

FRIHET TIL Å LAGE STØY ELLER FRIHET TIL Å SØKE STILLHET

Kjell Dahle, styreleder Norsk forening mot støy

Dette blir et innlegg om:

- støy og stillhet
- friluftsliv og motorisert ferdsel
- ulike former for frihet som står opp mot hverandre
- valg mellom lokale og nasjonale strategier for å få et regelverk som fungerer

I en støyende hverdag er det innimellom godt å kunne trekke seg tilbake og hente seg inn igjen. Da trenger vi stille rom å søke til, steder der vi vet at det går an å koble helt av. Et lydisolert værelse kan selvsagt gjøre nytten av og til, men det kan aldri erstatte hva som på nynorsk heter «the real thing», i denne sammenhengen friluftslivet.

Gleden over å få oppleve stillhet ute i Guds frie natur er en viktig del av livet for svært mange. Denne typen stillhet er derfor en verdi i seg selv. Nils Faarlund ved Norges Høgfjellsskole har skrevet følgende om stillhet i en SFT-rapport (Støy og stillhet i friluftsliv. SFT-rapport nr 92:39. Oslo 1992): «*I stillheten møter vi et kjennetegn ved fri natur som like selvfølkelig hører hjemme i helskapen som synsinntrykkene, luktene og berøringsopplevelsen med fingrene eller stegene i motbakken*».

Faarlund, som også er medlem av Støyforeningens sakkyndige råd, hevder videre samme sted at stillheten «*står for en stemning som stimulerer til ettertanke over egen tilhørighet i samfunnet av mennesker idag, og forholdet til generasjoner før såvel som fremtidige*», at stillheten er en kilde til inspirasjon og konsentrasjon og endelig at den hjelper oss til å samle og forløse den skapende evnen.

Mange her kjenner seg nok igjen i disse ordene fra Nils Faarlund. Som Janne Solli sa i går, viser opinionsundersøkelsene at stillhet og ro er viktige kvaliteter for nordmenns friluftsliv. For meg falt det helt naturlig å ta en tur opp i Nordmarka for å tenke gjennom hvordan jeg skulle legge opp dette foredraget om et tema som opptar meg, men som jeg ikke har innledet om før. Og jeg valgte en dag da jeg regnet med at det var stille der.

Jeg representerer altså Norsk forening mot støy. Er så målet til denne foreningen **et mest mulig stille samfunn**? Svaret er NEI.

- Et stille Ullevål Stadion under en fotballandskamp ville være trist.
- Et Holmenkoll-renn uten Kollen-brølet ville fått det til å gnage i de flestes ører.
- Når jeg har tenkt meg på Ølhallen til Mack etter konferansens slutt i morgen, er det ikke i håp om at de høyrøstede folkene ble borte sammen med sigarettene og askebegrene.
- En rocke-konsert uten høyttalere ville være til liten glede, selv for de entusiastene som fortsatt har hørselen sin intakt.

Og endelig:

- Norsk natur uten fuglesang, bølgeskvulp, bekkebrus og fossedur ville nok ha vært et aller størst tap for de av oss som sier vi er opptatt av stillhet i naturen.

Støy er altså på ingen måte lik fravær av stillhet. Som Jan Garbarek har sagt det: *«Jeg foretrekker stillheten, for der begynner alt nytt. Men jeg klarer meg ikke uten dens motstykke».*

Hva er så støy? Jo, det betyr **«uønsket lyd»**. Men heller ikke denne offisielle definisjonen er entydig. For det som er støy for noen, kan være godlyd for andre. Ikke minst når det gjelder musikk. De som liker svensktoppar, har sjelden sans for hardrock. Og omvendt. For meg er svensktoppar støy uansett volum og uansett anledning. Ofte kan likevel tid og sted være like viktig som volum og musikkategori for hvorvidt vi oppfatter musikk som støy.

