

Vestlandsforskning-notat nr. 6/2011

Dokumentasjonsrapport

Case 4: Fritidsmobilitet

Agnes Brudvik Engeset og Hege Høyer Leivestad

Vestlandsforskning notat

Tittel Dokumentasjonsrapport Case 4: Fritidsmobilitet	Notatnummer 6/2011 Dato 20.9.2011 Gradering Open
Prosjekttittel Leisure and sustainable development: part of the problem or part of the solution?	Tal sider 23 Prosjektnr 6116
Forskar(ar) Agnes Brudvik Engeset og Hege Høyér Leivestad	Prosjektansvarleg Carlo Aall
Oppdragsgivar Noregs forskningsråd	Emneord

Samandrag

Notatet summerer det innsamlede materialet i ett av fire case, fritidsmobilitet, i forskningsprosjektet Leisure and sustainable development:: part of the problem or part of the solution?

Andre publikasjoner frå prosjektet

Agnes Brudvik Engeset (2012): Bilen - vår tredje heim? Ein studie av hytter og mobilitet i Geilo-traktene. I: Forbord, M. (red.) og K. Daugstad (red.): "Smak, kultur og opplevelser – nye ideer om reiseliv i Norge". Tapir Akademisk Forlag, under produksjon.

Agnes Brudvik Engeset (2009): "Har man bil, så kjører man bil". Ein studie av fritidsmobilitet". Publisert i "Forsking i Friluft 2009", FRIFO-rapport (LAST OPP) (hele rapporten kan bestilles her: <http://www.frifo.no/Default.asp?WCI=DisplayGroup&WCE=272&DGI=272>)

For publikasjoner fra hele prosjektet, se Aall, C., Klepp, I.G., Støa, E., Engeset, A.B., Skuland, S. (2011): Leisure and Sustainable Development in Norway: Part of the Solution and the Problem. Special issue of Leisure Studies on Leisure on the Politics of the Environment

Flere publikasjoner fra prosjektet på www.vestforsk.no

ISBN: 0804-8835

Pris: Tilgjengeleg på nett

Forord

Bakgrunnen for prosjektet "Leisure and sustainable development: part of the problem or part of the solution?" er den første kartleggingen av miljøbelastningen av norsk fritidsforbruk (Hille et al 2007). Fritidsmobilitet er ett av fire case i den kvalitative oppfølgingen, en studie av drivkrefter bak fritidsforbruk innen aktivitetene hytte, fritidsbåt og friluftsliv. Dette er de tre mest energikrevende fritidsaktivitetene som også er i størst vekst (Aall et al 2011, i trykk).

I første del av prosjektperioden var Eva-Marie Tveit prosjektleder mens Hege Høyér Leivestad var utøvende forsker. Høsten 2008 overtok Carlo Aall som prosjektleder og Agnes Brudvik Engeset som utøvende forsker, da både Høyér Leivestad og Tveit gikk ut i fødselspermisjoner.

Dokumentasjonsrapporten er skrevet av Høyér Leivestad og Engeset.

Prosjektet har også vært et fellesprosjekt mellom SIFO, NTNU og Vestlandsforsking og vi vil benytte anledningen til å takke for et godt samarbeid!

Innhold

1. Introduksjon	5
2. Datainnsamling og metodiske tilnærminger	5
2.1 Feltsteder	5
2.2 Datainnsamlingen	6
2.3 Metodiske tilnærminger.....	7
3. Fritidsmobilitet og friluftsliv	8
3.1 Nordmarka – det bynære friluftsområdet	8
3.2 Geilo – det fjerntliggende friluftsområdet	12
3.3 Oppsummering fritidstransport og friluftsområder:	15
4. Fritidstransport og hytter.....	15
4.1 Bil og hytte: bekvemmelighet eller nødvendighet?	15
4.2 "Det er det å ha mobiliteten"	16
4.3 Oppsummering fritidsmobilitet og hytteliv	19
5. Fritidsbåt og fritidsmobilitet.....	19
5.1 Bilen – viktigst fra hjemmet til båten?	19
5.2 Oppsummering fritidsmobilitet og båt	22
6. Oppsummering Case 4: fritidsmobilitet	22

1. Introduksjon

Prosjektet (2008-2010) er en kvalitativ oppfølging av noen av resultatene fra prosjektet *Environmental aspects with leisure-time consumption: theoretical developments, empirical analysis and normative discussions* (Hille et. al 2007) som var finansiert av Norges Forskningsråds RAMBU program. Med utgangspunkt i prosjektsøknaden for dette prosjektet har målet vært å se på sammenhengen mellom fritidsforbruk og bærekraftig utvikling innenfor fire caseområder: 1) Fritidsklær og utstyr 2) Hytte/Second home 3) Fritidsbåter og 4) Fritidsmobilitet. Rapporten fra det forrige fritidsprosjektet utført av Hille et. al (2007) viste blant annet at dette er de typene fritidsaktiviteter nordmenn bruker mest tid og penger på. SIFO har hatt ansvar for case 1 og 3, mens NTNU har ansvaret for case 3. Vestlandsforskning har hatt prosjektledelsen og ansvar for case 4. Case 4 er strengt tatt ikke et eget caseområde i seg selv, men har hatt som formål å studere fritidsmobilitet innenfor et utvalg av de tre andre casene; det vil si hytteområder, båthavner og friluftsområder. Målet har vært å skape en synergi mellom de fire caseområdene gjennom en diskusjon av mulige tiltak som kan gjøre aktivitetene mer bærekraftige og samtidig diskutere behovet for en fritidsrettet miljøpolitikk. Den overordnede problemstillingen har vært å studere drivkreftene bak fritidsforbruket og i transportcaset ønsker man å belyse hvordan folk reiser til de ulike fritidsaktivitetene og hvilke motiv som ligger bak valg av reisemåter.

Notatet presenterer metodiske tilnærminger og de empiriske funnene fra datainnsamlingen i case 4, fritidsmobilitet. For en endelig analyse, se Aall et al (2011).

2. Datainnsamling og metodiske tilnærminger

Idet følgende vil vi gjøre rede for hvilke metodiske valg som ble gjort i prosjektet.

2.1 Feltsteder

Valget av feltsteder ble gjort i april 2008 i samarbeid med forskningsassistent Mari Bjerck og forskningsleder Ingun Grimstad Klepp på SIFO. Stedene ble i utgangspunktet valgt som "nære" og "fjerne" områder med utgangspunkt i Oslo. Vi hadde som formål å finne lokaliteter som egnet seg både for sommer- og vinteraktiviteter (med unntak av båt) og som dekket flere av caseområdene.

Båt

I forhold til båtcaset var utgangspunktet at undersøkelsene skulle foregå både i en såkalt *hjemmehavn*, en *gjestehavn* og en *uthavn*. Valgene falt på en båthavn i Oslo som hjemmehavn, med en velutbygd infrastruktur med både kollektivtilbud og parkeringsplasser, deretter en gjestehavn i Vestfold som har en godt utbygd infrastruktur og som i sommerperioden er velbesøkt av både båtreisende fra Oslo-området, av lokale og av hytteeiere. Som uthavn ble en annen Vestfoldlokalitet valgt, en havn som benyttes som uthavn av reisende fra Oslo-området og Sørlandet, samt av lokale og hytteturister. For å anonymisere har vi valgt ikke å oppgi navnet på båthavnene.

Hytte

For å se nærmere på både hytte og friluftsliv ønsket vi et fjellområde langs Bergensbanen og valget falt på Geilo. Geilo ligger i Hol kommune og har rundt 2300 innbyggere. Stedet regnes som et stort sports- og friluftssted med et bredt aktivitetstilbud vinter og sommer. Geilo er også en av landets viktigste hyttekommuner med både eldre og nyere hyttefelt. Det er stadig utbygging i de populære fjellområdene og flere store utleiekomplekser med hytter og leiligheter er etablert i nærheten av

skibakkene. Geilos beliggenhet langs Bergensbanen gjør den ekstra interessant i forhold til studier av mobilitet og transportmønster i og med at man kunne forvente lavere bruk av personbil enn landsgjennomsnittet. Vi valgte også et eldre hytteområde ved Oslofjorden for å se nærmere på sommerhyttesegmentet. Vi valgte et hyttefelt ved et friområde for et lite utvalg intervju. Hyttene er stort sett oppførte på 1930-tallet, og flertallet av hyttene eies i dag av etterkommere av de første hytteeierne. De fleste hyttene har elektrisitet og innlagt vann i sommermånedene, men med nærhet til sjøen er området forholdsvis strengt regulert i forhold til utbygging. Hytteområdet kan nås med buss fra Oslo sentrum, som stopper på hovedveien noen hundre meter fra friområdet. For å anonymisere har vi valgt ikke å oppgi navnet på hytteområdet.

Friluftsområder

For undersøkelser av mobilitet i forhold til friluftsområder valgte vi området Sognsvann – Ullevålseter i Nordmarka i Oslo, et nærområde som rommer mange ulike friluftaktiviteter (trening, skiturer, fotturer, sykling, badeliv etc). Sognsvann er en innsjø og et meget populært friområde i Oslomarka. Det er utgangspunktet for mange friluftaktiviteter og en sentral utfartsplass for mange destinasjoner i Nordmarka. Ullevålseter er et knutepunkt for turveier og har et serveringssted, noe som gjør det til et samlingssted for ulike typer aktiviteter både sommer og vinter. Sognsvann er ytterligere interessant på grunn av nærheten til Oslo sentrum; som endestopp på t-banelinjen Sognsvannsbanen og med store nærliggende parkeringsplasser.

I tillegg til bylokaliteten Sognsvann var Geilo tenkt som et mer fjerntliggende fjellområde egnet for observasjoner av transport i forhold til ulike friluftaktiviteter, i hovedsak om vinteren.

2.2 Datainnsamlingen

Feltarbeidet var godt planlagt med tanke på bakgrunnsinformasjon og utforming av intervjuguider. Her samarbeidet SIFO og Vestlandsforskning om planlegging og utprøving av intervjuguider, noe som var svært nyttig for den faglige diskusjonen. I april 2008 gjennomførte Vestlandsforskning og SIFO feltekskursjoner til hjemmehavna i Oslo og til Sognsvann, der det ble utført observasjoner av fysisk infrastruktur og aktivitet i området som ble dokumentert gjennom notater og fotografier.

