

Wolfroad

Det har lenge pågått en feide om et arrangement kalt Wolfroad, der en grunneier i Østerdalen har villet legge til rette for kjøring med terrengbiler i skogen. Du vet, sånne ombygde pickuper med høye understell og store hjul.

Ikke overraskende har Fylkesmannen betraktet dette som et brudd på forbudet mot fornøyelseskjøring i utmark, mens kommunen – som sier velkommen til all ny virksomhet – ga dispensasjon og tillot arrangementet. Men i fjor sommer sa Miljødirektoratet endelig nei, og det var spikeren i kista for Wolfroad. Til stor skuffelse for påmeldte entusiaster.

Man kan selvfølgelig mene mye om selve aktiviteten. At voksne folk leker seg formålsløst i gjørma med store biler kan sikkert virke både latterlig og forkastelig. Personlig tror jeg det må være veldig gøy. Men selv om det er gøy, er det ikke sikkert det er forsvarlig. Og så er det grunneierens og kommunens motiver.

Det er ironisk at arrangementet løftes fram som alternativ næringsvirksomhet i ulvesonen, som skal kompensere for at dyret som arrangementet er oppkalt etter, skaper problemer for jaktutleie. Men ingen kvier seg for å bruke navnet Wolfroad til markedsføring, og det gir nok gjenklang i målgruppa. Ulven har vært brukt som symbol på kraft og dristighet til alle tider. Både MC-klubber og militære avdelinger har ulven som sitt merke.

Wolfroad kan ikke gjennomføres uten at det synes i terrenget. Men arrangøren understreker at det var snakk om et begrenset



Ketil Skogen

Jeg kan ikke tenke meg at særlig mange av dem som meldte seg på Wolfroad vil åpne for fri terrengkjøring

område der det allerede var «løyper» etter skogsmaskiner. Og her er vi ved et kjernepunkt: Slike løyper er det ingen mangel på i våre skoger. Både kjørespor, dype og lange, og en mengde andre inngrep er et resultat av industriskogbruket slik det drives i dag. Skogbruk behøver ikke drives på den måten, men det er slik det foregår.

Her er det ikke bare svak lovgivning som knapt håndheves, men både oppmuntring og pengegaver fra staten til virksomhet som skader norsk natur i et omfang som stiller Wolfroad i skyggen. Bilene som skulle brukes er nok store, men moderne skogsmaskiner er mye større. Og de holder seg ikke til løyper som var der fra før, de lager dype spor i skogen helt på egenhånd.

Det er typisk at lovverket og politiske føringer som forvaltningen må styre etter, tar lett på industriell virksomhet – som det norske skogbruket er – og slår ned på det jeg er fristet til å kalle «vanlige folk». Jeg vet ikke om grunneieren her kvalifiserer for den betegnelsen, han hadde jo et økonomisk motiv og driver selv med skogbruk, men mange av de som skulle kjøre er nok klart *innafør*.

Loven ga verken fylkesmannen eller direktoratet noe valg: Det måtte bli nei. Jeg forstår at det virker riktig å begrense skadelig virksomhet i de tilfellene man kan, siden det er så mye som nesten ikke kan begrenses i det hele tatt. I dagens politiske klima gjelder det også hyttebygging, veibygging og kraftutbygging. Men fornøyelseskjøring i gjørma, det kan man slå ned på. Alle mon-



Illustrasjon: Lars M. Aurang

ner drar, man må gjøre det som er mulig. Avgjørelsen er imidlertid ikke uten bivirkninger.

Hvis vi forestiller oss en verden der naturen stort sett forvaltes på en fornuftig og bærekraftig måte, hvor stort problem ville arrangementer som Wolfroad være? Jeg vil si null og niks. I dagens virkelighet kan det sikkert ses på som del av en sumvirkning, der de store faktorene er nesten helt unndratt kontroll.

Kan avslaget likevel med noen rimelighet oppleves som urettferdig? Jeg synes det. Kan det bidra til å svekke tilliten til miljømyndighetene og forsterke et bilde av miljøpolitikken som moralistisk og til og med urban, med et karikert Grünerløk-

ka-stempel? Jeg tror det. De som mener at et gjørmebad for pickuper under kontrollerte forhold er et mindre problem enn mye annet som foregår i skogen, de har en god sak.

Men hva med snøskutere og vannskutere? Paradoksalt nok har jo stortingsflertallet åpnet for liberalisering, selv om virkningen på dyreliv og friluftsliv er langt mer omfattende. Er det likevel rimelig å anlegge samme slags betraktninger her, og kan det virke mot sin hensikt med ensidig fordømmelse? Ikke umulig. Den diskusjonen får vi ta en annen gang. Alt må ses mot en bakgrunn av naturødeleggelse av et annet kaliber, som skjer hver eneste dag med myndighetenes velsignelse.

Jeg har en eldre Land Rover, men jeg kjører ikke i terrenget. Den er jo også bare en skygge av Wolfroad bilene, ikke en klassisk LR engang, bare en slags tidlig SUV. Men jeg elsker den bilen, og kan ikke benekte at jeg liker å ta meg fram på dårlige veier iblant. Jeg vet ikke hvordan de som hadde meldt seg på Wolfroad ser på skogvern og miljøpolitikk, det er vel variasjon der som blant folk ellers.

Jeg kan ikke tenke meg at særlig mange av dem vil åpne for fri terrengkjøring. Å støte dem vekk med beslutninger som kan virke urimelige og ulogiske, er ingen tjent med. Men på den annen side, jeg skjønner hvorfor myndighetene likevel gjorde det