Hva vi oppfatter som godlyd i de fleste andre sammenhenger, er vanskelig å oppfatte som annet enn støy når det hindrer oss i å få sove eller i å lese til eksamen. Det skal videre svært mye til for at selv den mest fristende musikken føles velkommen når vi er ute i den frie natur. Jeg husker likevel et unntak. Erik Dammanns 70årsdag ble feiret i naturskjønne omgivelser. Utpå kvelden satt vi alle i stillhet på et svaberg, og så utover sjøen. Plutselig rundet en kano odden foran oss. Egil Storbekken satt bak i kanoen, og begynte å spille tussefløyte. Denne musikkopplevelsen ute i det fri ble et minne for livet.

Å fastslå hva som er uønsket lyd, er altså i høyeste grad både **personavhengig** og **situasjonsavhengig**. Ifølge SFT betyr det at lydformer er uønsket at de **oppleves som plagsomme på kort eller lengre sikt**. SFTs støybegrep omfatter også vibrasjoner og rystelser. Det er altså folks **opplevelse** av hva som er plagsomt som avgjør hvorvidt vi har med støy å gjøre - også offisielt.

Et sekssifret antall nordmenn opplever så mye støy at det går på helsen løs. For støyofre er det viktig med dokumentasjon, slik at de kan få hjelp. Desibel-måleren kan være et nyttig redskap når det skal dokumenteres hvor støyutsatte folk er. Men heller ikke desibel-måleren kan gi svar på **hvor** vondt folk har det. Her kan ingen eksakt vitenskap hjelpe oss. All kunnskap som foreligger, forteller at det er store forskjeller på hvor mye folk tåler av støy før det går på helsen løs.

Et besøk av en som måler støyen i leiligheten din, kan derfor ende opp med følgende beskjed: Beklager. Dette er et støynivå som 90 prosent av oss tåler godt. Du har derfor ikke krav på støytiltak. I tillegg kommer det at tre eksperter kan ende opp med tre forskjellige målinger av hvor mange desibel en husstand utsettes for i snitt i løpet av et døgn. Eksakt vitenskap i prinsippet, kanskje, men litt for ofte bingo i praksis.

Så mye om støy i hverdagen. Dagens tema er **stillhet som en kvalitet for friluftslivet**. Dette dreier seg også om folkehelse, men her er det enda vanskeligere å måle hva slags lydnivå det er rimelig å utsette folk for. I friluftssammenheng bør derfor desibel-måleren stort sett få forbli i ryggsekken, dersom noen i det hele tatt har tatt med noe slikt.

En desibel-måler forstår ikke forskjellen mellom naturens egne lyder og den fremmede støyen som fortrenger naturens egne lyder. En desibel-måler sauser sammen lyder som i alle år har gitt friluftsfolk ro i sinnet med lyder som lett bringer de samme folkene til fortvilelse. Mye av friluftsopplevelsen fordunster dersom tankene våre skal styres i retning av hvorvidt en lyd er over eller under akseptert grenseverdi.

De som synes at fossedur og heftig fuglesang er støy, ja de får la være å oppsøke slike lydkilder. Og de som måtte mene at motordur av samme volum som fossedur ikke kan være noe problem i naturen, ja dem nytter det neppe å diskutere med. Som Nobelpris-vinneren (medisin 1973) Konrad Lorenz har sagt det, er den frie naturen for oss mennesker «*umiddelbart forståelig*» (sitert etter Faarlund 1992). Overfor den som **ikke** forstår hjelper det ikke med nøktern argumentasjon. Der trengs det intet mindre enn omvendelse. Jeg vil håpe og tro at det ikke finnes folk her i salen som stiller oss overfor slike utfordringer.

Dette kan kanskje høres litt polemisk ut midt inni den dagsaktuelle diskusjonen om motorisert ferdsel i utmark. La meg derfor få sitere et kjent norsk friluftsmenneske anno 1914 (fjellklatreren og tenkeren C. W. Rubenson): «*De som har følt hvad (friluftsliv)et er eller kan være for et menneske, behver ikke at læse om det, og de som aldrig har følt det, vil så allikevel ikke forstaa*» (sitert etter Faarlund 1992).

