

Mathilde Skov Kristensen

Evald Bundgård Iversen

Jan Arvidsen



..... KORT FORTALT

SAMSPIL OM MOUNTAINBIKE- SPORBYGNING

Samspil om mountainbikesporbygning

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

Udarbejdet i samarbejde mellem Forskningsenheden Active Living &
Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund (www.sdu.dk/cisc),
Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet

Udgivet 2021

ISBN 978-87-94006-21-7 (trykt version)

ISBN 978-87-94006-22-4 (pdf)

Forsidefoto: Mads Hoffmann

Tryk: Grafisk Center, Odense



INSTITUT FOR IDRÆT
OG BIOMEKANIK



Frilufts
Rådet

Støttet med udlodningsmidler til friluftsliv

Indholdsfortegnelse

4 BAGGRUND OG FORMÅL

5 TEORETISK FORANKRING OG CENTRALE BEGREBER

8 TRE EKSEMPLER PÅ SAMSPILSMODELLER FOR FRIVILLIG MTB-SPORBYGNING

Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Viborg Kommune | 8

Organiseringen af samspillet | 9

Økonomi og øvrige offentlige bidrag | 11

Initiativ og ansvar | 11

Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Skanderborg Kommune | 12

Organiseringen af samspillet | 13

Økonomi og øvrige offentlige bidrag | 14

Initiativ og ansvar | 14

Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Silkeborg Kommune | 16

Organiseringen af samspillet | 17

Økonomi og øvrige offentlige bidrag | 20

Initiativ og ansvar | 20

22 OPSUMMERING

25 LITTERATUR OG LINKS

■ Baggrund og formål

Der er et stigende antal danskere, som kører Mountainbike (MTB) (Pilgaard & Rask 2016). Bl.a. derfor, er der blevet etableret mange nye MTB-spor rundt om i Danmark. Mange af disse spor er etableret med en involvering af frivillige, der i forskellig grad har været med til at igangsætte, planlægge og udføre etableringen af MTB-spor i samarbejde med offentlige myndigheder. På trods af den udbredte inddragelse af frivillige, er der meget lidt viden om, hvordan samarbejdet mellem offentlige myndigheder og frivillige kræfter foregår. I denne publikation gives et indblik i, hvordan konkrete samarbejder mellem offentlige myndigheder i tre kommuner og de involverede frivillige er indrettet.

Publikationen udgør den første del af afrapporteringen fra projektet *Frivilligt engagement i naturen*. Et af formåle-

ne med projektet er at undersøge, hvordan samarbejdet mellem de offentlige myndigheder og frivillige fungerer. Dette formål skal bl.a. indfries ved at se på, hvordan organiseringen af de frivilliges indsats og samarbejde med offentlige myndigheder i forbindelse med initiering, planlægning og udførsel af MTB-spor er indrettet i henholdsvis Silkeborg, Skanderborg og Viborg Kommune. Således beskrives i denne publikation, hvilke typer af foreninger og frivillige, der engagerer sig i et samarbejde, samt hvordan samspillet mellem kommune, frivillige og Naturstyrelsen er organiseret.

Projektet er blevet til på baggrund af et initiativ fra Silkeborg, Viborg og Skanderborg Kommune og er finansieret af Friluftsrådet. Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund (CISC) er sammen med forskningsenheden Active Living (AL) - begge fra Syddansk Universitet - ansvarlige for at udføre undersøgelsen.



Foto: Mikael Bech



Foto: Mikael Bech

Teoretisk forankring og centrale begreber

Projektet tager afsæt i eksisterende forskning i samspillet mellem kommuner og civilsamfund, der peger på, at der i 2010'erne og fremefter er kommet mere fokus på samskabelse mellem offentlige myndigheder og frivillige aktører (Ibsen, 2020). Samskabelse sker gennem et tæt samspil mellem kommuner og frivillige og har til formål at skabe bedre offentlige løsninger i form af eksempelvis større effektivitet, øget kvalitet, mere medbestemmelse til brugerne og øget tilfredshed blandt brugerne. Borgerne ses altså som aktive medspillere frem for passive forbrugere (Ibsen, 2020). Med dette afsæt præsenterer den foreliggende publikation tre eksempler på, hvordan brugerne kan inddrages i produktionen af offentlige serviceydelser – nærmere bestemt etablering og vedligehold af MTB-spor. Undersøgelsen fokuserer således på kommunernes samspil med de brugere, der bidrager som

frivillige til planlægning, etablering og/eller vedligehold af MTB-spor. I den forbindelse kan der overordnet skelnes mellem tre former for frivillige: sporbosser, sporbyggere og foreningsrepræsentanter. En sporboss er ansvarlig for et eller dele af et MTB-spor, og sporbossens opgaver omfatter typisk planlægning, anlæg og drift af sporet - herunder organisering af den frivillige arbejdskraft, rekvirering af maskiner og materialer samt kontakt med myndigheder og lodsejere. En sporbygger er derimod primært involveret i at udføre praktiske anlægs- og/eller vedligeholdelsesopgaver på sporene, mens foreningsrepræsentanter er de frivillige, der udfylder en formel rolle i en af de foreninger, som indgår i samspillet omkring sporbygningen. I det følgende benyttes betegnelsen 'frivillige' som samlende betegnelse for sporbosser, sporbyggere og foreningsrepræsentanter. Kun i de tilfælde, hvor det tjener til at tydeliggøre forskelle i opgaver og ansvar differentieres der sprogligt mellem de forskellige former for frivillige.

Tidligere forskning viser, at den måde samspillet mellem en offentlig myndighed og frivillige er struktureret, har betydning for, om en offentlig organisation får et vellykket samspil med civilsamfundet (Alford, 2009). I den forbindelse har det vist sig gavnligt for samspillet, når strukturen understøtter kontaktvejen til de frivillige og giver plads til, at der kan træffes konkrete beslutninger i de yderste administrative led.

Derudover er et væsentligt parameter for karakteren af samspillet, i hvilken grad de frivillige selv får indflydelse på samspillet (Petersen, 2018; Iversen & Ibsen, 2018). Her sondres der i litteraturen mellem 'co-implementation', 'co-design' og 'co-initiative'. 'Co-implementation' foregår, når kommunen henter hjælp hos borgerne til at få implementeret initiativer, som er initieret og designet af kommunen. I 'co-design' er initiativet også ofte kommunens, men de frivillige kræfter inviteres til at bidrage til processen og får dermed større indflydelse, end de har i forbindelse med 'co-implementation'. Endelig er der 'co-initiative'-tilgangen, hvor det typisk er de frivillige, der tager initiativ til samspillet, og hvor de frivillige har en betydelig indflydelse på både samspillets indhold og omfang (Voorberg, Bekkers and Tummers, 2015).

Forskningen inden for samspil peger på, at der blandt offentlige og frivillige aktører er divergerende opfattelser af, hvem der har taget initiativet til de forskellige samspilsprojekter. En ny dansk undersøgelse af samspillet mellem foreninger og offentlige institutioner, viser at både de frivillige og de offentlige aktører, ser sig selv som de primære initiativtagere til samspillene (Ibsen, 2020: 77). I en undersøgelse foretaget blandt offentlige aktører involveret i samspil med frivillige omkring natur- og parkforvaltning giver kommuner og naturstyrelser dog udtryk for, at samspilsprojekterne er opstået på baggrund af såvel offentlige aktørers beslutninger som borgerhenvendelser (Gentin, Hunt & Herslund, 2020).

