕒 Anbefalt tidsrom for turen ved normale vinterforhold.
- ! Kjente faremoment ved turen. Dette kan eksempelvis være skred, skavler som er årvisse, områder hvor det ofte kan stikke opp stein, berghamre, områder

som ofte er avblåste med hardpakket snø (fare for utglidning) el.

- ✦ Angir hvilken himmelretning ruta går i. Kan sammen med værinformasjon og tid på sesongen benyttes til å vurdere solpåvirkning, snøtype, skredfare etc.
- ⬆ Totale lengden på nedkjøringen i høydemeter. Dersom nedkjøringen er oppstykket vil høyden for de ulike partiene angis. Sørostrøygen på Søre Klauva oppgis for eksempel som 500 meter + 750 meter.
- ⚠ Det eller de bratteste hengene målt i grader og angitt i høydemeter over havet. Brattheten er angitt i forhold til kartgrunnlag M711 (1:50 000), samt bruk av bratthetsmåler ute i terrenget. Den angitte brattheten vil aldri kunne bli helt eksakt. Forholdene kan også forandre seg en del fra år til år. Det vil alltid være potensiell skredfare ved helninger over 30 grader. Det er derfor forsøkt angitt så nøyaktig som mulig hvor på ruten det er parti som er brattere en 30 grader. Passasje er et kort, bratt parti (mindre enn 20 meter).
- 📖 Henvisning til de sider hvor det er bilder i fra turen.
- 💡 Erfaringer av mer subjektiv karakter fra guider og kjentfolk. Eksempler kan være: veivalg for å unngå skredfarlige partier, hvor man kan forvente finest snø, hvor de ofte er vindpåvirket snø, fine utsiktspunkt, utstyr som kan være lurt å ta med, osv.

**Eksponering:** Angir hvor utsatt turen er. Formen på terrenget bestemmer i stor grad hvor farlig det vil være å feile ved å skli ut eller falle.

**E1** Det er jevnt slak helning, og du vil ved normale forhold stoppe umiddelbart etter et fall. Dette betyr ikke at det ikke er farlig å falle. Ved spesielle forhold (glasert skare el) kan en utglidning eller et fall utgjøre en risiko. *Tureksempel: Sørlanken på Kirketaket*

**E2** Terrenget er slakt, men kan ha enkelte brattere parti hvor du kan skli litt etter fall. Det kan også være steinblokker, klippeparti eller tett skog som kan utgjøre en risiko. Utglidning eller fall kan ved spesielle forhold utgjøre en betydelig risiko. *Tureksempel: Østflanken på Sjørbotthjellet*

**E3** Terrenget har bratte parti hvor fall eller utglidning vil medføre lang rutsjetur med mulighet for alvorlig skade. For å stå på ski i slikt terreng, kreves det at du behersker gjeldende bratthet med margin på de fleste typer underlag. Oppstigning langs en slik rute vil kunne kreve stegjern og isøks. *Tureksempel: Nordryggen på Blånebb*

**E4** Fall vil være fatalt og kunne medføre død. Det kreves svært gode skiferdighet for å ferdes sikkert i slikt terreng. Et bratt parti i seg selv trenger ikke utglidning som synliggjøres. Oppstigning langs en slik rute vil normalt kreve stegjern, isøks og sikringsutstyr. *Tureksempel: Østsiden på Store Venjetind*

Eksponeringsgraden som er gitt de ulike nedkjøringene, er subjektiv og vurdert ut fra gode kjøreforhold. Forholdene har stor innvirkning på eksponeringen. En nedfart som satt i grad 3, vil være grad 4 når det er hard snø. Det er farligere å gjøre feil høyt til fjell enn i nærheten til vei og eksterne ressurser. Om nedfarten er langt til fjells, vil den derfor ha en høyere eksponeringsgrad enn om den er lavt og i nærheten av vei.

**Vanskelighet:**  
Hvor vanskelig en nedfart er, vil være avhengig av bratthet, kvalitet på underlaget og

12 ENØY ABING

## Eksempel 1: Turbeskrivelse Nyheitinden (Hagen, 2008).

### 13. NYHEITINDEN 1598 moh



*The summit is mostly visited during spring time and in good snow. Nyheitinden can be reached from several directions, and some choose the ascent from south (coming in north of Hoemskardet and up towards the summit from south-east). This route, however, includes a 140 meter section with about 40 degrees. Avoiding this section requires a far longer, but much more mellow ascent up the northern side of the mountain.*

Nyheitindene er tinderekkjen mellom Vesttoppen 1508 moh og Hovedtoppen 1598 moh. Toppen er mest besøkt i perioder med godt skiføre på våren. Den kan nås fra flere kanter, og det er ikke uvanlig å gå opp via sørsiden (inn nord for Hoemskardet og opp på toppen fra sørøst). Her er imidlertid et bratt parti (40 grader, 140 meter). For å unngå dette partiet, beskrives en mer moderat, men lengre tur opp nordsiden av fjellet.