Dette er ikke elitisme. Opinionsundersøkelsene viser som tidligere nevnt at det fortsatt er stillhet og ro og vekk fra støy som gjelder når nordmenn flest skal ut i naturen.

Vil så dette vare ved? Det skal vi slett ikke føle oss for trygge på. Det norske samfunnet er på mange måter inne i en amerikanisering når det gjelder livsstil. Statistikken viser at vi blir stadig fetere. Folks svar på denne utfordringen er å bevege seg stadig mindre. Skal det mosjoneres, er det i treningsstudio. Bilen brukes for å spare tid, og kanskje for å hindre at en er helt andpusten før SATSingen starter opp. Den tradisjonelle norske gleden ved å spasere et par kilometer fra bil til hytte er også blitt en glede som stort sett tilhører fortiden.

Der bilen ikke kommer frem, blir det mer og mer fristende å bruke andre motoriserte kjøretøyer. Sannsynligvis «*fordi du fortjener det*». Turgåere som forviller seg ut i terrenget, blir lett sett på som en plage på lik linje med fotgjengere som forviller seg ut langs biltrafikken. Lensmenn som prøver å håndheve loven overfor snøskuterførere, behandles ikke alltid med samme respekt som trafikkløper langs Mosseveien.

Amerikaniseringen av samfunnet har fått alvorlige følger for friluftslivet, ikke minst for folks mulighet til å søke stillhet og ro i naturen. Motorisert ferdsel i utmark er i ferd med å ta fullstendig overhånd i store deler av landet. Ikke minst i nord.

Vel er det så at motoriserte hjelpemidler er nyttige i mange sammenhenger. For eksempel i jordbruks- og reindriftsnæringen og ved transport av tungt utstyr til veiløse områder. Men det er en grense for alt. En undersøkelse allerede på 90-tallet viste for eksempel at et flertall av reineierne i Vest-Finnmark mente barmarkskjøringen burde reduseres av hensyn til beiteslitasjen. Jeg går ut fra at hverken barmarkskjøringen eller beiteslitasjen er redusert siden den gang.

Hovedproblemet er uansett ikke nyttekjøringen. Hovedproblemet er den kulturen som har fått bre om seg i mange kommuner der lovens krav om nytteformål settes fullstendig til side. Både barmarkskjøring og snøskuterkjøring får gripe om seg. Særlig når det gjelder snøskuter, gis dispensasjoner fra kjøreforbudet ut i øst og vest, samtidig som det utvikler seg en rånekultur med livsfarlig villmannskjøring. Folk lokalt som er modige nok til å si ifra, utsettes en del steder for alvorlige trusler. Dette kan ikke få fortsette.

La oss likevel ikke fokusere ensidig på snøskuter. Problemet handler om motorisert ferdsel i friluftsområder i sin alminnelighet. Vi trenger å utvikle økt bevissthet

omkring hvor det hele vil ende opp dersom bruken av snøskuter, speedbåter, småfly, helikopter osv. til ren lystkjøring gradvis får bre om seg.

Stadig flere opplever at **deres frihet til å søke stillhet ute i det fri trues av andres krav om frihet til å lage støy**. Striden om motorisert ferdsel i friluftsområder dreier seg altså ikke om et ja eller nei til individets frihet. To ulike former for frihet står opp mot hverandre. Valget står mellom **frihet til å lage støy og frihet til å søke stillhet**.

Liberalister kommer gjerne trekkende med gode gamle Kardemomme by som et alternativ til sosialistenes formynderstat. «*Man skal ikke plage andre, man skal være grei og snill – og for øvrig kan man gjøre som man vil*». Men selv Kardemomme by trengte politimester Bastian, og selv vekterstaten trengte... vekteren.

