

Mathilde Skov Kristensen

Jan Arvidsen

Evald Bundgård Iversen



..... KORT FORTALT

FRIVILLIG MOUNTAINBIKE- SPORBYGNING I DANMARK

Frivillig mountainbikesporbygning i Danmark

Udarbejdet af Mathilde Skov Kristensen, Jan Arvidsen &
Evald Bundgård Iversen

Udarbejdet i samarbejde mellem
Forskningsenheden Active Living, <https://www.sdu.dk/activeliving> &
Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund, www.sdu.dk/cisc
Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet

Udgivet 2021

ISBN 978-87-94006-26-2 (trykt version)
ISBN 978-87-94006-27-9 (pdf)

Forsidefoto: Christoffer Riis Svendsen

Tryk: Grafisk Center, Odense

Indholdsfortegnelse

4 BAGGRUND OG FORMÅL

6 TEORETISK FORANKRING OG CENTRALE BEGREBER

Sporbosser og sporbyggere | 7

8 RESULTATER

1. Frivillige spiller en central rolle i alle faser af samarbejdet med andre aktører om MTB-sporbygning | 8
2. Frivillige varetager en lang række arbejdsopgaver i forbindelse med MTB-sporbygningen | 12
3. Offentlige aktører støtter de frivillige på mange måder, men sporbyggekompetencerne er primært hos de frivillige | 14
4. De frivillige har en stærk organisering af MTB-sporbygningen | 16
5. Frivillige afholder som oftest 6-11 sporbyggedage om året med en typisk varighed på mellem 3 og 5 timer | 18

21 OPSUMMERING

22 UNDERSØGELSEN

Design, case og sampling | 22

Datagenerering og analyse | 22

23 LITTERATUR

ONTRAIL

OnTrail er udviklet i et samarbejde mellem Danmarks Cykle Union (DCU), DGI og Naturstyrelsen. Projektet har til formål at øge tilgængeligheden, brugervenligheden og sikkerheden på de danske MTB-spor ved at afmærke sporene ud fra en fælles standard. Derudover har projektet til hensigt at understøtte den frivillige indsats omkring MTB-sporbygning.

Siden projektets start i oktober 2017 har alle civile og offentlige aktører inden for MTB-sporbygning haft mulighed for at tilmelde deres MTB-spor til OnTrail-projektet, og derved få hjælp og vejledning til afmærkning og graduering af sporet. Projektet er støttet økonomisk af Nordea-fonden, og siden 2017 er over 200 spor blevet mærket.

Konkret yder OnTrail følgende bidrag til de tilmeldte spor:

- Graduering af sporets sværhedsgrad
- Levering af materialer til skiltning – herunder pæle, piktogrammer og info-standere
- Økonomisk støtte til eventuelle sporomlægnings
- Økonomisk støtte til forplejning ved indvielse af sporet
- Råd og vejledning vedrørende sikkerhed, sporforløb, -niveau, vedligehold samt konfliktsænkende foranstaltninger
- Formidling af de afmærkede spor på OnTrail's online kort samt på samarbejdspartneren Singletracker's hjemmeside og app

Baggrund og formål

Mountainbike (MTB) bliver i stigende grad populært blandt danskerne (Rask og Eske, 2020). Samtidig er der inden for de seneste år blevet anlagt og afmærket flere og flere MTB-spor rundt om i landet, og flere steder er arbejdet med sporene baseret på frivillige borgernes indsats (Kristensen, Iversen & Arvidsen, 2021). I samarbejde med offentlige myndigheder er frivillige i forskellig grad involveret i både udvikling, planlægning, etablering og vedligehold af MTB-sporene (Ibid.). På trods af den udbredte inddragelse af frivillige, er den tilgængelige viden om den frivillige indsats ved MTB-sporbygning i Danmark begrænset. Nyere studier har haft til formål at undersøge, hvordan frivillige og offentlige aktører samarbejder om natur- og parkforvaltning (Gentin, Hunt & Herslund, 2020; Petersen, 2018), etablering af et MTB-spor i en privat skov (Iversen og Ibsen, 2018) og udvikling og etablering af MTB-spor i tre udvalgte kommuner (Kristensen, Iversen & Arvidsen, 2021).



Foto: Christoffer Riis Svendsen

Den frivillige indsats på MTB-området har dog ikke tidligere været undersøgt på landsplan ud fra de frivilliges perspektiv. På denne baggrund søger Syddansk Universitet at styrke vidensgrundlaget på området ved at igangsætte forskningsprojektet *'OnTrail – udvikling, brug og formidling af MTB-spor i Danmark'* (læs om OnTrail i faktaboksen på s. 4). Formålet med projektet er bl.a., at belyse omfanget og karakteren af den indsats de frivillige lægger i sporene. Viden om disse forhold forventes at kunne bidrage til en yderligere kvalificering af arbejdet med at skabe gode vilkår for frivillig MTB-sporbygning i Danmark.

I denne publikation gives der således svar på fem overordnede spørgsmål: 1) Hvordan samarbejder de frivillige med andre aktører om sporbygningen? 2) Hvilke opgaver varetager de frivillige? 3) Hvordan understøtter offentlige

aktører den frivillige indsats omkring sporbygningen? 4) Hvordan er de frivillige organiseret? 5) Hvad er omfanget af den indsats de frivillige lægger i sporene?

Forskningsprojektet *'OnTrail – udvikling, brug og formidling af MTB-spor i Danmark'* er gennemført af Mathilde Skov Kristensen, Jan Arvidsen og Evald Bundgaard Iversen i et samarbejde mellem Center for Idræt, Sundhed og Civilsamfund (CISC) og forskningsenheden Active Living (AL) – begge ved Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet. Nordea-fonden har igennem OnTrail projektet ydet økonomisk støtte til forskningsprojektet. Nærværende publikation udgør anden del af afrapporteringen af forskningsprojektet. Første del var *'Afmærkning af mountainbikespor'* (Kristensen, Arvidsen og Iversen, 2020).



Foto: Christoffer Riis Svendsen

Teoretisk forankring og centrale begreber

Samfundsvidenskabelig forskning peger på, at der i landets kommuner har været et stigende fokus på samskabelse mellem offentlige myndigheder og frivillige aktører inden for det seneste årti (Ibsen, 2020). Samskabelse indebærer et tæt samarbejde mellem kommune og frivillige borgere, og finder sted indenfor så forskellige kommunale arbejdsområder som socialområdet, naturområdet, skole- og institutionsområdet samt fritids- og idrætsområdet.

Fra et kommunalt perspektiv er formålet med samskabelse som oftest at skabe bedre offentlige løsninger, f.eks. i form af øget effektivitet og kvalitet, eller ved at skabe mere medbestemmelse og øget tilfredshed blandt borgerne. En væsentlig forudsætning for samspil mellem kommuner og frivillige er altså, at borgerne bliver betragtet som værdifulde samarbejdspartnere, og som sådan indtænkes i udviklingen og implementeringen af kommunale ydelser (Ibsen, 2020).

Samtidig har det vist sig, at selve organiseringen af samspillet mellem offentlige myndigheder og frivillige har betydning for, hvor vellykket samspillet bliver (Alford, 2009; Voorberg, Bekkers & Tummers, 2015). Mere specifikt har det en positiv indvirkning på samspillet, når strukturen tillader, at der i de administrative led, som de frivillige har kontakt til, kan tages ansvar og træffes konkrete beslutninger.

Derudover har graden hvormed de frivillige selv har indflydelse på samspillet en væsentlig betydning for samspillet karakter (Petersen, 2018; Iversen & Ibsen, 2018). I den forbindelse skelner man typisk mellem tre overordnede former for samspil, der henholdsvis betegnes som 'co-implementation', 'co-design' og 'co-initiative'. Ved 'co-implementation' er det kommunen, der beder frivillige om hjælp til at udføre initiativer, udviklet og planlagt af kommunen. Ved 'co-design' er det også kommunen, der beder de frivillige om hjælp, men sammenlignet med 'co-implementation' får de frivillige her større indflydelse på de pågældende initiativer, idet de bl.a. inviteres til at bidrage til udviklings- og planlægningsprocessen. Når det gælder



Foto: Mikael Bech

'co-initiative' er det typisk de frivillige, der har taget initiativet til samspillet, og samtidig spiller de frivillige her en væsentlig rolle både i forhold til at definere indholdet og processen omkring samspillet (Voorberg et al. 2015).