**Atkomst/parkering:** Fra Isfjorden sentrum kjører du til Grøvdal (ca 8 km). Herfra er det bompveg inn til Rabben (2 kilometer). Parkér her (160 moh).

**OPPTUR**

Fra Rabben følger du sommerstien (merket tursti over Hoemskaret til Hoemsubul) opp bjørkeskogen og forbi Førhaugsteinan. På flaten (550 moh) krysser du elva og følger slakeste vei i terrenget opp til Røndølskardet. Videre ut flaten, ned 100 høydemeter og østover mot vann (1014

moh). Herfra er tryggest å legge sporet langs ryggen på vestsiden av vannet. Når du er inne på den store breflaten, sikter du deg inn på laveste punkt på ryggen mellom Sjøvdøla og Nyheitind og følger Nordøstflanken til topps. De siste meterne er luftige.

- Lang 6-8 timer
- 1430 meter
- 30-35 grader, 100 meter (1020 moh - 1100 moh)
- Skred: Området fra Førhaugsteinan og innover går gjennom utløpsområder til skredene fra Jurafjellet. Disse går jevnlig etter store snøfall eller værendringer. Partiet opp til vannet (1014 moh) er også utsatt etter snøfall og værendringer. Dette er derfor en tur som krever sikre snøforhold.
- Skjøvdøla, øst for Nyheitinden er også et flott fjell som kan by på fin utsikt. Turene kan lett kombineres.

**NED 13.1: NORDSIDEN E1, GV**

**Beskrivelse:** Følger omtrent samme vei ned som opp. Dersom der er trygg snø, er det vanlig å følge den nordvendte dalen fra breen og ned til vannet (1014 moh).

- Mars - Mai
- Skred: som for oppturen
- Nord, vest, sørvest
- 1430 høydemeter
- 30-35 grader, 160 høydemeter (1598 moh - 1440 moh)
- 30-35 grader, 190 høydemeter (1200 moh - 1014 moh)
- 82, 84
- Etter moderate snøfall er det gode muligheter for å finne tørr snø i de konkave flankene fra toppen og ned til vannet (1014 moh). I april og mai bør du starte tidlig dersom du vil unngå rått snø i skogen de siste 300 høydemeterne ned til Rabben.

**Alternativ nedfart: Sørsiden**

Dersom snøforholdene er gode, kan du kjøre ned på sørsiden av fjellet og videre rett vest tilbake til Rabben. Start fra sadelen mellom Sjøvdøla og Nyheitind. Her er det en bratt, sørøstvendt flanke (40 grader, 140 meter). Kjør denne og rund ryggen mot sør, ned til vann (1096 moh). Herfra følges dalen vestover tilbake til parkeringen.