Datainnsamling friluftsområdet Nordmarka

Intervjuguider ble utformet og utprøvd på Sognsvann i løpet av mai 2008, og i juni og juli samme år ble det gjennomført kortere intervju og observasjoner aktiviteten i området, av trafikken ved parkeringsplassene og i området ved t-banen. I tillegg gjennomførte forskerne fra Vestlandsforskning og SIFO en fottur fra Sognsvann til Ullevålseter der det ble gjort observasjoner og gjennomført samtaler og intervju med brukere av området. Totalt gjennomførte Vestlandsforskning 13 intervju i Sognsvannsområdet under sommerfeltarbeidet. Basert på erfaringene med intervjuguiden og sommerfeltarbeidet ble det gjennomført 18 notatintervju i Nordmarka i februar 2009. Det var første helgen i vinterferien, været var kaldt med flott skiføre og mye folk i marka. Vi gjorde observasjoner på parkeringsplassen og i tillegg oppsøkte vi serveringsstedet på Ullevålseter for å finne folk der de tok pause. På grunn av støy i den populære kafeen ble intervjuene gjennomført som notatintervju, opptaker ble ikke benyttet.

Datainnsamling friluftsområdet og hytteområdet Geilo

I juni 2008 gjennomførte Vestlandsforskning og SIFO et kortere feltarbeid på Geilo. Vi leide sykler og oppsøkte hytte- og friluftsområder i Geilo for observasjoner og intervju. På grunn av lite folk i hyttene, ble det gjennomført to intervju med hytteeiere, et telefon- og ett notatintervju. I tillegg ble det gjort samtaler med vertinnen på et serveringssted og en butikkansatt på Geilo. I februar 2009 gjennomførte Vestlandsforskning og SIFO et nytt feltarbeid på Geilo. Intervjuer og observasjoner ble gjennomført med hytteeiere og skiløpere ved serveringsstedene Ruperanden på Kikutsiden, Prestholtsetra under

Hallingskarvet og i alpinbakkane ved Havsdalen og Geiloheisen. Vi gjennomførte deltagende observasjon slik at man fikk en god kontekstuell forståelse; vi gikk på langrennsski inn til serveringsstedene Ruperanden og Prestholtsetra, samt oppholdt oss i alpinbakkene. Ved alpinbakken snakket vi med folk enten inne på kafeene eller utenfor serveringsstedene. Observasjoner på togstasjonen ble også gjennomført. Totalt ble det gjennomført 6 notatintervju med hytteeiere og 11 notatintervju med brukere av friluftsområdet Geilo. I tillegg ble to telefonintervju gjennomført i januar 2010 med informanter som ble funnet ved hjelp av tips fra andre hytteeiere. Samtalene ble gjort på dagtid mens folk hadde lunsjpause på jobb og varte ca. 30 minutter. Begge samtalene ble tatt opp på bånd.

Datainnsamling sommerhytter

I juli 2008 gjennomførte Vestlandsforskning 5 intervjuer med sommerhytteeiere ved Oslofjorden.. Intervjuene foregikk i hovedsak i informantenes hager og hytter, varte mellom 20 minutter og 1,5 time og ble tatt opp på bånd. Antallet intervjuer ble imidlertid noe begrenset da hyttefeltet består av kun rundt 15 hytter. Været, var godt i intervjuperioden, noe som gjorde at hyttene var godt besøkt og at informantene gjerne oppholdt seg utenfor hytta da vi oppsøkte dem.

Datainnsamling båt

I juni 2008 gjennomførte Vestlandsforskning to intervju med båteiere i hjemmehavna, i tillegg til en lengre samtale med en gruppe båteiere i samarbeid med SIFO. Under intervjuene ble det brukt intervjuguider, mens notater ble tatt for hånd. Resten av arbeidet i hjemmehavna ble gjennomført av SIFO i vårsesongen før båtene ble satt på sjøen. Mobilitets- og båtcaset ble fulgt opp med to heldagers feltarbeid i gjestehavnet samme måned. I samarbeid gjorde vi her 7 lengre intervju som alle ble tatt opp på bånd. Vi oppsøkte informantene som vanligvis satt i båtene sine som var fortøyd i gjestehavna. Intervjuene ble i de fleste tilfeller gjort inne i, eller på dekk av, informantenes båter, hvor vi også fikk muligheten til å se oss omkring. Det resterende feltarbeidet i gjestehavna og i uthavna ble gjennomført av SIFO som har gjort de transkriberte intervjuene tilgjengelige for Vestlandsforskning.

2.3 Metodiske tilnærminger

Fritidsprosjektet var utformet som en forklarende (explanatory) casestudie (Yin 2003) med formålet å studere drivkreftene bak det høye fritidsforbruket. En slik forskningsstrategi er velegnet for å utforske et nåtidig fenomen i sin naturlige kontekst som kan gi svar på spørsmål som handler om "hvorfor ting er som de er", mer enn "hvor mange". For case 4 sin del ble forskningsspørsmålene "hvilke transportformer er foretrukket og hvorfor?", styrende for den metodiske tilnærmingen.

Datainnsamlingen ble gjennomført ved feltarbeid med dybdeintervjuer med hytteeiere, båteiere og brukere av friluftsområder, i tillegg til observasjon og til dels deltagende observasjon av aktivitetene. Utvalget av informanter ble gjort tilfeldig, men man forsøkte å oppnå en bredde i informanter når det gjaldt alder og kjønn. Informantene ble plukket ut og oppsøkt på stedet, ingen intervjuer var avtalt på forhånd. Intervjuene ble gjennomført ved hjelp av intervjuguider og notater, mens det i noen tilfeller ble brukt båndopptaker. Intervjuene ble gjort med ulike brukere av områdene, både mosjonister, sportsfolk og badegjester, i ulike aldre og av begge kjønn. Når det gjelder gjennomføring av intervjuene generelt, varierte dette fra strukturerte intervju til mer løse og ofte lengre og mer samtalepregede intervju. Det siste var helt klart å foretrekke, og spesielt i båtcaset ser man at denne intervjuformen har gitt gode data. Når det gjelder båtstudien, så vi tydelig fordelene av å gjøre intervjuene i båtneområdene og båtene til folk, dette gjorde det lettere å få informantene til å snakke åpent om båten. Samtidig var det viktig at vi var "på stedet" for å kunne gjøre observasjoner av aktiviteten i havneområdene og av bruken av båtene. Bruken av båndopptaker fungerte også godt i de tilfeller der det var tid og rom for noe lengre intervju, først og fremst i forhold til båt- og hytteeiere. Slik fikk vi konsentrert oss om samtalen og fikk med oss viktig informasjon som ville vært krevende å få ned for hånd. I intervjuene gjort på

Sognsvann og på Ullevålseter er det imidlertid liten forskjell på om båndopptaker er brukt eller ikke, først og fremst fordi dette var intervjuer der det var vanskelig å oppnå en god samtaleform. Når det gjelder intervjuene som ble gjort på Sognsvann er erfaringen at intervjuene ble generelt korte. Ettersom informantene ble oppsøkt da de holdt på med en aktivitet (trene, sole seg, ski etc.), ble de fleste intervjuene preget av strukturerte spørsmål og forholdsvis korte, stakkato svar. Vi så derfor en klar fordel i å kombinere intervjuene med observasjoner og deltagende observasjon i de aktuelle områdene. Det var viktig med en viss kontekstuell forståelse av fysisk infrastruktur, aktivitet og belegg for å gjennomføre gode intervju.

3. Fritidsmobilitet og friluftsliv

Denne delen av rapporten dreier seg om fritidsmobilitet i forhold til bruk av både det bynære friluftsområdet Nordmarka utenfor Oslo, og det mer fjerntliggende friluftsområdet Geilo.

3.1 Nordmarka – det bynære friluftsområdet

For mange av de intervjuede er Sognsvann et nærområde, det vil si at flere er beboende i Kringsjø – Nordberg området og oppsøker stedet for ulike typer "rekreasjon"; turer, bading, søndagsutflukter eller trening. Men Sognsvann er også et populært utfartsområde for byboere som har lengre reisevei til området. Observasjoner av aktiviteten ved banen og parkeringsplassene understreker inntrykket av området som et område for *de mange* – et område som preges av sin store variasjon i brukere. Hva kan man si om valg av transportmiddel til og fra området og grunner for dette valget?

"Banen er praktisk"

Blant de intervjuede var det flere som kom til området med Sognsvannsbanen, og de var alt fra unge mennesker som ikke eier bil, til voksne og eldre som har valgt bilen vekk. To jenter i 20-årene som studerer i Oslo har kommet til Sognsvann med t-banen på en solfylt ettermiddag for å "nyte været og se på folk". De er til daglig kollektivbrukere i hovedstaden og er fornøyd med kollektivtilbudet til området. De omtaler det slik: "Jeg synes det er tilfredsstillende. Den går jo helt opp og det går fire baner i timen. Er du skikkelig uheldig må du kanskje vente i 4 minutter". Også informanten Gina (28) er fornøyd med kollektivtilbudet i området. Hun bor på Alexander Kiellands plass, er til daglig syklist og kollektivbruker, og til Sognsvann har hun kommet med buss og bane. Gina er en aktiv bruker av området hvor hun vanligvis kommer for å jogge flere ganger i uken. "Det er veldig fint her oppe og så er det tilgjengelig. Med banen og sånn, at man kan ta den opp", sier hun. Gina synes det fungerer greit å bruke banen ettersom hun heller ikke behøver å ha med seg noe ekstra utstyr for å trene i området.

Heller ikke Hanne (51) er bileier. Hun er bosatt på Kringsjø og bruker sykkel eller t-bane til jobben i sentrum. Til Sognsvann kommer hun flere ganger i uken. I dag har hun syklet, mens hun av og til går de 15 minuttene det tar til fots hjemmefra og opp til vannet. Hanne påpeker at folks transportvalg kan være en side ved friluftslivet som er skadelig for miljøet og formulerer seg slik:

"Hvis folk bruker bil mye selvfølgelig, for å komme seg til der man skal utføre aktiviteten. Det er to hensyn som kolliderer. På den andre siden vil man jo at folk skal være aktive. Samtidig hvis man skal frakte med seg mye utstyr kan det nok være fristende å bruke bilen".

Felles for disse kvinnene er at de er aktive brukere av sykkel og kollektivtransport, men disponerer ikke bil. Motivasjonen for ikke å kjøre bil var ikke nødvendigvis miljøhensyn, og noen svarte at de nok hadde brukt bil dersom de hadde hatt en. Hanne tror hun at hun vil ha kjørt bil i ferier og på fritiden og sier at "ja, og så hvis jeg skulle handle større ting så hadde det vært greit med bil". Mens Gina ikke

ønsker å eie bil i Oslo fordi hun ikke synes det er nødvendig, sier intervjupersonen Katrine (27) at hun "ikke har råd til å ha bil og at det er tull å ha bil når man bor midt inne i Oslo".

