

neske, som da vil kome i stride straumar.

Dette er uheldig både i klimasammenheng og i et tålegrenseperspektiv på naturmangfold og naturens økosystem i høve til artsrikdom. Lange reiser med fly, turbussar, bilar, ferjer, cruiseskip mv. er konfliktfylt i forhold til klimasituasjonen med sine skadelige utslipp.

Store turistgrupper på opplevingsferie og oppda-

gerferder utan haldningar til og kunnskap om natur vil kunne påføre unik og tildels sårbar natur ubøteleg skade som slitasje, uroelement m.v.. Dette påpeikar FN sitt naturpanel gjennom sin rapport om jordas tilstand, Noreg inkludert.

Menneskeleg auka press og belastning fører til ein natur som vil bera preg av overforbruk i forhold til den berekrafta den har.

Med ei omfattande masseturisme og internasjonal reiselivssatsing utan klima- og miljøforankring, gjer ein honnørgrepet «Berekraftig turisme» til skamme.

Jon Ingebretsen
DNT-medlem og naturrettleiar



VILLMARK: Skien er blant da få kommunene som både har kartlagt friluftsområder og kommet med innspill, skriver artikkelforfatterne. Bildet er fra Sondsalsfjell naturreservat. FOTO: DAG R. VASDAL

NATUR: Områder for vindkraftproduksjon

Villmarka vår i fare

Et friluftslivselorado i Sørøst-Norge står i fare for å bli forvandlet til store industriområder for vindkraft. Natur- og friluftslivsorganisasjonene står sammen for å bevare villmarka for folk og natur i Vestfold, Buskerud og Telemark.

Første april ble forslag til nasjonal ramme for vindkraft lagt fram av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). 13 områder i Norge pekes ut som mest egnet til vindkraftproduksjon etter en samlet vurdering av miljø- og samfunnsverdier samlet inn fra ulike fagmiljøer og regionale og kommunale innspill. Et av dem er et sammenhengende skog- og fjellområde mellom Telemark, Buskerud og Vestfold.

NVEs analyser tilsier at det er lavere konfliktnivåer i dette området enn i andre deler av landet. Dette stemmer neppe. Erfaringen fra andre steder er at konfliktnivået øker når konkrete forslag kommer på bordet. Foreslått område er et populært og viktig utfartsområde for store deler av befolkningen på Østlandet gjennom hele året ved å grense til de store byene i alle tre fylker med cirka 500.000 innbyggere.

Friluftsområdene, som brukes til jakt, fiske, vandring og rekreasjon, er i kort avstand med kollektivtransport for folk fra hele Østlandet. Den Norske Turistforening har et stort nettverk av ruter og hytter i området. Skiløyper blir merka og preparerte vinterstid. Vindkraftanlegg i disse områdene vil gi store konsekvenser for friluftslivet i Sørøst-Norge. Naturområdene slik vi kjenner dem vil fragmenteres og ødelegges ved en utbygging.

Området er viktig for å oppnå bestandsmål for gaupe i regionen, hekkplass for rovfugl og funksjonsområde for fuglearter som er knyttet til små vann og skogsnatur. Store deler av området, som består av gammel granskog og kalkgrunn, er ikke kartlagt for naturverdier. Dette er viktig og sårbar natur som tilsier at vi kan finne mange sjeldne arter. 48 prosent av alle truede arter finnes i skog, og de fleste av dem er spesialister knyttet til gammelskog med mye død og døende ved.

I vårt område har kun Sauherad, Larvik og Skien kommune kommet med innspill i høringen til nasjonal ramme for vindkraft. Kongsberg, Sandefjord, Siljan og Re har ikke kommet med innspill om viktige regionale interesser. Innspillene fra kommunene dreier seg om innhentning av eksisterende data. Dette datamaterialet er ofte mangelfullt og krever oppdatering, for eksempel artsregistreringer og naturtypekartlegging.

Kommunene (med unntak av Skien) har ikke gjennomført eller fullført kartlegging og verdssetting av friluftslivsområder. Dermed har ikke Miljødirektoratet oppdatert grunnlag for sine anbefalinger om hvilke friluftsområder som bør unngås i rammeplanen. Dette har ført til at enkelte viktige friluftslivsområder har blitt ekskludert, slik som Luksefjell i Skien, men ikke Vindfjell som ligger på grensa mellom Larvik og Siljan kommune.

