



**En kvalitativ undersøgelse
af samspil mellem
offentlige aktører og
frivillige borgere**

..... KORT FORTALT

HVORDAN SKABES GODE SAMSPIL OM MTB-SPORBYGNING?

**Hvordan skabes gode samspil om
MTB-sporbygning? – En kvalitativ under-
søgelse af samspil mellem offentlige
aktører og frivillige borgere**

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

Udarbejdet i samarbejde mellem
forskningsenheden Active Living og
Center for forskning i Idræt, Sundhed og
Civilsamfund, Institut for Idræt og
Biomekanik, Syddansk Universitet

www.sdu.dk/cisc

Udgivet 2022

ISBN: 978-87-94345-27-9 (pdf)

Forsidefoto: Mikael Bech

Indholdsfortegnelse

3 BAGGRUND OG FORMÅL

4 TEORETISK TILGANG OG CENTRALE BEGREBER

5 SAMSPIL OM MTB-SPORBYGNING - TRE CASES

7 RESULTATER

#1 Kontaktpersoner med ansvar og interesse for MTB-sporbygning skaber lydhørhed over for de frivilliges behov og giver mulighed for faglig sparring | 8

#2 Praktisk assistance letter opgaven for de frivillige og øger sporenes kvalitet og sikkerhed – men det kan også tage noget af ejerskabet fra de frivillige | 10

#3 Varige, tillidsfulde relationer letter arbejdsgangene og giver flere og bedre spor | 13

#4 Langsigtet planlægning og tilstrækkelig beslutningskraft er afgørende for fremdriften og det frivillige engagement | 15

#5 Medbestemmelse har betydning for de frivilliges motivation for at deltage i MTB-sporbygningen | 17

20 OPSUMMERING

22 VIDERE FORSKNING

22 METODE OG DATA

23 LITTERATUR

■ Baggrund og formål

Inden for de seneste år er der blevet etableret flere og flere mountainbike (MTB)-spor i den danske natur. Dette er sket i takt med at MTB-cykling i stigende grad er blevet en populær rekreativ aktivitet (Koem & Morawets, 2016; Newsome and Davies, 2009; Pickering and Rossi, 2016; Rask & Eske, 2020). Arbejdet med MTB-sporene beror i høj grad på frivillige borgeres indsats, og i flere af landets kommuner er frivillige – i samarbejde med offentlige aktører – involveret i planlægningen, konstruktionen og vedligeholdelsen af MTB-sporene (Kristensen, Arvidsen & Iversen, 2021). Med et øget antal spor og et stigende antal brugere af sporene stilles der øgede krav til sporenes konstruktion og vedligeholdelse. Samtidig skal sporene anlægges med hensyntagen til naturen, kulturarven og andre brugere i de pågældende områder. Dermed er MTB-sporbygning en kompleks opgave, der stiller store krav til både kompetencer og mængden af arbejdstid, der leveres. Set i det lys er det vigtigt, at forstå hvordan offentlige aktører kan samarbejde med frivillige om MTB-spor.

Samspil mellem offentlige aktører og frivillige om MTB-sporbygning er udbredte, men den eksisterende viden, om hvordan relevante myndigheder kan bidrage til samspillet, er begrænset. Formålet med denne publikation er, at forstå hvilken betydning organisationsstrukturer og administrative kulturer blandt de offentlige aktører har for samspillet med frivillige om MTB-sporbygning. Overordnet giver publikationen svar på, hvordan de offentlige aktørers 1) tilgængelighed, 2) prioritering af ressourcer, 3) syn på de frivillige, 4) muligheder for at træffe beslutninger i samspil med de frivillige og 5) villighed til at give de frivillige indflydelse, indvirker på samspillet om MTB-sporbygning.

Styrket indsigt i dette kan kvalificere offentlige aktørers arbejde med at skabe vellykkede samspil om MTB-sporbygning, og kan samtidig give inspiration til, hvordan offentlige aktører også på andre områder kan understøtte samspil med frivillige bedst muligt.

Projektet er indledt på initiativ af Silkeborg, Viborg og Skanderborg Kommune og er finansieret af Friluftsrådet. Undersøgelsen er gennemført i et samarbejde mellem Center for forskning i Idræt, Sundhed og Civilsamfund (CISC) og forskningsenheden Active Living (AL) - begge fra Institut for Idræt og Biomekanik, Syddansk Universitet.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

Teoretisk tilgang og centrale begreber

Eksisterende forskning i samspil mellem kommuner og civilsamfund peger på, at der siden 2010'erne er kommet et stigende fokus på samspil mellem offentlige aktører og frivillige borgere (Ibsen, 2020). Med andre ord er der i mange af landets kommuner en interesse for at samarbejde med frivillige borgere om at skabe bedre offentlige løsninger. Dette har ledt til en øget interesse for, hvordan samspilsprocesser bedst kan organiseres og udføres med henblik på at realisere forventede potentialer ved samspil - herunder øget effektivitet, øget kvalitet samt øget brugertilfredshed og -medbestemmelse i de kommunale tilbud.

I den forbindelse har forskning i samspil bl.a. haft fokus på at afdække hvilke forhold, der henholdsvis fremmer og/eller hæmmer samspilsprocesser (Ibsen, 2020; Tortzen, 2019; Voorberg, Bekkers & Tummers, 2015). Her skelner forskningen imellem forhold, der knytter sig til borgersiden og forhold, der knytter sig til de offentlige organisationer (Voorberg et al., 2015; Alford, 2009). Fokus vil i denne publikation være rettet mod sidstnævnte, da formålet med publikationen er at give indsigt i, hvordan offentlige aktører kan bidrage til at skabe gode vilkår for samspil med frivillige.

På organisationssiden har en række overlappende forhold, der knytter an til både organisationens struktur, kultur og praksis for involvering af frivillige, vist sig at have indvirkning på samspilsprocessens karakter og det frivillige engagement (Tortzen, 2019; Voorberg et al., 2015). For det første har det betydning for samspillet, i hvilken grad der blandt de offentlige aktører eksisterer kompatible strukturer, forstået som strukturer, der gør det let for de frivillige at etablere og opretholde kontakt til de offentlige aktører og opnå understøttelse af den frivillige indsats (Ibsen et al., 2021; Voorberg et al., 2015; Tortzen, 2019; Alford, 2009). I den forbindelse har det vist sig fremmende for samspillet, når organisationen har 1) ansvarshavende kontaktpersoner, der er tilgængelige for de

frivillige og 2) investerer ressourcer - såsom praktisk assistance samt finansiel og administrativ støtte - i samspillet (Ibsen, 2020).

Derudover har det betydning for samspillet, i hvilken grad der blandt de offentlige organisationer eksisterer en administrationskultur, hvor der er tradition for at opfatte borgere som mulige samarbejdspartnere fremfor passive modtagere, og hvor de frivillige som udgangspunkt betragtes som en pålidelig ressource (Tortzen, 2019; Voorberg et al., 2015). I den forbindelse har det vist sig fremmende for samspillet, når den administrative kultur gør det muligt for ansatte i de yderste administrative led at træffe beslutninger og bidrage til, at de frivillige mødes med tillid (Alford, 2009).