Hvem der tog initiativet, udgør dog i virkeligheden kun en lille del af svaret på, hvilken form for samskabelse, der er tale om, idet indholdet i samarbejdet også er afgørende

for, om der er tale om 'co-implementation', 'co-design' eller 'co-initiative'. Det er dermed vigtigt ikke alene at have for øje, hvem der tog initiativet til samspillet, men også hvordan samspillet efterfølgende udfyldes med indhold i form af eksempelvis, hvem der bidrager med faglige input til processen, og hvem der træffer beslutninger.

Med afsæt i disse overvejelser er den følgende gennemgang struktureret således, at der først præsenteres et overblik over, hvordan samspillet mellem de offentlige og de frivillige aktører er organiseret. Dernæst ses der nærmere på, hvilken økonomi, der er involveret i at understøtte arbejdet med de frivillige, da dette er en vigtig indikator på, om man fra kommunens side prioriterer samspillet med de frivillige. Endeligt stilles der skarpt på, hvem der tager initiativ til samspillene, og hvad indholdet af samspillene udgøres af, med henblik på at kunne lave en afsluttende vurdering af, om samspillene har karakter af 'co-initiative', 'co-design' eller 'co-implementation'.



Foto: Mads Hoffmann

Metode og data

Undersøgelsen er gennemført som et multipelt case-studie, og data er genereret ved kvalitative interviews og gennemgang af politiske strategidokumenter.

For at få et indblik i samspillet indretning, økonomi og igangsættelse, blev der i maj 2018 foretaget en forundersøgelse af eksisterende politiske strategidokumenter. Ligeledes blev der gennemført interviews med centrale aktører fra de deltagende kommuner i maj 2018.

Derefter blev der i perioden maj 2019 - marts 2020 gennemført interviews med i alt 30 informanter. Informanterne var sammensat af såvel offentlige som frivillige personer involveret i MTB-sporbygningen (Se tabel 1). Samspilsmodellerne er udarbejdet på baggrund af både interviews og strategidokumenter. Af to omgange har modellerne været fremsendt til kommentering ved kommuner, Naturstyrelsen og frivillige. Efterfølgende er der foretaget mindre faktuelle justeringer.

Tabel 1. Oversigt over informanter

	SKANDERBORG KOMMUNE	SILKEBORG KOMMUNE	VIBORG KOMMUNE
Foreningsrepræsentanter	2	2	2
Frivillige sporbosser	2	1	2
Frivillige sporbyggere	3	5	4
Kommunalt lønnede med ansvar for MTB-området	2	2	1
Naturstyrelsen ^a	1	1	1

^a Naturstyrelsen Søhøjlandet er ansvarlig for de statslige naturarealer i både Skanderborg og Silkeborg Kommune. Det er derfor den samme repræsentant fra Naturstyrelsen, der har været interviewet om samspillet i de to kommuner. I Viborg kommune er det en repræsentant fra Naturstyrelsen Kronjylland, der har været interviewet.

Tre eksempler på samspilsmodeller for frivillig MTB-sporbygning

I de tre kommuner har offentlige og frivillige aktører igennem flere år indgået i et samspil om sporbygning med etableringen af en lang række MTB-spor til følge. Samtidig er der tale om tre kommuner, der råder over og har adgang til en lang række rekreative naturområder, der potentielt kan danne gode rammer for MTB-kørsel. Dermed synes de tre kommuner at have gode forudsætninger for at organisere et samarbejde om MTB-sporbygning. I det følgende præsenteres samspillet om MTB-sporbygning i de tre kommuner som tre samspilsmodeller for frivillig MTB-sporbygning.

Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Viborg Kommune

I Viborg Kommune er der på frivilligt initiativ blevet bygget MTB-spor siden 2010, men samspillet mellem kommune og frivillige tog først for alvor fart i 2015, hvor frivillige kræfter tog initiativet til etablering af 100 km MTB-spor i Viborg Kommune. Ambitionen med dette projekt var, at Viborg Kommune, Naturstyrelsen Kronjylland, frivillige foreninger og andre interessenter frem mod 2018 skul-

le samarbejde om at etablere 100 km MTB-spor i Viborg Kommune (Hald Ege MTB, Viborg MTB & Cykel Motion Viborg, 2014). Derved skulle Viborg Kommune markere sig som en af landets mest attraktive MTB-destinationer. Projektet blev afsluttet i 2018, og i alt er der nu etableret 85 km MTB-spor i Viborg Kommune fordelt på i alt ti MTB-spor og to teknikbaner. Der er udelukkende tale om spor anlagt på kommunale og statslige arealer, da man i Viborg Kommune bevidst har undgået at anlægge MTB-spor på private arealer.

Viborg Kommune har ambitioner, der flugter med etableringen af MTB-spor. Det ses eksempelvis ved, at kommunen ønsker at sikre borgerne adgang til naturoplevelser, at fremme sundhed og trivsel, at sikre idrætsfaciliteter, der matcher nye tendenser og at bakke op om frivillige initiativer (Viborg Kommune, 2006, 2017a). Samtidig indgår etablering af MTB-spor som et af de strategiske indsatsområder, der skal bidrage til at realisere visionen for Viborg Naturpark ¹ (Viborg Kommune, 2015), ligesom det har været en del af Viborg Kommunes kulturstrategiske satsning at afholde verdensmesterskaberne i MTB-Orientering i 2019 (Viborg Kommune, 2017b).