Vinterstid var det også at mange som valgte å reise med t-banen. En lørdag formiddag, første helg i vinterferien, krydde det av folk på endestasjonen til Sognsvannsbanen. Mange informanter tok t-banen fordi det var "praktisk". Flere gikk rundturer i marka med Sognsvann som endestasjon, for eksempel fra Frognerseteren, eller frå Stryken lenger nord i marka. Tove (50) og Nina (51) har gått på ski fra Frognerseteren til Ullevålseter. De bor på henholdsvis Bislett og Majorstuen og går mye til fots når de skal i byen eller på jobb. I dag har de kommet til marka ved hjelp av kollektivtransport, forteller Tove: "T-bane til Frognerseteren. Men jeg går ofte, via Gaustad og gjennom skogen". Likevel hender det at brukere av området benytter seg av bil for å komme til marka noe de begrunner slik: "Bare praktisk, det er i grunnen fleksibiliteten". Som flere andre informanter opplever Tove og Nina trafikale utfordringer på veg til Frognerseteren på grunn av byggeaktiviteten på t-banen til Holmenkollen. Dette førte til økt press på Sognsvann: "Det var kaos i dag (sikter til Frognerseteren). Her på Sognsvann er det stor parkeringsplass, men på Frognerseteren ... vet ikke. Egentlig et helvete." Likevel har Nina et inntrykk av at det er mange som kjører bil: "På parkeringsplassen er det mange biler. Men jeg tror mange parkerer ved Gaustad og tar bane resten. Det er jo tjåka fullt på t-banen", sier hun. Begge tror at flere t-banetrokker kunne ha bedret kollektivtilbudet, noe som også en annen informant peker på. Kåre (73) som bor sentralt i Oslo, på St. Hanshaugen og går mye til fots når han har ærend i byen. Men når han handler, bruker han bilen. Denne dagen har Kåre tatt t-banen til marka slik han bruker å gjøre for å gå rundturen fra Frognerseteren til Ullevålseter. Han har også observert mye folk trikkestoppe og kommenterte tilkomsten til området slik:

"På slike dager burde det være flere vogner med banen. Det stod folk igjen på hver stasjon. De må øke kapasiteten. Til vanlig er det greit, men på en utfartshelg er det dårlig. Da burde det vært ekstra vogner".

Også vinterstid lar folk i nærområdet bilen stå, slik Kjell (64) gjorde. Han bor på Nordberg og pleier å gå hjemmefra og ut i Nordmarka på bare 5 minutter. Om hverdagstransporten sier han følgende: "Jeg tar bane til jobb. Sykler og går litt, men ikke til og fra jobb. Syklet mer før". Kjell kom med en interessant kommentar i forhold hvordan han oppfattet kollektivtilbudet til friluftsområdet:

"Det er stort sett bra uansett hvor du skal. Men det er stor forskjell på kona og meg. Hun er veldig utålmodig, vi er veldig ulike. Det har med at hun pleier å bruke bil, og da blir hun utålmodig når hun må vente på banen".

Her peker Kjell på en sammenheng mellom hvordan konas reisemåte i hverdagen påvirker opplevelsen av kollektivtransport på fritida. Spørsmålet er om vanen med å sette seg i bilen gjør noe med oss? Men er det mulig å se noen sammenheng mellom transportvalg i fritid og hverdag blant bilistene som ble intervjuet?

Bilbruker i hverdagen – bilbruker på fritiden?

Sognsvann er et utfartsområde med stor parkeringsplass og mange av de intervjuede kjørte bil for å komme hit. Bilbrukerne var også en variert gruppe, fra unge mennesker på tur, voksne par, enslige, til barnefamilier. På vinterstid var det mange som framhevet det praktiske ved å ta bilen, fordi det var så lett å putte skiutstyret i bilen. Silje (24) og Anette (25) er to venninner som bor i Gamlebyen og på Skøyen. Silje har bil og har plukket med seg venninnen på vei opp. De bruker området en til to ganger i måneden, oppgir de: "Går rundt vannet med barnevogn, litt på ski." I dag har de valgt Ullevålseter på grunn av tilkomsten og begrunner det slik: "Det er passe lengde å gå hit til Ullevålseter. Først og fremst fordi det er mange parkeringsplasser. Lett å komme hit til forskjell fra Frognerseteren". Begge viser til at bilen er den mest vanlige måten å komme seg til på Sognsvann på, og Anette oppgir det

lettvinte som viktigste årsak: "Det er lettvent, mindre tiltak å gå på tur". Begge synes det er utfordrende å reise kollektivt hvis det blir mange skift. For å reise kollektivt til Sognsvann, må det være enkelt, "så lett som mulig. Hvis jeg skal velge kollektivt når jeg skal på tur, må jeg ikke bytte mange ganger", sier de.

At kollektivtilbudet må være ukomplisert, peker også paret Linda (28) og Per Henning (38) på. Han har kort vei til jobb og sykler på to minutter, mens hun tar trikk innimellom bilkjøringen. I dag har de kjørt bil for å komme til marka. Når de blir spurt om hvordan de vurderer den generelle tilkomsten til området på, refererer de til at de bor på ulike steder på Grünerløkka: "Det kommer jo an på hvor du bor (han blir litt engasjert). Det er jo så kronglete av og til". De peker på at det må være enkelt: "Det må bli raskere og lettere tilgjengelig. Ikke så langt til stasjonene". Det praktiske ved å ta bil, er også et viktig argument for barnefamiliene. Heidi (49) og Per (40) har tre små barn og de har reist helt fra Drøbak for å gå på tur i Nordmarka:

"Nei, vi bor i Drøbak men kommer tilbake hit. Vi er godt kjent her oppe, har bodd her (...) og har slekt her også. Vi er litt glade i området! Og så har området rene og fine løyper".

Heidi og Per synes tilkomsten til området er bra og sier det er "veldig bra, god parkering. Så går det jo også trikk og bane". Selv velger de vekk t-banen når de skal hit, noe de forklarer slik: "Nei, det er raskere med bil. Lettvint med så mange, når vi drar helt fra Drøbak til Sognsvann".

En annen som valgte bil denne dagen fordi det gikk raskest, er Alf (37). Han er på skitur med de to guttene sine. Farfar er også med og alle nyter vafler og kakao på Ullevålseter. De bor på Nordberg og pleier vanligvis å gå hjemmefra noe som tar en time til Ullevålseter. "I dag har vi tatt bil, noe som er uvanlig. Men vi tok bil på grunn av tiden", forklarer Alf. Han har likevel inntrykk av mange benytter seg av kollektivtilbudet og svarer raskt "Ja! Fordi det blir mindre kaos ved å ta bane og banen går helt til skisporet". Alf reflekterer også over hva som må til for å få flere kollektivbrukere: "Det kunne ha blitt billigere for å bli et reelt alternativ, et klipp for hele familien for eksempel. Og så savner jeg bane til Tryvann. Du må gå i to kilometer for å komme på ski". Alf, Heidi og Per er i selskap med flere andre småbarnsforeldre når de velger bil. Ane (35) og Helge (45) bor på Majorstuen og bruker området en gang i uken. Selv om de bor nær utfartsområdet, svarer Per slik om valg av transport: "Bil hvis vi har med unger. Drar jeg alene, reiser jeg like gjerne kollektivt. Spesielt i helgene er Frognerseteren best med bane".

For flere av bilbrukerne var pris et argument for å velge bil denne dagen. Hvis man ikke har månedskort til kollektiv transport fra før, ble det dyrere å løse billett for alle fremfor å ta bilen. I følge Kåre kunne billettprisen hindre folk i bruke marka, noe myndighetene kunne gjøre noe med. Han foreslår flere tiltak for å få flere til å bruke marka: "De kunne lage flere angrepspunkt i Nordmarka. Det kan også bli dyrt for en stor familie å reise kollektivt. Og bruktmarkedet er viktig, det er stort kjøpepress blant de unge".

Når det gjelder sammenhengen mellom transportvalg på fritiden og hverdag, fikk vi litt ulike svar der noen lar bilen stå i hverdagen og plukker den fram på fritiden. Christian (57) bor på østkanten av Oslo og bruker Nordmarka aktivt for å sykle og ta andre turer både sommer og vinter. Denne sommerdagen forteller han at han vanligvis tar bilen og forklarer det slik: "Jeg har med sykkel. Det er greit å ha sykkelen i bilen. Av og til er vi en gjeng som sykler sammen og da er man avhengig av andres utgangspunkt". Han benytter seg av og til av t-banen når han skal inn til byen, men til daglig er bilen viktigste framkomstmiddel, også til jobb. I Nordmarka området er det greit med parkeringsplasser mener han og det er lettere å ta bilen enn å sette seg på banen når man har med seg sykkel og annet utstyr.

En annen av de intervjuede er Inge (58) som er kommet til Sognsvann for å tilbringe en varm sommerdag med barn og barnebarn. Inge er bosatt på Østkanten og begrunner bilbruken denne dagen kontant: "Bekvemmelighet." Han legger til at "noen måtte ha stjålet bilen min" for å få han til å velge kollektivtransport framfor bilen. Inge er likevel ingen aktiv bilist. Til daglig er han kollektivbruker og tyr til bane, buss eller trikk til arbeid og andre ærend. Når helgene kommer blir derimot bilen tatt fram forteller han:

"Vi prøver jo å være litt miljøbevisste, men vi er mye sammen med barnebarna... og med barnebarn og barnevogn så er det veldig greit og praktisk og ty til bilen (...) Den står stort sett i garasjen og blir bare brukt i helgene."

Inges bruk er altså et eksempel på hvordan bilen blir mer aktivt benyttet når han har fri enn i det daglige. En annen informant, Eirik (37) velger bil både til jobb og til ulike fritidsaktiviteter. Han er kommet til Sognsvann for å ta seg en løpetur rundt vannet, noe han vanligvis gjør en gang i uka. Eirik bor på Sagene og forteller at også valget av bil henger sammen med hva han gjør i fritiden, "på den måten at jeg er aktiv. Da er jeg mye på fjellet og så videre." Her omtaler Eirik bilen som er viktig faktor for å være fysisk aktiv, men samtidig begrunner han bilbruken med at det er en innarbeidet del av hans livsstil:

"Dessverre så er jeg av en generasjon som kjører bil ned til fotballbanen og så springer som en gal og så setter vi oss i bilen og kjører igjen (...) det er jo ikke bra for miljøet og det er jeg jo klar over. Jeg forsøker å være litt miljøbevisst, men jeg gjør det på min måte. Og det kan være alt fra å kutte ut ekstra kjøp. Og så føler jeg selv at jeg tar vare på naturen når jeg er ute i naturen eller ute i miljøet"

Eirik er altså bevisst de negative miljøkonsekvensene av bilkjøringen, men forklarer dette med at det er slik han lever. For Eiriks del kan det imidlertid synes som om det er lite forskjell mellom fritid og hverdag når det gjelder valg av transportmiddel. Han tyr til bil både til arbeid, til ettermiddagsturer og til helgeturer på fjellet.

