

FRITIDSLIVET I BEVÆGELSE

Fritidslivet er i bevægelse og har været det længe. Ferierne har længe gået til destinationer langt væk fra bopælen. Udviklingen i velstand og mobilitet betyder, at også fritidsaktiviteter i bred forstand får større og større oplande og rækkevidde.

Af Thomas Sick Nielsen

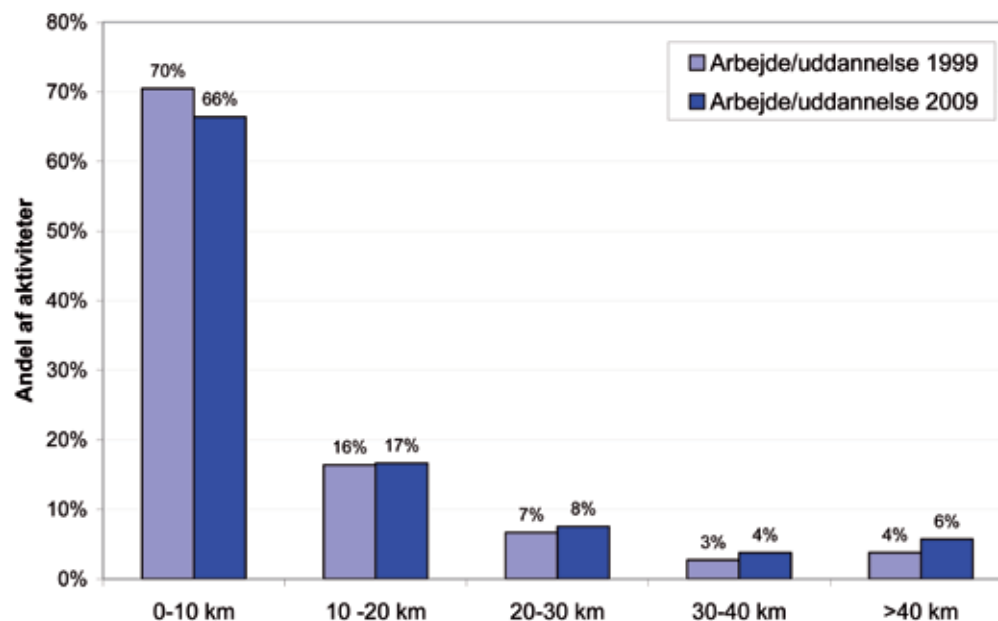
I dag er fritidens aktiviteter mere 'regional' eller 'superregionale' end pendlingen og udvikler sig hurtigt. Fritiden skaber bl.a. koblinger over store afstande til de største byer på Sjælland og i Østjylland. Set med kommunale briller betyder det, at både arbejde og fritid i væsentlig grad krydser de eksisterende kommunegrænser. Omfanget afhænger af den regionale struktur og egen styrke, men i alle tilfælde vil man indgå i regionale og superregionale oplandes fritidsaktiviteter.

Som en del af Center for Strategisk Byforskning (RealDania Forskning) har projektet: 'Interaktionsmønstre i den Grænseløse by' analyseret fritidsaktiviteter og pendling i danske byregioner. Der er lang tradition for at se på pendling, når byregioner skal afgrænses og analyseres. Imidlertid er fritiden af stigende betydning både inden for transport og for regionale og kommunale økonomier, hvor fænomenet 'oplevelsesøkonomi' indikerer koblingen mellem tilbud på ferie og fritidsområdet og et områdes økonomiske 'base'. I Center for Strategisk Byforskning har de danske transportvaneundersøgelser 1997-2009 været benyttet til analyse af fritidens geografi i sammenligning med pendling og uddannelsesrejser.

Afstanden øges fortsat

Ses der på fordelingen af arbejds- og uddannelsesaktivitetsmål i forhold til bopælen lå 66% af disse mål i 2009 mindre end 10 km i luftline fra bopælen, mens 6% var at finde mere end 40 km

fra bopælen (Figur 1). Fra 1999 til 2009 er fordelingen 'skredet' således at aktivitetsmål, der ligger mere end 10 km, og især over 30 km fra bopælen, er forøget. For fritidsaktiviteterne findes 70% i 2009 inden for 10 km fra bopælen, hvilket