¹ Læs mere om Viborg Naturpark her: <https://naturpark.viborg.dk>



Foto: Seemore.dk v/John Madsen



Foto: Seemore.dk v/ John Madsen

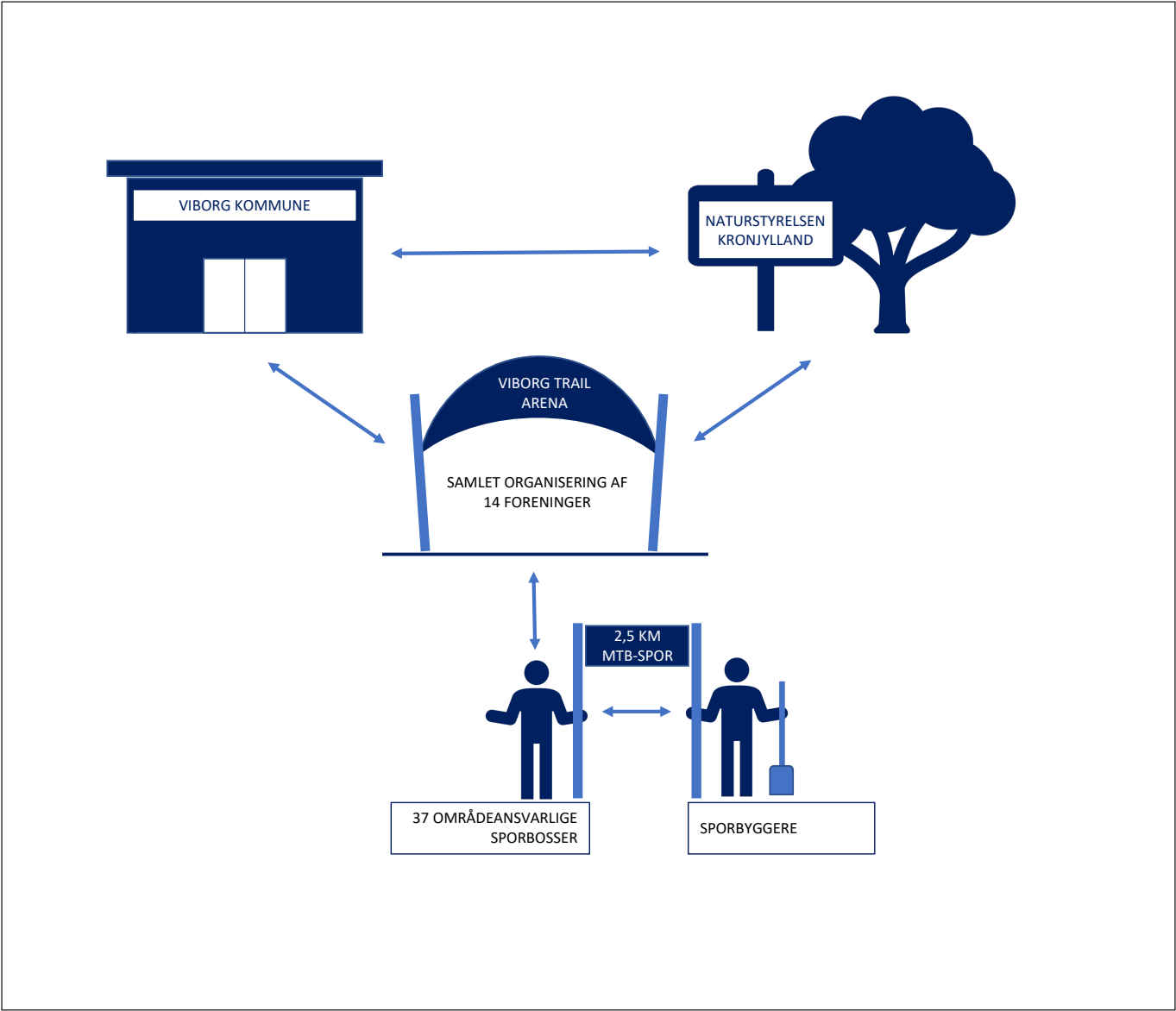
Organiseringen af samspillet

I Viborg Kommune foregår MTB-sporbygningen i et samspil mellem den kommunale forvaltning Kultur og udvikling, Naturstyrelsen Kronjylland og foreningen Viborg Trail Arena (VTA) (se figur 1). VTA blev etableret i 2014 og fungerer som ét samlende sporbyggerlaug med én foreningsstruktur for alle foreninger med interesse i at bidrage til sporbygningen. VTA repræsenterer i dag 14 foreninger og drives af en bestyrelse samt en sporkoordinator. Sporkoordinatoren har det primære ansvar for at varetage kontakten til de i alt 37 sporbosser, der har meldt sig som ansvarlige for MTB-sporene rundt om i Viborg Kommune. De 37 sporbosser har hver især ansvar for en specifik sporstrækning på omkring 2,5 km og har dermed også ansvar for at organisere den frivillige indsats på den pågældende sporstrækning, hvad end det drejer sig om etablering eller vedligehold. Sporkoordinatoren i VTA er så til gengæld behjælpelig med at levere de materialer, maskiner og udstyr, som sporbosserne vurderer, at der er behov for. På den måde fungerer sporbosserne som et centralt bindeled mellem de frivillige sporbyggere og VTA.

Det forhold, at VTA fungerer som samlende aktør på frivilligssiden, betyder, at uanset hvor indenfor kommunegrænsen, der tages initiativer til nye mountainbikespor, så beder kommunen som udgangspunkt initiativtageren om at rette henvendelse VTA. VTA behandler så forslaget og først derefter fremlægges sagen for kommunen og/eller Naturstyrelsen. Ved på denne måde at samle de frivillige kræfter i én fælles forening, har man forenklet kommunikationen mellem de frivillige foreninger og de offentlige myndigheder.

Hvilke af de offentlige myndigheder, der indgår i sporplanlægningen, er bestemt af lodsejerforholdene ved det enkelte spor. Ved planlægning af MTB-spor på kommunale arealer samspiller VTA med Viborg Kommune, mens VTA ved planlægningen af MTB-spor på statslige arealer samspiller med Naturstyrelsen Kronjylland.

Figur 1. Samspillet om MTB-sporbygningen i Viborg Kommune.



Økonomi og øvrige offentlige bidrag

Viborg Kommune støttede projektet *100 km mountainbikespor i Viborg Kommune* med 500.000 kr. årligt over en treårig periode fra 2016-2018. Den kommunale støtte blev givet mod, at VTA selv kunne fremskaffe en tilsvarende finansiering. Således er etableringen af MTB-sporene i Viborg Kommune både finansieret af fonde (Nordea-fonden, Lokale og Anlægsfonden og Lokale Aktionsgrupper (LAG)), medlemskontingenter fra de foreninger, der er medlem af VTA, mindre lokale sponsorater, samt kommunale midler, der samlet set beløber sig til 4,8 millioner kr. Derudover har Viborg Kommune siden 2019 støttet vedligeholdelsen af sporene ved at yde et årligt drifts- og anlægstilskud på 300.000 kr. til VTA. Dette tilskud er øremærket indkøb af materialer, leje af maskiner, forplejning på sporbygge-dage, samt sporbyggerkurser til de frivillige. Tilskuddet er tænkt til at dække 73% af de årlige driftsudgifter og gives så længe, VTA selv kan generere de sidste 27% af driftsomkostningerne.

I begrænset omfang bidrager kommunen desuden med materialer til spor anlagt på kommunale arealer, men almindeligvis stiller kommunen ikke selv maskiner eller materialer til rådighed. På den måde er det op til de fri-

villige selv at koordinere maskinleje og materialelevering med lokale virksomheder. Dette gælder uanset, om der er tale om sporbygning på kommunale eller statslige arealer.

Ved anlæg af MTB-spor på statslige arealer, har Naturstyrelsen Kronjylland i nogle tilfælde bidraget med pæle og skilte til afmærkning, men derudover bidrager de primært ved at stille arealer til rådighed og indgå i dialog med de frivillige.

Initiativ og ansvar

Initiativet til sporbygningen er primært kommet fra de frivillige selv, og udover at både sporbosser og sporbyggere leverer en afgørende del af arbejdskraften ved anlægs- og vedligeholdelsesopgaver, står sporbosser og foreningsrepræsentanter samtidig for en væsentlig del af arbejdet omkring udvikling og planlægning af MTB-sporene. På den måde er der en tydelig arbejdsdeling, hvor de offentlige aktører yder økonomisk tilskud til materialer og maskiner, mens de frivillige står for arbejdet med sporene. Det er samtidig de frivillige, der besidder den primære sporbygningsekspertise, idet flere af de frivillige har deltaget i sporbyggerkurser, som har klædt dem på til arbejdet med sporene.



Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Skanderborg Kommune

I Skanderborg Kommune startede det formelle samspil omkring MTB-sporbygningen for alvor med Skanderborg Kommunes deltagelse i partnerskabsprojektet *På mountainbike i Søhøjlandet*, som tog sin begyndelse i 2015. Formålet med projektet var i løbet af de følgende tre år at skabe MTB-faciliteter af høj kvalitet til en bred skare af MTB-brugere og med hensyntagen til både naturen og andre brugergrupper (*Partnerskabsprojektet 'På MTB i Søhøjlandet'*, 2015). Derudover havde projektet til formål at synliggøre Søhøjlandet som mountainbikededestination, ligesom det også var hensigten at bidrage til udviklingen af mountainbikekulturen generelt og til udviklingen af gode samarbejdsmodeller om sporbygning - ikke blot lokalt men også nationalt.



Foto: Claus Laugesen

Projektudviklingsgruppen var sammensat af en lang række af parter, der udover Naturstyrelsen Søhøjlandet, Silkeborg og Skanderborg Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet Søhøjlandet, DGI Midtjylland, FDF Friluftscenter Sletten og turistforeningerne i Silkeborg og Skanderborg Kommune også omfattede Silkeborg Sti- og Sporbyggerlaug (SSSL) samt cykelklubber og frivillige i Skanderborg Kommune.