Svein (54) er en annen informant som også er tydelig på at bil er et naturlig valg: "Jeg gidder ikke å ta trikken, må bytte to ganger. Når man har bil, så kjører man. Men hvis jeg drar til Frognerseteren og går en rundtur, tar jeg trikk". Svein bor sentralt, på St.Hanshaugen, men å reise kollektivt for å komme på skitur ble opplevd som tungvint. Svein arbeider med salg og kjører mye i jobben, og han er et godt eksempel på gruppen som er bilbrukere både i hverdagen og på fritida.

Miljø: Sjøppel og engangsgriller

I intervjuene ble informantene bedt om å si hva de assosierte med ordene miljø og friluftsliv og hvorvidt de kunne se at friluftslivet på noen måte kunne være miljøbelastende. En umiddelbar kobling til søppel og søppelkasting i naturen var gjennomgående i intervjuene, både sommer og vinter. Av de intervjuede var det noen få som dro koblingen til bruk av bil og forurensingen dette medfører, mens *alle* de spurte pekte på problemet med at man kaster søppel i naturen. Sommerstid var søppel og slitasje fremhevet fra Sognsvannsområdet, og en informant gir uttrykk for dårlig samvittighet knyttet til et moment som ble trukket fram av flere: "Ja, bruk av engangsgriller. Vi har litt dårlig samvittighet for det. Det setter jo merke på bakken og det blir store mengder med søppel". I tillegg er det en del av informantene som mener at slitasje på naturen er et aktuelt tema, men at Sognsvannsområdet er såpass tilrettelagt at slitasje må regnes med.

Under vinterfeltarbeidet er det derimot få informanter som ser noen miljøbelastning ved aktiviteten de gjennomfører når de kikker rundt seg på den hvite snøen og skiløypene. En informant mener at

"generelt tror jeg at alle tar hensyn, ingen som kaster søppel". Flere av de intervjuede mener at folk flest opptrer på en forsvarlig måte. Alf som bor i nærområdet til Sognsvann, mener at "hvis folk følger sunn fornuft, forholder seg fornuftig, flinke til å reise kollektivt ... da er det ikke så mye jeg kan komme på". Svein, uttrykker seg noe sterkere, og mener "jeg er oppvokst med folkeskikk, har det i blodet". Ettersom spørsmålet er åpent og informantene blir bedt om å si hva de assosierer med "miljø og friluftsliv" er det interessant at svarene ligner hverandre i så stor grad. Det er den synlige problematikken, søppelet som sjenerer og er synlig for alle som lettest kan assosieres med det å skade naturen. Likevel kan ordvalget i spørsmålet ha noe å si for hva slags svar man får. Bruken av ordet friluftsliv kan gi assosiasjoner til "den, rene, frie og uberørte" naturen som skades ved menneskenes fysiske framferd. Under vinterfeltarbeidet ble slike assosiasjoner trukket frem: "sinnsro", "sjelefred" og "mental restitusjon". Samtidig kan ordet *miljø* også brukes om miljø engangsgrillene fremhevet, og Gina gir uttrykk for dårlig samvittighet.

På spørsmålet om tenkte annerledes om miljø i fritiden enn ellers er det få som mener det er noen forskjell, men en av informantene mener at han tenker mer på det på fritiden: "Ja, litt. Nærmere kontakt med miljøet når man er utendørs. På jobb printer vi ut mye papir, forbruker mer på jobb. Men jeg er opptatt av at det skal se pent ut i naturen".

3.2 Geilo – det fjerntliggende friluftsområdet

Geilo er et område som blir besøkt av både hyttefolk og turgåere som leier seg inn på hytter eller hotell. Mange låner også hytter av slekt og venner. Fjellområdet ligger også midt i mellom Bergen og Oslo og med bil tar det ca. 3-4 timer fra begge byene. I tillegg er Geilo et stopp på Bergensbanen. Hva kan man si om valg av transportmiddel til og fra området og grunner for dette valget?

"Det blir bil"

I motsetning til Nordmarka er det få informanter som er positive til å basere transporten til friluftsområdet utelukkende på kollektivtransporten, Bergensbanen. De fleste informantene vi snakket med kom til stedet med bil, enten de unge eller voksne, både med og uten barn. Årsakene til å velge bil er mye de samme som for bilbrukerne i Nordmarka: Komfort og det lettvinne med å ta bil, og pris. Det brede aktivitetstilbudet på Geilo inviterer også tilreisende til å ta med seg flere typer utstyr. Mange hadde med seg ski både for alpint og langrenn, noe som igjen medfører ulike bekledning. Geilo er også et fint sted for barnefamilier og mange forteller at barna har med seg venner, noe som gjør det praktisk å reise med bil.

To av de intervjuede, ekteparet Hallstein (50) og Berit (43) har sammen med de tre barna i tenårene kommet med bil til Geilo. De reiser til Geilo ca. en gang i året og bil er den vanlige reisemåten. Årsakene til bilvalget er flere, "det har med prisen å gjøre. Og så er det praktisk når vi skal komme oss helt frem med alt utstyret". Selv om familien ikke har små barn som trenger pulk og barnevogn, er det likevel mye som skal fraktes: "Men så snart pulken forsvant, kom det flere par ski. Og snøbrett ...". Det var behovene på fritiden som var med og styrte kjøp av bil, en Opel Zafira med sju seter, for Hallstein og Berit: "Vi bruker den som femseter nå, men alle setene ligger i bilen. Det er kjekt å kunne ta med seg venner på tur, da har vi plass til det. I tillegg har vi skiboks på taket". Å ha muligheten til å ta med seg venner på tur, er noe flere fremhever som årsak til biltypen. En annen av informantene, Morten (44) fra Oslo, ble intervjuet sammen med datteren på serveringsstedet Ruperanden. De hadde gått hit på langrennski. Morten forteller at han kjører en Volkswagen Touran med sju seter. På spørsmålet om fritidsaktivitetene har hatt noe å si for valget av bil, er Morten tydelig: "Ja, stort sett kun det. Det er greit når vi er fem i familien, at vi kan ta med venner."

Slik Morten og Hallstein beskriver forholdet til bilen, blir både valg av reisemåte og type bil styrt av hva de gjør på fritiden. Dette kommer enda tydeligere frem i intervjuene fra Geilo som jo er et friluftsområde som ligger høyere enn Nordmarka og hvor bilens egenskaper blir viktigere på vinterstid. En vennegjeng på fire gutter i tjuåra, der en av dem bor i Oslo, mens de tre andre har bosatt seg i Bergen, har møttes på Geilo denne helgen. Truls (25) lånte bilen til foreldrene, til tross for at han eide bil selv: "De har en Volvo stasjonsvogn. Mest praktisk. 4-hjulstrekk, skiboks og piggedekk". Også de synes bil er mest praktisk og Truls forklarer det slik: "Det er mest praktisk. Det er hit og dit før vi reiser, hente hyttenøkkelen hos mine foreldre og sånn ... Det hadde vært enkelt å gått på toget. Men også når vi er kommet opp hit ...". Her kommer Truls inn på en av hovedutfordringene ved å reise med toget til Geilo. Selv om det er et stort sports- og friluftssted, finnes ikke kollektivtilbud på selve stedet. Dette peker også vennegjengen på. På spørsmålet om hva som må til for reise kollektiv, trekker de fram dette poenget igjen: "Tog er jo bankers, men her oppe er der dårlig ...". Flere ganger senere i samtalen berører vi toget som tema, også når de snakker om at bilen er den mest vanlige reisemåten. Truls som bor i Bergen peker på et argument for å ta toget: "Det blir bil. Men hvis det er dårlige meldinger over fjellovergangene, setter jeg meg på toget", sier han. For bergenserne som skal kjøre den noe værutsatte fjellovergangen Hol-Aurland blir altså toget en mulighet til å komme seg til og fra selv om veiene skulle bli stengt.

Andre informanter som kommenterer det manglende kollektivtilbudet på Geilo, er fire venninner som tidligere hadde studert sammen. De møtes årlig på Geilo, men pleier å kjøre bil. Om kollektivtilbudet både til og omkring på Geilo sier de følgende:

"Vi sjekka ut toget, men tidspunktene var ugunstige. I dag går det klokka to eller seks ... og så er det dyrt, nesten tusen kroner for en billett. Det blir billigere hvis vi kjører flere. Og så styrer vi tida sjøl (...) Busstilbudet her var kjempedårlig. Det går buss mellom skiheisene en gang i timen, men det er bare frem til klokka fire. Hvis vi skal på afterski, passer det dårlig."

Viljen til å ta toget var tilstede, men hindringene som de nevner her, er mange, alt fra pris, tilgjengelighet og at det ikke fantes busstilbud på Geilo som kunne kompensere for bilen. En annen vennegjeng, tre menn og en kvinne, pleide også å møtes en gang i året på Geilo på hytta til en av foreldrene. To bodde i Oslo og to bodde i Bergen, og bil var den vanlige reisemåten for alle. Toget ble også mye diskutert når vi egentlig snakker om bilen. Fordi alle diskuterte og snakket samtidig, blir de her referert til som samlet gjeng. Om viktigste årsaken til å velge bil, sa de følgende: "Det er mest praktisk med bil, mer komfortabelt og billigere. Men vi sjekker alltid toget, men tog er dyrt! Mindre komfortabelt. Men ikke minst er det prisen". De to som bor i Oslo ønsket seg utbedringer av togtilbudet og trakk frem hvilke fordeler de så med toget:

"Tilgang og pris. Vi snakket mye om det i fjor, da vi skulle til Finse på 17. mai. Det hadde vært mer komfortabelt å ta toget, sette seg og lese avisa, slappe av. Ta seg et glass vin. Og så det med sikkerheten ... (...) man er sliten etter en lang tur".