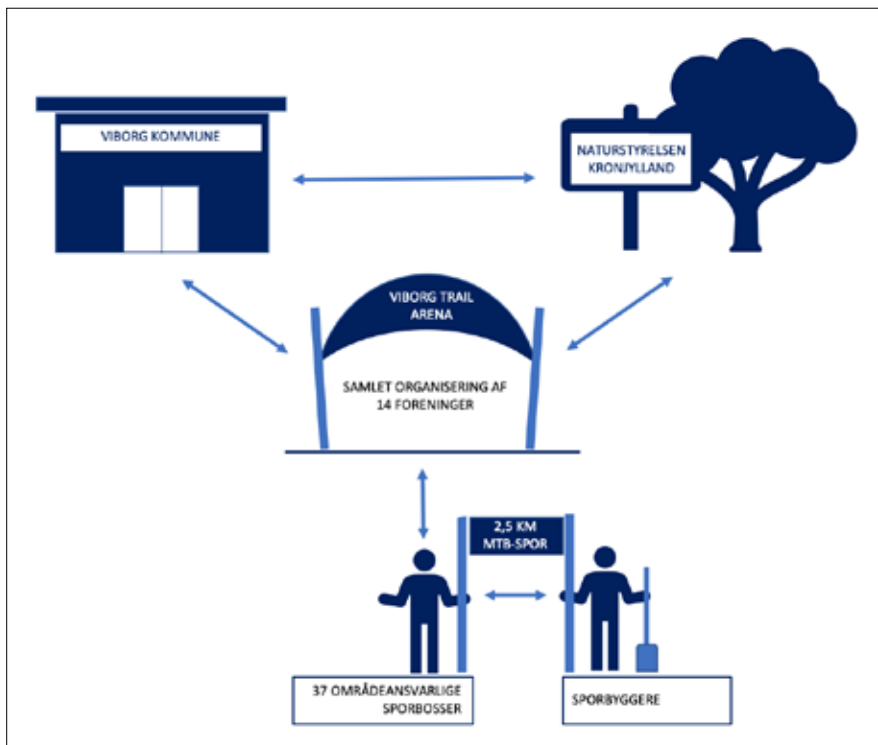
Endelig har det vist sig at være væsentligt for samspillet, hvordan og hvornår de frivillige inddrages (Ibsen, 2021; Ibsen, 2020; Bovaird, 2007). Der sondres i litteraturen mellem 'co-implementation', 'co-design' og 'co-initiative'. 'Co-implementation' benævner samspil, hvor kommunen henter hjælp hos borgerne til implementeringen af initiativer initieret og designet af kommunen. Ved 'Co-design' er initiativet også ofte kommunens, men de frivillige inviteres til at bidrage til udviklingsprocessen, og får dermed større indflydelse på indsatsen, end det er tilfældet ved 'co-implementation'. Endelig er der 'co-initiative'-tilgangen, hvor det typisk er de frivillige, der tager initiativ til samspillet, og hvor de frivillige har betydelig indflydelse på samspillets indhold og forløb (Voorberg et al., 2015). Med udgangspunkt i denne sondring viser forskningen, at tidlig og gennemgående involvering af både offentlige og civile aktører fremmer udviklingen og forankringen af samspillet blandt de involverede parter (Ibsen 2021; Stougaard, 2021; Ibsen, 2020; Bovaird, 2007). Med dette teoretiske afsæt belyser denne publikation, hvilken betydning, kompatible strukturer, administrationens kultur samt måden hvorpå de frivillige involveres, har for samspillet om MTB-sporbygning i tre udvalgte kommuner.

■ Samspil om MTB-sporbygning – tre cases

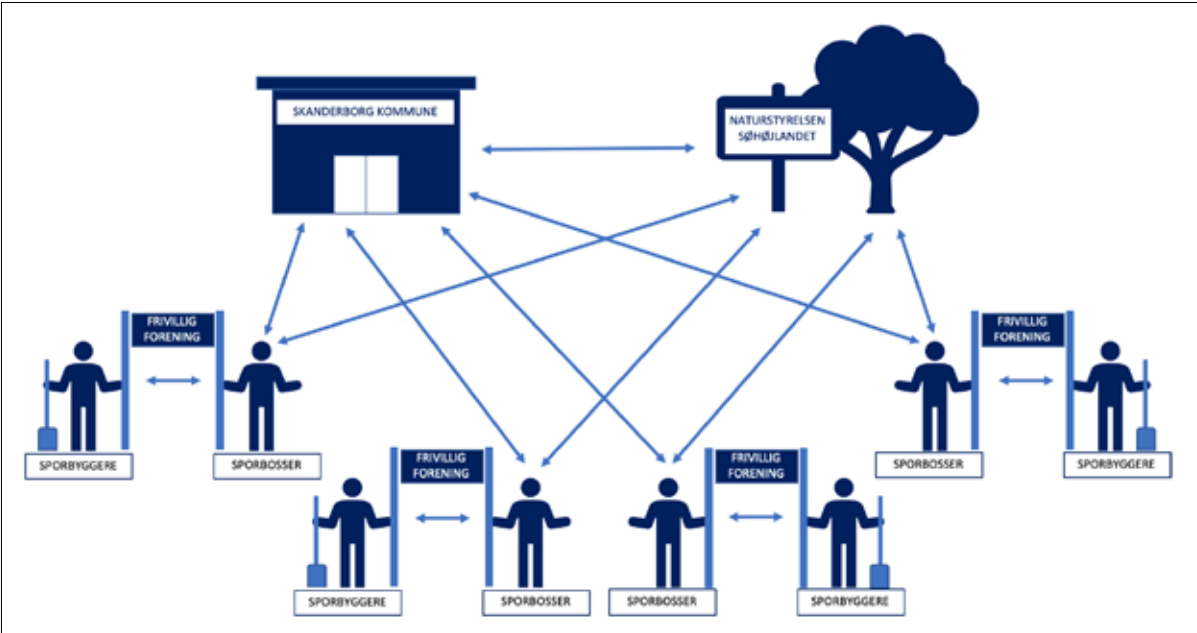
Fælles for de tre cases, er, at de alle tre udgør eksempler på succesfulde samspil om MTB-sporbygning. I alle tre kommuner har offentlige aktører og frivillige således gennem en årrække indgået i samspil om MTB-sporbygning med etablering af flere MTB-spor til følge. Udvikling af MTB-infrastrukturen er indskrevet i forskellige typer af strategier i de tre kommuner, og alle tre kommuner prioriterer at understøtte den frivillige sporbyggeindsats ved at stille både økonomiske og administrative ressourcer til rådighed.

Udover disse ligheder er der dog også en række punkter, hvorpå samspillet i de tre kommuner adskiller sig fra

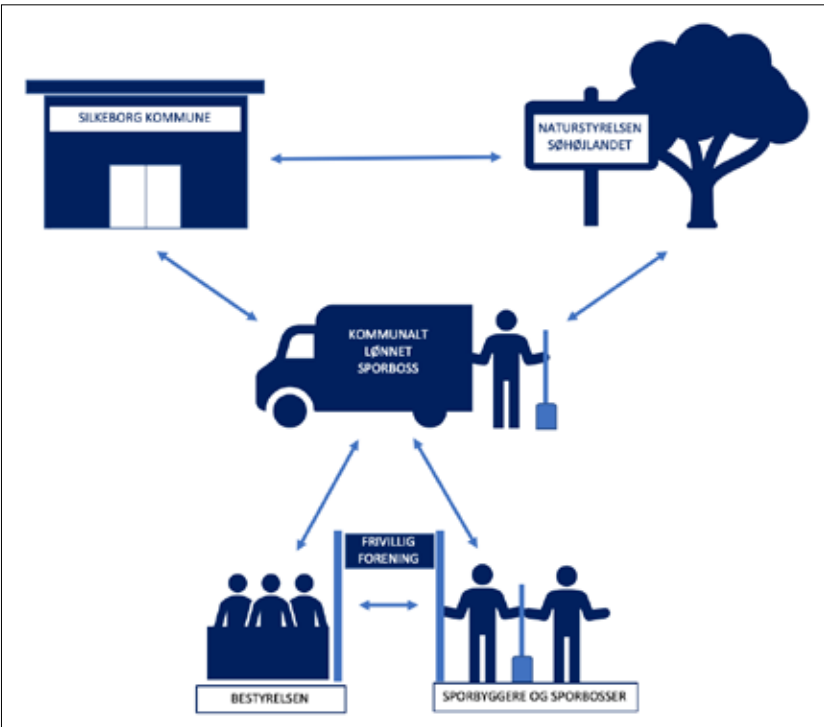
hinanden. Dette handler bl.a. om, hvordan den økonomiske støtte til de frivillige udmøntes, hvordan kommunikationen med de frivillige er indrettet, og i hvilken grad kommunen tilbyder professionel assistance ved selve anlægs- og vedligeholdelsesarbejdet. Samtidig er der forskel på, hvor meget MTB-sporbygning fylder i de tre kommuners strategier. Mens der i en af kommunerne mest er tale om, at MTB-sporbygning flugter med eksisterende delstrategier, så er MTB-sporbygning i en anden kommune en del af den overordnede vision for kommunens virke. Samspilsmodellerne for de tre kommuner er skitseret i figur 1-3. Du kan læse mere om de tre samspilsmodeller i udgivelsen: *Samspil om mountainbike-sporbygning* (Kristensen, Iversen & Arvidsen, 2021).



Figur. 1. Samspillet omkring MTB-sporbygning i Viborg Kommune



Figur 2. Samspejlet omkring MTB-sporbygningen i Skanderborg Kommune



Figur 3. Samspejlet omkring MTB-sporbygningen i skovene ved Silkeborg by i Silkeborg Kommune.

Figuren viser de primære kontakveje mellem parterne. Der er også eksempler på, at den frivillige forening er i direkte kontakt med både Silkeborg Kommune og Naturstyrelsen uden at det går igennem den professionelle sporboss.

Resultater

Projektets resultater bygger på analyse af i alt 30 kvalitative interviews, gennemført med de primære aktører, der har været involveret i MTB-sporbygningen i henholdsvis Silkeborg, Skanderborg og Viborg Kommune. Disse aktører omfatter både kommunale aktører med ansvar for MTB-området, repræsentanter fra de lokale naturstyrelsesenheder og frivillige (læs mere om metoden på s.). Interviewene har haft fokus på dels at afdække, hvordan offentlige aktører og frivillige samarbejder om MTB-sporbygning i de tre kommuner, samt at forstå hvordan de offentlige aktørers tilgang til MTB-sporbygningen indvirker på samspillet med de frivillige og de frivilliges engagement.