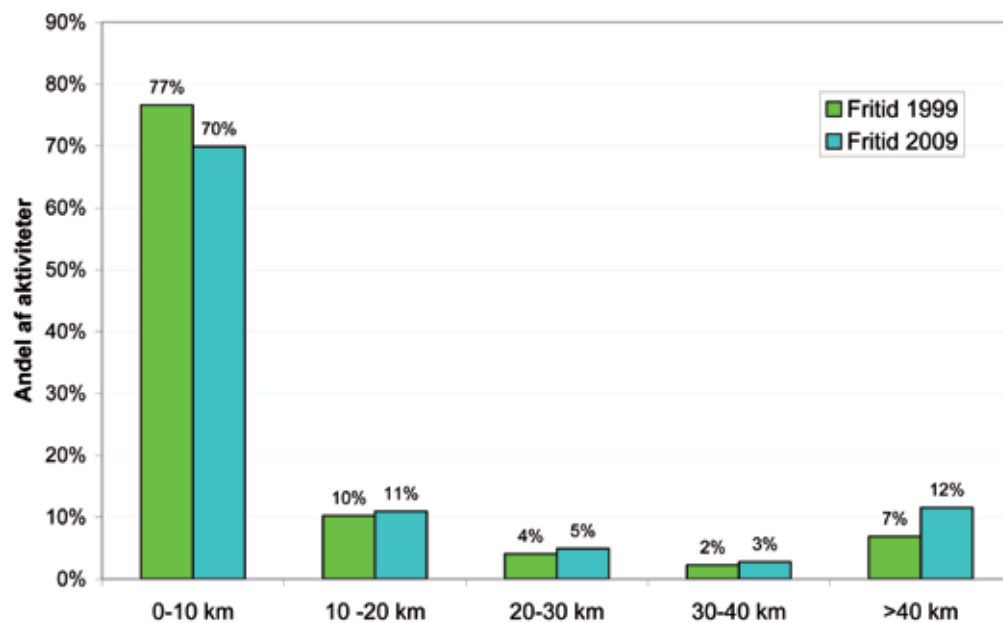


Figur 1: Fordelingen af aktivitetsmål for arbejde og uddannelse efter afstand til bopælen 1999 og 2009. Baseret på data fra transportvaneundersøgelsen v. DTU Transport.

afspejler en vis andel meget lokale aktiviteter f.eks. idrætsklubber o.l., mens hele 12% skal findes mere end 40 km fra bopælen (Figur 2). Her er det bemærkelsesværdigt, at der mellem 1999 og 2009 er sket en meget hastig udvikling i andelen af fritidsaktiviteter, der ligger langt fra bopælen (fra 7% til 12%).

Rummet udvides

Som en konsekvens af fritidens høje andel af aktiviteter der ligger langt fra bopælen, foregår fritiden i 'et andet rum' – et større rum, end pendlingen til arbejds- og uddannelsessted. Det geografiske rum, der dannes af fritidsaktiviteter og pendling, har inden for projektet være kortlagt med forskellige metoder.



Figur 2: Fordelingen af fritidens aktivitetsmål efter afstand til bopælen 1999 og 2009. Baseret på data fra transportvaneundersøgelsen v. DTU Transport

Flowkortet opsummerer hvor mange fritidsture, der på baggrund af luftlinier mellem hjem og aktivitetsmål passerer ethvert sted i Danmark. På den måde viser kortet både, hvor der er en høj intensitet af interaktion og dermed måske trængsel eller behov for infrastruktur, men også hvilke overordnede centre og relationer, der tegner geografien inden for f.eks. fritid og pendling (Figur 3 og 4). Sammenlignes flowkortene for pendling og fritid ses, at fritiden kendetegnes ved de samme overordnede centre, men større og mere diffuse oplande både i Jylland og på Sjælland.

Regionskortene baserer sig på forbindelser mellem hjem og aktivitetsmål for fritid og pendling for at pege på de regioner, der giver den største andel intraregionale fritidsaktiviteter og pend-

lingsmål. På kortene ses de regioner, der resulterer i 95% -zone for interne fritidsaktiviteter og pendlingsmål (Figur 5 og 6). For pendlingen modsvares dette af 9 regioner, mens det tilsvarende tal for fritidsaktiviteter er 7 regioner. Også her peger resultatet mod færre og større regioner, når fritidens funktionelle geografi skal afgrænses, dog således at de større regioner især er ophængt på landets største byer.