Spørger man til, hvem der typisk tager initiativet til samspil mellem kommuner og frivillige, er svaret ikke entydigt. På tværs af en række forskellige samspil mellem frivillige foreninger og offentlige institutioner har en undersøgelse vist, at der blandt de frivillige er en opfattelse af, at det er de frivillige foreninger selv, der har taget initiativet, mens der blandt de involverede offentlige institutioner er en opfattelse af, at initiativet er kommet fra den offentlige institution (Ibsen, 2020). Samtidig viser en undersøgelse, at de kommuner og Naturstyrelsesenheder, der er involveret i samspil på natur- og parkområdet, har en oplevelse af at initiativet til samspilsprojekterne er drevet af *både* frivillige borgere *og* offentlige aktører. (Gentin et al., 2020).

Zoomer man ind på samspil om MTB-sporbygning specifikt, ser det ud til, at de frivilliges aftryk er endnu mere tydeligt. En undersøgelse af frivillige og offentlige aktørers samspil om MTB-sporbygning i tre udvalgte kommuner, viser, at MTB-spor i disse kommuner altovervejende anlægges på de frivilliges initiativ, og at det i høj grad er de frivillige, der har påvirket udviklingen på området (Kristensen, Iversen & Arvidsen, 2021). Samtidig viser undersøgelsen, at de offentlige aktører i de tre kommuner understøtter den frivillige indsats ved at afsætte både administrative og økonomiske ressourcer, mens det er de frivillige, der besidder de primære sporbygningskompetencer. I hvilken grad, disse forhold også gør sig gældende for frivillig MTB-sporbygning på landsplan, er dog endnu ikke afdækket.

Med afsæt i ovenstående ses der i denne publikation nærmere på de frivilliges opfattelse af samspil om MTB-sporbygning ved en lang række af MTB-spor fordelt i hele landet. Øget indsigt i dette kan bidrage til at anskueliggøre omfanget og karakteren af den frivillige indsats omkring MTB-sporbygning på landsplan.

Sporbosser og sporbyggere

I denne publikation skelnes der mellem to overordnede former for frivillige, der betegnes som henholdsvis sporbosser og sporbyggere. Sporbosser skal her forstås som frivillige, der er ansvarlige for et eller dele af et MTB-spor, eller som besidder en formel rolle i et sporbyggerlaug eller en sporbyggerforening. Sporbossens opgaver omfatter typisk planlægning, anlæg og drift af sporet - herunder organisering af den frivillige arbejdskraft, bestilling af maskiner og materialer samt kontakt med offentlige aktører og lodsejere. Betegnelsen *sporbygger* henviser derimod til de frivillige, der primært hjælper med at udføre praktiske anlægs- og/eller vedligeholdelsesopgaver på sporene. Når der i denne publikation henvises til både sporbosser og sporbyggere benyttes betegnelsen *frivillige*.



Foto: Mikael Bech

Resultater

I de følgende afsnit opsummeres svarene på de fem overordnede spørgsmål som fem centrale pointer, der samlet giver et indtryk af omfanget og karakteren af den frivillige indsats omkring MTB-sporbygning på afmærkede MTB-spor i Danmark. Resultaterne stammer fra analyse af spørgeskemabesvarelser fra i alt 354 frivillige, der har været involveret i anlæg og/eller vedligehold af mindst ét af de MTB-spor, der er blevet afmærket som en del af OnTrail-projektet (læs mere om undersøgelsen på s. 33). Ud af de 354 respondenter er 130 sporbosser, mens 224 er sporbyggere. Resultaterne vedrørende de frivilliges samarbejde med offentlige og private aktører bygger udelukkende på svar fra sporbosserne, da det er denne gruppe af frivillige, der formodes at have det bedste indblik i disse forhold.

1. Frivillige spiller en central rolle i alle faser af samarbejdet med andre aktører om MTB-sporbygning

Sporbygningsarbejdet – forstået som både praktiske og administrative opgaver i forbindelse med planlægning, anlæg og drift af MTB-spor - involverer mange forskellige aktører. Frivillige¹, Naturstyrelsen og kommuner er de aktører, der oftest er involveret i sporbygningsarbejdet, men derudover bidrager også private lodsejere, private virksomheder og OnTrail-projektet til sporbygningsarbejdet.

Blandt sporbosserne angiver 77%, at frivillige aktører er involveret i sporbygningsarbejdet (figur 1). Det er uklart, hvorfor denne andel ikke er højere, da vi ved, at samtlige af de adspurgte sporbosser angiver, at de bidrager som frivillige til et eller flere af de afmærkede spor, og det således må formodes, at der er frivillige aktører involveret i sporbygningsarbejdet på alle de MTB-spor, der er repræsenteret i denne undersøgelse.

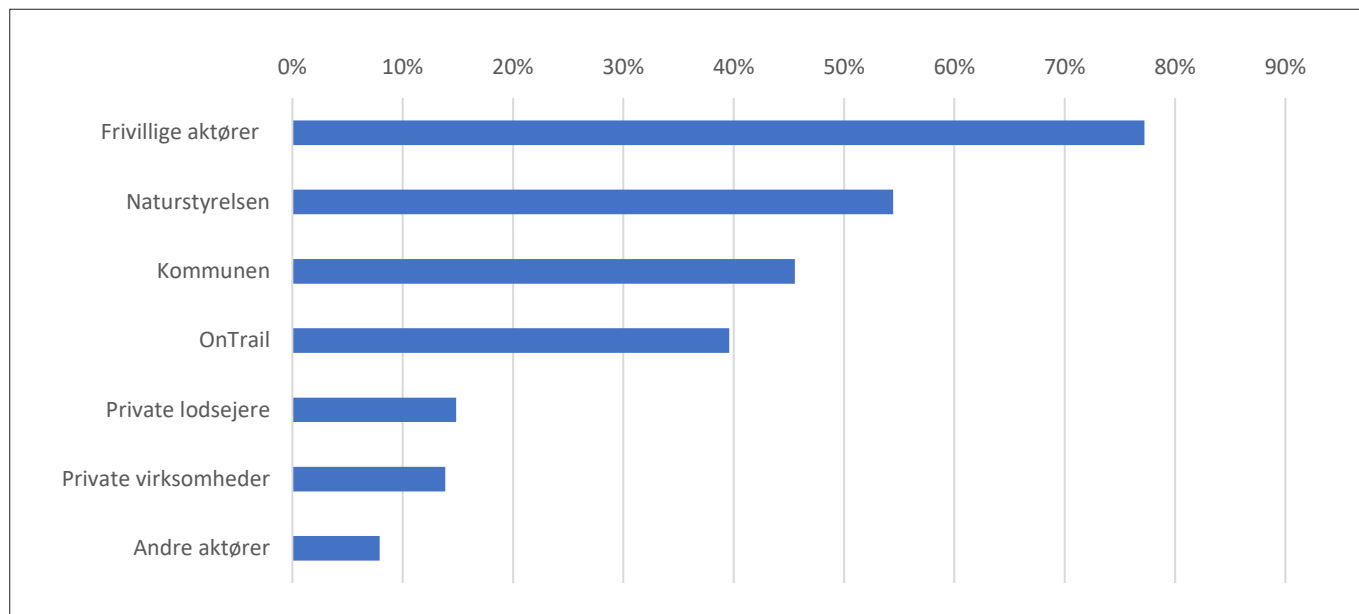
¹ Frivillige aktører er i spørgeskemaet eksemplificeret som borgere, foreninger eller laug.

Samtidig svarer 79% af sporbosserne, at en eller flere offentlige aktører er involveret i sporbygningsarbejdet (figur 2). I den forbindelse angiver en tredjedel (34%) af sporbosserne, at det kun er Naturstyrelsen, der er involveret, mens en fjerdedel (25%) angiver, at det kun er kommunen, der er involveret. Endelig svarer 21% af sporbosserne, at både kommune og Naturstyrelsen er involveret i sporbygningsarbejdet.