Støy har ifølge norsk lovverk vært betraktet som en form for forurensing på lik linje med forurensing av luft, vann eller jord. Norsk forening mot støy er en av landets **eldste** miljøorganisasjoner. I tillegg vil jeg påstå at Norsk forening mot støy er en av landets **mest tverrpolitiske** miljøorganisasjoner. Vi har politikere fra samtlige partier som medlemmer - fra Frp til RV, fra Kystpartiet til De Grønne.

At sosialister ønsker seg regulering av støyplager, overrasker ingen. At grønne ønsker miljøreguleringer, overrasker heller ingen. Men Støyforeningen ble faktisk for 40 år siden stiftet av en Libertas-topp, professor Jan Brøgger. Han var så plaget av nabo- og trafikkstøy at han ble utmattet, ja det gikk ut over nattesøvnen. «*Dette må vi gjøre noe med*», sa Jan Brøgger og satte i gang den virksomheten som fortsatt pågår. Ifjor ble han utnevnt til æresmedlem av foreningen vår.

De naboene og de trafikantene som plaget liberalisten Jan Brøgger så sterkt, var neppe onde mennesker. Men valget sto også den gangen mellom deres frihet til å lage støy og hans frihet til å ha det stille når han trengte det.

Norske politikere samlet seg for noen år siden om et nasjonalt støymål. Støyplagene skal reduseres med 25 prosent innen 2010, med utgangspunkt i 1999-tallene. En flott målsetting! Bare synd at svært få politikere tar sin egen målsetting på alvor. Nedtrappingen har knapt nok startet.

Heller ikke når det gjelder motorisert ferdsel i utmark og vassdrag, følges lover og regler opp. Kanskje det er frykten for å komme i konflikt med folk flest som ligger bak myndighetenes nøling. Det er jo alltid alvorlig når folk flest blir av den oppfatning at lover og regler er fullstendig meningsløse, og derfor kan ignoreres.

Samtidig som hovedproblemet er at myndighetene ser gjennom fingrene med klare lov- og regelbrudd, opplever vi at det tas enkelte avgjørelser som nok strider med de flestes rettsoppfatning. For eksempel når en setter foten ned for en årlig tradisjon der kommunens pensjonister kjøres rundt med snøskuter til kjente og kjære områder som mange ellers forlengst ville ha sett for siste gang. Med fare for å banne i kirken vil jeg si at det nok kan være lurt å stikke fingeren i jorden og stille seg følgende spørsmål: *Er det pensjonister og funksjonshemmede som skal tas først når utøvelsen av regelverket skal skjerpes inn?* Med mindre en er jurist, må det gå an å se på den slags turer som nyttekjøring. For her er det snakk om en årlig tur i ordnede former, ikke om at unggutter skal kunne dra innom eldresentret, surre gamlemor fast til snøskuteren og dermed kunne kjøre hvor de vil...

Det er alltid lurt å gå frem på en slik måte at man får folk med seg. Når det er sagt, er det imidlertid i det store og hele en myte at folk vil det skal bli lettere å bruke motorkjøretøy i norsk utmark. En rekke opinionsundersøkelser viser at det slett ikke er noe folkekrav å slippe den motoriserte ferdsele fri. TNS Norsk Gallup Institutt har spurt folk i både 2001, 2002 og 2003 om hvorvidt det *«bør bli lettere å få tillatelse til å bruke motorkjøretøy i norsk utmark»*. Mellom 14 og 17 prosent er helt eller ganske enige i påstanden, mens mellom 82 og 85 prosent er helt eller ganske uenige.

Sentio-Norstat spurte i mars 2004 om kjørereglene for fritidsbruk av snøskutere. Bare 24 prosent åpnet for mer fritidskjøring. 29 prosent ønsket strengere regler, mens 31 prosent mente at reglene bør være slik de er i dag,

Det er heller ikke bare nordmenn som først og fremst ønsker fred og ro i norsk natur. Neste innleder kommer helt sikkert inn på utenlandske turistenes prioriteringer. Hvor vi har flertallet av folk er altså ganske klart. Men å organisere den tause majoritet er ikke alltid lett. Dette kan Støyforeningen en del om.

