Låste bommer

MÅNEDENS KOMMENTAR

AV KETIL SKOGEN
sosiolog og forsker

■ **BOMPENGER** er et hett tema om dagen. Mange synes det blir for dyrt å passere alle de elektroniske innretningene som strøs ut over det norske veinettet. Motstand mot slik betaling føyer seg inn et mønster av misnøye med myndigheter og den såkalte «urbane eliten», og det er lett å se at det – for noen – handler om urettferdig fordeling av goder og byrder i samfunnet.

■ **PÅ** riksveiene har vi ingen fysiske bommer lenger. Situasjonen er en ganske annen i norsk utmark. Der er det et enormt nett av bilveier, faktisk tilsvarende mer enn to ganger rundt ekvator. Mange slike veier er åpne for alle, enten gratis eller mot betaling som skal bidra til nødvendig vedlikehold. I de områdene jeg kjenner best, er ordningen med betaling en god løsning, selv om det noen ganger kan være vanskelig å vite om prisen er rimelig. Men det er også mange veier som ikke er tilgjengelige for allmennheten, selv om de fleste er bygget med offentlig støtte. Noen veier har låste bommer, andre har skilt med streng beskjed om at veien er privat og at bommen låses uten varsel.

■ **I SKOGENE** der jeg ferdes, ligger det en idyllisk sjø med mange holmer. Sjøen egner seg ypperlig til kanopadling, ikke minst hvis man har med barn som gjerne vil gjøre strandhogg på de små øyene.

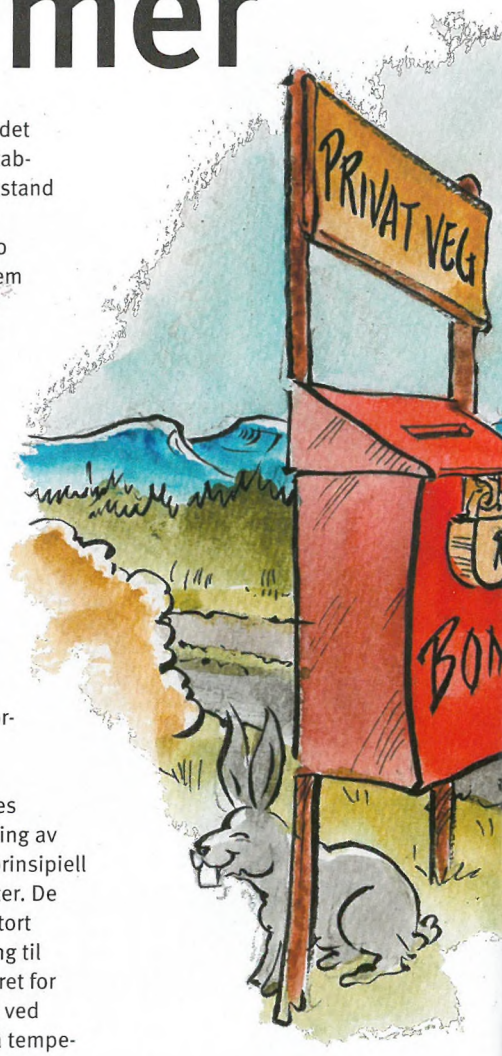
Da mine barn var mindre, var vi der flere ganger med kano. Rett nok var det en bom en kilometer fra sjøen, men med kanotralle gikk det fint. Det ligger noen få hytter der, og det er kanskje grunnen til at bommen var låst.

For noen år siden ble veien stengt mye lenger unna. Nå er det for langt å trille kanoen inn. Det var korte familieturer som var så fint. Jeg var oppom for et par dager siden, og skiltet sto der fortsatt: Bommen låses uten varsel.

■ **DA** det militære øvingsområdet Regionfelt Østlandet skulle etableres, var det ganske stor motstand lokalt. Ikke minst var berørte grunneiere mot, og det oppsto en sjelden allianse mellom dem og aktivister fra miljøbevegelsen. Samtidig var det mange som ønsket skytefeltet velkommen. Arbeidsplasser var selvsagt viktig, men ikke sjelden kunne man høre dette argumentet: «[Grunneier X] holder alle bommer låst, og Gråfjellet er utilgjengelig for vanlige folk. Men når Forsvaret kommer, skal vi nok få låst opp!» Bommene var både et praktisk problem og en evinnelig påminnelse om klasseforhold og makt i skogen.

■ **I EN** undersøkelse om jegeres meninger om kommersialisering av jakt, kom det ikke fram mye prinsipiell kritikk av private jaktrettigheter. De jegerne vi snakket med, var stort sett fornøyde med egen tilgang til jakt, selv om noen var bekymret for framtida. Men det var en side ved grunneierretten som kunne få temperaturen til å stige: Låste bommer, som ble sett på som en hindring for både jakt og annet friluftsliv. Og noen ganger som en symbolsk markering.

■ **JEG** mener at det er altfor mye vei i norsk utmark, og at ytterligere bygging er en trussel mot skogen som økosystem og landskap, og derfor også mot naturopplevelsen vi så sårt trenger. Selve veien er én ting, men grunnen til at veien bygges er som regel hogst, ikke minst i veiløs gammelskog, eller utbygging av vindkraft, hyttebyer, osv. På den måten bidrar veiene til en drastisk forvandling av norsk natur. Sårbare arter som villrein tåler heller ikke forstyrrelsene som økt tilgjengelighet kan medføre.



■ **SÅ** da er det vel bra at mange veier er stengt? Selvfølgelig, hvis begrunnelsen er å beskytte dyreliv mot forstyrrelse eller forhindre slitasje på sårbar vegetasjon. På privat grunn er dette sjelden tilfelle. Det vi står overfor her, er i høyeste grad et fordelingsproblem og et spørsmål om eiendomsrettens innhold og rekkevidde: Noen har rettigheter, andre har det ikke. Primært er det grunneiere som bestemmer over «sin» vei, som vanligvis er bygget med statsstøtte for skogbruksformål, men som også brukes til rekreasjon. Grunneier kan gi nøkler eller kjøretillatelse til den han/hun vil.

■ **ALLEMANNSRETTEN** omfatter ikke rett til motorferdsel, heldigvis. Men ettersom noen får kjøre og andre ikke, er dette likevel et spørsmål om makt og om rettferdighet. Det kan også skape avhengighetsforhold som forsterker grunneiermakta, fordi folk ikke vil kritisere f.eks. metoder i skogbruket eller kraftutbygging. Det kan jo ha konsekvenser for tilgang. Selvsagt er det ikke alltid slik, men det er heller ingen sjeldenhet. Og det er et av mange tegn på at råderetten over norsk natur slett ikke ligger hos «de urbane elitene», slik noen vil ha det til.

Stengte skogsbilveier er bra, men at noen får kjøre og andre ikke, er også et spørsmål om makt og rettferdighet.