

Skittent spill fra offentlig etat

Som dere nå bør ha fått med dere, har Direktoratet for Naturforvaltning kommet med et nytt lovforslag til motorisert ferdsel i utmark. Det er snart høringsfrist og vi i Natur og Motor vil med dette opplyse dere litt om lovforslaget og dets bakgrunn.

For det første er dette et forslag tuftet på personlige preferanser og uten å ha kjennskap til realitetene. Det bør gå opp et lys for alle og enhver, når Rådmannen i Lierne kommune uttaler at ingen i bygda, hverken politikere eller politi, kan se ulovlig kjøring i kommunen som et stort problem, mens DN som sitter i Trondheim sier det er et problem.

Flere av begrunnelsene er direkte urimelige. Ved et punkt brukes en undersøkelse om støy blant befolkningen i Oslo, mens dere avviser andre undersøkelser fordi de ikke har et representativt utvalg av befolkningen. En fersk undersøkelse fra TNS Gallup viser at i de 8 fylkene med flest snøscootere, er et klart flertall for mer liberal motorferdselspolitikk enn i dag. Dette er en mer positiv holdning enn tilsvarende undersøkelse i 2001, som de totalt har oversett i sitt lovforslag.

Ved flere punkter nevnes «muligheten til å oppleve ro og stillhet» som definisjonen på friluftsliv. DN uttaler seg allerede i 1990, « det går en grense mellom friluftsliv og andre fritidsaktiviteter. Snøscooterkjøring defineres ikke som friluftsliv.» Friluftslivet er under stadig forandring. Det viser seg her at DN's oppfatning er at det er kun det tradisjonelle friluftsliv som er akseptabelt, og at friluftslivet skal skånes for utvikling. Dette er på mange måter den urbane holdningen til dette, som Foreningen mot støy uttaler det: «Det var synd at rapporten ikke fulgte opp fremlagte visjoner om en støyplaget urbanbefolknings krav om tilgang til "Den himmelske freds plass" ute i naturen..." Dette viser at vi har med et by-distrikt problem å gjøre, hvor distriktene skal være bybefolkningens fristed, mens de som bor ute i distriktene til daglig skal legges bånd på for å tjene bybefolkningen. Norsk natur er stor, det er plass for flere brukergrupper hvis en legger det opp slik.

Flere steder uttaler DN at de tror og mener at motorstøy forstyrrer dyrelivet. Dette er det forsket noe på, og ingen av de undersøkelsene vi har sett har klart bevise at det forstyrrer dyrelivet mer enn det "tradisjonelt friluftsliv" gjør. DN nevner også skader på plantelivet påført av motorferdsel på vinterstid, uten at de nevner alle de 100-vis av kilometre med skiløyper som blir kjørt opp landet rundt, ofte av store tråkkemaskiner med et roterende fres bak, nevnt er heller ikke de skader tradisjonelt friluftsliv medfører.

En del av lovforslaget er direkte diskriminerende. Det legges opp til at også bevegelsehemmede skal være nødt til å leie noen til transport i utmark. Dette går stikk i strid med resten av samfunnet hvor det legges opp til at også bevegelsehemmede skal ha samme muligheter som bevegelsesfriske. Dette forsterker inntrykket av at intensjonen bak forslaget er at det er kun det tradisjonelle friluftsliv som er akseptabelt.

Et annet argument som brukes, er at en mer liberal motorferdselspolitikk vil gi redusert folkehelse. Snøscooteren brukes ofte til og fra hytte. Hytten er for mange utgangspunktet for fysisk utfoldelse. En undersøkelse fra Sverige viser at snøscooteren får flere ut i naturen, hvor skigåing, aking og fører til bedring i folkehelsen.

Leiekjøring skal bli hovedregelen for transport av bagasje og utstyr til hytter. Dette vil føre til langt flere negative konsekvenser enn positive. Antallet vinterbrøytete veier vil øke betraktelig, med store økninger i utgifter og utslipp. Hytter liggende langt fra åpen vei, vil falle markert i markedsverdi fordi tilgjengeligheten til hyttene reduseres. For å beskrive det banale med dette, er at brøytet vei kan kjøres på med snøscooter. Det blir noe underlig å sitte på hytten å vente på at noen har brøytet før en tar snøscooteren å kjører hjem. Hvis all kjøring av bagasje og utstyr skal foregå med leiekjøring, vil dette øke trafikken, ikke redusere den. Noen steder kan sikkert leiekjøring ble en næringsvei, men på langt flere steder vil dette være umulig i og med at det må en voldsom total kapasitet til for å betjene toppene i etterspørselen.

DN viser også en stor misstillit til kommunene. Dispensasjonsbehandlingen skal tas ifra kommunene og gies til fylkeskommunene. Vi ser nå at de har fått med seg WWF, Naturvernforbundet og Turistforeningen på en sverte kampanje ovenfor kommunene med budskapet om at kommunene er dårlige til å ta vare på naturen. Dette er rett og slett et hån mot lokaldemokratiet og lokal styringsrett. Vi i Natur og Motor mener det eneste riktige i denne saken, er å gi kommunene rett til selv å bestemme hvilken motorferdselspolitikk de vil ha ut fra lokale forhold og lokal kunnskap. Norge er et langstrakt land med tildels store forskjeller, kommunene satser forskjellig og innbyggerne har sine egne preferanser.

DN starter nå sin egen kampanje sammen med noen Fylkeskommuner for å overbevise kommunene til å støtte deres mangelfulle forslag, må vi sette spørsmålstegn om vi er tjent med et direktorat som ikke tar hensyn til alle deler av befolkningen, ikke har et miljøaspekt og kun kjører et løp som er direkte diskriminerende og distriksfientlig. Deres forslag mangler legitimitet fra en så stor del av befolkningen, at det ikke kan føre noe godt med seg, snarere forverre den situasjonen vi har i dag med mer ulovlig kjøring.

For Natur og Motor
John Tore Syrstad
Leder