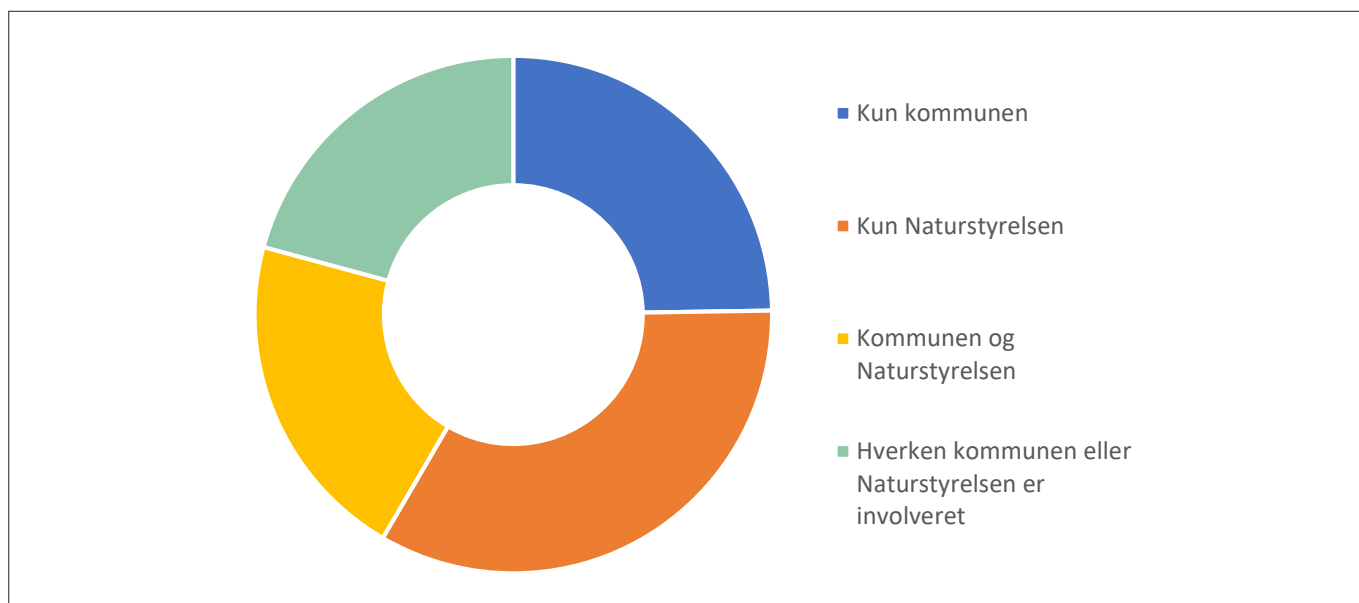
Ser man på, hvilke processer af MTB-sporbygningen de forskellige aktører er involveret i, viser det sig samtidig, at de frivilliges centrale rolle i MTB-sporbygningen gælder – uanset om der er tale om igangsætning, planlægning, anlæg eller vedligehold af MTB-sporene. Blandt sporbosserne angiver 87%, at det er de frivillige, der har taget initiativet til at anlægge det MTB-spor, de bidrager til (figur 3), mens 93% af sporbosserne angiver, at de frivillige er involveret i planlægningen af sporets beliggenhed, niveau og forløb gennem landskabet. Endelig angiver samtlige (100%) sporbosser, at frivillige er involveret i det praktiske anlægs- og vedligeholdelsesarbejde.



Foto: Mikael Bech



Figur 1. Sporbossernes svar på følgende spørgsmål: Hvilke aktører er eller har været involveret i sporbygningsarbejdet? Sporbygningsarbejde skal her forstås som både praktiske og administrative opgaver i forbindelse med planlægning, anlæg og drift af MTB-spor. Det har været muligt at afgive flere svar, hvorfor tallene ikke summerer til 100% (N=101 sporbosser).



Figur 2. Den procentvise fordeling af sporbossernes svar på, om og hvilke af de offentlige aktører, der er involveret i sporbygningsarbejdet. Figuren tager ikke højde for, om andre aktører er involveret (N=101).

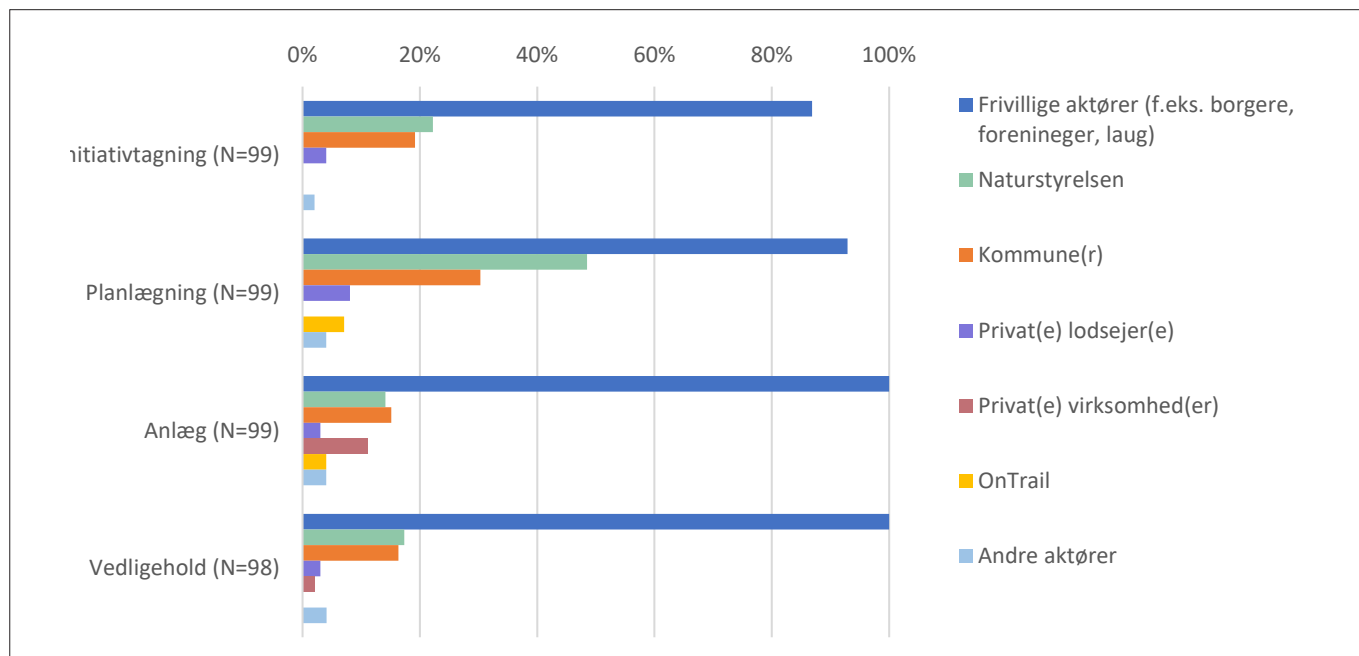
Ved både initiativtagning, planlægning, anlæg og vedligehold ser det dog samtidig ud til, at en del af den frivillige indsats foregår i et samarbejde med andre aktører. Særligt når det kommer til planlægningen indgår de frivillige i samarbejder med Naturstyrelsen og kommunen. Således svarer lige knap halvdelen (49%) af sporbosserne, at Naturstyrelsen er involveret i planlægningen af sporene, mens lige knap en tredjedel (30%) af sporbosserne svarer, at kommunen bidrager til planlægningen (figur 3). Samtidig ser kommunen og Naturstyrelsen også ud til at være de frivilliges primære samarbejdspartnere ved både initiativtagning, anlæg og vedligehold, om end de offentlige aktørers involvering på disse områder må betragtes som mere begrænset sammenlignet med planlægningsprocessen. Samlet set angiver mellem 14% og 22% af sporbosserne, at kommunen og Naturstyrelsen er involveret i initiativtagning, anlæg og drift (figur 3).

Endelig angiver en mindre andel af sporbosserne, at også private lodsejere bidrager til sporbygningen. Således svarer mellem 2% og 8% af sporbosserne, at private lodsejere bidrager til initiativtagning, planlægning, anlæg og drift (se figur 3). Endelig ser det ud til at private virksomheder udelukkende er involveret i anlægs- og vedligeholdelsesarbejdet – og dette kun ved et begrænset antal spor. I alt angiver 11% af sporbosserne, at private virksomheder bidrager til anlægsarbejdet, mens 2% svarer, at de bidrager til vedligeholdelsen af sporene (figur 3).

Samlet set vidner resultaterne om, at MTB-spor etableres i et samarbejde mellem flere forskellige aktører og som oftest i et samarbejde mellem frivillige og en eller flere offentlige aktører. Samtidig indikerer resultaterne, at frivillige spiller en helt central rolle i sporbygningsarbejdet - uanset om det handler om initiativtagning, planlægning, anlæg eller drift.