Undersøgelsens resultater er struktureret som fem centrale pointer, der forklarer hvilken betydning, det har for samspillet, at de offentlige aktører 1) har tilgængelige, ansvarshavende kontaktpersoner, 2) prioriterer ressourcer i samspillet, 3) er imødekommende over for frivillige, 4) har beslutningsveje der understøtter fremdriften i samspillet og 5) er åbne overfor at give frivillige omfattende indflydelse. For hver pointe gives en beskrivelse af de strukturelle, kulturelle eller involveringsmæssige forhold, som pointen vedrører, hvorefter der sættes fokus på i hvilken grad frivillige og offentlige aktører oplever, at de pågældende forhold bidrager til at skabe gode rammer for samspil om MTB-sporbygning.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

#1 Kontaktpersoner med ansvar og interesse for MTB-sporbygning skaber lydhørhed over for de frivilliges behov og giver mulighed for faglig sparring.

Det er kendetegnende for alle tre kommuner, at der sidder mindst en embedsmand og/eller mindst en skovfoged i kommunen, der har ansvar for opgaver relateret til sporbygningen. Disse nøglepersoner varetager kontakten til de frivillige og bliver de frivilliges kommunikationskanal ind i kommunen. Kommunikationen foregår overvejende ad hoc, og flere frivillige giver udtryk for, at der fra kommunalt hold er stor imødekommenhed ift. henvendelser vedr. MTB-sporbygning. Samtidig har disse nøglepersoner ofte en personlig interesse for MTB og flere af dem er endda selv frivillige sporbyggere i deres fritid.

Hvad angår Naturstyrelsen, er der for hver afdeling én person, der varetager kontakten til de frivillige sporbyggere. Disse kontaktpersoner, er ansvarlige for, at der udvikles gode rammer for rekreativt friluftsliv på Naturstyrelsens arealer, og de spiller en vigtig rolle i forhold til at videreformidle mountainbikernes perspektiv i Naturstyrelsen.

Det, at der i kommune og Naturstyrelse er en eller flere kontaktpersoner med ansvar for MTB-sporbygning er væsentligt for, at der kan eksistere et samarbejde mellem frivillige og offentlige aktører om sporbygning. Eksempelvis understreger en sporboss:

'Det der er vigtigt, det er at kontaktpersonerne kan få fat i hinanden. Hvem skal man tale med, og man kan få fat i den person [i kommunen], og kommunikere hvis der er noget, der skal drøftes. Det er en stor lettelse, i en frivillig organisation, at man har mulighed for at trække på noget fagkundskab, og at man kan blive informeret, hvis der er noget, man skal være opmærksom på.' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

En sådan positiv opfattelse af de offentlige aktørers tilgængelighed og engagement ses også blandt de frivillige, når det kommer til Naturstyrelsen. Her forklarer en sporboss:

'Vi ser, at Naturstyrelsen er interesseret i vores arbejde og gerne vil samarbejde. De møder op og vi kan altid få fat på dem og de tager gerne med ud i skoven og kigger. De vil jo gerne ud i deres egen skov (griner). Så det oplever vi ret positivt.' (Frivillig sporboss, Kommune 3)

Således er der blandt de frivillige en generel oplevelse af, at de offentlige kontaktpersoner med ansvar for MTB-sporbygningen er meget tilgængelige og gerne møder op til drøftelser vedr. sporbygningen, og at det i sig selv opfattes som en anerkendelse af de frivilliges indsats.

Samtidig giver flere frivillige udtryk for, at det virker befordrende for samarbejdet, når kontaktpersonerne, selv har viden om og interesse for friluftsliv og MTB-sporbygning. Eksempelvis fremhæver en frivillig sporboss, som også er formand for en lokal MTB-klub:

'Jamen, det startede nok med, at ham skovfogeden [i kommunen], han var selv mountainbike-interesseret, og han ville rigtig gerne have, at Skanderborg kom med på MTB-landkortet. [...] Så han var faktisk med til den stiftende generalforsamling, hvor han så sagde, at han allerede havde et skovstykke klar, vi relativt hurtigt kunne få lov til at bygge i.' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

Mere specifikt gives der blandt de frivillige udtryk for, at når offentlige aktører har indsigt i grundprincipperne for MTB-sporbygning, så er der bedre muligheder for at få sparring i forbindelse med sporbygningsarbejdet, og det bidrager til, at sporene bliver af en højere kvalitet.

I en af kommunerne har man ansat en professionel sporboss til at understøtte de frivillige. Det gør, at de frivillige oplever, at de kan få sparring og hjælp til konstruktionen af de konkrete spor. Således forklarer en af de frivillige, at den professionelle sporboss hjælper dem til at udvikle og anlægge gode spor:

'[Den professionelle sporboss] er jo meget bedre til det end os, helt sikkert, men alligevel synes jeg at hop og sådan noget, det er rimelig simpelt at gøre. Det er mere, når du har nogle landskaber, du skal bygge, ligesom man har gjort heroppe, hvor du skal kunne se bennen. Det er de [professionelle] jo helt fænomene til at lave. Det gik i hvert fald ikke så godt for os... De kan se sporet for sig, hvor man kan lægge det, hvor der kan være skarpe sving.' (Frivillig sporbygger, Kommune 3)

Samtidig medvirker den professionelle sporboss til, at der blandt de offentlige aktører skabes grundlag for en tæt og tillidsfuld dialog med de frivillige. Eksempelvis oplever den professionelle sporboss at:

'Så er det min opgave at køre ud, og lægge de materialer og sige, nu er det klar til at bygge. Og få en snak med ham [den frivillige sporbygger] og sige, nu skal du bygge det rigtige, altså så du ikke lige pludselig laver et farligt hop eller... ja. Men den forståelse har dem, som melder sig til opgaven, så det er jeg ikke så nervøs for...' (Professionel sporboss, Kommune 3)

Således opleves viden om sporbygning blandt de offentlige aktører som medvirkende til at sikre, at de spor, der etableres, er både holdbare og sikre at køre på, samtidig med at de anlægges med hensyntagen til både naturgrundlaget, skovdriften, eventuelle kulturminde og andre naturbrugere. Kort sagt, når de frivillige har adgang til at trække på faglig ekspertise fra de offentlige aktører, har de frivillige simpelthen en oplevelse af at bygge bedre spor.

Samtidig giver både frivillige og offentlige aktører udtryk for, at viden om sporbygning og forståelse for mountainbikernes ønsker og behov blandt de offentlige aktører, letter processerne med planlægningen af sporforløb. En fælles forståelse blandt frivillige og offentlige aktører af, hvordan man anlægger gode og holdbare MTB-spor betyder, at parterne i højere grad oplever at 'tale samme sprog' og kunne indgå kompromiser, der er til glæde for

alle parter. Dermed oplever de frivillige, at de offentlige aktører er mere lydhøre over for de frivilliges ideer til sporforløb og mere åbne i forhold til at imødekomme brugernes ønsker og behov, når de selv har indsigt i MTB og sporbygning. En frivillig sporboss, som også er formand for en sporbyggeforening, forklarer det således:

'Nu har vi heldigvis en skovfoged fra Naturstyrelsen, der har været med i mange år, han var også med til at starte det hele op, så han har jo også udviklet sig sammen med sporene. Så nu ved han jo godt, at man ikke skal køre lige op og ned ad bakkerne, man skal køre skråt op og ned, så ikke vi får problemer med erosion. Og der er det jo en kæmpe hjælp for os, fordi - i og med at han har forståelse for vores ideer - jamen så siger han som regel ok til det... fordi han har den forståelse for, hvad der skal til.' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Selvom viden om sporbygning blandt de offentlige aktører opleves som befordrende for samarbejdet giver nogle frivillige samtidig udtryk for, at de også ser en værdi i, at de forskellige aktører kan bidrage med noget forskelligt. At forskelle i kernekompetencer blandt frivillige og offentlige aktører netop bevirker, at de forskellige parter komplementerer hinanden godt.

'Jeg tror egentlig, at vores kompetencer de falder godt nok sammen, fordi vi har hver vores butik at drive, og man kan sige, at de der berøringsflader de smelter egentlig godt nok sammen. Vi har ligesom hver især forskellige kompetencer at trække på.' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Når der blandt de offentlige aktører er lettilgængelige kontaktpersoner med ansvar for og interesse i MTB-sporbygning skabes der således bedre muligheder for faglig sparring mellem parterne, ligesom det fremmer de offentlige aktørers lydhørhed over for de frivilliges ønsker og behov.

#2 Praktisk assistance letter opgaven for de frivillige og øger sporenes kvalitet og sikkerhed – men det kan også tage noget af ejerskabet fra de frivillige.