I dag findes der i alt seks etablerede MTB-spor i Skanderborg Kommune. Sporene er anlagt på både statslige, kommunale og private arealer og har en samlet længde på over 25 km.

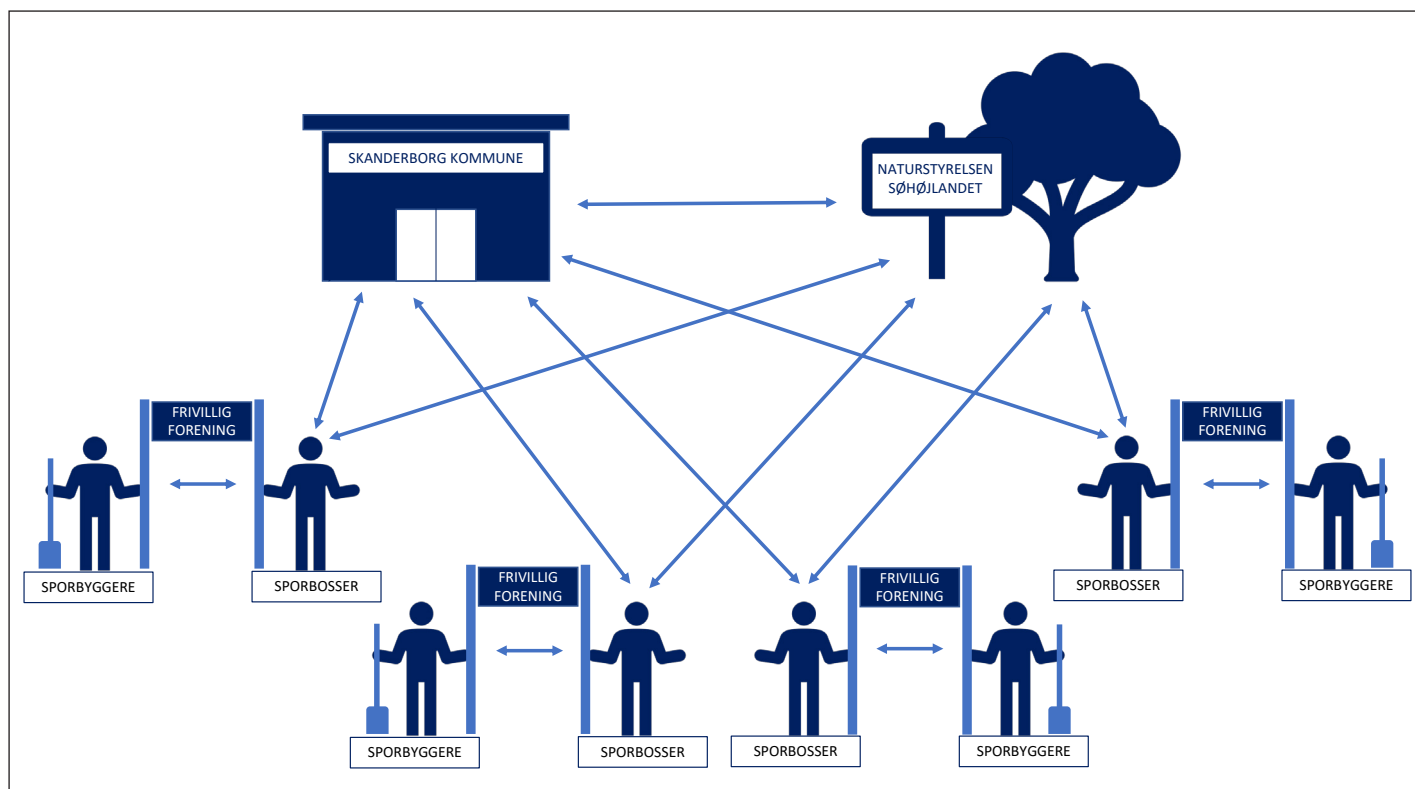
Skanderborg Kommunes strategiske satsninger på MTB-området er specifikt indskrevet i kommunens Natur- og Miljøpolitik, i Kulturpolitikken og i Kommuneplanen. Af Kommunens Natur- og Miljøpolitik fremgår det, at man i Skanderborg Kommune vil understøtte etableringen af MTB-ruter og løberuter med udgangspunkt i kommunens geografi, skove og natur (Skanderborg Kommune, 2020). Dette uddybes yderligere i Kommuneplanen, hvor det fremgår, at Skanderborg Kommune i samarbejde med Naturstyrelsen Søhøjlandet vil *'sikre en fornuftig og balanceret udvikling af [MTB-]sporten og være med til at udvikle kvalitative, udfordrende og varierede spor, som anlægges og driftes under hensyntagen til naturen og andre brugergrupper'* (Skanderborg Kommune, 2018). Derudover understreges det i kommuneplanen, at det *'ofte vil være en fordel for etableringen af nye spor, stier og rekreative arealer, at lokale borgere selv tager initiativ og selv står for at sikre aftaler med lodsejerne'* (Skanderborg Kommune, 2018). Samtidig fremhæves det i Skanderborg Kommunes Kulturpolitik, at der i *'Søhøjlandet, på tværs af kommunegrænser, drømmes store drømme om mountainbikeruter og spor, der kan være med til at sætte området på 'verdenskortet' som en mountainbikededestination for alle'* (Skanderborg Kommune, 2016).

Organiseringen af samspillet

I Skanderborg Kommune foregår MTB-sporbygningen i et samspil mellem Naturteamet i den kommunale enhed Klima, vand og natur, Naturstyrelsen Søhøjlandet og en række forskellige foreninger - heriblandt Skanderborg Trailbuilders, Ry Cykel Klub, Gammel Ry MTB og Skanderborg MTB (se figur 2). De frivillige foreninger fungerer uafhængigt af hinanden, hvilket betyder, at alt efter hvilket spor, der er tale om, samspiller Naturstyrelsen Søhøjlandet og Naturteamet med den af de frivillige foreninger, der har taget initiativet til at anlægge det pågældende spor. Dette betyder, at de offentlige aktører med ansvar for MTB-området i Skanderborg Kommune har flere forskellige kontaktpersoner blandt de involverede frivillige foreninger.

Hvorvidt det er Naturstyrelsen Søhøjlandet eller Skanderborg Kommune, der fungerer som den primære offentlige samarbejdspartner afhænger af, hvem der er lodsejer på det enkelte spor. I de tilfælde, hvor der er tale om anlæggelse af MTB-spor på kommunale arealer, foregår sporplanlægningen typisk i et samspil mellem kommunen og de frivillige, mens sporplanlægningen ved anlæg i statsejet skov, foregår i et samspil mellem de frivillige og Naturstyrelsen Søhøjlandet.

Figur 2. Samspillet om MTB-sporbygningen i Skanderborg Kommune



Økonomi og øvrige offentlige bidrag

Lodsejerforholdene spiller en afgørende rolle for de offentlige myndigheders bidrag til sporbygningen. Ved sporbygning på statslige arealer stiller kommunen maskiner til rådighed, mens Naturstyrelsen Søhøjlandet leverer materialer. Er der tale om anlæg på kommunale arealer bidrager kommunen både med materialer og maskiner samt udlån af en sporbyggetrailer med diverse redskaber. Endelig stiller kommunen også personale fra den kommunale entreprenøraftdeling til rådighed i det omfang, der vurderes at være tilstrækkelig kapacitet til det. På anvisninger fra de frivillige, hjælper den kommunale entreprenøraftdeling så med at udføre nogle af anlægsopgaverne.