Foto: Christoffer Riis Svendsen



Figur 3. Sporbossernes svar på følgende fire spørgsmål: Hvem har taget initiativet til at anlægge sporet?, Hvem er eller har været involveret i beslutninger om sporets beliggenhed, niveau og forløb gennem landskabet?, Hvem er eller har været involveret i det praktiske anlægsarbejde?, Hvem er involveret i vedligeholdelsen af sporet? Det har været muligt at afgive flere svar, hvorfor tallene ikke summerer til 100%.

2. Frivillige varetager en lang række arbejdsopgaver i forbindelse med MTB-sporbygningen

Stort set samtlige af de frivillige (95%) varetager praktiske anlægs- og vedligeholdelsesopgaver på sporene, og derudover hjælper en del af de frivillige også til at løse en række andre konkrete arbejdsopgaver (figur 4). I den forbindelse ser det ud til, at de frivillige har organiseret sig på en måde, hvor der er en tydelig arbejds- og ansvarsfordeling blandt henholdsvis sporbosser og sporbyggere. Sporbosserne og sporbyggerne bidrager i stort set samme grad til det praktiske arbejde med at bygge og vedligeholde sporene, idet 96% af sporbosserne og 95% af sporbyggerne bidrager til dette. Til gengæld er der forskel på, i hvilken grad sporbosser og sporbyggere varetager opgaver i forbindelse med planlægningen af sporene,

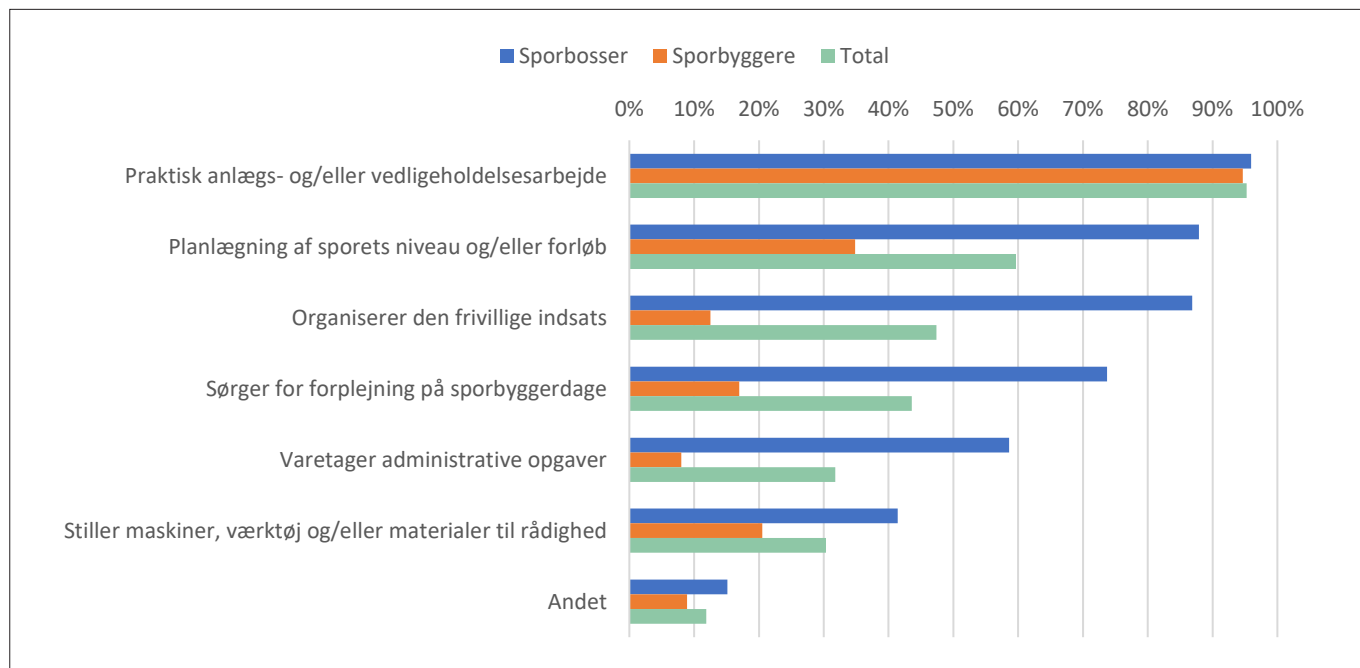


Foto: Christoffer Riis Svendsen

organiseringen af den frivillige indsats og sporbyggedagene samt det administrative arbejde.

Blandt sporbyggerne angiver 35%, at de hjælper med at planlægge sporenes udformning og forløb gennem landskabet, mens dette gælder for 88% af sporbosserne. Samtidig angiver 87% af sporbosserne, at de er med til at organisere den frivillige indsats omkring MTB-sporbygningen, mens dette kun gælder for 13% af sporbyggerne. Et lignende billede tegner sig i forbindelse med planlægningen af sporbyggedagene. Her svarer henholdsvis 17% af sporbyggerne og 74% af sporbosserne, at de hjælper med at sørge for forplejning på sporbyggedagene, ligesom 21% af sporbyggerne og 41% af sporbosserne angiver at de hjælper ved at stille maskiner, materialer eller værktøj til rådighed. Endelig svarer over halvdelen (59%) af sporbosserne, at de varetager administrative opgaver i forbindelse med sporbygningen, mens dette kun gælder for 8% af sporbyggerne.

Samlet ser der altså ud til at være en tydelig ansvars- og arbejdsfordeling blandt de frivillige. På den ene side er der sporbosserne, der i høj grad er involveret i og medansvarlige for både planlægningen af sporene og sporbyggedagene samt organiseringen af den frivillige indsats og arbejdet med de administrative opgaver. På den anden side er der sporbyggerne, der primært er involveret i det praktiske anlægs- og vedligeholdelsesarbejde. Dette kan indikere, at en del af de frivillige ønsker, og måske motiveres af, at have en stor grad af medindflydelse på MTB-sporbygningen, mens en anden del foretrækker udelukkende at bidrage til det praktiske arbejde på sporene, og dermed udføre allerede planlagte opgaver.



Figur 4. De frivilliges svar på spørgsmålet: Hvilke af følgende opgaver er eller har du som frivillig været med til at varetage i forbindelse med de(t) spor, som OnTrail har hjulpet jer med at afmærke? Det har været muligt at afgive flere svar, hvorfor svarene ikke summerer til 100%. (N=221)

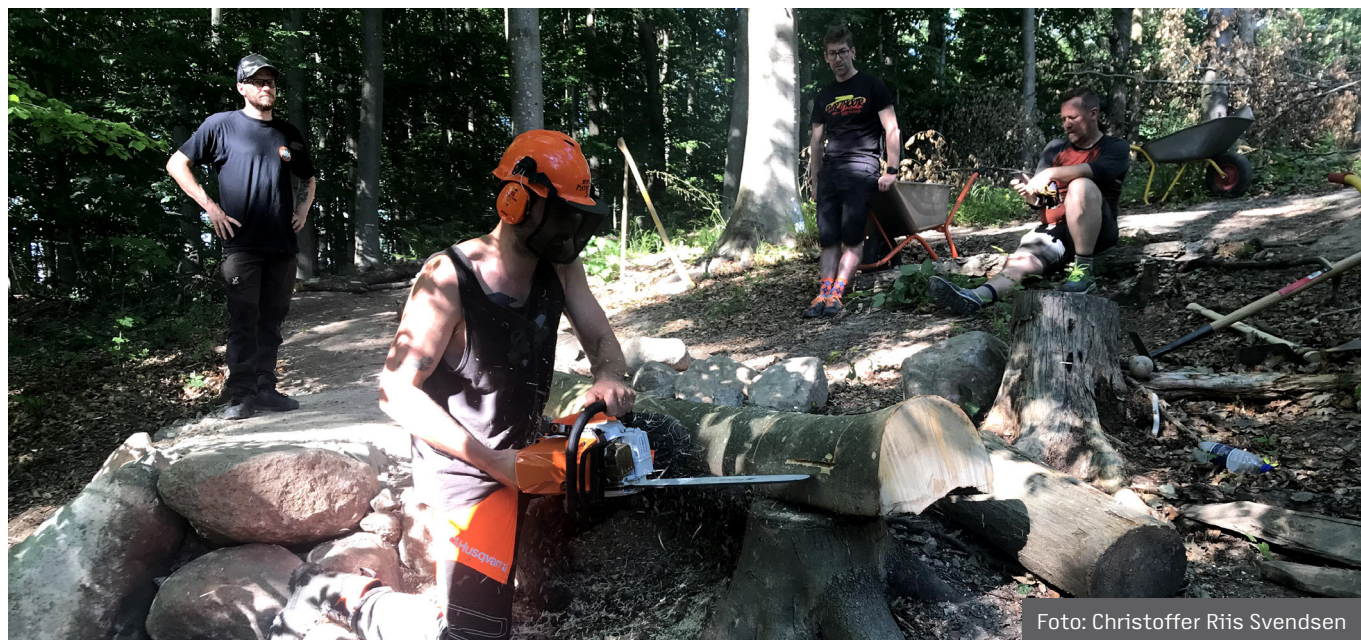


Foto: Christoffer Riis Svendsen

3. Offentlige aktører støtter de frivillige på mange måder, men sporbyggekompetencerne er primært hos de frivillige

Blandt de sporbosser, der samarbejder med offentlige aktører om MTB-sporbygningen, gives der udtryk for, at kommunen og Naturstyrelsen understøtter den frivillige indsats på flere forskellige måder, men primært er behjælpelige med at stille arealer til rådighed og ved at yde støtte i forbindelse med anskaffelse af maskiner og materialer (f.eks. sten, grus og sand).