I de fleste intervjuene om fritidstransport, ble bilens gode egenskaper fremhevet som en viktig årsak. Men når det gjaldt reisen hjem fra Geilo, ble også noe av bilens mindre lystbetonte sider, køkjøring, brukt som argument for å vurdere toget: "Vi snakker om det på veien opp ... At vi gruer oss for å kjøre hjem til Oslo. Over Sundvollen, Sollihøgda ... Nesten så vi vurderer å stå opp klokken seks mandag morgen"

Selv om flere av informantene snakket varmt om å ta toget, viste det seg at de også manglet god nok informasjon om togtilbudet. Morten (44) og familien er på Geilo hvert år hos konens familie. Morten ble intervjuet sammen med datteren sin og i samtalen gir han uttrykk for at han kunne tenke seg å reise

mer med toget og ikke hadde behøvd bil: "Egentlig hadde vi ikke trengt bil her, men det er prisen. Jeg kunne godt ha tatt mer tog, jeg synes det er helt fantastisk bra. Herlig, helt fantastisk". Datteren protesterte på farens ønsker og sier "vi kunne ikke ha vært uten bil her (...) de kunne ikke ha kjørt på oss overallt". Datteren forteller også at moren har undersøkt pakketilbud for tog og heiskort, noe Morten ikke er klar over. At informantene mangler kunnskap om kollektivtilbudet og prisene, er også et funn fra intervju materialet om fritidsmobilitet og fritidsbåt (se kapittel 5). Det reiser spørsmålet om hvor reelt ønsket om å bruke kollektivtilbudet er.

Når det gjelder forholdet mellom hverdags- og fritidstransport, er funnene fra Geilo mye de samme som fra Nordmarka. Noen kjører bil både i hverdagen og på fritiden, mens mange, som Hallstein og Berit, lar bilen stå når de skal på jobb. Berit reiser kollektivt, mens Hallstein sykler fordi det er mest praktisk. Dersom han skulle reise med kollektivtilbud på jobb, måtte han bytte flere ganger noe han opplever som upraktisk. Morten er også blant de som benytter seg av kollektivtilbud i hverdagen, og sier "jeg sykler på jobb, men tar trikk om vinteren". Felles for alle er likevel at bilen blir opplevd som nødvendig på fritiden.

Miljø

På samme måte som informantene i Nordmarka, assosierte informantene på Geilo miljø og friluftsliv med ord som "søppel" og "bilforurensing", men de færreste informantene på Geilo trodde at de belastet miljøet ved selve skigåingen. Noen av informantene var opptatt av hva utbyggingen av hytter og alpinbakker gjorde med landskapet. Morten som hadde feriert på Geilo i flere år og sett forandringen uttalte seg slik:

"Ja, det er bare å kikke ut på Kikut (...) Der har de ødelagt litt av sjarmen. Hyttebyggingen, svære hytter. Kunne ha vært mer nøkterne i stilen. Alle skal ha digre hytter. De synes godt. Jeg så en gang at de bygde en hytte i Havsdal. Men så oppdaga jeg at det var en dobbeltgarasje! Det var ikke slik som hytta vår. En hyttehytte! En ekte hytte. Uten vann og strøm".

En annen informant, Gerd (48) er mer positiv, men trekker likevel frem slitasje som et moment. Hun sier at "de bygger veldig fint, passer inn i naturen, men må føre til mye slitasje på miljøet". Hallstein snakker mer om landskapsinngrep som varmestuer og skiløyper. Han mener at vi må tåle noen inngrep i naturen og begrunner det slik: "Det er greit å ha et areal å drive friluftsliv framover (...) vi ha noen punkter der vi tåler at det blir litt slitasje". En annen informant begrunner landskapsutnyttelsen med at "det gir jo inntekt også" og viser til alpinanleggene på Geilo.

En av informantene, Anita (36) nevner utstyrsbruken i friluftslivet som noe negativt. Hun og kjæresten er i alpinbakken og de har klare synspunkter på om aktiviteten deres kan være til belastning for miljøet:

"Alpint er ekstremt ... utstyrsfikseringen. Vi snakket hele tida om hva slags utstyr vi må oppdatere. Hvis vi hadde gått mye på langrenn, måtte vi hatt mye utstyr (...) vi sluttet å gå langrenn fordi det var så mye som måtte oppdateres"

Anita er også opptatt av å kjøpe brukt sportsutstyr for å unngå stort forbruk, men vedgår også at dette henger sammen med økonomi, at det har vært billigere å kjøpe brukt. På spørsmålet om hun tenker annerledes om miljø på fritiden enn på jobb, sier Anita at "Vi tenker mye på miljø på jobb". Hun jobber i en transportbedrift som har satt i gang kampanjer for å gjøre noe med utslipp. Dette sier også en av jentene i en venninnegjeng som har dratt til Geilo for å stå på ski. Vi intervjuer de under en pause i skikjøringen i alpinanlegget og da vi kommer inn på spørsmålet om de tenker annerledes om miljø i hverdagen enn i fritiden, argumenterer de på samme måte som Anita. De tenker mer på miljø når de er på jobb og begrunner det slik: "På jobb er alt lagt til rette!".

3.3 Oppsummering fritidstransport og friluftsområder:

Funn fra studien av fritidsmobilitet og det bynære friluftsområdet Nordmarka viser at t-banen er en reell konkurrent til bilen fordi den er "praktisk". Overfylte parkeringsplasser og en t-bane som "går helt til skisporet", samt muligheten til å gå rundturer er argument for å bruke t-banen. Når det gjelder valg av bil, argumenterer man på samme måte, fordi det er "praktisk" å putte skiutstyr, venner og familie i bilen. Dessuten er det også billigere hvis man er flere. Studien av fritidsmobilitet og det mer fjerntliggende området Geilo viser at toget her ikke utkonkurrerer bilen. Årsakene er mye de samme, pris, komfort og lettvinhet. Det brede aktivitetstilbudet på Geilo skaper også mer bagasje og større behov for bil. Samtidig viser studien at mange ønsker å ta toget mer, men at transport til og fra toget blir opplevd som et uoverstigelig hinder. Derfor blir toget brukt i kombinasjon med bil. Når det gjelder refleksjonen over miljø og friluftsliv, er turgåerne både i Nordmarka og på Geilo bare til en viss grad opptatt av miljøbelastningen ved selve friluftslivet. De fleste var mest opptatt av tradisjonelle tema som forsøpling og bygging av hytter og veier i naturen, mens en informant pekte på ski som en aktivitet som krevde mye utstyr. Ut i fra det eksisterende materialet er det vanskelig å se noe tydelig mønster i forhold til valg av transportmiddel i fritiden versus hverdagen. Flere av de intervjuede som benyttet seg av kollektivtransport disponerte heller ikke bil til daglig, mens blant bilistene varierer bilens viktighet som transportmiddel både i hverdag og i fritiden. Likevel er det et interessant funn her, nemlig tendensen at det er noe ved fritiden som gjør bilen blir hentet frem igjen. Selv om man forsøker å la bilen stå i hverdagen, oppleves den som nødvendig på fritiden.

4. Fritidstransport og hytter

4.1 Bil og hytte: bekvemmelighet eller nødvendighet?

Intervjuene med hytteeierne ved Oslofjorden viser at bilen er det valgte transportmiddelet for alle de intervjuede. Bilen brukes for å kjøre til og fra hytta og hjemmet, mens den for noen også brukes til jobbpendling og handleturer. For alle de intervjuede hytteeierne ved Oslofjorden er det en forholdsvis kort kjøretur mellom hjemmet og hytta. Alle er bosatt i Oslo eller Akershus og med hytta innenfor en 20-50 minutters kjøretur.

Et interessant funn i studien er den høye graden av mobilitet som ser ut til å ligge til grunn for hyttelivet. Informanten Even (20) er sønn av en hytteeier og tilbringer store deler av sommeren på hytta. Selv om hytta ble kjøpt på grunn av nærheten til hjemmet, er det nettopp muligheten til å reise frem og tilbake som Even framhever som et gode: "Men det blir jo litt spesielt da, fordi begge foreldrene mine har muligheten til å dra inn på jobb eller. Muligheten til å dra hjem hvis vi mangler noe". Ikke bare benytter de seg av muligheten til jobbpendling, men også for å hente ting de har glemt eller mangler, eller rett og slett hvis været blir dårlig: "Er det fint vær så drar vi ut hit og blir det dårlig så drar vi hjem igjen. Det er veldig deilig da".

Også informanten Bjarne (77) setter pris på den halvtimes kjøreturen mellom hjemmet og hytta. Han og kona Britt arvet etter hennes familie for mange år siden og tilbringer mye tid der i løpet av sommerhalvåret. Bjarne nyter turen på den varierte og svingete veien, og sier at "det å reise hit er en opplevelse i og for seg". Men han og kona velger bilen først og fremst fordi det er enklere, mens bussen ikke blir sett på som et fullgodt alternativ. Bjarne og Britt forteller dette om hvorfor de bruker bilen:

"Ja fordi det er så mye mer lettvent enn å gå ned til veien, ta buss og en har jo gjerne noe en skal ha med seg. Neida, det er rett og slett av praktiske grunner. Du kan gjerne si latmannsliv, men det er så deilig å bare pakke i bilen og dra i vei".

Hytteinformanten Anders (62) mener at tidene har forandret seg og at han vanskelig ville ha klart seg uten bil. Han har feriert på hytta i området siden han var liten og eier nå en hytte sammen med sin kone Alva. De har en halvtimes kjøretur fra hjemmet til hytta og mener at nettopp hyttas tilgjengelighet er noe av det beste med den. Anders forteller at hos han er det "privatbilismen som rår". For at han skulle reise kollektivt, måtte shuttlebuss ha kommet og gått og han måtte ha benyttet seg av hytteservice: "Så måtte jeg jo da i alle fall kjøpe alle frakttjenester. Da må du drive på en helt annen måte, ha stort sett alt det du trenger og bare en liten koffert liksom". Svarene til Anders viser at selv om han hadde reist kollektivt, var det likevel nødvendig med varetransport. Når det gjelder fritidens påvirkning på bilkjøpet, har Anders også tilpasset bilkjøpet til hytteturer, mest fordi han og kona også disponerer en hytte på fjellet hvor de tilbringer en del tid om vinteren: "Den bilen der har jeg måtte betale fryktelig mye ekstra for å få firehjulstrekk. Det er ikke så mye av hensyn til denne hytta, men på fjellet er det fryktelig glatt og bratt (...) Og det er veldig greit å ha en dieselbil, som er litt ekstra sterk".