I Skanderborg Kommune er der ikke afsat et fast budget til anlæg og vedligehold af MTB-spor. Dog afsatte kommunen i 2018 og 2019 sammenlagt 1,5 million kr. til udvikling og etablering af MTB-spor. Oplægget var, at de frivillige med hjælp fra den kommunale skovfoged skulle beslutte, hvordan midlerne skulle fordeles blandt de forskellige sporbyggerlaug og -foreninger i Skanderborg Kommune. På den kommunale skovfogeds initiativ afholdt man derfor en række møder, hvor samtlige frivillige med interesse for MTB-sporbygning i Skanderborg Kommune kunne fremsætte ønsker og holdninger til fordelingen af de 1,5 millioner kr. På den måde var de frivillige selv med til at beslutte, hvor midlerne skulle kanaliseres hen.

Derudover har de frivillige i samarbejde med den kommunale skovfoged fremskaffet midler til sporbygningen ved at søge forskellige kommunale puljer - herunder kommunens *Fællesskabspulje*, der bevilliger midler til nye anlæg på kommunale arealer. Samtidig har en håndfuld lokale virksomheder ydet en række sponsorater til sporbygningen. De samlede bevillinger og sponsorater er primært gået til at hyre ekstern arbejdskraft i forbindelse med anlægsarbejdet, til afholdelse af sporbyggekurser og til indkøb af forplejning på sporbyggedage.

Fremadrettet er der ikke øremærket bevillinger til udvikling af MTB-infrastrukturen i Skanderborg Kommune, men med en kommunal pulje på i alt 2 millioner kr., der i perioden fra 2020-2024 skal gå til friluftsfaciliteter generelt, vil det fortsat være muligt for de frivillige at ansøge om midler til sporbygning.

Med hensyn til vedligeholdelsen af sporene ligger ansvaret hos de frivillige. Dog vil Naturstyrelsen Søhøjlandet fortsat levere materialer til vedligeholdelse af de spor, der er anlagt på statslige arealer.

Initiativ og ansvar

Uanset hvilke arealer, der er tale om, er det typisk de frivillige, der fungerer som initiativtagere ved anlæg af nye MTB-spor. Både frivillige sporbyggere og sporbosser leverer derudover den altovervejende del af arbejdskraften ved anlæg og vedligehold af sporene. Samtidig er de frivillige sporbosser og foreningsrepræsentanter involveret i udviklingen og planlægningen af MTB-sporene i tæt samarbejde med de offentlige aktører. I den forbindelse står de frivillige ofte selv for at skabe kontakt til eventuelle private lodsejere, mens selve ansøgnings- og myndighedsarbejdet ligger hos kommunen. Derudover har de frivillige i højere grad end de offentlige aktører deltaget i sporbyggekurser, hvilket betyder, at sporbygningseksperisen primært ligger på frivilligsiden.



Samspilsmodellen for frivillig MTB-sporbygning i Silkeborg Kommune

I Silkeborg Kommune har Kultur- og fritidsforvaltningen siden 2012 indgået i samspil med frivillige omkring MTB-sporbygning. I den periode er der blevet etableret i alt seks officielle MTB-spor, der sammenlagt strækker sig over 50 km og inkluderer Danmarks første bike-park af international kaliber, som med inspiration fra skisporten, tilbyder MTB-spor på alle niveauer. MTB-sporene i Silkeborg Kommune er dels anlagt på statslige arealer i Vester-skoven og Nordskoven ved Silkeborg by, dels anlagt på kommunale og privatejede arealer omkring byerne Ans, Bryrup og Gjærn.

I 2017 erklærede Silkeborg Kommune, at de ville være Danmarks outdoor-hovedstad, og et centralt fokus i byrådets vision er fortsat at benytte denne position *'som springbræt til at øge bevægelse, sundhed og livskvalitet for alle'* (Silkeborg Kommune, 2020a). Med outdoor-begre-

bet refererer Silkeborg Kommune til brug af naturen på alle planer, hvilket indbefatter alt fra stille naturoplevelser til mere action-prægede aktiviteter og afholdelse af konkurrencer inden for specifikke outdoor-discipliner (Silkeborg Kommune, 2020b). Ved at øge integrationen af natur og outdoor i hverdagslivet, forventer Silkeborg Kommune at kunne bidrage til det gode og sunde liv blandt kommunens borgere, en stærk, synlig og attraktiv kommunal identitet med nye forretningsmuligheder til følge samt øget social og miljømæssig bæredygtighed (Silkeborg Kommune, 2020c). Denne vision sætter sig igennem i både den kommunale udviklingsstrategi, i idræts- og fritidspolitikken, i planstrategien 2040, samt i udviklingen af en kommunal friluftsstrategi og en ny outdoor-masterplan. Af disse politikker og strategier udtrykkes kommunens ambitioner om at drage nytte af Silkeborgs unikke natur ved at prioritere udviklingen på outdoor-området og tænke outdoor ind i kommunens kerneydelser med særligt fokus på velfærd, viden og vækst samt fritid og natur (Silkeborg Kommune 2017a, 2017b, 2019a, 2019b, 2020d). Af Outdoor-masterplanen fremgår det desuden, at Silkeborg Kommune har ambitioner om at arbejde med udgangspunkt i fire specifikke virkemidler for at sikre høj kvalitet, ejerskab og synlighed i aktuelle og fremtidige outdoor-projekter. Virkemidlerne omfatter 1) samskabelse, 2) organisering, udbud, kvalitet og placering af faciliteter, 3) samarbejde med eksterne samarbejdspartner og 4) god formidling (Silkeborg Kommune, 2020d).

Specifikt i forhold til MTB fremhæves det af Silkeborg Kommunes friluftsstrategi, at kommunen ønsker, *'at anlægge nye mountainbikespor i høj kvalitet i de offentligt ejede skove og dermed efterkomme behov hos en voksende målgruppe og samtidig sikre en bæredygtig kanalisering i brugen af skovene'* (Silkeborg Kommune, 2017b). Denne strategi er blevet udmøntet i en række konkrete kommunale initiativer, der bl.a. indebærer aflønning af professionelle sporbosser samt deltagelse i tværkommunale partnerskabsprojekter målrettet udviklingen af MTB-området.



Foto: Mikael Bech

Organiseringen af samspillet

Samspillet om MTB-sporbygningen er i Silkeborg Kommune organiseret på to forskellige måder alt efter, om der er tale om sporbygning i skovene inde omkring Silkeborg by (Nordskoven og Vesterskoven) (se figur 3) eller i skovene i de mindre bysamfund Ans, Bryrup og Gjern (se figur 4).