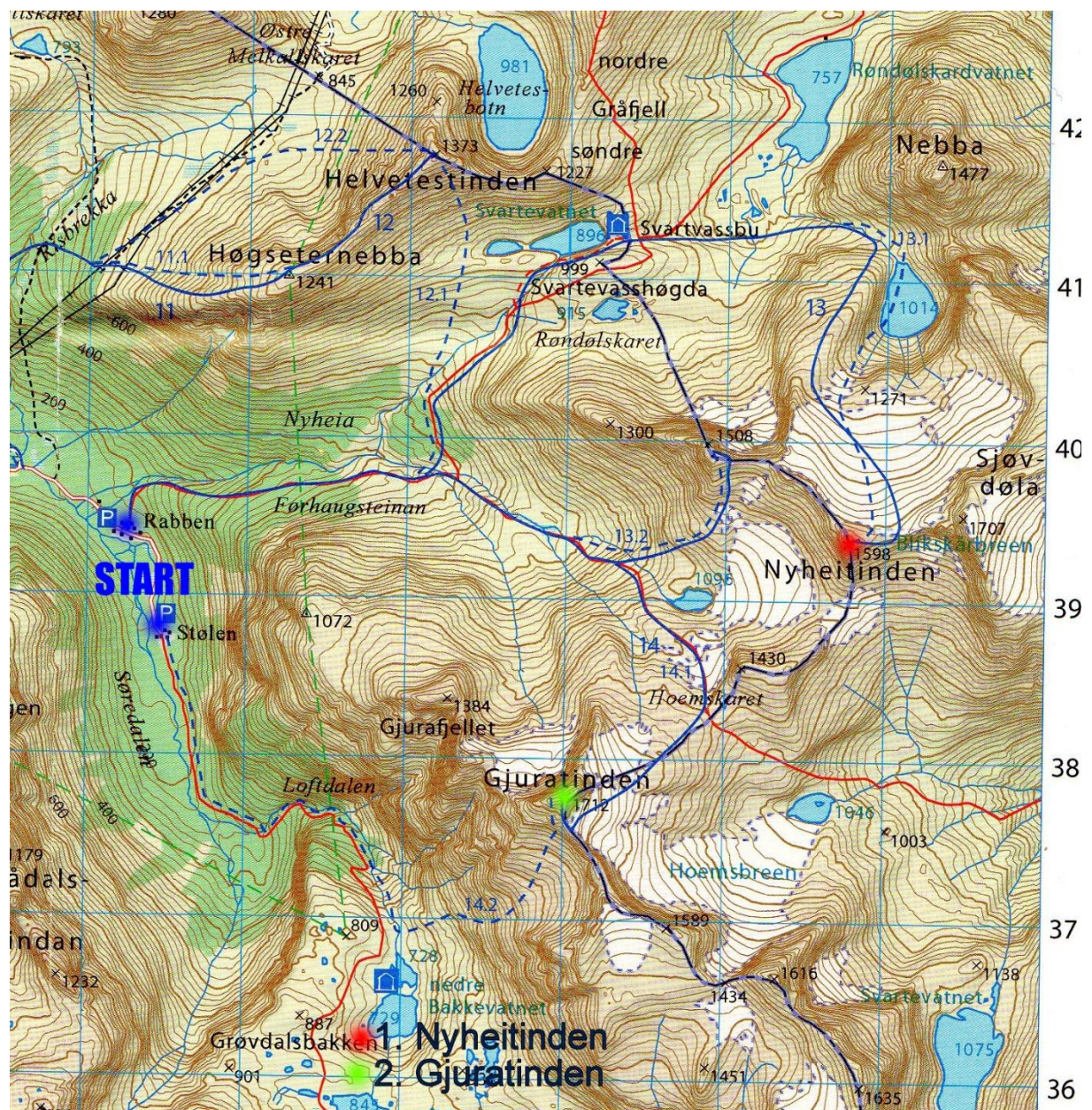
< **LANG TUR:** Nordsiden på Nyheitinden er lang og slak, men kan etter små snøfall være en flott tur.

> **FINT VÆR:** Ta turen en dag med fint vær, så får du uttelling for utsikten. Gjør turen bak.



ISFJORDEN 83

**Eksempel 1:** Kart med rutebeskrivelser til Nyheitinden og Gjuratinden (Hagen, 2008).



**Exempel 2: ATEs-filter på bilder av toppturfjell i Sverige samt et kartutsnitt og beskrivelse av fargeinndelingen (Naturvårnsverket & Fjällsakerhetsrådet, 2013)**

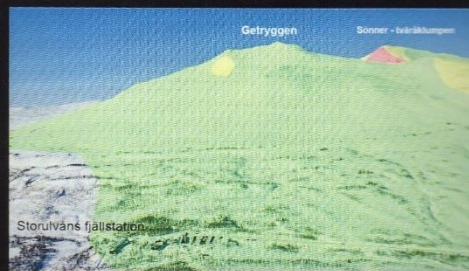


**Indelning av terrängen**

**GRÖN – ENKEL TERRÄNG**  
 Här är det mycket sällsynt med laviner som är stora nog att begrava en människa. I allmänhet är det för flackt för laviner – under 25 grader. Det kan finnas några branta sluttningar, men de är lätta att undvika.

**GUL – KRÄVANDE TERRÄNG**  
 Här finns det sluttningar där det går laviner och de kan bli stora nog för att begrava en människa. Det är nödvändigt med noggranna vägval för att minska eller helt undvika faran. Många olyckor sker i den här typen av terräng.

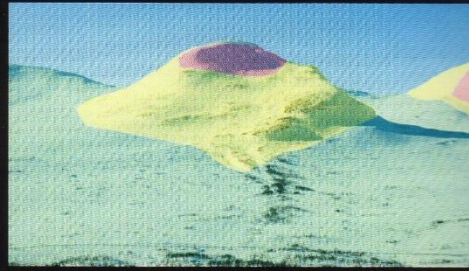
**RÖD – MYCKET KRÄVANDE TERRÄNG**  
 Här är det omöjligt att helt undvika lavinterräng. Sluttningarna är ofta mycket branta och mycket stora och farliga laviner förekommer. Även områden där terrängfällor gör att konsekvenserna av laviner blir mycket allvarliga är rödmarkerade.



Getryggen vid Storulvån



Getryggen, nordsluttning



Norder-tvärråklumpen ostsluttning



Storsnasen, Silverfallet