Lidt over halvdelen (54%) af de sporbosser, der samarbejder med en eller flere kommuner om sporbygningen angiver, at kommunerne hjælper ved at stille arealer til rådighed, mens næsten samme andel (52%) svarer, at kommunerne hjælper ved at stille materialer til rådighed eller ved at yde økonomisk støtte til indkøb af materialer (figur 5). Samtidig svarer lidt over en tredjedel (35%) af sporbosserne, at kommunerne er behjælpelige med maskinel støtte, mens lige knap en fjerdedel (24%) oplever, at kommunerne stiller praktisk arbejdskraft til rådighed på sporene.



Foto: Christoffer Riis Svendsen



Foto: Christoffer Riis Svendsen

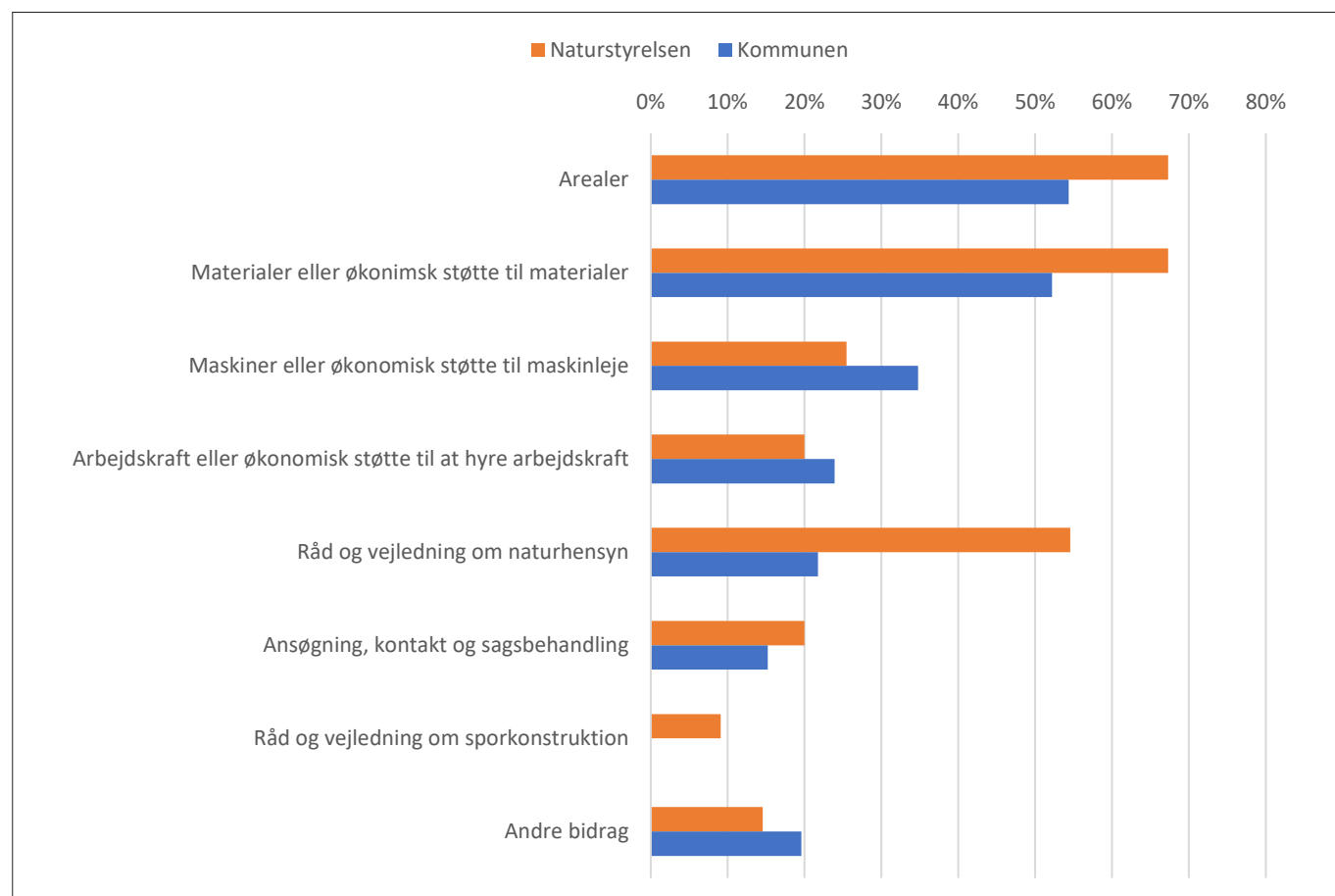
Med hensyn til råd og vejledning, oplever 22% af sporbosserne, at kommunerne er behjælpelige, når det drejer sig om naturhensyn, mens ingen af sporbosserne oplever at få vejledning til sporkonstruktionen fra kommunalt hold. Endelig oplever en mindre andel (15%) af sporbosserne at få hjælp af kommunen til administrative opgaver vedrørende MTB-sporbygningen.

På lignende vis angiver 67% af de sporbosser, der samarbejder med Naturstyrelsen, at Naturstyrelsen bidrager ved at stille henholdsvis arealer og materialer til rådighed (figur 5). En fjerdedel (25%) af sporbosserne oplever, at Naturstyrelsen er behjælpelig med maskinleje, mens en femtedel (20%) giver udtryk for, at Naturstyrelsen bidrager ved at yde praktisk arbejdskraft.

Samtidig angiver over halvdelen (55%) af sporbosserne, at Naturstyrelsen yder råd og vejledning om naturhensyn, mens 20% oplever, at Naturstyrelsen yder hjælp til administrative opgaver, og 9% svarer, at Naturstyrelsen giver råd og vejledning om sporkonstruktion.

Overordnet ser det altså ud til, at de kommuner og naturstyrelsesenheder, der samarbejder med frivillige om MTB-sporbygningen, understøtter den frivillige indsats på flere forskellige måder. Primært er der tale om maskinel, materiel og arealmæssig støtte, men samtidig bidrager nogle kommuner og Naturstyrelsesenheder også med praktisk arbejdskraft, ligesom særligt Naturstyrelsen yder råd og vejledning om naturhensyn. Dermed synes der

blandt de involverede offentlige aktører at være en opfattelse af de frivillige som vigtige samarbejdspartnere, det er værd at investere ressourcer i. Samtidig vidner resultaterne om, at sporbyggekompetencerne alt overvejen-
de er hos de frivillige, da Naturstyrelsen kun i begrænset omfang, og kommunerne slet ikke, ser ud til at yde råd og vejledning om sporkonstruktion.



Figur 5. De frivilliges svar på følgende spørgsmål: Hvilke bidrag har Naturstyrelsen ydet i forbindelse med udvikling, anlæg og drift af det spor, du har bidraget til? Hvilke bidrag har kommunen ydet i forbindelse med udvikling, anlæg og drift af det spor, du har bidraget til? Tallene bygger på svar fra de sporbosser, der samarbejder med Naturstyrelsen (N=55) og/eller en eller flere kommuner (N=46) om MTB-sporbygningen. Det har været muligt at angive flere svar, hvorfor figuren ikke summerer til 100%.