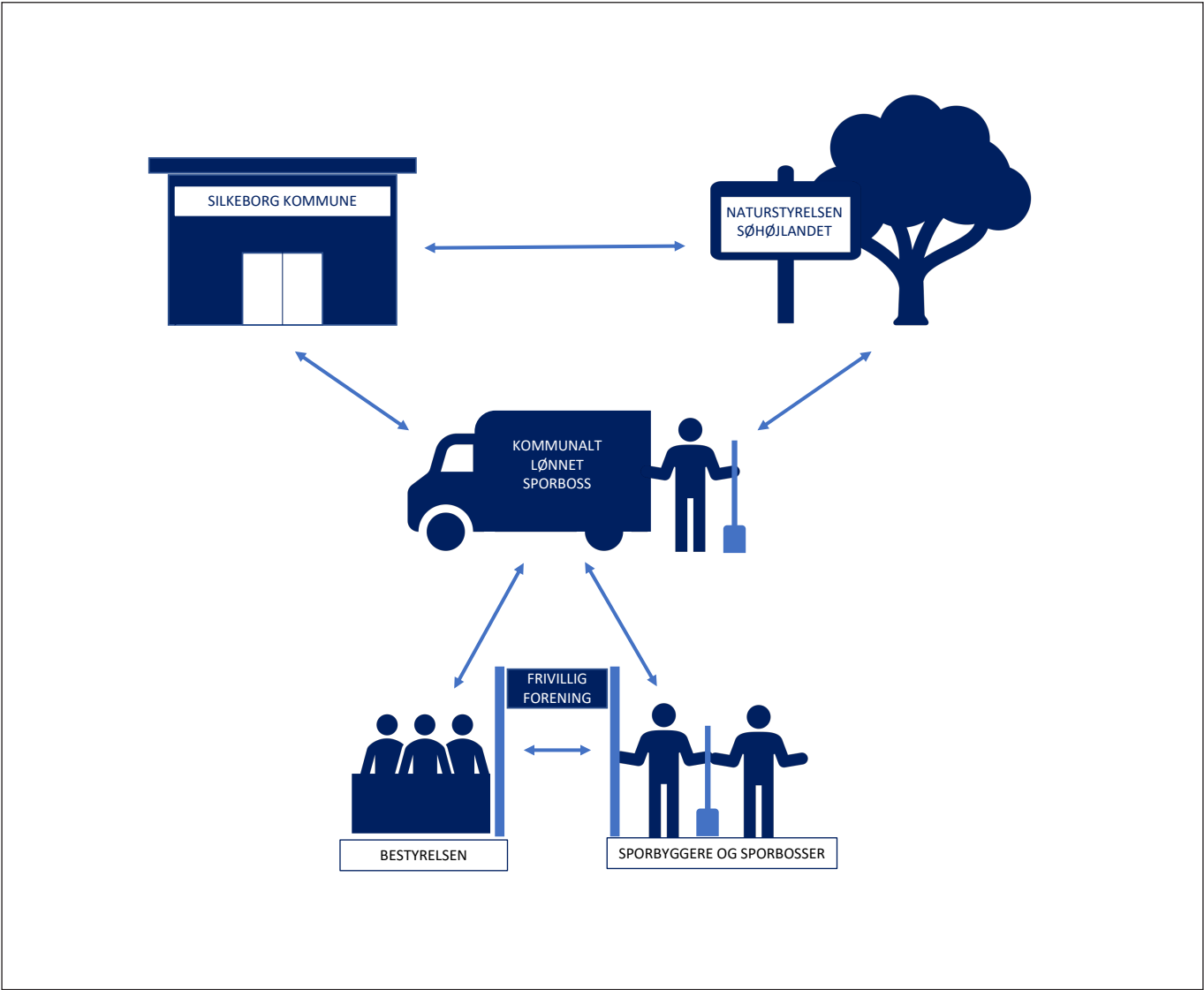
I skovene omkring Silkeborg by har en kommunalt lønnet sporboss på fuld tid ansvar for det praktiske anlægs- og vedligeholdelsesarbejde. Desuden spiller den lønnede sporboss en central rolle i forhold til at forberede til sporbyggedage og for i samarbejde med Silkeborg Kommune, Naturstyrelsen Søhøjlandet og Silkeborg sti- og sporbyggerlaug (SSSL) at planlægge etablering og vedligehold af de pågældende MTB-spor. Den frivillige indsats organiseres af bestyrelsen i SSSL, og koordineres primært med den kommunalt lønnede sporboss. Derudover står den kommunalt lønnede sporboss til dagligt for den direkte

koordinering af indsatsen blandt en lille gruppe særligt engagerede frivillige sporbyggere, ligesom SSSL lejlighedsvist har direkte kontakt med Silkeborg Kommune og Naturstyrelsen Søhøjlandet.

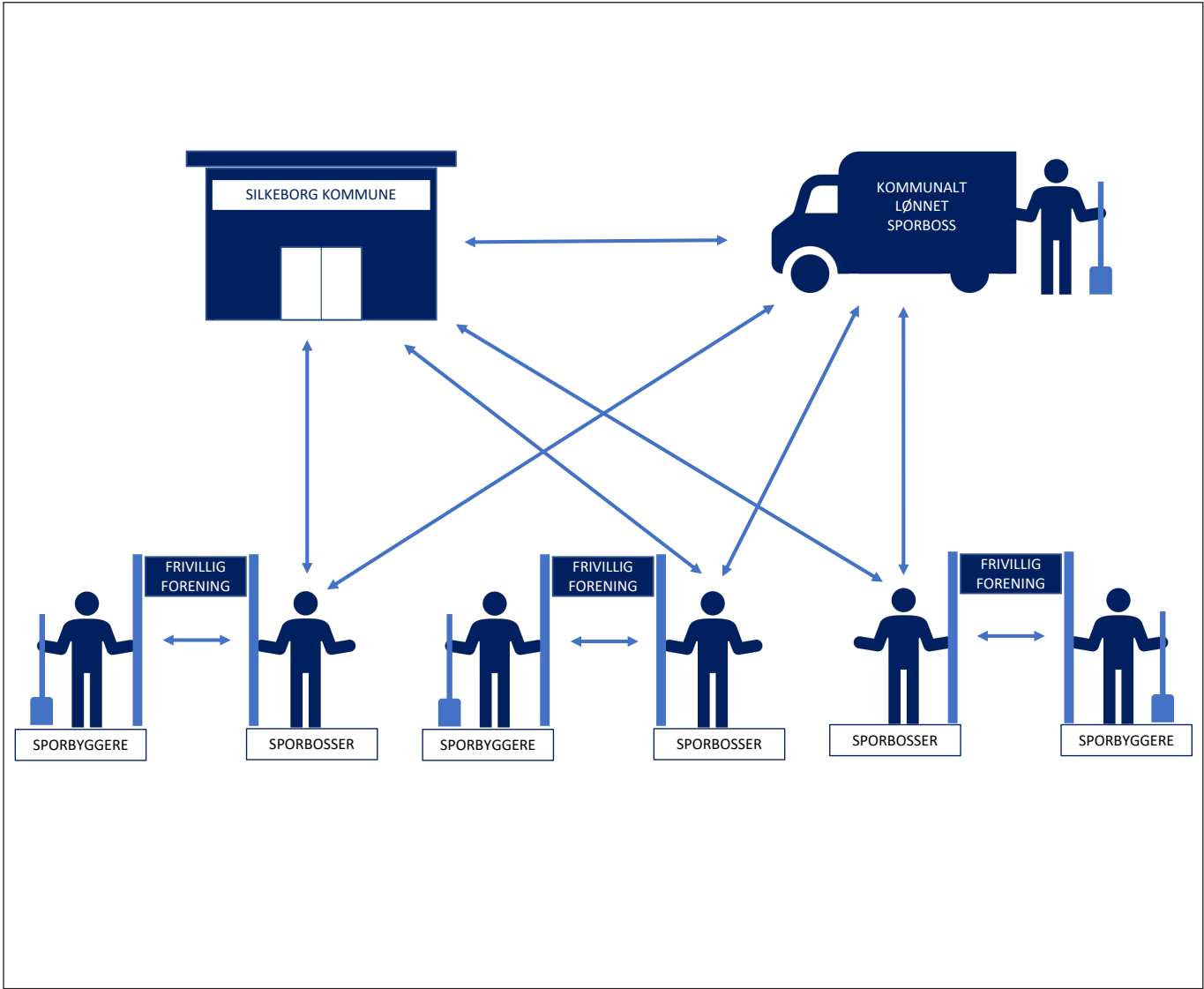
Ved sporbygning i Ans, Bryrup og Gjern er det den kommunale embedsmand, der er bindeled mellem de enkelte frivillige foreninger, de aktuelle lodsejere og den kommunalt lønnede sporboss. Den kommunalt lønnede sporboss har her primært en udførende og rådgivende rolle ved etablering af nye spor, mens organiseringen af det frivillige arbejde omkring sporene og vedligeholdelsesarbejdet varetages af de frivillige foreninger selv. Sporene i Ans, Bryrup og Gjern er anlagt på enten kommunale eller privatejede arealer, og derfor spiller Naturstyrelsen ikke en rolle i arbejdet med disse spor.