I alle tre kommuner bidrager de offentlige aktører med økonomisk og/eller materiel støtte til MTB-sporbygningen. Hvordan denne støtte konkret udmøntes, varierer fra kommune til kommune. I Viborg Kommune understøtter man primært den frivillige indsats ved at yde et årligt anlægs- og driftstilskud til paraplyorganisationen *Viborg Trail Arena*, hvis medlemmer er de foreninger, der ønsker at bidrage til MTB-sporbygningen. Kommunens anlægs- og driftstilskud dækker 73% af omkostningerne ved sporbygningen og gives under den forudsætning, at de frivillige selv kan generere de sidste 27% af omkostningerne. De frivillige står selv for at fordele midlerne mellem de forskellige spor og rekvirere de nødvendige maskiner og materialer.

I Skanderborg Kommune understøtter kommunen sporbygningen ved at yde økonomiske anlægstilskud og ved at stille kommunale maskiner, materialer og entreprenører til rådighed. Dette gælder også for Silkeborg Kommune, hvor man samtidig også har valgt at aflønne en professionel sporboss, som udover at bidrage til selve anlægs- og vedligeholdelsesarbejdet, også hjælper de frivillige med at klargøre til sporbyggedage f.eks. ved at levere de nødvendige materialer og maskiner. Både Naturstyrelsen Kronjylland og Naturstyrelsen Søhøjlandet bidrager med materialer ved anlæg af spor på statslige arealer.

Blandt de frivillige er der en oplevelse af, at materiel støtte og/eller praktisk assistance fra kommunen eller Naturstyrelsen har betydning for typen af opgaver, de frivillige skal håndtere og for sporkvaliteten. Muligheden for at leje maskiner og hyre kommunale entreprenører eller professionelle sporbosses til at hjælpe med det tunge og



Foto: Christoffer Riis Svendsen

grove arbejde betyder, at arbejdet skrider hurtigere frem, og en frivillig sporboss forklarer, at det i sig selv er motiverende:

'Til at starte med var vi måske 10, og der kunne vi godt se, at hvis vi skulle holde kadencen og have nogen [frivillige] til at hjælpe, når vi kaldte sammen, så skulle der være et større overordnet mål. Og det var ligesom der kommunen gik ind og hjalp os med en professionel sporboss som hjalp med at grave og køre grus på. Så altså der synes jeg også, vi fik mere blod på tanden og synes at det var fedt.' (Frivillig sporboss, Kommune 3)

Samtidig sker der en ændring i arbejdsopgaverne for de frivillige, når det tunge arbejde gøres med hjælp fra maskiner og kommunale entreprenører eller professionelle sporbosses. Flere frivillige giver udtryk for, at sporbygningsarbejdet bliver mere overskueligt, og at de sjove opgaver kommer til at fylde mere, når de får hjælp. En frivillig sporbygger forklarer det på følgende vis:

'Det havde da også sin charme, da det startede op [og de frivillige stod for hele arbejdet]. Men jeg synes da, det er superfedt, når man kommer ud, [...] 30 mand til en sporbyggerdag. Så skal vi egentlig bare - i gåseøjne - komme og bygge det sjove på sporet, men alt det kedelige forarbejde med rødder osv. det er fikset. Så vi skal komme og bygge hoppene, bygge berms, putte grus på, lave alt det sjove, de frække finurligheder og til sidst så kan hele gruppen lige gå sporet. Og så kan du cykle det, næste gang du er ude og træne, og så kan du mærke gud, det er da fedt.' (Frivillig sporbygger, Kommune 3)

Derudover har maskinel støtte også betydning for de frivilliges oplevelse af at kunne yde det maksimale, når de møder op til sporbyggedage. Hvis ikke de frivillige har de ressourcer – forstået som funktionsdygtige maskiner og udstyr – de skal bruge, opstår der en risiko for, at selve materiellet bliver en begrænsende faktor, for den indsats

de frivillige kan yde, hvilket hverken er befordrende for sporbygningen eller det frivillige engagement.

'Bare for et par weekender siden, så møder der rigtig mange mennesker op, og vi skal til og i gang, og så er der en af de motorbøere, der bare ikke virker. Og det var faktisk ret træls, fordi det begrænser rigtig meget, hvor meget vi kan nå at lave den dag, så det er virkelig vigtigt, at vi har de ressourcer, vi skal bruge for, at vi kan få noget igennem de her dage, for jeg ved i hvert fald, at det er træls, hvis du er en frivillig, der vælger at møde op, og så er der ikke mulighed for, at du kan yde det maksimale.' (Frivillig sporbygger, Kommune 2)

Regelmæssig praktisk assistance fra kommunalt hold kan desuden være medvirkende til, at slid eller skader på sporelementer hurtigere udbedres. F.eks. forklare en frivillig sporboss:

'Så han går her - han er ansat af dem [kommunen] [...]. Han kommer på sporene. Cirka hver 3. uge er han på et af de ti spor, så han kan melde ind. Og det er kommunen og skovfogeden glade for, fordi så opdager han, hvis der er nogle fejl på en bro eller et eller andet, så der ikke er nogen, der kommer ud og kommer til skade.' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Flere frivillige oplever desuden, at praktisk assistance fra den professionelle sporboss er en garant for, at der bliver bygget gode og holdbare MTB-spor, hvilket i sig selv har en positiv indvirkning på det frivillige engagement. Blandt nogle offentlige aktører er der dog samtidig en bekymring for, at omfattende praktisk assistance i anlægsfasen kan betyde, at de frivillige oplever en mindre grad af ejerskab for sporene, og at der bliver bygget mange flere spor, end de frivillige kan overkomme at vedligeholde. F.eks. forklarer en kommunal embedsmand, at den omfattende praktiske assistance fra kommunen har påvirket forankringen af den frivillige sporbygning, og ændret vilkårene for de frivilliges rolle i sporbygningen:

'Der er stadigvæk en fin frivillighed i [navn på kommune], men hvis du går et år eller halvandet tilbage, så havde de jo spordage, hvor der var mange med som var med i lidt tid. Man kan sige en bred forankring, hvor der var mange bække små, der gjorde en forskel. Den situation du har i dag, [...] er i højere grad end tidligere, at den professionelle sporboss formår at holde tre til i liden, så i stedet for at det er mange bække små, så har vi tre der leverer rigtig mange timer. Så man kan sige, jeg synes, det er mere skrøbeligt end det har været før, og jeg synes ikke, der er den samme sådan brede forankring, som man har set tidligere...' (Kommunal embedsmand, Kommune 3)



Foto: Christoffer Riis Svendsen

På den baggrund peger samme kommunale embedsmand på, at det er nødvendigt at finde en balance i, på den ene side at yde tilstrækkelig støtte til, at de frivillige inden for en overskuelig tidsramme kan lykkes med at få bygget MTB-spor, og på den anden side opmuntre de frivillige til selv at tage ejerskab for sporbygningen, hvis sporbygningen skal have en stærk forankring blandt de frivillige. En balance, der ifølge den kommunale embedsmand kan være vanskelige at finde, når der samtidig er et stort behov for en MTB-infrastruktur, der kan imødekomme den øgede efterspørgsel og komme udfordringer med piratspor og slid på eksisterende stier til livs.

Økonomisk og materiel støtte samt praktisk assistance fra de offentlige aktører bidrager således til at højne effektiviteten i sporbygningsarbejdet og gør det frivillige arbejde sjovere og mere overkommeligt. Samtidig bidrager praktisk assistance fra professionelle sporbosses til at højne kvaliteten og sikkerheden på sporene. Dog er det vigtigt at overveje, om de offentlige aktører understøtter sporbygningsarbejdet på en måde, der ikke kun øger effektiviteten i sporbygningen, men som også bidrager til udviklingen af en stærk, frivillig sporbyggekultur.

#3 Varige, tillidsfulde relationer letter arbejdsgangene og giver flere og bedre spor.