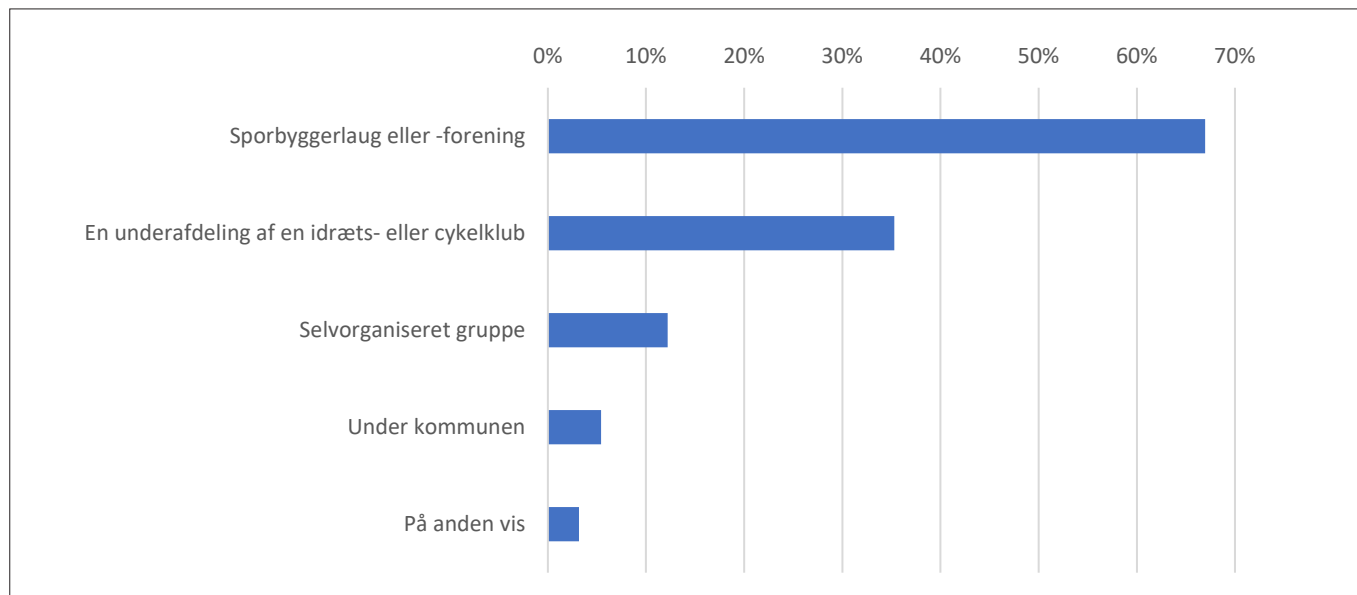
4. De frivillige har en stærk organisering af MTB-sporbygningen

Blandt de frivillige inden for MTB-sporbygning deltager langt de fleste i organiseret regi. Omkring to tredjedele (67%) af de frivillige er organiseret i såkaldte sporbyggerlaug eller sporbyggerforeninger, mens lidt over en tredjedel (35%) er organiseret i en underafdeling af en idræts- eller cykelklub (figur 6). Kun 12% af de frivillige bidrager til sporbygningen som en selvorganiseret gruppe, og kun et fåtal (5%) er organiseret under kommunen. Samtidig angiver lidt under halvdelen (48%) af de frivillige, at de i deres laug, forening eller gruppe samarbejder med andre sporbyggerlaug eller -foreninger (figur 7).

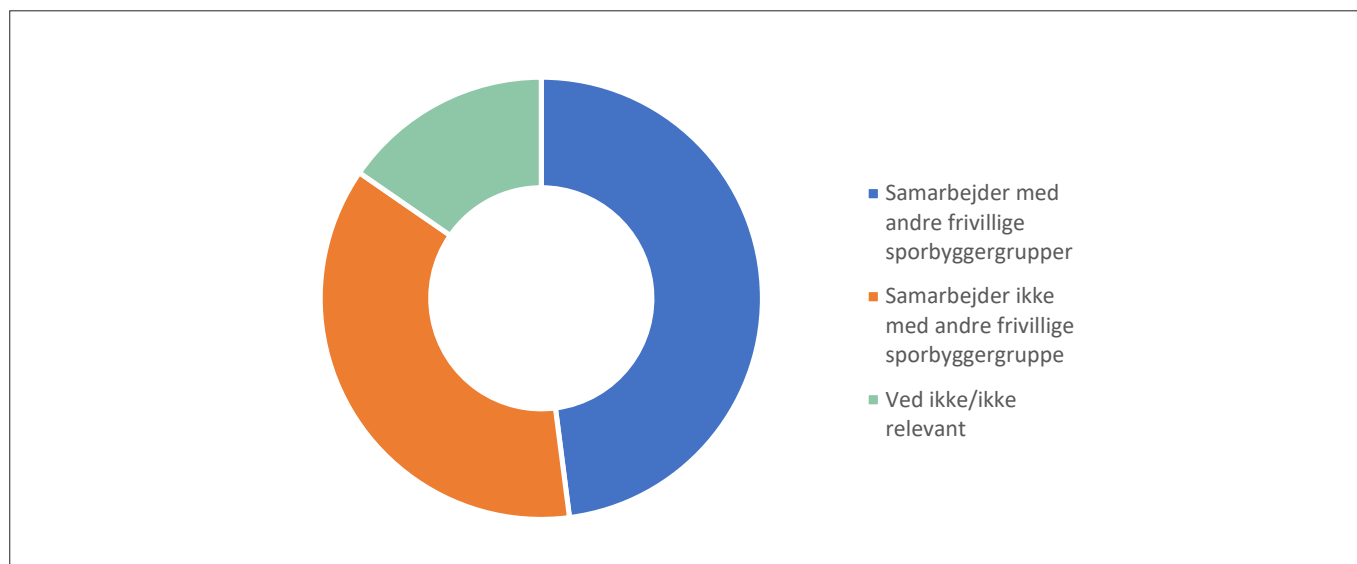
Det er således hovedsagligt de frivillige selv, der står for organiseringen af den frivillige indsats om MTB-sporbygningen. Denne foregår i høj grad i regi af selvstændige sporbyggerforeninger, der opererer uafhængigt af f.eks. MTB-klubber eller idrætsforeninger. Omvendt tyder resultaterne også på, at en del af de frivillige sporbyggergrupper er udsprunget af interessefællesskaber i lokale idræts- eller cykelklubber og altså indgår under de respektive klubbers vedtægter og formål. Samlet set vidner resultaterne altså om en robust og stærk organisering af MTB-sporbygningen, som de frivillige selv står for.



Foto: Christoffer Riis Svendsen



Figur 6. De frivilliges svar på følgende spørgsmål: Hvordan er det frivillige sporbygningsarbejde, som du deltager i, organiseret? Det har været muligt at angive flere svar, hvorfor tallene ikke summer til 100% (N=221).



Figur 7. Den procentvise fordeling af frivillige sporbyggergrupper, der henholdsvis samarbejder eller ikke samarbejder med andre frivillige sporbyggergrupper (N=221).

5. Frivillige afholder som oftest 6-11 sporbyggedage om året med en typisk varighed på mellem 3 og 5 timer.

I stort set samtlige (98%) sporbyggergrupper eller -foreninger afholdes der såkaldte sporbyggedage (figur 8). Det betyder, at sporbosser eller foreningsrepræsentanter op til flere gange om året inviterer de frivillige til i fællesskab at bygge og vedligeholde de(t) pågældende spor.