4.2 "Det er det å ha mobiliteten"

I samtalene med hytteeierne på Geilo blir bilen fremhevet som den mest foretrekte reisemåten og årsakene for å bruke bil er de samme som for brukerne av Geilo som friluftsområde. En av hyttefolket som kjører bil, er Torgeir (60). Han har en ny hytte på Kikut som er blant de større på Geilo, på ca. 220 kvadratmeter. Torgeir tilbringer mye tid, helger, ferier og høytider der, både sommer og vinter. Han omtaler hytta som en "flergenerasjonsbolig" med topp standard, der han har plass til hele familien. For Torgeir er mangel på transporttilbud på Geilo den viktigste årsaken til at han kjører bil: "Vel, fra Oslo til Geilo er det ok, men til hytta ...? Så skal vi handle ... Alternativet måtte ha vært å hatt en bil stående her". En annen informant realiserte nettopp det Torgeir skisserer ovenfor. Arne (44) er fra Bergen og er glad i å reise til hytta som ligger litt utenfor Geilo sentrum. Etter å ha prøvd seg med å ta tog og deretter drosje til hytten, kjøpte han seg en bil som står parkert ved togstasjonen. Et av motivene for å kjøpe bil var nettopp å ikke være avhengige av andre:

"Med miljøaspektet og det at vi slapp å stå i kolonne, gjorde at vi investerte i den bilen (...) En ting var å ta tog før vi kjøpte bil. Da tok vi toget og kunne få en taxi til å kjøre deg opp og kjøre deg ned igjen til toget, men da har du ingen bevegelse når du er på hytten. Så hvis du vil gå på tur et annet sted eller handle ... Det er det å ha mobiliteten mens du er her oppe."

Friheten som bilen innebærer, blir også fremhevet av Knut og Charlotte, et ektepar i 60-årene. De kommer fra Oslotraktene og eier en større hytte på Kikut. De er ofte på hytta og svarer kjapt at de tilbrakte 70 dager på hytta i fjor. Knut og Charlotte kjører alltid bil "for å for å kunne stå helt fritt". På spørsmålet om hva som måtte til for at de skulle benytte seg av kollektiv transport til dette området, svarer de: "Det er uakseptabelt å tenke seg. Den prisingen er det ingen som er villig til å betale".

Toget – den sekundære reisemåte

Flere av hytteinformantene oppgav at toget ble brukt som sekundær reisemåte i kombinasjon med bil, noe som er i tråd med observasjonene vi gjorde under feltarbeidet. Utenfor togstasjonen var parkeringsplassene fylt opp av biler som stod og ventet på toget. Vi registrerte at mange ble hentet og levert med bil, i tillegg til noen få drosjer som stod og ventet. Som eksempler på togbruken, forteller hyttefolket at besøkende til hytta kommer med toget, andre nevner at tenåringsbarn kommer etter for å delta i deler av ferien. To av informantene til hyttestudien, pleide å benytte seg av pendlermuligheten i ferieuken. Bjørn (40) og Kristin (38) eier en hytte fra 1970-talet på Ustaoset og bruker stedet mye, sommer og vinter. Bjørn forteller at han innimellom pendler tilbake til jobben i Oslo mens resten av familien ferierer: "Man kan ta toget og jobbe på toget. Det er ganske mange foreldre som gjør i vinterferiene. En søndag kveld på stasjonen her, er det ganske mange unge fedre som står og venter

på toget". Den samme familien kombinerte ofte bil med tog når de reiser til Geilo. Kristin forklarer det slik: "Vi bruker tog og bil. Den yngste og jeg tar ofte toget, fordi han blir bilsyk".

To andre hytteinformanter Olav (53) og Sigrid (48) opphold seg på en hytte som de eier sammen med flere av hans slektninger. De bor i Oslo og er en del på hytta som Olav har opphold seg på i feriene siden barndommen. Ekteparet gir uttrykk for å være litt delt i synet i hytten, der Olav sier at han er der 5-6 ganger i året, mens hun sier at hun ikke er der så ofte. Hun gir uttrykk for at det blir litt tett på hans familie: "Det er litt vanskelig i påska, da er søsknene til mannen min i nabohyttene rundt ... det er grunnen til at jeg heller er mer hjemme". Derfor er kombinasjonen med tog en god løsning for Sigrid og hun formulerer seg slik: "Det er grunnen til at jeg tar toget hjem og koser meg med en bok hjemme".

I det daglige bruker Olav og Sigrid både sykkel, bil og kollektivtransport til jobb, men er tydelige på at buss eller tog er vanskelig på hytta på grunn av det manglende tilbudet etter at de kommer frem til Geilo, noe Sigrid formulerer slik: "Vi kunne ha gjort det, men det ville ha blitt mindre praktisk. Måtte være hvis det var et veldig godt busstilbud når vi kom frem".

"Det at jeg har hytte, gjør at jeg kjører mer bil"

Intervjuene med hytteinformantene gav interessante funn som intervjuene med brukerne av friluftsområdet Geilo ikke avdekket. Hvilken innvirkning har selve hytta på reisemåten og på bilkjøpet? Arne kjøpte en Landrover som var godt egnet til å kjøre til hytta: "Det er litt når vi skal gå på ski et sted eller kommer opp litt seint en torsdagskveld og de ikke nødvendigvis er brøytet på alle veier, så er den rigget for det". Mens Arne begrunner det med veistandard og ønsket om å kjøre utenom hovedveiene, trekker andre hyttefolk trekker frem at de gjerne kjøper bil med ekstra seter slik at barna kan ha med seg en kamerat eller to, og ikke minst en stor nok bil til alt utstyret og bagasjen som skal med.

Videre påvirker ikke bare hytta hvilken bil man kjøper, men også at man kjøper bil. Erik (30) bor i Oslo og kjøpte hytte på Ustaoset et par år tilbake. Hytta er liten og uten strøm og vann. Det er turer i fjellet som er hovedaktiviteten, mest om sommeren men også litt om vinteren. For å unngå å frakte turutstyret hver gang, har han dobbelt opp av ski, sko og klær, noe man skulle tro minsket behovet for å kjøre bil. Likevel fremhever han behovet for bil slik:

"Det at vi har bil, er nok litt bestemt av at vi har hytte. Siden vi har hytte der det ikke er offentlig kommunikasjon frem til hytta, er det en fordel å ha bil når vi skal dit. I tillegg er det veldig praktisk når vi er der (...) Før vi hadde egen bil leide vi bil når vi skulle til hytta".

Erik sier her at hyttekjøpet var en medvirkende årsak til at bilen ble kjøpt. At han tidligere også leide bil for å komme til hytta, støtter opp om at hyttelivet er mer eller mindre avhengig av bil. Men hyttelivet har også andre sider som gjør bilen kjekk utover å komme fra hjemmet og til hytta. Alle hytteinformantene er tydelige på at de trenger bilen for å frakte med seg utstyr, klær og gjerne verktøy til vedlikehold på hytta. Bjørn og Kristin har to tenåringer som går aktivt på langrenn og har med seg ekstra mye skiutstyr når de er på hytta. De forklarer den viktigste motivasjonen for å bruke bilen til hytta slik: "Fjorten par ski! Bagasjen ... Ungene har skøyteski i tillegg, det blir mange par ski". Fjorten par ski virker gjerne mye, men hvis hvert familiemedlem har alpinski, langrennski og fjellski, og tenåringene skøyteski i tillegg, er fjorten par ski ikke usannsynlig for et feriested som Geilo. Bjørn og Kristin benytter seg også av tjenester fra hytteservice på vinterstid for å frakte opp bagasjen og de forhåndsbestilte matvarene fra den lokale butikken. Likevel forteller Bjørn at selv om de planlegger innkjøpene på forhånd, må de av og til reise på butikken: "Innimellom må vi etterfylle med litt småtterier ... oppvaskemiddel og sånt. Og når vi får uventet middagsbesøk". Den siste kommentaren til Bjørn henger sammen med beskrivelsen av det sosiale livet på hytta, og han sier: "Det at man sitter

rolig en kveld og leser bok, er en myte (han ler og Kristin nikker). De sosialiserer ofte med hyttenaboene som har unger på samme alder og foreldrene hennes har hytte i nærheten. Arne derimot, trekker frem småturene på butikken mer som en kjekk avveksling enn som noe nødvendig. Å reise på butikken er noe de gjør ofte, sier han: "Vil tro det er både fredag og lørdag. Det er liksom helst slik det er. Storinnkjøpet er vi ikke så gode på. Jentungene våre liker å snope litt, en hårstrikk eller noe slikt". Slik Arne forteller om det, er bilen sentral for å kunne utføre denne delen av hyttelivet, å være fri til å ta småturer på butikken når man ønsker det.

Miljø

Når det gjelder spørsmålet om miljø, er flere av de intervjuede hytteeierne opptatt av det som har med søppel og kildesortering å gjøre. Blant hytteeierne ved Oslofjorden trekker alle fram at kommunen har innført kildesortering og at man sorterer på hytta som man gjør hjemme. Caroline (75) sier dette: "Vi prøver jo å sortere ut og gjøre sånne ting. Og det gjør vi jo både her og hjemme". Even (20) på sin side mener dessuten at familien er enda mer påpasselig med kildesortering når de er på hytta enn hjemme: "Nei, jeg føler i alle fall at vi er mye strengere her ute på kildesortering". Når det gjelder øvrig miljøproblematikk kan Even likevel se utfordringene med det å eie flere boliger. Han mener det største problemet likevel ligger hos dem som bygger og ikke bruker: "Vi er flere familier som på en måte veksler på å bruke her ute, men da er det på en måte alltid noen her". Bjarne og Britt på sin side diskuterer seg fram til hva som eventuelt kan sees på som miljøbelastende ved deres egen hyttebruk. Bjarne mener først at en sommerhytte ikke bruker så mye, "for oss så kommer jo ikke dette med isolasjon og dermed brenselbesparing inn som noe punkt, men han kommer likevel fram til at de nok bruker litt: "ja, og så har vi det samme hjemme og det er faktisk det som er av dobbelt. Og det er ikke mye, men det er noe". Selv om Bjarne og Britt kan peke på noen utfordringer, er det blant de intervjuede ved Oslofjorden er det en generell enighet om at livet på hytta er forholdsvis enkelt og dermed lite problematisk i miljøsammenheng. Dag (40) for eksempel sier at "jeg tror, så lenge vi er på hytta så tror jeg man lever relativt miljøvennlig (...) Det er jo innført en viss grad av kildesortering av søppel her". Bjarne og Britt trekker også fram den enkle standarden som preger hyttene i hyttefeltet. De mener at det er stor forskjell på disse enkle hyttene i 30-talls funksistil og hyttene som bygges i dag. De har kjenninger med hytte på Geilo og inntrykket deres er slik: "ja, det er luksus!" Reaksjonene som kommer fra Bjarne og Britt kan ikke sees på som overraskende. Hytteområdet de selv har hytte i er stengt for videre utbygging, påbygg reguleres strengt i forhold til strandsoneloven, og området preges stort sett av såkalt nøkternhet i bygg og standard.