Blandt de offentlige aktører ses de frivillige som en ressourcestærk gruppe, med mange og forskellige kompetencer, der gør de frivillige i stand til at løse såvel anlægs- og vedligeholdelsesopgaver som strategiske og administrative opgaver. Ifølge de kommunale aktører og Naturstyrelsen betyder dette, at de frivillige har gode forudsætninger for at løfte den komplekse opgave, det er at bygge MTB-spor:

'Ja, altså de har været rigtig gode til at finde de personer, der supplerede hinanden. Så nogen havde forstand på at bygge, og nogen havde forstand på at mødes, og nogen havde forstand på økonomi, og nogen havde forstand på noget andet. Så de har været en stærk gruppe.' (Kommunal embedsmand, Kommune 1)

Dermed understøttes MTB-sporbygningen altså af, at de frivillige både besidder en række kompetencer fra deres øvrige professionelle og frivillige baggrund og en række specifikke sporbyggerkompetencer opøvet gennem deres frivillige indsats på sporene. I den forbindelse giver flere offentlige aktører udtryk for, at de frivilliges indsats er afgørende for, at der overhovedet kan blive bygget MTB-spor, idet de offentlige aktører ikke selv besidder tilstrækkelig indsigt i sporbygning og MTB. En kommunal embedsmand forklarer det således:

'Vi bygger dem ikke selv, fordi vi ikke er dygtige nok. Også fordi, jeg mener det ville være forkert at sige "nu skal kommunen bygge et mountainbikespor til jer", altså det kan godt være, at jeg har arbejdet med det her i 4-5 år, men [navn på frivillig sporbygger] er jo ti gange bedre til at bygge spor, end jeg er. Jeg kan rigtig godt lide det borgerdrevne i det her, det er dem der kommer og fortæller, hvad de ønsker.' (Kommunal embedsmand, Kommune 2)

At de offentlige aktører betragter de frivillige som en ressource, man kan have tillid til, ses også ved, at de offentlige aktører opfatter det som en styrke, at de frivilli-

ge selv er aktive i MTB-miljøet. Derigennem har de frivillige et bedre indblik i brugernes ønsker og behov end de offentlige aktører har, og dette øger mulighederne for at skabe faciliteter, som brugerne finder attraktive. En kommunal embedsmand forklarer det således:

'Altså jeg synes, den helt umiddelbare værdi det er, at det er dem, der ved, hvad de gerne vil have. Så hvis vi skal bygge noget, vi ønsker, skal blive brugt, så skal vi også bygge noget som de [mountainbikerne] er interesserede i.' (Kommunal embedsmand, Kommune 3)

I alle tre kommuner betragtes de frivillige således som en værdifuld ressource, og både kommunerne og Naturstyrelsen har en altovervejende positiv oplevelse af samspillet med de frivillige.

Samtidig giver kommunale aktører og Naturstyrelsen udtryk for, at de relationer og den tillid, der er opbygget over tid, mellem dem som offentligt ansatte og så de frivillige, har stor betydning for, hvordan samarbejdet forløber. Både kommuner og Naturstyrelsen giver udtryk for, at de har stor tillid til de frivillige – både med hensyn til at overholde indgåede aftaler og med hensyn til deres evner til at bygge gode MTB-spor. Som et eksempel på, hvordan sådanne tillidsfulde relationer er udviklet over tid, fortæller en kommunal skovfoged:

'Første gang skulle jeg godkende det hele, men til sidst sendte de bare et billede og spurgte om de måtte det, og så svarede jeg, at det måtte de gerne. Så på den måde kan man sige, at relationen var vigtig. Hvis jeg stoler på folk, så får de meget lang snor, hvis jeg ikke gør, bliver den meget kort. Det har vist sig, at det her var en meget fin og fornuftig samarbejdsrelation, hvor vi faktisk var ærlige over for hinanden.' (Kommunal skovfoged, Kommune 2)

Dette afspejles også blandt de frivillige, hvoraf flere peger på, at opbyggelsen af tillidsfulde relationer har en positiv indvirkning på samspillet om MTB-sporbygning. For det første oplever frivillige, at den øgede tillid gør

MTB-sporbygningen mere smidig, idet de offentlige aktører i mindre grad kontrollerer de frivilliges arbejde, når de har tillid til, at de frivillige kan løfte opgaven. For det andet er flere frivillige af den opfattelse, at de offentlige aktørers tillid er afgørende for kvaliteten og udbredelsen af spor:

'At vi får lov til at bygge så mange spor, det viser, at de [offentlige aktører] har tillid til, at vi laver noget ordentligt, og at det bliver gjort rigtigt. Så synes jeg, det er fedt nok – at når der er nogle, der tager noget initiativ, så giver de [offentlige aktører] lov til det... de gik ikke ind og dikterede, at der skulle være nogle professionelle på [...], men de ville gerne hjælpe os med at få professionelle ind, da vi kunne se, at vores byggeri måske ikke var helt 100%.' (Frivillig sporbygger, Kommune 3)

På den måde ser de frivillige det som en anerkendelse af deres initiativ og deres kompetencer, at de offentlige aktører giver dem lov til at bygge så mange spor.

For det tredje har tilliden mellem de offentlige aktører og de frivillige betydning for de offentlige aktørers investeringsvillighed i MTB-spor. Blandt de frivillige er der således

en oplevelse af, at når kommunen har tillid til de frivillige, så er kommunen tilbøjelig til at investere flere penge i MTB-sporbygningen:

'Da vi gik i gang, var det et meget forsigtigt beløb vi fik, for man skulle være sikker på, at vi også kunne løfte opgaven. Efterhånden som vi er kommet længere i projektet, så har vi fået flere penge. Det er ligesom kommunens endelige blåstempling af, at de tror på det projekt vi har gang i. Det er jo stadigvæk en utrolig billig idrætsfacilitet for dem...' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

De frivillige oplever altså på den ene side et tillidsfuldt samspil med de offentlige aktører, der fører til, at der investeres i MTB-spor, men de er samtidig også bevidste om, at det ikke er store beløb kommunen investerer i sporene set i forhold til andre kommunale udgifter til idrætsanlæg.

Således er der på tværs af de tre kommuner tale om samspilsrelationer, der bygger på tillid og værdsættelse, og dette bidrager dels til at gøre sporbygningsarbejdet mere smidigt, dels til at øge de frivilliges råderum, og dels til at øge investeringsvilligheden blandt de offentlige aktører.



Foto: Mikael Bech

#4 Langsigtet planlægning og tilstrækkelig beslutningskraft er afgørende for fremdriften og det frivillige engagement

Som ved alt andet anlægsarbejde på offentligt tilgængelige arealer, må der også ved MTB-sporbygning tages forbehold for de love og regler, der gælder for de områder, der bygges i. Det betyder, at MTB-sporbygning udover det praktiske anlægsarbejde indebærer en del administrative processer. Særligt gives der blandt de frivillige udtryk for, at arbejdet med at indhente tilladelser og ansøge om bevillinger kan være en stor og krævende opgave. Dette skyldes, at der ved etablering af MTB-spor skal tages hensyn til de naturlige omgivelser og eventuelle kulturminde, samt at der også ofte er andre brugergrupper, lods-ejere og naboer til MTB-sporene, som skal inddrages. Flere frivillige sporbosses giver i den forbindelse udtryk for at de administrative tilladelsesprocesser kan være meget langvarige. En frivillig sporboss, som også er formand i en sporbyggerforening forklarer det således:

'Det er jo klart, at når det som oftest har noget med fredskov og lignende, at gøre, så er der en masse interesseorganisationer, som skal høres i det her. Og det er jo de hensyn Naturstyrelsen og Kommunen som lods-ejere må tage. Og det er jo de processer, der tager tid. Der er jo rigtig mange organisationer som har interesse i at vide, når man pløjer igennem en skov med spor og saver grene af, og graver i bunden.' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Samme oplevelse gør sig gældende blandt nogle af de kommunale embedsmænd. F.eks. giver en af embedsmændene udtryk for, at det netop er i tilladelsesprocesserne, at forsinkelserne typisk opstår, og at han ud fra et frivilligt perspektiv godt kan forstå, at det må være frustrerende at vente på:

'Jeg tror, de frivillige synes, det er enormt frustrerende, at man har en dialog med os som vil være Danmarks outdoor hovedstad, og de ved, der er penge til mountainbike spor, og hvorfor starter I ikke i næste

uge? Jamen, det gør vi ikke fordi vi først skal have undersøgt, hvad for nogle naturtyper der er, vi skal først have dispensationer og den skal i miljøstyrelsen, og i øvrigt så skal [navn på professionel sporboss] også lige have tid, for han skal også bygge fire andre steder på samme tid, og det kan ikke lade sig gøre. Så jeg tror mere, det er der forsinkelsen ligger.' (Kommunal embedsmand, Kommune 3)

Således er der ofte mange interessenter, der må høres, inden der foreligger en endelig tilladelse til sporbyggeriet og sådanne dialoger og/eller høringsfaser kan være meget tidskrævende, hvorfor hele tilladelsesprocessen omkring sporbygningen kan trække ud i måneder eller endda år.