Er det så lokale eller sentrale myndigheter som er best i stand til å besørge et regelverk og en forvaltning som fungerer? Her er meningene sterkt delte. Noen legger vekt på at kommunale byråkrater og politikere utsettes for langt større press fra innbyggere lokalt enn hva tilfelle er på fylkesplan. Mens naturverdiene kan ha nasjonal eller kanskje til og med internasjonal verdi, er kjøring i utmark en verdi som i mye større grad er lokal. Å gi kommunen myndighet, betyr å la bukken passe havresekken. Dessuten mangler kommunene ofte kompetanse til å vurdere støy- og miljøfaglige aspekter. Resultatet er litt for tilfeldige avgjørelser med store avvik fra kommune til kommune.

Andre legger større vekt på at det å forankre beslutninger lokalt betyr mye større tillit til regelverket fra innbyggernes side. Små utkantsamfunn føler seg i stigende grad overkjørt av et storsamfunn de oppfatter som arrogant og lite forståelsesfullt. Den store realkompetansen som ofte finnes lokalt om lokale forhold, inkludert stolthet over lokale natuverdier, blir ikke alltid satt like stor pris på av eksperter. Disse kan ha lang utdannelse, men har ofte knapt satt sin fot i det området de gir inntrykk av å være allvitende om. Oddvar Nordlis klassiske definisjon av en ekspert blir ofte altfor dekkende: -En ekspert er en person som befinner seg svært langt hjemmefra.

Et forsøksprosjekt er i gang i åtte kommuner som har fått lov til å lage egne regler for motorisert ferdsel i utmark og vassdrag. Et mål for prosjektet er at støy- og trafikkbelastningen totalt sett reduseres, og at motorferdselen i de mest sårbare områdene reduseres til et minimum.

Børge Brende skal ha ros for å ha trosset presset fra mange partifeller og sagt nei til et frislipp i påvente av erfaringene fra forsøksprosjektet. Støyforeningen avventer også evalueringen av denne ordningen.

Kommunene klager ofte på overstyring fra statens side. Nå er de gitt sjansen til å vise hva de får til selv. Får de rett som sier at lokale beslutninger betyr økt lokal forankring – at kommunene ved å bli gitt ansvar tar ansvar? Eller får de rett som hevder at lokale beslutninger betyr populistisk praksis ved at man lett gir etter for små pressgrupper? Vi får se.

Noen ting kan imidlertid sies alt nå. For det første: lover og regler må praktiseres – det må bli slutt på den totale utglidningen som skjer mange steder med trusler og lovløse tilstander. En del folk forstår bare ett språk, og det er rå motmakt. Hjelper det ikke med bøter, så inndra kjøretøyet!

Jeg synes også at Steinar Storelv fra KS hadde en del spredte gode poenger i går. Frivillige organisasjoner lokalt bør ta kommunepolitikere mer på alvor, og folk som er her fra kommunene bør si som Storelv en gang gjorde i Senja: dere har betalt 5000 – minst – for å sende meg på konferanse. Da må dere ville høre på meg etterpå! Felles for konferanser som denne er at vi blir et drivhus. Vi er enige om det meste her i et lukket rom, bortsett fra en Wetterstad og kanskje en og annen slenger fra Motorsportforbundet. Hver for oss bør vi som er her, finne måter å bidra til at det går an å komme ut av en vond sirkel der folk bryter lover og regler på ren trass, uten at myndighetene våger eller evner å sette ting på plass.

Da skal jeg til slutt få ønske alle velkommen til å bli med på kveldens lydvandring i regi av Støyforeningen, og avslutte med noen ord fra Hans Børli («*Den levende stillhet*» i Skiforeningens årbok 1973):

*Vi kan være glade vi lever i et land
hvor det ennå så lenge finnes rom nok,
tonende lydrom av avstand
rundt stillhetens klare tone.*

*Denne stillheten er en
stor og dyp verdi.*