Figur 3. Model over samspillet om MTB-sporbygningen i skovene ved Silkeborg by



Figur 4. Model over samspillet om MTB-sporbygningen i Ans, Bryrup og Gjærn



Økonomi og øvrige offentlige bidrag

For at understøtte det frivillige arbejde aflønner Silkeborg kommune en sporboss på fuld tid og derudover hyrer de også lejlighedsvist andre professionelle sporbosser ind. Ved at stille professionelle sporbosser til rådighed bidrager Silkeborg Kommune ikke blot med arbejdskraft til udførelse af praktiske anlægs- og vedligeholdelsesopgaver samt koordinering af maskinleje og materialeindkøb, men også med sporbygningsekspertise og hjælp til forberedelse af sporbyggedage. Dermed spiller Silkeborg Kommune ikke kun en rolle i forbindelse med rammesætning, planlægning og udførelse af sporene, men også i forhold til at rådgive de frivillige. For at finansiere dette har Silkeborg Kommune over en fireårig periode fra 2018-2021 afsat et fast årligt budget på 1 million kr. øremærket anlæg af MTB-spor i hele kommunen, og man arbejder nu på at planlægge økonomien omkring vedligeholdelsen. Samtidig bevilligede Silkeborg Kommune samlet 3 mio. kr., der over en treårig periode fra 2017-2019 skulle gå til anlæg og udvikling af Silkeborg Bike-park.

Naturstyrelsen Søhøjlandet bidrager med materialer til de spor, der anlægges på statslige arealer, og i den forbindelse blev der i 2018 og 2019 afsat et fast årligt beløb på 100.000 kr. fra Naturstyrelsen Søhøjlandets friluftslivspulje til materialer til anlæg af MTB-spor i Silkeborg Kommune. I 2020 har Naturstyrelsen ydet et tilsvarende tilskud til sporbygningen, og dette forventes også at blive tilfældet i 2021.

Initiativ og ansvar

Initiativet til at anlægge MTB-spor i Silkeborg Kommune er primært kommet fra de frivillige. Det har typisk været de frivillige, der har fremsat forslag om nye spor og som, med varierende støtte fra en kommunal sporbygger, har stået for at skyde anlægsarbejdet i gang. Alt efter hvilken type af frivillige, der er tale om, er det dog forskelligt hvilke processer af sporbygning, de indgår i. Ved sporene inde omkring Silkeborg by leverer frivillige sporbyggere og frivillige sporbosser en afgørende del af arbejdskraften ved både anlæg og vedligehold af MTB-sporene, mens

arbejdet med udvikling og planlægning af sporene primært varetages af de frivillige foreningsrepræsentanter i tæt samarbejde med den kommunalt lønnede sporboss.

Også ved Ans, Bryrup og Gjern leverer frivillige sporbyggere og sporbosser en stor indsats i forbindelse med anlæg og vedligehold, men derudover indgår sporbosserne i højere grad i et samarbejde med de kommunale aktører i planlægnings- og udviklingsprocessen omkring sporene i Ans, Bryrup og Gjern end ved sporene inde omkring Silkeborg by.



Opsummering

Ambitionen med denne kort fortalt er at beskrive forskellige modeller for samspillet mellem offentlige myndigheder og frivillige inden for MTB-sporbygning.

Overordnet spiller arbejdet med MTB-spor lidt forskellige roller i de kommunale strategier. I Viborg Kommune flugter forskellige delstrategier med ambitionen om at udvikle MTB-spor og i Skanderborg Kommune er et tilsvarende ønske formuleret i de overordnede strategier såvel som i kommuneplanen. I Silkeborg indgår MTB-spor som en del af en overordnet satsning på at blive landets outdoor-hovedstad, hvilket fører til, at der i en række forskellige overordnede såvel som underordnede strategier er et tydeligt fokus på outdoor – og herunder også et fokus på at udvikle MTB-spor. På det strategiske niveau fremgår satsningen på at udvikle MTB-spor dermed tydeligst i de politiske strategier i Silkeborg Kommune.

Med hensyn til den konkrete organisering af samspillet mellem offentlige myndigheder og MTB-frivillige er der,

som figurerne og beskrivelserne viser, både visse forskelle og visse fællestræk i de tre kommuner.

Fælles for de tre kommuner er, at man i den kommunale administration har prioriteret at understøtte frivilligheden omkring MTB-sporbygning ved at afsætte såvel administrative som økonomiske ressourcer til arbejdet. I alle tre kommuner er udvikling og vedligehold kommet på budgettet, og dette har resulteret i, at der i hver af de tre kommuner er blevet givet nogle (relativt store) engangsbeløb. Derudover er det i Viborg Kommune lykkedes at prioritere et fast driftstilskud til vedligeholdelse af MTB-sporene.

Også i begge afdelinger af Naturstyrelsen (Søhøjlandet og Kronjylland), har der været en interesse i at understøtte arbejdet med MTB-spor økonomisk såvel som gennem dialog. Dermed tyder meget på, at der her er tale om tre organiseringsmodeller, hvor myndigheder og kommuner har investeret ressourcer i, at samspillet med de frivillige skulle lykkes. Det er dermed væsentligt at have for øje, at



Foto: Seemore.dk v/John Madsen

eksemplerne her givetvis ikke er repræsentative for organiseringen i alle danske kommuner – men snarere er udtryk for organiseringer, hvori der over en periode har været investeret tid og ressourcer, hvilket er en sandsynlig forudsætning for at lykkes.

Et andet fællesstræk er, at samspillet foregår direkte mellem de frivillige foreninger og hhv. kommunerne og Naturstyrelsen. Der er ikke eksempler på, at kommunerne og Naturstyrelsen 'slår sig sammen' og fungerer som en sammenhængende offentlig enhed over for de frivillige. Det er i højere grad de frivillige, som tager kontakt til hver af de offentlige organisationer – og det er lodsejerforholdet der afgør, om Naturstyrelsen kommer i spil, idet de kun bliver involveret i forbindelse med anlæg af MTB-spor på statslige arealer.

Omvendt er det tydeligt, at de tre organisationsformer adskiller sig ved måden, hvorpå kommunerne har indrettet dialogen med de frivillige. Hvor dialogen i Viborg Kommune er stærkt centraliseret igennem VTA og i Silkeborg Kommune delvist går gennem en centralt placeret kommunalt lønnet sporboss, har den kommunale forvaltning i Skanderborg Kommune flere kontaktpersoner blandt de frivillige.

