

# **Koll på hållbar segling**

Rapport om hållbarhet inom Svenska Seglarförbundets verksamhet  
utifrån kartläggning och intressentanalyser genomförda 2023

# 1. Innehållsförteckning

<b>1. Innehållsförteckning</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Förord</b> .....	<b>2</b>
<b>3. Sammanfattning</b> .....	<b>3</b>
<b>4. Metoder</b> .....	<b>3</b>
Intervjuer .....	4
Enkäter .....	4
Insamling av data .....	4
Riskanalys och felmarginaler arbetsmetoder .....	4
<b>5. Omvärldsanalys</b> .....	<b>5</b>
Agenda 2030 .....	5
Omvärldsanalys: Seglarförbundet i omvärlden .....	6
Omvärldsanalys: Segling som idrott i Sverige .....	7
Omvärldsanalys: Seglarförbundet som båtorganisation .....	9
Omvärldsanalys: Ansvarsfördelning .....	9
Omvärldsanalys: Båtbranschen och elektrifieringen .....	9
Riskanalys och hållbarhet som hygienfaktor .....	10
Benchmarking mot andra organisationer .....	11
<b>6. Intressentdialoger</b> .....	<b>12</b>
Distrikt och klassförbund .....	13
Arbetsgrupper/utskott/kommittéer .....	15
Landslag .....	15
Föreningar och individer .....	19
65+ .....	20
Förbundskansli .....	20
Paraseglare .....	21
<b>7. Nulägesanalys &amp; egna data</b> .....	<b>22</b>
Styrdokument, policies och arbetsordningar .....	22
Tidigare hållbarhets- och miljöarbete inom SSF .....	23
Seglingens och förbundets styrkor .....	24
Transporter och resor .....	25
SSF-sanktionerade arrangemang (kartläggning JSM) .....	25
SSF-organiserade träffar och mötesplatser .....	27
Arrangörer och roller enligt IdrottOnline .....	29
<b>8. Väsentlighetsanalys</b> .....	<b>30</b>
Från triangel till rektangel .....	30
Delar väger olika tungt .....	30
Segling tillgänglig för alla .....	31
<b>9. Fokusområden</b> .....	<b>32</b>
Fokus 1: Resor och transporter .....	32
Fokus 2: Anläggningar och klubbmiljö .....	33
Fokus 3: Jämställda styrelser och arrangörer .....	33
Fokus 4: Sänkta ekonomiska trösklar .....	34

<b>10. Delmoment och insatser .....</b>	<b>36</b>
Förankring genom policy .....	36
Avsätta resurser.....	36
Fortsatt satsa på tillhandahållna båtar och multifunktion .....	37
Stärka demokratiska processer .....	37
Kansli och landslag som förebilder .....	37
Skapa effekt genom kommunikation.....	37
<b>11. Nyckeltal &amp; förslag framåt.....</b>	<b>38</b>
Nyckeltal för uppföljning.....	38
Förslag: Miljömässig hållbarhet .....	38
Förslag: Social hållbarhet .....	39
Förslag: Ekonomisk hållbarhet .....	39
<b>12. Slutord.....</b>	<b>40</b>

## 2. Förord

Denna kartläggning av olika aspekter av hållbarhet inom Svenska Seglarförbundets (SSF) verksamhet genomfördes under 2023 med hjälp av ett initiativ från Riksidrottsförbundet (RF) som möjliggjorde för Specialidrottsförbundet (SF) att få finansiering till att genomföra en inledande kartläggning, i syfte att i nästa led kunna göra en handlingsplan och insatser för ökad hållbarhet baserat på bättre kunskap om nuläget. Denna kartläggning innehåller både nuläges- och omvärldsanalyser, samt intressentdialoger i form av svar från enkäter och intervjuer. Avslutningsvis innehåller den även en väsentlighetsanalys och förslag till fortsatt arbete.