Omvendt giver både kommunale embedsmænd og frivillige på tværs af de tre kommuner udtryk for, at når først de overordnede tilladelser er givet, så har de involverede kommunale embedsmænd og skovfogeder den fornødne beslutningskraft i forhold til at sikre fremdrift i det konkrete anlægsarbejde. En frivillig sporboss, der også er formand for en lokal MTB-forening, forklarer, at når de offentlige aktører kan give klare svar uden den store betænkningstid, så kan de frivillige hurtigt komme videre med opgaverne:

'Jeg synes, der har været givet klare svar om det [sporbygningen]. Der har ikke været den store betænkningstid... så altså de [kommunale embedsmænd og skovfogeder] har ret hurtigt kunne trække af på det, og det er ikke sådan noget med, at vi så skal gå og vente tre måneder på et læs grus for at kunne komme videre eller noget.' (Frivillig sporboss, Kommune 3)

Med hensyn til de langvarige tilladelsesprocesser i opstartsfasen af nye sporprojekter, så opleves de forskelligt af de frivillige. Blandt de frivillige sporbosses kan det, at tilladelsesprocessen trækker ud på den ene side skabe frustration og virke drænende for motivationen, men på den anden side, er der også blandt sporbosses en stor forståelse for, at der er mange nødvendige hensyn

at tage, og at det derfor kun er forventeligt at processen trækker ud. En frivillig sporboss som også er formand i en sporbyggerforening forklarer f.eks., at de som frivillige egentlig ikke har så travlt, fordi der også på frivilligsiden er en vis træghed ift. at få indgået aftaler og fordelt ansvaret:

'Altså ting tager jo tid, og vi fløjter jo heller ikke samme dag, vi spidser munden [...] - det er jo frivillighed, så vi behøver ikke at have mere travlt. Men nogle gange så tager tingene lang tid, fordi det er en frivillig organisation, hvor man [...] lige skal have alle med og man skal lige have svar fra alle [...]. Sådan er det at være en del af en frivillig organisation. Ting tager også tid for os.' (Frivillig sporboss, Kommune 1).

Men for andre kan netop den lange behandlingstid bevirke, at processen omkring sporbygningen opleves så tung, at det synes uoverskueligt at give sig i kast med eventuelle nye sporprojekter eller simpelthen dræner engagementet, som det f.eks. forklares her:

'Det er sådan et tungt system, og hvad skal man sige... jeg er jo sådan typen, at nu vil jeg bygge spor, og så vil jeg jo gerne i gang. Og det kan godt være lidt tungt, og det kan godt være drænende nogle gange, ikke. Men omvendt så ved jeg også godt, at når sådan nogle ting skal laves [...] i et samarbejde med de andre brugere så er det bare tungt - når mange skal have lov til at komme med deres meninger om det, ikke. [...] Det skal i mange høringsfaser, inden der bliver besluttet noget, ikke...' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

Omvendt kan oplevelsen af, at lykkes med at få etableret et MTB-spor på trods af lange tilladelsesprocesser, dog også samtidig bidrage til, at de frivillige bliver mere tolerante over for, at MTB-sporbygning tager tid, og ifølge en af sporbosserne - som også er formand i en sporbyggerforening - kan det kan i sig selv, få arbejdet til at føles lettere, næste gang de går i gang med et projekt:

'Det er kommet bag på os allesammen, hvordan man fra egentlig bare gerne vil grave, lige pludselig bliver "begravet" i administrativt arbejde, og hvor svært det er at komme i gang, og få lov til at lave det hele med miljøstyrelser og alle de der papirting der skal ordnes inden. Men vi har lært en masse ting. Så nu er det jo let, nu føles det ikke svært længere, for nu ved man, at det er sådan det er...' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

På tværs af de tre kommuner synes det altså at være en fordel for parterne at tænke i langsigtede planer og have et godt kendskab til det kommunale system forud for de indledende tilladelsesprocesser, idet disse processer ellers kan være drænende for det frivillige engagement. Samtidig er det afgørende for fremdriften undervejs i sporbygningsarbejdet, at de offentlige aktører har tilstrækkelig beslutningskompetence til at kunne give de frivillige klare svar i tvivlsspørgsmål.



Foto: Christoffer Riis Svendsen

#5 Medbestemmelse har betydning for de frivilliges motivation for at deltage i MTB-sporbygningen

I alle tre kommuner giver både frivillige og offentlige aktører udtryk for at initiativet til sporbygningen er kommet fra de frivillige selv, og at de frivillige derudover også er involveret i både planlægning, etablering og vedligehold af sporene. I hvilken grad de frivillige er involveret i disse processer varierer dog fra kommune til kommune, ligesom det afhænger af hvilke typer af frivillige, der er tale om. Blandt de frivillige har der nemlig vist sig at være flere forskellige måder, at involvere sig i sporbygningen på, afhængigt af om man er sporboss eller sporbygger.

Sporbosserne er de frivillige, der er ansvarlige for en del af et MTB-spor eller som besidder en formel rolle i en sporbyggeforening. Sporbossernes opgaver omfatter typisk både praktiske og administrative opgaver, herunder både planlægning, anlæg og drift af sporet, organisering af den frivillige indsats, bestilling og koordinering af maskiner og materialer, samt kontakt til offentlige aktører og lodsejere. Sporbyggere er frivillige, der primært bidrager til det praktiske anlægs- og/eller vedligeholdelsesarbejde på sporene, og således slet ikke eller kun i mindre grad er involveret i de administrative opgaver og planlægningsprocessen.

I de to kommuner, hvor der ikke er ansat en professionel sporboss, giver de frivillige sporbosser udtryk for, at de oplever at have stor indflydelse på, hvor sporet skal ligge, og hvordan det skal udformes. Det er også sporbosserne, der tager dialogen med lodsejeren/Naturstyrelsen om hvilke justeringer, der eventuelt må foretages af hensyntagen til naturen og andre brugergrupper. Eksempelvis fortæller en sporboss om, hvordan planlægningen af sporforløbet sker i en dialog mellem sporbosser og kommunen:

'Jeg har fået fire gode frivillige, som gerne vil tage lidt ansvar derude også, og vi har delt skoven op i fem sektioner, og så vedligeholder vi hver vores sektion, og så mødes vi en gang eller to om året, os fem stykker. Så

snakker vi om, hvor vi lige skal bygge henne, og hvad vi skal bygge, men det er selvfølgelig indenfor nogle grænser. Vi har fået en del af skoven, hvor jeg har gået igennem med skovfogeden for halvandet års tid siden og drøftet, hvor vi måtte have lov at lave nogle spor. Og inden for det har vi så frie hænder...' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Blandt disse sporbosser er der altså en oplevelse af, at de inden for den overordnede ramme har ret frit slag til at udforme sporene, sådan som de finder det mest hensigtsmæssigt. Og når der er behov for dialog, opleves det oftest ikke som et diktat fra kommunen, men snarere som en dialog, hvor parterne i fællesskab arbejder for at finde de bedste løsninger. F.eks. forklarer en frivillig sporboss, som også er formand i en sporbyggeforening, at det er op til de frivillige, hvordan de gør brug af den vejledning, de får fra de kommunale aktører:

'De [ansatte i kommunen] kommer med råd og vejledning, og jeg sparrer også med dem, og siger "prøv at hør, nu har vi det her stykke, hvad gør I normalt, når I laver noget?". Så siger de, hvad de gør, og så kan man bruge det, eller lade være. Så der har det stået helt frit for.' (Frivillig sporboss, Kommune 2)

På trods af, at Naturstyrelsen eller den pågældende lodsejer altså udstikker rammerne for hvor og hvordan mountainbikesporene må anlægges, så har flere af sporbosserne altså en oplevelse af at have en høj grad af indflydelse på planlægningen af sporenes forløb og udformning.

Ved de spor, hvor der er en professionel sporboss involveret, er det dog typisk den professionelle sporboss, der i samarbejde med Naturstyrelsen står for den overordnede planlægning af sporenes forløb og udformning. Dette bevirker, at frivillige sporbosser og sporbyggere ved disse spor primært har indflydelse på udformningen af sporenes forskellige features (eksempelvis hop, svingforløb, placering af sten mv.). Set fra den professionelle sporboss perspektiv er der dog fortsat vide rammer for at påvirke konstruktionen af sporet:

'Det, du kan påvirke som frivillig er... hvis du nu har lyst til at lave et lille step up, fordi nu er det rødt spor vi laver, og [den frivillige] har en ide om, at man lige kunne lægge en sten for, at det bliver en lidt sværere og lidt sjovere opkørsel, så er det 100 % ham der får ideen, og udfører det sammen med hans team. Selvfølgelig hvis jeg kan se, at det ligger helt vanvittigt, så vil jeg jo få en god snak med ham og sige, jeg synes egentlig, at det er en rigtig god ide, men jeg synes vi skal lave det et andet sted end lige der... forbløffende nok, så er folk egentlig bare rigtig glade for, at de ikke skal tage de store beslutninger, fordi der er mange, der egentlig er bange for at bygge noget forkert. Fordi kvaliteten er så høj her på sporet, er folk lidt bange for at fejle og få lavet noget skidt. Så de stoler rigtig meget på det, som jeg siger og gør.' (Professionel sporbygger, Kommune 3)

Denne opfattelse bekræftes bl.a. af en af de frivillige sporbosses:

'... vi har indflydelse på, hvad det er for nogle features, der skal være i sporet og hvor højt dropsene må være og sådan, men hvis det er et rødt spor, skal det kunne trilles med jordkontakt, så det er også ret vigtigt, så dem der kører ud på en rød [rute], de kan stole på, at der ikke lige pludselig kommer et tre meter drop, hvor de slår sig selv ihjel. Det er ret vigtigt, at man holder den graduering af sporet og det hjælper [navn på den kommunale sporboss] os med at holde styr på. - At det ikke bliver for vildt til et rødt spor...' (Frivillig sporboss, Kommune 3)