Flytter man blikket til fjellet og ser på utviklingen i Geilo gir dette et helt annet bilde. Her forteller lokale aktører om utbygging i høyt tempo og hytter som stadig vokser i størrelse og standard. Likevel viser intervjuene fra Geilo at for hyttefolket var det et mer eller mindre ikke-tema at selve hyttelivet kan utgjøre en miljøbelastning. En eier av de større hyttene på Kikut reagerte slik på spørsmålet om de gjorde noe som kunne belaste miljøet; "Nei, det kan jo ikke være det. Det er jo bare litt røyk som siver ut fra noen bjerkepinner som brenner!"

Mange stiller seg nærmest undrende til at det skulle innebære noe negativt. Temaet miljø ble samtidig en metodisk nøtt fordi samtalen først dreide seg om reisemåtene knyttet til hytta, deretter miljøpåverknning. Derfor var det flere som reagerte slik; *Ja du tenker vel på bilen ...?*

Noen informanter problematiserer til en viss grad selve byggingen av nye hytter og hyttelandsbyer, men uroen gjelder i størst grad *andre* sine hytter. Olav og Sigrid i familiehytten svarer slik på spørsmålet om hva de tenker med miljø: "Nei, vi tenker ikke så mye på vår hytte, men vi tenker en del på andre sine. På hyttelandsbyene som blir bygd rundt om kring." Torgeir i hytta på Kikut mener selv at han har tilført Geilo-samfunnet noe positivt: "Jeg ser utbyggingen her, den er en berikelse for Geilo.

Det gir inntekter for lokalmiljøet. Vi handler her, fyller ikke opp bilen før vi drar hjemmefra". Erik med hytta på Ustaoset refererte straks til at flere og flere hytteeiere får bilvei til hytten, noe han så som et problem: "Alle veiene som går til hyttene. Hvis alle skulle ha vei til hytten, blir landskapet helt oppstykket. Blir ikke noe igjen av det vi er kommet for å nyte".

Hyttefolket på Geilo trekker også frem søppel når vi snakker om miljø, og her er flere er frustrerte over at hytterenovasjonen mangler kildesortering, noe som de har med seg hjemmefra. Videre trekker de frem at returpunktene som oftest er fulle. Erik var også kritisk til hvordan kommunen la til rette for at hyttefolket kunne kaste søpla si. På spørsmålet om han ble oppfordret til å ta hensyn til miljøet svarte han slik: "Nei, tvert i mot. Returpunktet er ofte fullt, folk putter helt andre ting enn det som skal være der. Så jeg vil ikke si at vi blir oppfordret til å ta hensyn".

4.3 Oppsummering fritidsmobilitet og hytteliv

Alt i alt viser det seg at hytteeierne ikke opplever det som et reelt alternativ å være uten bil på hytta i Geilotraktene. Selv om flere ønsker å bruke toget mer, blir toget mest brukt som supplerende reisemåte både av praktiske, men også av økonomiske årsaker. Arne er et unntak som benytter seg av friheten som toget gir, men bruker da bilen som supplerende reisemåte. Hindringene for å reise mer kollektivt til hytta oppleves som store fordi Geilo og Ustaoset ikke har tilrettelagt for et kollektivtilbud som kompenserer for hytteeiernes bilbruk. Hyttefolket gir også uttrykk for å ville bruke toget mer, men i mindre grad enn de som drog til Geilo kun for friluftslivsaktivitetene. Hytteliv ser ut til å være sterkere knytt til bil enn friluftslivet i seg selv. Når det gjelder tema miljø, pekte også hytteeierne på søppel ute i naturen, mangelfull hytterenovasjon og utbygging hytteanlegg som en uheldig for miljøet. Miljøhensyn var ikke motiv for val av transportmiddel, det var de praktiske og økonomiske sidene som talte mest.

5. Fritidsbåt og fritidsmobilitet

Det følgende materialet er hentet fra intervju som ble gjennomført i samarbeid med SIFO.

5.1 Bilen – viktigst fra hjemmet til båten?

Hva slags transportmiddel båteierne bruker til og fra båtplassen eller hjemmehavna ser ut til å variere sterkt blant våre informanter. Flere forteller at båtplassen ligger så nært at de kan gå eller sykle. For dem har det vært viktig å få plass i en havn som ligger nært hjemmet, for å unngå å bruke lang tid til og fra båtplassen. Niels (50) bor utenfor Oslo og er en av undersøkelsens få kollektivbrukere. Når familien skal ut på båttur tar Niels vanligvis med seg samboer og to barn og setter seg på toget til Oslo. En tur på to timer som Niels beskriver som veldig grei, de har med seg trillebager med nødvendig bagasje og så leser de aviser og "kuler'n". Niels er likevel et unntak; blant de intervjuede i undersøkelsen er bilen helt klart viktigste fremkomstmiddel. Noen beskriver valget om å bruke bil som et tatt i mangel på alternativer.

En annen informant, Zaid (30), har båtplass i Oslo og kjører ca. halvannen time en vei hjemmefra til havna. Han forteller han at "hvis det hadde gått busser så hadde jeg ikke kjørt bil". Han refererer til utlandet der går busser "hvert halve minutt" og sier at han ikke hadde giddet å ta bil hvis det var slik i Oslo. Han uttrykker at valg av transportmiddel er et spørsmål om både pris og avganger. Det at bussene går sjeldent eller gjør at man må ta omveier hjemmefra, gjør dette til et lite aktuelt alternativ. Argumentet om at det er tungvint å velge et kollektivt alternativ går igjen hos mange av de intervjuede. Hvorvidt bilen er viktig for å frakte utstyr frem og tilbake til båten varierer imidlertid. Noen har alt utstyr liggende i båten, men bruker likevel bil fram og tilbake, mens andre frakter det de behøver på

sykkelen hvis havna ligger nært. Informanten Hilde og mannen Hans forteller at selv om de har dobbelt opp av utstyr, for å slippe å dra med seg alt når de skal ut i båten, kjører de likevel "dessverre" alltid bil til havna. Hilde sier at "jeg må innrømme at jeg aner ikke om det går noe kollektivtrafikk fra oss" og vedgår at hun heller ikke har undersøkt det. OG selv om de har mye liggende i båten, sier Hilde at det er bagasjen som er viktigste årsak til bilbruken: "Selv om ting liksom er i båten så har du mye med deg. Så – det blir bil!".

I likhet med flere andre informanter har de heller ikke kunnskap om hvorvidt det finnes noe kollektivtilbud mellom boligen og båthavna. Bilen brukes fordi dette er den mest praktiske (og kanskje mest behagelige) løsningen.

Sommer er å være på sjøen

En stor andel av de intervjuede var båteiere som tilbrakte flere uker, og ofte hele sommerferien, i båten. For de ivrigste varer båtsesongen gjerne fra april til ut i september. Når pussen er klar om våren brukes helgene gjerne til båtturer alene eller med familien, noen tar seg også turer om ettermiddagen etter jobb. For mange av de beboende på østlandsområdet brukes Oslofjordområdet aktivt for helgeturene. Når sommeren kommer oppholder man seg gjerne på sjøen i flere uker i strekk, man drar lengre unna hjemmehavnen og overnatter i gjestehavner og ved uthavner langs øst- og sørlandskysten. Blant båteierne vi snakker med skal flere nedover mot Risør og Kragerø, men synes det er langt nok. Noen tar turen østover til den svenske vestkysten, gjerne til Strømstad og Kosterøyene. Erik (65) er pensjonist og eier en 27 fots cabin cruiser. Han forteller dette om sine båtturer:

"Ja, jeg i skift og hadde jeg veldig mye kveldsfri. Selv enkelte helger hvor jeg jobbet nattevaktene; fra klokken tolv om natta til sju om morgenen så dro vi ut her etter nattevakta og sov vi litt om bord, badet og kona koste seg. La til bak Malmøya og sånn, også dro vi da videre ut på dagen. (...) Brukte indre del av Oslo fjorden, det var liksom vårt nærområde da. Men i feriene da så brukte vi en 4-500 kroner i diesel på tre ukers ferie – det var det hele og da var vi nedover på svenskekysten og helt ned til Marsstrand".

Eriks bruk av båten er lik den for mange andre; med helgeturer og ettermiddagsturer i nærområdet, mens man om sommeren gjerne tar en sammenhengende tur på opptil tre uker og da reiser lengre. Flere av de intervjuede referer imidlertid til båten som "hytta vår". Som en informant sier det: "Her har vi alt. Mat og vann og strøm og drikke. Vi har ikke hytte ved vannet – vi har hytte på vannet". Roger (40) på sin side har en 40 fots Flybridge som han kjøpte ny i 2006 og ser på båten som et mobilt alternativ til hytte. På spørsmålet om hvorfor han kjøpte båt, svarer han slik:

"Fordi det er et alternativ til å kjøpe en hytte (...) Hvis du skal ha en hytte på Sørlandet så er det langt å kjøre. Så det er rett og slett et substitutt for en hytte (...) jeg vet ikke om det er så veldig mye rimeligere (...) Men det er mer mobilt, på en måte har du med deg hytta di hvor du er da, så du er ikke avhengig av å være på samme stedet. Så hvis det blåser på svenskekysten så kan du gå på norskekysten og motsatt. Hvis du er lei av de naboene du har i den ene havna så drar du bare til en annen havn også treffer du noen hyggelige folk der så blir du der noen dager da, det er sånn det funker".

For Roger er altså båten et alternativ til det å eie hytte. Sommerferiene tilbringes gjerne i sin helhet på sjøen. Flere av de intervjuede forteller at turene ofte går til de samme stedene og havnene hvert år, avhengig av hvor barna og familien har likt seg. Hva som er i land er viktig – om det så er servicetilbud i havnen eller muligheter for å gå turer på land eller oppsøke aktivitetstilbud. Men i hvilken grad kan man se at båten erstatter andre former for ferie og fritidsreiser? Vi spurte de intervjuede som hvorvidt det å ha båt erstattet andre former for ferie og utenlandsreiser. Gjennomgående er svaret at båten i stor grad erstatter utenlandsturene om sommeren. Man bruker gjerne hele sin tilmålte ferie på sjøen, i

tillegg er det en stor kostnad knyttet til både vedlikehold av båt og til drivstoff. Det kan likevel synes som om de utlandsturene man ikke tar om sommeren, gjerne legges til andre deler av året. Victor¹ er pensjonist og eier av en 29 fots motorbåt. I intervjuet kommer dette fram om hans valg av ferieform, og han svarer slik på spørsmålet om han velger båt fremfor andre ferieformer:

”Ja, vi har selvfølgelig andre muligheter for vi spiller golf ikke sant, men det gjør vi da om vinteren”

Victor og kona har altså et eget sted i Spania som de gjerne drar til om vinteren. Samtidig stiller de som pensjonister litt annerledes når det gjelder ferie og fritid. Flere av de intervjuede forteller imidlertid at mens sommeren er båt, blir det gjerne en tur til utlandet om vinteren. Line og Lars, et ektepar i 45 års alderen og eiere av en 36 fots motorbåt bekrefter dette inntrykket ” Vi reiser på ferie til utlandet også vi (...) Ja, på vinterstid”.