Områdene som er vernet fra vassdragsutbygging med friluftsliv som begrunnelse, forventer vi vernes med tilsvarende begrunnelse ved forslag om utbygging av vindkraftanlegg. Natur- og friluftslivsorganisasjonene i våre samarbeidsforum er positive til fornybare energiløsninger, men mener at de mest naturvennlige alternativene bør velges. Vi har ikke råd til å forvandle restområdene av villmarkspreget natur til industri i en tid hvor arealendringer er den største trusselen mot naturmangfoldet.

Klima- og naturkrise må løses samtidig. Derfor må natur- og friluftslivshensynet veie tungt i det grønne skiftet, og vi må kjenne bedre til natur- og friluftslivsverdiene i området enn det vi gjør i dag. Vi vil bevare villmarka for framtiden, for turfolket, smålommen, fiskeørnen, naturentusiasten, utsikten, stillheten, gaupa, gammelskogen, botanikeren, naturfotografen, skogfanten, folkehelsen, skiløperen, fiskeren, speiderne, barna, unge og eldre.

Thomas Sveri, Kristin Fredheim og Mariken Kjøhl-Rosand
Forum for Natur og Friluftsliv
i Telemark, Vestfold og Buskerud

SAMFERDSEL: Byvekstavtale

Null vekst - et tullele vekstmål

Man må måle utslipp og ikke telle antall biler på en vei. Byvekstavtalene som det nå skal forhandles om i Grenland har som målsetting at «veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange». Det høres fint ut, men er egentlig et helt utdatert mål for byområdene.

Grunnen til det er at målet er fastsatt som en del av klimaforliket i 2012. Det var den gangen elbiler ikke var dagligdags og hverken Tesla, Nissan eller Volkswagen hadde lansert brukbare elektrisk drevne nullutslippsbiler.

Tenk deg at det er et byområde med 19.000 daglige personreiser med diesel eller bensinbil i 2016. Hvis det i 2020 er 21.000 personreiser i samme område, men 10.500 av reiseene foregår med elektrisk bil så har byområdet brutt byvekstavtalene, selv om utslipp som støy og eksos er halvert!

Det er etter Fremskrittspartiets mening behov for å oppdatere målsettingene til den teknologiske virkelighet vi nå har og ikke telle biler.

Byvekstavtalene har flere komponenter som skal bidra til null vekst i persontransport med bil. Arealpolitikken hvor man søker å gjøre transportbehovet mindre ved å bygge boliger nær kollektivtransport traseene. Parkeringspolitikk ved at man gjør p-plasser dyrere og fjerner plasser, slik at flere tvinges over på buss eller tog.

Sist men ikke minst, bompenger. Bypakker, bomringer hvor det åpnes for «evigvarende» betaling for å kjøre inn i et byområde. Pengene som samles inn går til vegprosjekter, kollektivtiltak og også i byvekstavtalene til drift av kollektivtrafikk.

For Fremskrittspartiet er bompenger i bypakkene et dyrt og lite rettferdig. Partier på venstresiden som heier på dette sier jo egentlig at de med dårligst råd i samfunnet vårt skal tvinges ut av trafikken med økonomisk virkemidler.

Grenland har ikke store kaos- og køproblemer. Elbilen ruller inn i markedet og vil ta større og større markedsandel. Stortinget må prioritere å øke tilskudd til busstransport slik at fylkeskommunene kan drifte et bedre tilbud. Stortinget må også prioritere opp penger til fylkesveginvesteringer slik at det kan bygges kollektivfelt for å slippe bussene frem i rushtrafikken.

Det virker som enkelte partier har gått til krig mot privatbilen. Jeg og Frp heier på bilen, på friheten til å reise og gjennomføre daglige gjøremål på en effektiv måte.

Thorleif Fluor Vikre
politisk nestleder og 2. kandidat
Vestfold og Telemark Frp

DEBATT

Varden har bare kapasitet til å motta debattinnlegg på e-post. Redaksjonen forbeholder seg retten til å redigere innlegg. Alle innlegg må undertegnes med fullt navn. Hovedinnlegg Maks 4.000 tegn. Innlegg Maks 2.000 tegn. Innlegg sendes til debatt@varden.no