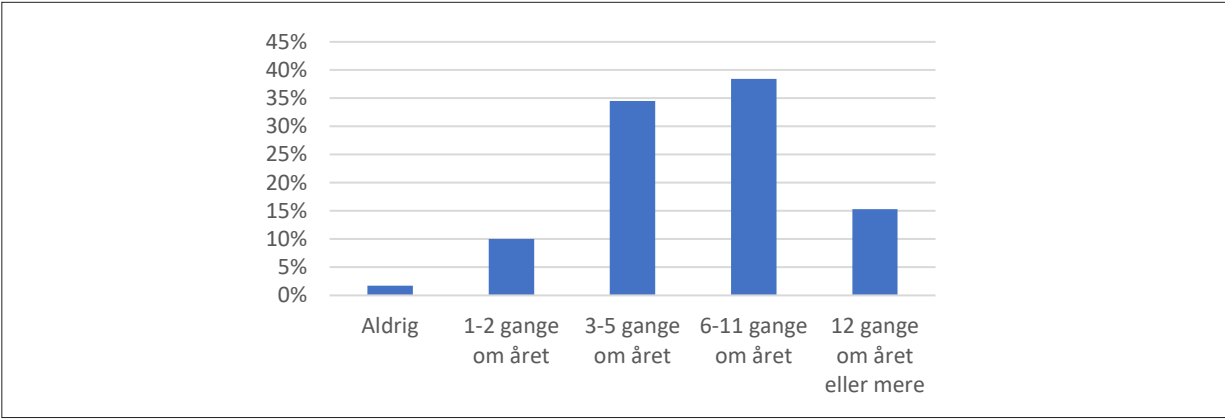
I den forbindelse angiver over halvdelen (54%) af de frivillige, at de i deres sporbyggegruppe eller -forening som minimum afholder seks sporbyggedage om året, mens lidt over en tredjedel (35%) angiver, at de afholder mellem tre og fem sporbyggedage om året (figur 8). Hvad angår varigheden af disse sporbyggedage, svarer mere end halvdelen (54%) af de frivillige, at sporbyggedagene typisk varer imellem tre og fem timer, mens 38% svarer, at de som oftest varer imellem seks og otte timer (se figur

9). Hvad angår opbakningen til sporbyggedagene svarer lidt over en tredjedel (34%) af de frivillige, at der i gennemsnit møder 11-20 personer op på sporbyggedagene, mens lidt under halvdelen (43%) oplever, at der i gennemsnit møder seks til ti personer op (figur 10).

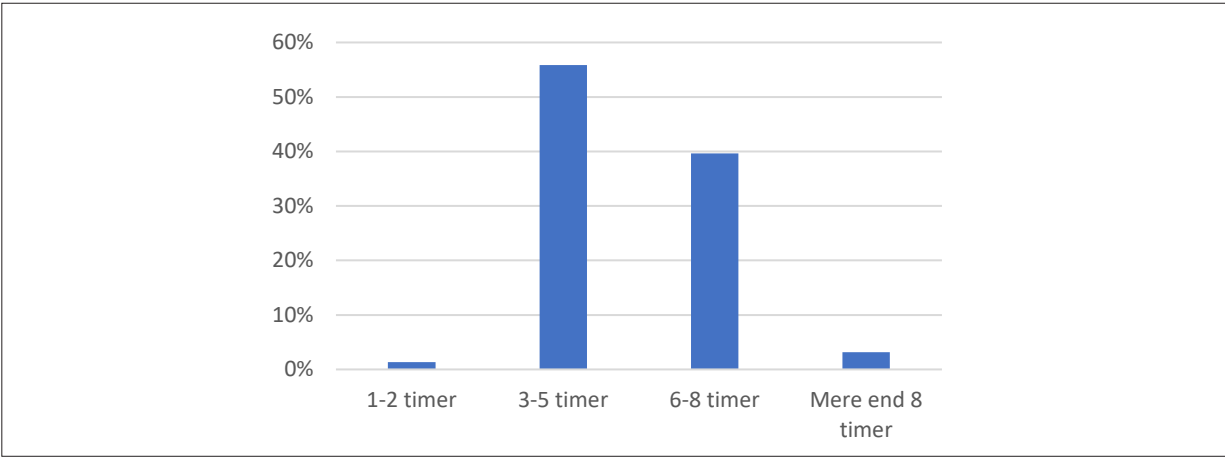
Fordelt på de 83 spor, der er repræsenteret ved de frivillige i denne undersøgelse, afholder størstedelen af sporbyggerforeningerne altså mellem 3-11 sporbyggedage om året. De fleste sporbyggedage varer mellem 3-8 timer, og som oftest deltager der mellem 6-20 frivillige på sporbyggedagene. Det er ikke muligt at beregne et præcist gennemsnit pr. spor, men et forsigtigt estimat med 6 sporbyggedage á 5 timers varighed med 10 frivillige giver samlet 300 frivillige arbejdstimer pr. spor. Her må det dog understreges, at der udelukkende er tale om et estimat af omfanget af den frivillige indsats på sporbyggedagene, hvorved der ikke tages højde for den tid, frivillige bruger



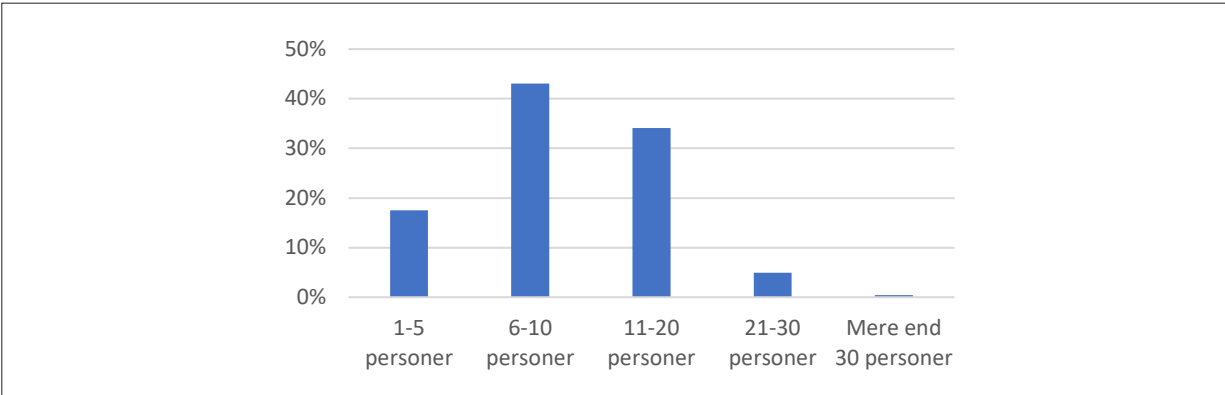
Foto: Christoffer Riis Svendsen



Figur 8. De frivilliges svar på følgende spørgsmål: Hvor mange gange om året afholder I som frivillig sporbyggergruppe sporbyggedage? Med sporbyggedage menes dage, hvor frivillige inviteres til i fællesskab at udføre anlægs- og/eller vedligeholdelsesopgaver på sporet (N=229).



Figur 9. De frivilliges svar på følgende spørgsmål: Hvor lang tid varer en typisk sporbyggedag? (N=222).



Figur 10. De frivilliges svar på følgende spørgsmål: Hvor mange frivillige møder der i gennemsnit op til en sporbygge- dag? (N=223).

i forbindelse med f.eks. administrative opgaver, planlægning af sporbyggedage og kontakt med offentlige eller private aktører samt lodsejere.

Samtidig er det væsentlig at have for øje, at et frivilligt engagement, som det der er omkring MTB-sporbygningen, udover at repræsentere en økonomisk værdi også forventes at indebære demokratiske, sociale og innovative værdier, der kan komme både den enkelte borger, de offentlige institutioner og samfundet til gavn (Agger, Tortzen & Rosenberg, 2018). Med andre ord er der en udbredt forventning om, at involveringen af frivillige i udviklingen og udførelsen af offentlige løsninger ikke blot kan bidrage til at skabe bedre og billigere offentlige tilbud, men også kan bidrage til, at borgerne i højere grad oplever at

have ejerskab for og indflydelse på offentlige løsninger, og samtidig understøtte udviklingen af lokale fællesskaber og tilliden til det offentlige system (Agger et al., 2018).

Med dette for øje indikerer resultaterne samlet set, at de frivillige leverer en væsentlig og også værdifuld indsats i forbindelse med MTB-sporbygningen. Langt størstedelen af de sporbyggerlaug og -grupper, der er repræsenteret i denne undersøgelse formår at organisere en solid, fælles frivillig indsats omkring det praktiske arbejde med sporene. En indsats, der ikke blot fører til etablering af nye MTB-spor, men som - qua den frivillige organisering - også rummer potentialet til at kunne facilitere udviklingen af sociale og demokratiske værdier blandt deltagerne i aktiviteterne.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

Opsummering

Denne publikation har til formål at undersøge den frivillige indsats om MTB-sporbygningen i Danmark, herunder hvordan frivillige samarbejder med andre aktører om sporbygningen, hvilke opgaver de frivillige varetager, hvordan offentlige aktører understøtter den frivillige indsats omkring sporbygningen, hvordan de frivillige er organiseret og omfanget af den indsats de frivillige lægger i sporene. Med udgangspunkt i undersøgelsens resultater kan følgende centrale pointer opsummeres.