Citatet viser, at de frivillige oplever at have en tæt dialog med den professionelle sporboss om på den ene side, hvilke features de frivillige ønsker og på den anden side hvordan disse features tilføjes, så sporet fortsat er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Samtidig har de frivillige en oplevelse af, at den professionelle sporboss giver dem mulighed for at lave det sjove arbejde:



Foto: Christoffer Riis Svendsen

'...han [den kommunale sporboss] er også opmærksom på, at vi får lov til at lave det sjove, det er ikke sådan han siger, I kan lige tage det og det. Det trælse arbejde, det gør han sgu selv. Vi får næsten lov til kun at lave det, vi har lyst til.' (Frivillig sporbygger, Kommune 3)

Således foregår dialogen med den professionelle sporboss på en måde, der bevirker, at de frivillige fortsat oplever en høj grad af medbestemmelse i forhold til sporenes udformning. Dog er der også eksempler på, at når der er professionel sporboss tilknyttet projektet, så holder nogle af de frivillige sig mere tilbage med at komme med nye ideer og ændringsforslag. Eksempelvis svarer en frivillig sporboss, da han bliver spurgt til, hvilken indflydelse han har på sporene og sporbygningen:

'Det eneste vi har af indflydelse på er, at vi får at vide, hvad det er vi skal lave. Når de professionelle kommer, så kan man nok ikke lave så meget om på det. Det er jo rigtig godt det de laver, det ved vi jo.' (Frivillig sporboss, Kommune 3)

Samtidig har nogle sporbosser oplevet, at hvis MTB-sporbygningen bliver for topstyret, så trækker de frivillige sig. Med andre ord gives der udtryk for, at hvis ikke de frivillige oplever at have en vis grad af indflydelse i forbindelse med planlægningen og udformningen af sporene, så bliver de simpelthen væk:

'...en del af det at være sporbygger, det er også det her med at være med til at lægge linjerne og være med til at bestemme og have noget indflydelse. Da jeg bliver ansat siger jeg så, at jeg kan ikke bygge de her otte kilometer alene, og så går jeg ud til alle de gamle sporbosser og frivillige sporbosser og siger, vil I hjælpe mig med at bygge det her, altså jeg kan ikke gøre det alene. Vil I ikke komme og hjælpe, I kan få lov at være medbestemmende på, hvor linjen skal ligge, I kan være med i hele processen. Nåh, kan vi godt det, ja, det kan vi godt! Så begyndte folk faktisk lige så stille at komme...' (Frivillig sporboss, Kommune 1)

Samme tankegang kommer til udtryk hos flere af de frivillige sporbyggere. Her gives der udtryk for, at alt for mange restriktioner for sporbygningsarbejdet og dermed indskrænkede muligheder for at yde indflydelse som frivillig, kan mindske lyst til bidrage til sporbygningen. Eksempelvis siger en frivillig sporbygger:

'...hvis der kommer rigtig mange regler ind over og de siger, at I skal gøre det sådan og sådan og sådan fra kommunen, så kan det godt være, at jeg mister lidt lyst og håbet...' (Frivillig sporbygger, Kommune 3)

Dog synes det ikke at være alle typer af opgaver, som de frivillige nødvendigvis ønsker at have indflydelse på. F.eks. giver flere frivillige sporbyggere udtryk for, at de motiveres af at være medbestemmende i forhold til sporets udformning, men at de ikke har behov for at være involveret i den overordnede planlægning og organisering af sporbyggedagene. En frivillig sporbygger forklarer f.eks. hvordan han nyder at møde op til en velforberedt sporbyggedag:

'En ting der er rigtig godt, når man kommer ud nogle steder, så er [sporbossen] god til at få planlagt tingene. Det værste er at komme ud et sted, og så står der 10 mennesker, de ved ikke hvad de skal lave, for der er ikke nogen der siger, hvad de skal lave. At der er styr på, hvem der skal gøre hvad, og man sætter folk i gang. Det er rigtig fedt. Man kommer og så er det klar. Man kommer jo alle sammen for at lave noget, om man kan meget eller lidt, det er jo lige meget. Jo flere der kommer, jo mere hyggeligt bliver det.' (Frivillige sporbygger, Kommune 3)

På tværs af de tre kommuner oplever de frivillige altså generelt at have en stor grad af medbestemmelse og det at have indflydelse på sporets udformning, er afgørende for de frivilliges engagement. Derudover motiveres nogle frivillige også at have indflydelse på den overordnede planlægning og organisering, mens andre frivillige ikke har behov for at være involveret i denne del.

Opsummering

Denne publikation giver indblik i, hvordan offentlige aktører kan skabe gode rammer for samspil om MTB-sporbygning. Med afsæt i tre kommuner, der indgår i succesfulde samspil om MTB-sporbygning, belyses det hvilken betydning offentlige aktørers organisationsstrukturer, administrative kulturer og involveringspraksis har for samspillet med frivillige om MTB-sporbygning.

Overordnet er der i alle tre cases tale om offentlige aktører, der har en høj grad af kompatibilitet i forhold til at imødekomme og understøtte den frivillige sporbygning. Både hos kommunerne og i Naturstyrelsen er der tilgængelige kontaktpersoner med ansvar og interesse for MTB-sporbygning, og som har kompetence til at træffe beslutninger på en måde, så sporbygningen ikke forsinkes unødigt. Samtidig er der tale om tre kommuner, der alle investerer ressourcer i samspillene i form af praktisk assistance eller ved finansiel, materiel eller administrativ støtte. Derudover er der i alle tre kommuner tale om samspilsrelationer, der bygger på tillid og værdsættelse. Dette vidner om, at der blandt de offentlige aktører er en administrativ kultur, der har et positivt syn på samspil med frivillige. Endelig er der tale om samspil, der indebærer væsentlige elementer af 'co-initiative', idet der i alle tre tilfælde finder en omfattende og tidlig involvering af frivillige sted. Det er de frivillige selv, der henvender sig til de offentlige aktører om anlæg af nye MTB-spor, og de frivillige har i det hele taget en stor grad af medbestemmelse ved planlægningen, etableringen og vedligeholdelsen af MTB-sporene. Hvordan og i hvilken grad disse strukturelle, kulturelle og involveringsmæssige forhold medvirker til at skabe gode vilkår for samspil om MTB-sporbygning – kan med afsæt i undersøgelsens resultater – opsummeres i fem centrale pointer:

#1 Kontaktpersoner med ansvar og interesse for MTB-sporbygning skaber lydhørhed over for de frivilliges behov og giver mulighed for faglig sparring

På tværs af de tre kommuner er der en række gevinster ved, at der blandt de offentlige aktører er tilgængelige

kontaktpersoner med indsigt i MTB-sporbygning. Dels skaber det grundlag for en tæt dialog mellem parterne, og dels giver det mulighed for en bedre faglig sparring om, hvordan der bygges gode spor, der afbalancerer forskellige hensyn til eksempelvis sikkerhed og natur. Samtidig oplever de frivillige, at de offentlige aktører er mere lydhøre overfor de frivilliges ideer, når de selv har forståelse for behovene og principperne i MTB-sporbygning. Dette bevirker, at det bliver lettere for de frivillige at få deres ideer igennem. Endelig peger de frivillige på, at det er positivt for samarbejdet, at kontaktpersonerne ved kommunen og Naturstyrelsen besidder nogle kompetencer, som komplementerer de frivilliges kompetencer.

#2 Praktisk assistance letter opgaven for de frivillige og øger sporenes kvalitet og sikkerhed – men det kan også tage noget af ejerskabet fra de frivillige

Økonomisk og/eller materiel støtte samt praktisk assistende fra de offentlige aktører bidrager til at understøtte fremdriften i sporbygningen. Det gør, at de frivillige oplever sporbyggearbejdet som mere overkommeligt og fornøjeligt, ligesom det øger de frivilliges muligheder for at yde en mere effektiv indsats på sporbyggedagene. På den måde er den offentlige støtte afgørende for, at de frivillige kan komme i mål med sporbyggearbejdet inden for en rimelig tidshorisont, og det er i sig selv befordrende for det frivillige engagement. Derudover bidrager praktisk assistance ved anlægs- og vedligeholdelsesarbejde til at højne kvaliteten og sikkerheden på sporene.

Dog synes det afgørende for samspillet og det frivillige engagement, at der sikres en balance imellem på den ene side at understøtte den frivillige indsats, og på den anden side overlade ansvar og ejerskab til de frivillige. Lykkedes de offentlige aktører med at skabe en sådan balance, peger erfaringerne fra de tre case-kommuner på, at realiseringen af en bæredygtig MTB-infrastruktur og opbyggelsen af en stærk frivillighedskultur omkring MTB-sporbygning kan være inden for rækkevidde.