Eksemplet Herning

Aktivitetsfeltet tager udgangspunkt i et bestemt sted, en kommune, for at afgrænse hvor langt væk fra kommunen man skal for at få hhv. 75%



Figur 3: Flowkort for pendling mellem hjem og arbejde eller uddannelsessted



Figur 4: Flowkort for forbindelser mellem hjem og fritidsaktiviteter



Figur 5: Regionskort hvor 95% af forbindelserne mellem hjem og arbejds- eller uddannelsessted er zone-interne.

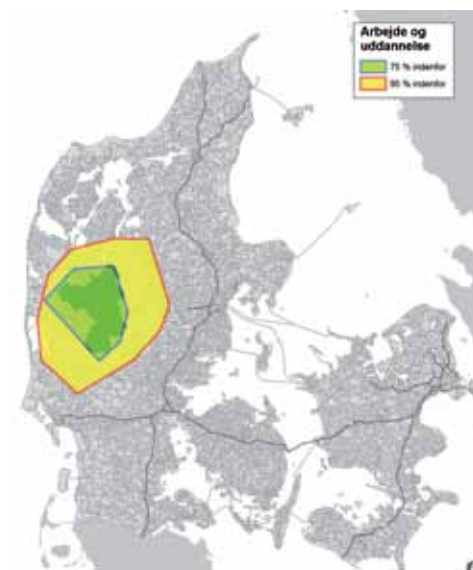


Figur 6: Regionskort hvor 95% af forbindelserne mellem hjem og fritidsaktivitet er zone-interne.

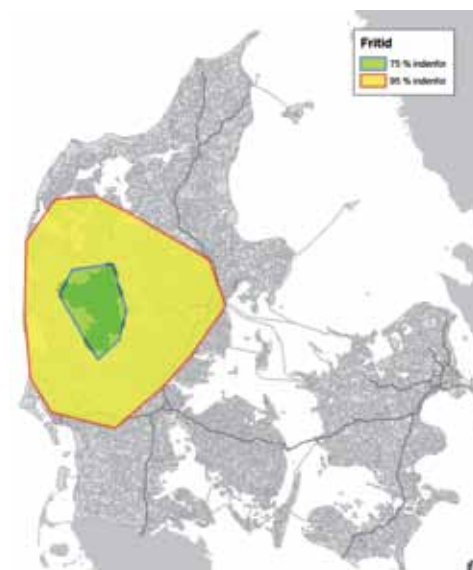
og 95% af borgernes aktivitetsmål med inden for det afgrænsede felt. På kortene afgrænses den nye Herning Kommunes aktivitetsfelt for pendling samt fritidsaktiviteter (Figur 7 og 8). En markant forskel mellem pendling og fritid er her, at der skal et meget stort felt/opland til for at rumme 95% af borgernes fritidsaktiviteter. Det centrale Århus er en del af dette felt og Hernings aktivitetsfelt bliver dermed en del af forklaringen på både figur 4 og 6, hvor flowet og den funktionelle region for fritidsaktiviteter udvides mod vest i sammenligning med pendlingen, der ikke rækker nær så langt ud.

Vinderbyer i det geografiske rum?

De største byers attraktioner = det største udbud af fritidsaktiviteter, der ofte markedsføres regionalt og superregionalt – spiller en væsentlig rolle som mål for de lange fritidsture. Fritidsturene er imidlertid lange og oplandene mere diffuse end for pendling, og det betyder, at også andre steder kan være mål for fritidens aktiviteter. Det er det som projektmagere i Horsens, Randers, Sønderborg og mange andre steder har opdaget for længst. Fritidens aktiviteter vil fremover uden tvivl få større betydning - økonomisk, relationelt, transportmæssigt - og det åbner måske for nye geografier. Åbningen består i høj grad i det, at mange fritidsmål ikke opsøges dagligt, hvormed følsomheden over for transporttid bliver mindre. Det store 'måske' – den store ubekendte – vil være udviklingen af rum-økonomien, hvor det større aktivitetsfelt for fritidsaktiviteter betyder større oplande for de største byer med de største udbud - og dermed meget hård konkurrence for de største byers omgivelser. Til gengæld vil der være større oplande at trække på og dermed mulighed for flere nicher baseret på lokale og regionale aktiver, oplevelsesværdier eller lignende.



Figur 7: Hernings aktivitetsfelt for pendling til arbejde og uddannelse.



Figur 8: Hernings aktivitetsfelt i Fritiden.