Frivillige samarbejder med flere forskellige aktører om MTB-sporbygningen, men de primære samarbejdspartnere er Naturstyrelsen og kommunerne. I udviklingen af MTB-sporene spiller de frivillige en helt central rolle, idet de tager medansvar ved både igangsætning, planlægning, anlæg og vedligehold af MTB-sporene. Dermed ser der ved samspil om MTB-sporbygning ud til i høj grad at være tale om 'co-initiative', hvor de frivillige udover at bidrage som initiativtagere også har en høj grad af medindflydelse på sporenes udformning og forløb samt på selve etableringen og vedligeholdelsen af sporene. Dette understreges af, at de frivillige samlet set varetager en række forskellige arbejdsopgaver i forbindelse med MTB-sporbygningen, og at de frivillige udover sporbyggerne også inkluderer sporbosser, som påtager sig ansvaret med den mere overordnede planlægning. Denne arbejds- og ansvarsfordeling vidner om, at der blandt de frivillige er forskellige måder at være involveret i sporbygningen på, og at der dermed også kan være forskelle i motiver blandt de forskellige typer af frivillige.

Generelt er der en stærk organisering af den frivillige indsats. Flertallet af de frivillige bidrager til sporbygningen i regi af enten deciderede sporbyggerforeninger eller i regi af sporbyggergrupper, der opererer som en underafdeling af eksisterende idrætsforeninger. På tværs af de forskellige sporbyggergrupper er der forskel på, hvor mange gange de frivillige mødes til sporbyggedagene, hvor længe de mødes, og hvor mange de mødes, men et forsigtigt estimat er, at de frivillige i gennemsnit bidrager

med 300 arbejdstimer om året i forbindelse med sporbyggedage på det enkelte spor. Samlet set giver undersøgelsens resultater dermed indtryk af, at de frivillige formår at organisere en væsentlig og værdifuld frivillig indsats omkring det praktiske anlægs- og vedligeholdelsesarbejde på MTB-sporene.

Samtidig ser det ud til, at de kommuner og naturstyrelsesenheder, der er involveret i MTB-sporbygningen understøtter den frivillige indsats på flere forskellige måder – men primært ved at stille arealer, maskiner og materialer til rådighed. Dette kan indikere, at de frivillige – blandt disse offentlige aktører – opfattes, som vigtige samarbejdspartnere, der bidrager til en opgave, som det er værd at investere ressourcer i. Dog ser det ud til, at de frivillige i meget lille grad oplever, at Naturstyrelsen og kommunerne yder rådgivning om sporenes konstruktion, hvilket indikerer, at de primære sporbygningskompetencer er at finde blandt de frivillige. Dette bakkes op af en nyere undersøgelse af samspil om MTB-sporbygning i tre udvalgte kommuner. I de tre kommuner er der blandt både de offentlige og de frivillige aktører en oplevelse af, at de frivillige besidder nogle særlige sporbyggerkompetencer, som ikke i samme grad findes hos de offentlige aktører (Kristensen, Iversen & Arvidsen, 2020). Betragter man samspilslitteraturen kan netop dette forhold vise sig at være en væsentlig forudsætning for et vellykket samspil. Tidligere studier har nemlig peget på, at det ofte kan virke som en begrænsende faktor for samspillet mellem offentlige og frivillige aktører, når de offentlige aktører ikke stoler tilstrækkeligt på, at de frivillige er i stand til at løse de opgaver, der indgår i samspillet (Steen & Tuurnas, 2018).

Denne publikation tegner et billede af den frivillige indsats i forbindelse med MTB-sporbygning i Danmark. Forventningen er dermed, at publikationen kan bidrage til at give alle med interesse for samspil om MTB-sporbygning et indblik i omfanget og karakteren af den frivillige indsats på de danske MTB-spor anno 2020. Et sådan indblik kan forhåbentlig bidrage til en yderligere kvalificering

af arbejdet med at skabe gode rammer for samspil om MTB-sporbygning i Danmark.

Samtidig vil det fremadrettet være centralt at belyse 1) hvilke motiver, der driver de forskellige typer af frivillige, 2) hvordan de frivillige oplever samarbejdet med de offentlige aktører og 3) hvilken værdi samspil mellem offentlige og frivillige aktører om MTB-sporbygning tillægges af de involverede parter. Viden om disse forhold vil kunne kvalificere både de frivilliges og de offentlige aktørers arbejde med at skabe attraktive rammer for de mange frivillige, der bidrager til MTB-sporbygningen.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

Undersøgelsen

Design, case og sampling

De præsenterede resultater stammer fra en analyse af en elektronisk spørgeskemaundersøgelse, gennemført blandt MTB-frivillige, som har bidraget til mindst ét MTB-spor tilmeldt OnTrail-projektet. Dataindsamlingen forløb fra d. 2. juni til d. 3. august 2020, og der blev anvendt to udsendelsesmetoder. For det første blev spørgeskemaet udsendt pr. mail til alle 116 sporansvarlige, der pr. 2. juni havde tilmeldt et MTB-spor til OnTrail. For det andet blev spørgeskemaet udsendt som generelle links, der blev delt af de sporansvarlige i de online-netværk for frivillig MTB-sporbygning, som de var en del af. Adgangen til kontaktpersonerne i OnTrail gav os således mulighed for at komme i kontakt med det store antal frivillige, der er engageret i frivillige indsatser i forbindelse med afmærkede danske MTB-spor.

Datagenerering og analyse

Blandt de 116 sporansvarlige, besvarede 54 personer spørgeskemaundersøgelsen, hvilket giver en tilfredsstillende svarprocent på 47%. Derudover deltog i alt 399 respondenter fra de pågældende online-netværk for frivillig MTB-sporbygning i spørgeskemaundersøgelsen. Ud af det samlede antal besvarelser angav 354 respondenter, at de deltog i MTB-sporbygning som enten frivillige sporbosser (130) eller frivillige sporbyggere (224).

Da formålet med denne undersøgelse er at tegne et billede af omfanget og karakteren af den frivillige indsats på de danske MTB-spor, er det denne gruppe, der danner grundlag for projektets analyser. Spørgsmål vedrørende de frivilliges samarbejde med andre aktører om MTB-sporbygningen er dog kun stillet til sporbosserne, da denne gruppe forventes at besidde størst indsigt i disse forhold. Der er gennemført deskriptiv statistik for samtlige variable i spørgeskemaundersøgelsen.

Litteratur

Agger, A., Tortzen, A. & Rosenberg, C. (2018). *Hvilken værdi skaber vi med samskabelse?* Professionshøjskolen Absalon.

Alford, J. (2009). *Engaging public sector clients: From service-delivery to co-production*. Springer.

Gentin, S., Hunt, J. B., & Herslund, L. B. (2020). *Frivillige viser vej - Resultater fra en national spørgeskemaundersøgelse om grønne frivillige i natur- og parkforvaltning*. Institut for Geovidenskab og Naturforvaltning, Københavns Universitet. IGN Rapport

Ibsen, B. (2020) (red.). *Den frivillige kommune: Samspillet mellem den frivillige og den offentlige sektor*. Syddansk Universitetsforlag.

Iversen, E. B., & Ibsen, B. (2018). *Civilsamfundet som 'motor' i facilitetsudvikling*. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund, Syddansk Universitet.

Kristensen, M. S., Iversen, E. B. & Arvidsen, J. (2020). *Afmærkning af mountainbikespor*. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund, Syddansk Universitet.

Kristensen, M. S., Iversen, E. B. & Arvidsen, J. (2021). *Sam-pil om mountainbikesporbygning*. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund, Syddansk Universitet.

Petersen, L. S. (2018). *Frivillige grønne kræfter – Samarbejde med frivillige på det grønne område*. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund, Syddansk Universitet.

Rask S. & Eske, M. (2020). *Status på danskernes idrætsdeltagelse 2020*. Notat 1 i 'Danskernes motions- og sportsvaner 2020'. Idrættens Analyseinstitut. <https://idan.dk/vi-densbank/downloads/status-paa-danskernes-idraetsdeltagelse-2020/cb5a3970-42f4-4199-ba12-aca800dad3c4> Hentet d. 07.01.21.

Steen, T. & Tuurnas, S. (2018). The roles of the professional in co-production and co-creation processes. *Co-production and co-creation* in Brandsen, T., Steen, T. & Verschuere (2018) 'Co-Production and Co-Creation. Engaging Citizens in Public Services', New York: Routledge.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

..... KORT FORTALT

FRIVILLIG MOUNTAINBIKE- SPORBYGNING I DANMARK