#3 Varige, tillidsfulde relationer letter arbejdsgangene og giver flere og bedre spor

Blandt de offentlige aktører i de tre kommuner, er der en opfattelse af, at de frivillige udgør en værdifuld ressource, der er helt afgørende for udviklingen af MTB-infrastrukturen. Ifølge de offentlige aktører, er det netop de frivilliges forskelligartede kompetencer – herunder deres sporbygningskompetencer – samt deres forståelse for brugernes ønsker og behov, der gør det muligt at anlægge attraktive og bæredygtige MTB-spor i kommunerne. Samtidig er der blandt både de offentlige aktører og de frivillige enighed om, at der igennem flere års samarbejde, har udviklet sig en tillidsfuld relation blandt parterne. Der er dermed tale om samspilsrelationer, hvor parterne støler på hinanden, og værdsætter hinandens bidrag, og dette synes at have flere positive afledte effekter for samspillet. Dels medvirker de tillidsfulde relationer til at lette arbejdsgangene i planlægnings- og anlægsfasen og dels bevirker det, at de offentlige aktører bliver mere risikovillige. Sidstnævnte betyder, at de offentlige aktører bliver mere villige til at investere ressourcer i sporbygningen, hvilket øger de frivilliges muligheder for at bygge flere og bedre spor.

#4 Langsigtet planlægning og tilstrækkelig beslutningskraft er afgørende for fremdrift og frivilligt engagement

På den ene side oplever både frivillige og offentlige aktører, at det kan være en langvarig affære at få tilladelse til at anlægge nye MTB-spor. På den anden side er der blandt aktørerne en generel oplevelse af, at de involverede embedsmænd og skovfogeder har en tilstrækkelig grad af beslutningskompetence til at kunne sikre en rimelig fremdrift i anlægsarbejdet, når først tilladelserne er på plads. Lange tilladelsesprocesser i opstartsfasen medvirker således til at sætte de frivilliges tålmodighed og engagement på prøve, men når først anlægsarbejdet er i gang, synes de offentlige aktører at kunne træffe tilstrækkeligt hurtige beslutninger til, at de frivillige oplever fremdrift og smidighed i processen. Samtidig vidner

udsagnene fra de frivillige om, at det kan være værdifuldt at have erfaring med langsigtet strategisk planlægning og have erfaringer med det kommunale system på forhånd, da det kan gøre det lettere for de frivillige at overkomme det indledende administrative arbejde og opretholde motivationen undervejs.

#5 Medbestemmelse har betydning for de frivilliges motivation for at deltage i MTB-sporbygningen

Med hensyn til inddragelsen af de frivillige, synes det at være afgørende for de offentlige aktører at finde en balance i på den ene side, at give de frivillige mulighed for medbestemmelse og på den anden side tilbyde den sparring, hjælp og organisering, der skal til, for at de frivillige får en oplevelse af at lykkes med at bygge gode og sikre MTB-spor. Det at have indflydelse på sporets udformning er motiverende for mange frivillige, men samtidig understreger flere frivillige, at de ser en fordel i, at der f.eks. er en professionel sporboss, som kan hjælpe og yde sparring både hvad angår sporenes konstruktion og den overordnede organisering af den frivillige indsats. Dog giver flere frivillige udtryk for at for stor styring fra kommunen eller en evt. professionel sporboss indebærer en risiko for, at de frivilliges ejerskab og engagementet i forbindelse med sporbygningen reduceres.

Videre forskning

MTB-sporbygning er et felt i rivende udvikling i Danmark, hvor brugernes behov for flere og mere udfordrende MTB-spor stiller nye krav til samspillet mellem frivillige og offentlige aktører.

I den afsluttende kommentering af denne udgivelse understreger en af de kommunale embedsmænd, at der er kommet større fokus på at etablere mere avancerede og teknisk krævende spor, hvilket udfordrer det eksisterende samarbejde mellem frivillige, kommune og Naturstyrelsen. Med sporenes øgede sværhedsgrad følger en øget risiko for brugerne, samt et større indgreb i naturen, idet sådanne spor ofte har større features (f.eks. større hop, drop, forhindringer og sving) og må befæstes på en anden måde end mere begyndervenlige spor. Det betyder ifølge den kommunale embedsmand, at lodsejerne er mindre tilbøjelige til at godkende og efterkomme de frivilliges ønsker, når det kommer til de mere krævende spor. Den øgede grad af uoverensstemmelser og interesseforskelle kan føre til, at de frivilliges medbestemmelse udfordres.

Set i lyset af denne udvikling vil det være centralt at gennemføre en opfølgende undersøgelse, der belyser hvordan frivillige og offentlige aktører oplever, at samspil om MTB-sporbygning har udviklet sig over tid, og hvilke nye udfordringer og dilemmaer denne udvikling rejser. Øget indblik i dette vil bidrage til at forstå, hvordan der også på sigt kan etableres bæredygtige samspil om MTB-sporbygning, som tager højde for både brugerinteresser, naturhensyn og samspillet mellem naturbrugere.

Metode og data

Undersøgelsen er udformet som et multipelt case-studie, hvor data er genereret ved dokumentstudier og kvalitative interviews.

Som led i en forundersøgelse blev der i maj 2018 foretaget interviews med centrale aktører fra de deltagende kommuner. Derudover blev eksisterende politiske dokumenter vedr. de tre kommuners visioner og strategier for rekreativt friluftsliv analyseret. Formålet med denne forundersøgelse var, at få indblik i, hvordan samspillet om MTB-sporbygning var indrettet i de tre kommuner.

I perioden maj 2019 – marts 2020 blev der derefter gennemført interviews med i alt 30 informanter. Informanterne inkluderede både offentlige og civile personer involveret i MTB-sporbygningen (se tabel 1). Resultaterne, der præsenteres i denne udgivelse, bygger på en tematisk analyse af disse interviews og afspejler således både offentlige og frivillige aktørers holdninger og perspektiver på samspil om MTB-sporbygning.

Forud for publiceringen har udgivelsen været fremsendt til kommentering ved kommuner Naturstyrelsen og frivillige. Herefter er der foretaget mindre faktuelle justeringer og tilføjelser.

Tabel 1. Oversigt over informanter

	SKANDERBORG KOMMUNE	SILKEBORG KOMMUNE	VIBORG KOMMUNE
Frivillige sporbosser	4	3	4
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.

Litteratur

- Alford, J. (2009). Engaging public sector clients: From service-delivery to co-production. *Springer*.
- Bovaird, T. (2007). Beyond engagement and participation: User and community coproduction of public services. *Public administration review*, 67(5), 846-860.
- Ibsen, B. (Ed.). (2021). Voluntary and Public Sector Collaboration in Scandinavia: New Approaches to Co-Production. *Springer Nature*.
- Ibsen, B., Levinsen, K., Fehsenfeld, M., & Iversen, E. B. (2021). Voluntary-Public Sector Co-production in Denmark: Why Differences Between Welfare Areas?. In Voluntary and Public Sector Collaboration in Scandinavia (pp. 101-136). *Palgrave Macmillan*, Cham.
- Ibsen, B. (2020) (red.). Den frivillige kommune: Samspillet mellem den frivillige og den offentlige sektor. *Syddansk Universitetsforlag*.
- Koemle, D. B., & Morawetz, U. B. (2016). Improving mountain bike trails in Austria: An assessment of trail preferences and benefits from trail features using choice experiments. *Journal of outdoor recreation and tourism*, 15, 55-65.
- Kristensen, M.S., Arvidsen, J. & Iversen; E.B. (2021). Frivillig mountainbike-sporbygning i Danmark. Kort fortalt. *Syddansk Universitet*.
- Kristensen, M. S., Iversen, E. B. & Arvidsen, J. (2021). Samspil om mountainbikesporbygning. Kort fortalt. *Syddansk Universitet*.
- Newsome, D., & Davies, C. (2009). A case study in estimating the area of informal trail development and associated impacts caused by mountain bike activity in John Forrest National Park, Western Australia. *Journal of ecotourism*, 8(3), 237-253.
- Pickering, C. M., & Rossi, S. (2016). Mountain biking in peri-urban parks: Social factors influencing perceptions of conflicts in three popular National Parks in Australia. *Journal of outdoor recreation and tourism*, 15, 71-81.
- 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. 05.10.22.
- Stougaard, M. S. (2021). Co-producing public welfare services with vulnerable citizens: A case study of a Danish-Somali women's association co-producing crime prevention with the local authorities. *VOLUNTAS: International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations*, 32(6), 1389-1407.
- Tortzen, A. (2019). Samskabelse af velfærd. Muligheder og faldgruber. *Hans Reitzels Forlag*.
- 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.

HVORDAN SKABES GODE SAMSPIL OM MTB-SPORBYGNING?

En kvalitativ undersøgelse af samspil mellem
offentlige aktører og frivillige borgere