Lars og Line tilbringer størstedelen av sommeren på sjøen – uansett vær. Noen lar likevel været bestemme om hvorvidt båtferien gjennomføres som planlagt. På en forblåst dag i gjestehavnen blir vi oppsøkt av en kvinne i 60-årene. Hun kommer sukkende ut av båten og utbryter ”nei, nå gidder vi ikke mer, nå flyr vi til Athen”. For henne hadde sommeren 2007 vært en skuffelse, og når godværet så ut til å la vente på seg denne sommeren, hadde de bestemt seg for å reise utenlands. Båten skulle de kjøre til hjemmehavnen og så ta et fly til Hellas senere i uken for å tilbringe noen uker der. Flere kommenterer at det dårlige været sommeren 2007 påvirker aktiviteten denne sommeren. Randi (35) og mannen har hytte ved sjøen og disponerer en skjærgårdsjeep til bruk når de er der. Vi stilte spørsmål om de hadde diskutert å velge bort sydenturen fordi de skulle være på hytta og bruke båten hele sommeren og Randi formulerer slik:

”Ja, vi tenker sånn. I fjor så var det så dårlig sommer, men hvis vi skal få norsk sommer så må man jo bare sitte og vente og håpe at den kommer. Vi har jo tenkt noen ganger at når vi; ja nå har vi jo kjøpt den hytta så da har vi ikke masse penger å bruke på ting, men vi kunne godt tenkt oss å leie et hus i Frankrike eller seilbåt i Middelhavet eller gjøre noe sånt, men det har vi liksom ikke gjort nå. Men det kan hende vi gjør det en eller annen gang”.

For Randi og familien, som for mange andre nordmenn, er sommerværet viktig for hvorvidt ferien på hytta og i båten er regnet som vellykket. Randi kunne godt tenke seg å prioritere annerledes og dra utenlands, også om sommeren, noe hun mener mange andre har valgt å gjøre etter den regnfulle 2007-sommeren. Selv om flere av de intervjuede båtneierne påpeker at det koster å eie og bruke båt, er det et flertall som tar utenlandsturer i vinterhalvåret. Det er likevel flere som påpeker at hvis de ikke hadde hatt båten hadde man gjerne tatt en utenlandsferie også om sommeren.

Miljø og fritidsbåt: De synlige plager

I intervjuene ble båtneierne spurt om deres tanker om hvorvidt båtbruk kunne være belastende for miljøet på noen måte. De ble spurt om de så noe problematisk med egen eller andres båtbruk og hvorvidt de mente det var noe myndighetene eventuelt kunne gjøre for å gjøre fritidsbåter mer miljøvennlig.

Gjennomgående var informantenes kobling mellom miljø og søppel og dumping i sjøen. En del uttrykte frustrasjon over andre båtneieres kasting av søppel og dumping av avfall. Andre mente at nettopp det at man selv tok meg seg søpla og ikke dumpet noe var grunn til at båtlivet nettopp ikke var særlig skadelig for miljøet. Pål (50), eier av en 32 fots motorbåt mener at ”båtfolk er ganske miljøbevisste. Alle skjønner jo nå at de ikke skal hive dritt på sjøen og ikke hive septiktanken her inne

¹ Intervju gjennomført av Mari Bjerck, SIFO

ved land". Flere var opptatt av infrastruktur i havner, der mange påpekte at dette var blitt mye bedre de siste årene og at folk generelt var bevisste i forhold til søppelhåndtering.

Når det gjelder båteiernes øvrige tanker om miljø og fritidsbåter varierte disse sterkt. En del kunne ikke se relevansen i spørsmålet, mens andre hadde tenkt mye på sin egen miljøbelastning i forhold til det å ha båt. Informantens Randis argumentasjon kan sees på som en preget av *makteløshet*. I intervjuet er Randi opptatt av hva hennes eget forbruk betyr for miljøet, samtidig som hun uttrykker en forvirring og mangel på kunnskap og evne til å endre egen adferd: "Jeg tenker jo på det, men det er mer sånn generell dårlig samvittighet for miljøting sånn som man har for tiden". På spørsmål om hvorvidt hun kunne ønske seg mer informasjon svarer Randi følgende: Ja. Man kan sikkert sette seg inn i det der, jeg vet ikke nok om det". Randi har likevel hva man kan kalle en høy grad av bevissthet rundt hva hennes fritidsforbruk kan ha å si for miljøet. Hos andre intervjuede ble spørsmålet om hvorvidt fritidsbåter kunne være miljøbelastende møtt med svaret at "dette er ikke noe verre enn andre ting". Flere påpeker at fritidsbåter forurenses mye mindre enn det å ta flyreiser. Dette gjelder for eksempel Lars som sier følgende: "Ja, det er klart at det forurenses med litt eksos og sånt noe, men det er ikke på langt nær så mye som flya slipper ut i hvert fall. Og det lille vannet vi bruker og toalettet, det slipper vi ut på havet kan du si så". Informanten Roger setter spørsmålsteget ved hva båtbruken egentlig betyr i et globalt perspektiv: "Så om vi bruker litt diesel på norske fjorder kontra om kineserne skal bruke det, jeg er litt usikker på det store perspektivet; om det betyr så mye".

Mens disse informantene i stor grad betviler den miljømessige problematikken med det å ha fritidsbåt legger andre vekt på at dette er en prioriteringssak. Noen argumenterer for at det å ha båt innebærer å prioritere bort f. eks flyreiser og at dette også kan være et miljøargument. Ylva (30) har nylig kjøpt en daycruiser sammen med samboeren og de rettferdiggjør forbruket ved å kutte ned på noe annet: "Det vi faktisk snakket om da, det er jo det at hvis man reiser på en sommerferie så flyr man jo ett eller annet sted og vi lar jo nå faktisk være å fly, vi tar båten isteden.". Vi kan se at Ylva har tenkt over det miljømessige med det å kjøpe båt. Samtidig legger hun dette fram som et bevisst valg som kan legitimeres ved at hun og samboeren tar færre flyturer til utlandet. Det er også interessant å se Ylvas argumentasjon i forhold til fritid og hverdagsliv. Ylva påpeker at ettersom hun bruker kollektivtrafikk i hverdagen, får det å benytte seg av bil og båt være deres "miljøsvinn."

5.2 Oppsummering fritidsmobilitet og båt

Funnene fra studien av fritidsbåt og mobilitet viser at også her er bil den mest brukte reisemåten for å komme til og fra hjemnehavna. Selv om havna ligger i gå- eller sykkelavstand, et viktig argument for å velge akkurat denne havna, opplever båteierne at de trenger bilen for å frakte utstyr, klær og mat. Som for de andre informantene, er bilen den mest komfortable og lettvinde løsningen. Når det gjelder refleksjonen over miljø og fritidsbåt, er det i hovedsak de synlige konsekvensene de blir pekt på, som søppel og utslipp. Argumentasjonen om ikke å reise på andre ferier enn med båten, kan tolkes til å være mer økonomisk motivert enn av miljøhensyn.

6. Oppsummering Case 4: fritidsmobilitet

Den overordnede problemstillingen i prosjektet var å finne drivkreftene bak den høye fritidstransporten. Hvilke transportmiddel velger folk og hvorfor? Hvilke aspekter er ved fritidsaktiviteten som kan forklare den høye bilbruken? Bilen er helt klar en suveren vinner når det gjelder å være mest brukt og mest populære reisemåten enten det er til fritidsbåt, hytte eller ut i friluftsområdene, nær eller fjerne. Selv om folk er klar over miljøbelastningen som bilen medfører, gir de uttrykk for en slags avmakt ved at de ikke har utforsket kollektivtilbudet godt nok, eller at de ikke tror det hjelper likevel. Forholdet mellom hverdags- og fritidstransport viser at fritiden er av en slik

karakter at selv om hverdagstransporten ikke består av bil, blir bilen hentet frem igjen på fritiden. Det er også interessant at for mange av de intervjuede er bilbruken så innarbeidd i hverdagen, at terskelen blir større for å reise kollektivt på fritiden. Materialet avdekker likevel nyanser i fritidsmobiliteten, der bilen virker sterkere knytt til hytte og fritidsbåt enn til friluftslivsaktiviteter. Fritidsbåt blir ofte omtalt som "hytte på sjøen" og til begge fritidsbostedene bruker informantene bilen til å frakte bagasje, utstyr og verktøy for vedlikehold. Selv om det finnes kollektivtilbud, blir det ikke opplevd som reelt alternativ til bilen. Når det gjelder friluftsliv- og hytteområdet Geilo, oppgir informantene at det ikke er selve togreisen som er hovedutfordringen, men transporten før og etter toget, i tillegg til transporten under oppholdet på selve destinasjonen. For den bynære Nordmarka viser materialet at kollektivtilbudet med en t-bane som går helt til skisporet kan konkurrere med bilen, fordi det blir oppfattet som lettvinnt. Når det gjelder forholdet mellom fritid og miljø, gjenspeiler informantenes tendens til å gjøre spørsmålet om miljø til et spørsmål om søppel og avfallshåndtering hva vi kan kalle en *tradisjonell* tilnærming til miljøutfordringer. I stedet for å assosiere miljøutfordringer med energibruk og utslipp i forhold til både produksjon som øker i takt med økt konsum og bruk, ligger det nærere å assosiere miljøproblemer med de synlige plagene. Dette ser også ut til å henge sammen med bruken av ordet *miljø* i spørsmålene. Mange av de intervjuede assosierer miljø med båtmiljø og trivsel på sjøen, sinnsro, mental restitusjon – dette gjør at svarene ofte dreies automatisk til det som har med søppel og det som oppleves som utrivelig å gjøre.

Referanser:

Aall, C., Klepp, I.G., Støa, E., Engeset, A.B., Skuland, S. (2011): Leisure and Sustainable Development in Norway: Part of the Solution and the Problem. Special issue of Leisure Studies on Leisure on the Politics of the Environment

Hille, J., C. Aall, and I. G. Klepp. 2007. "Miljøbelastninger fra norsk fritidsforbruk – en kartlegging." *Norway, Vestlandsforskning and SIFO*.

Yin, R. K. 2002. "Case Study Research: Design and Methods, Applied Social Research Methods Series, Vol 5."