Derudover er der i de tre kommuner forskel på, i hvilken grad, man har prioriteret at hyre professionelle sporbosser. Her er Silkeborg Kommune gået en anden vej end Skanderborg og Viborg Kommune ved at finansiere en sporboss på fuld tid, som spiller en helt central rolle i samspillet mellem de offentlige aktører og de frivillige. Denne forskel betyder, at sporbossernes rolle i forhold til at drive etablering og vedligeholdelse af sporene inde omkring Silkeborg by bliver mindre tydelig. Og tilsvarende, at det bliver mere tydeligt, at sporbosserne selv er ansvarlige for at drive etablering og vedligeholdelse i de tilfælde, hvor der ikke er en kommunalt lønnet sporboss, som er hovedansvarlig for sporbygningen – som det eksempelvis er tilfældet de øvrige steder i Silkeborg Kommune samt i Viborg og Skanderborg Kommune.

Det er dog samlet set et fællesstræk på tværs af de tre kommuner, at det i høj grad er de frivillige, der har taget initiativ til etableringen af MTB-sporene. Det er oftest fra de frivillige, at ideer og ønsker til spor opstår og kommunikeres til kommune og naturstyrelser. Det er desuden også de frivillige, som har de stærkeste kompetencer i forhold til hensigtsmæssig konstruktion af sporene. Måske skyldes dette forhold, at de frivillige har taget kurser og opnået indsigter, der gør, at de har en kompetence ud i sporbygning, eksempelvis i forhold til placering og forløb af spor, som ikke i samme grad er til stede i hverken Naturstyrelsen eller kommunerne.

Samlet er der dermed tydelige tegn på, at samspillet har elementer af særligt 'co-initiative' i sig. Det er i høj grad de frivillige, der henvender sig til de offentlige enheder med ønsker om etablering af MTB-spor og de frivillige besidder stærke kompetencer, som de benytter, når der skal tages beslutninger om, hvordan sporene skal føres og konstrueres. Da disse ønsker og kompetencer flugter med de kommunale strategier på området, sparker de frivillige på mange måder en åben dør ind. Et spørgsmål, som vi ikke kan besvare fuldstændigt på det foreliggende grundlag, er, hvad der så kom først: De kommunale strategier eller de frivillige initiativer? Men på baggrund af interviewene med repræsentanterne fra Naturstyrelsen og kommunerne er der meget, der tyder på, at disse aktører har en oplevelse af, at det i høj grad er de frivillige, som har påvirket udviklingen. Tilsvarende tyder udsagnene fra de frivillige aktører på, at de oplever at have haft solide muligheder for at påvirke udviklingen. Dermed synes der at være indikationer på, at organiseringen af samspillet i alle tre kommuner understøtter den form for samspil, som kan betegnes som co-initiative, hvor de frivillige i høj grad har indflydelse på samspillet.

Som nævnt indledningsvist, udgør denne 'Kort fortalt' første del af afrapporteringen af projektet *Frivilligt engagement i naturen*. Denne publikation er en forløber for den kommende afrapportering af, hvordan de ansatte og frivillige oplever samspillet mellem offentlige organisationer og de frivillige kræfter.



Litteratur og links

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

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

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

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

Hald Ege MTB, Viborg MTB & Cykel Motion Viborg (2014). *Projektbeskrivelse 100 km mountainbike-spor i Viborg Kommune*. <https://viborgtrailarena.dk/wp-content/uploads/2017/12/Vision-og-projektbeskrivelse-ver-9.pdf>
Hentet d. 02.11.20

Partnerskabsprojektet 'På mountainbike i Søhøjlandet' (2015). Projektbeskrivelse.

Pilgaard, M., & Rask, S. (2016). *Danskernes motions-og sportsvaner 2016*. København, Danmark: Idrættens analyseinstitut.

Petersen, L. S. (2018). *Frivillige Grønne Kræfter: Samarbejde med frivillige på det grønne område*. Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet.

Silkeborg Kommune (2017a). *Idræts- og fritidspolitik 2017-2024*. <https://silkeborg.dk/Borger/Kultur-fritid-og-frivillige/Foreninger/Ildræts-fritids-og-følgeoplysningspolitik>
Hentet d. 02.10.20

Silkeborg Kommune (2017b). *Friluftsstrategi 2017-2024*. https://silkeborg.dk/~media/Borger/Kultur-og-fritid/Foreninger/Friluftsstrategi_folder.pdf?la=da
Hentet d. 11.12.20

Silkeborg Kommune, 2019a. *Planstrategi 2040*. <https://silkeborg.dk/~media/Om-kommunen/Politikker-planer-og-strategier/Planstrategi/Planstrategi-2040-Silkeborg-Kommune-Vedtaget.pdf?la=da>
Hentet d. 19.11.19

Silkeborg Kommune, 2019b. *Udviklingsstrategi for Silkeborg Kommune. Vækst og Velfærd 2018-2030*. https://silkeborg.dk/~media/Om-kommunen/Politikker-planer-og-strategier/Udviklingsstrategi/2018-2030/Udviklingsstrategi_2018_2030_web.pdf?la=da
Hentet d. 19.11.19

Silkeborg Kommune (2020a). *Mission, vision og værdier*. <https://silkeborg.dk/Kommunen/Politikker-planer-og-strategier/Mission-vision-og-vaerdier>
Hentet d. 11.12.20.

Silkeborg Kommune (2020b). *Regegerelse for outdoorliv*. <https://silkeborg.viewer.dkplan.niras.dk/plan/11#/14356>
Hentet d. 09.11.20

Silkeborg Kommune (2020c). *Kultur, Fritid og Frivillige. Vores visioner og målsætninger*. <https://outdoor.silkeborg.dk/Hvem-er-vi/Om-outdoorhovedstaden/Vision> Hentet d. 18.11.19

Silkeborg Kommune (2020d). *Masterplan for udvikling af Danmarks Outdoorhovedstad*. <https://outdoor.silkeborg.dk/~media/Subsites/Special-og-projektsites/Outdoor/Masterplan-for-Udvikling-af-Danmarks-Outdoor-Hovedstad.pdf?la=da>
Hentet d. 09.11.20

Skanderborg Kommune (2016). *Kulturpolitik 2016*. Mange stærke fællesskaber. Idræt, fritid, kultur. Skanderborg Kommune. <https://www.skanderborg.dk/politik-og-faellesskab/vision-og-politikker> Hentet d. 02.10.20.

Skanderborg Kommune (2018). *Kommuneplan - Fritid og Turisme. Friluftsliv*. Skanderborg Kommune. <https://kommuneplan16.skanderborg.dk/kommuneplan/fritid-og-turisme> Hentet d. 02.10.20

Skanderborg Kommune (2020). *Plads til alle – Natur- og Miljøpolitik*. Skanderborg Kommune, Teknik og Miljø – Klima, Vand og Natur. <https://www.skanderborg.dk/politik-og-faellesskab/vision-og-politikker> Hentet d. 02.10.20

Viborg Kommune (2006). *VISION*. <https://viborg.dk/media/rfpoonch/vision-pdf.pdf> Hentet d. 11.12.20

Viborg Kommune (2015). *Viborg Naturpark strategi*. <https://naturpark.viborg.dk/Baggrund/Strategi-for-Viborg-Naturpark> Hentet d. 02.10.20.

Viborg Kommune (2017a). *Viborg Kommune i bevægelse – politik for idræt og motion*. <https://viborg.dk/media/ysk-pm3su/idraetspolitik-pdf.pdf> Hentet d. 11.12.20.

Viborg Kommune (2017b). *Kulturstrategi 2017-2024*. <https://viborg.dk/media/jrblyn1p/kulturstrategi-pdf.pdf> Hentet d. 11.12.20

Voorberg, W. H., Bekkers, V. J., & Tummers, L. G. (2015). *A systematic review of co-creation and co-production: Embarking on the social innovation journey*. Public Management Review, 17(9), 1333-1357.

..... KORT FORTALT

SAMSPIL OM MOUNTAINBIKESPORBYGNING