Förkortningar av organisationer och begrepp i denna rapport:

- Svenska Seglarförbundet (SSF)
- Riksidrottsförbundet (RF)
- SISU Idrottsutbildarna (SISU)
- Svenska olympiska kommittén (SOK)
- Specialidrottsförbundet (SF)



*”Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”*

- *The Brundtland Report, 1987*

### 3. Sammanfattning

Denna rapport innehåller både kartläggning, analyser och rekommendationer inom hållbarhet. Såväl **miljömässig** som **ekonomisk** och **social hållbarhet** behandlas inom varje avsnitt. Resultatet och avslutningen innehåller en väsentlighetsanalys och fyra fokusområden som ringar in de viktigaste områden inom hållbarhet där Svenska Seglarförbundet kan göra skillnad. Dessa områden är *Resor och transporter, Anläggningar och klubbmiljö, Jämställda styrelser och arrangörer, samt Sänkta ekonomiska trösklar.*

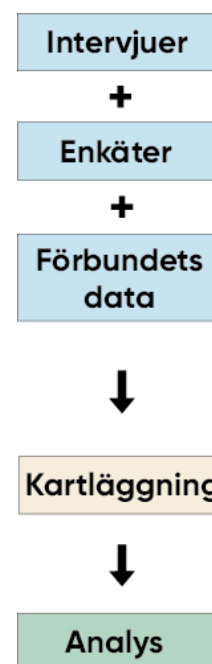
Det ideella föreningslivet är en stark positiv kraft för social hållbarhet, och delvis för ekonomisk hållbarhet i samhället, medan vi sällan tänker på hur miljön påverkas av vår verksamhet. Därför är ambitionen att lägga större fokus på att bli mer miljömässigt hållbara, samtidigt som vi fortsätter att bli ännu bättre på social och ekonomisk hållbarhet.

Svenska Seglarförbundet är del av en större struktur av idrottens olika organisationer, med allt från internationella till lokala eller klass-specifika förbund och föreningar. Nulägesanalysen, kombinerat med enkäter och intervjuer, visar att ämnet hållbarhet är stort och ibland otydligt. Det är genomgående svårt att placera ansvaret för hållbarhet på en specifik part samtidigt som det är allas ansvar. Otydligheten är något som många medverkande beskriver som en källa till frustration. Insatser upplevs spretiga och prioriteringar är svåra att göra på grund av bristande kunskapsunderlag. Det är viktigt att hitta centrala frågor att enas kring och kunna göra tydliga långsiktiga insatser som kan förankras i hela rörelsen.

### 4. Metoder

Rapporten består av insamlad kunskap från både kvalitativ och kvantitativ kartläggning. Det innebär att det dels finns diagram över data från IdrottOnline och enkätsvar, dels kvalitativa analyser av intervjuer med enskilda personer. Vissa hållbarhetsaspekter är svåra att kvantifiera, men vi har försökt underbygga analyser med de data som finns tillgå. Eftersom syftet med kartläggningen är att skapa en grund för framtida arbete har vi valt att försöka fånga en bred bild av nuläget för att ringa in områden mest väsentliga för framtida arbete, där vi sedan i ett nästa steg kan göra mer noggranna mätningar.

Kartläggningen har genomförts av projektledare Anette Önerud, anställd av Svenska Seglarförbundet, som parallellt jobbat med ett projekt kring anläggningar. Anette har själv inte en bakgrund som seglare och är inte medlem i någon seglarklubb, men har däremot en bakgrund inom det ideella föreningslivet i andra idrotter. Detta ger en möjlighet att undvika jävighet gentemot distrikt, klubbar eller klasser, men kan eventuellt medföra mindre missförstånd, eller felaktigt använda begrepp. Kartläggningen har granskats av andra medarbetare och förtroendevalda på SSF i syfte att göra den så bra och korrekt som möjligt.



## Intervjuer

Intervjuer och samtal har genomförts med personer som har mer erfarenhet och kunskap om de olika områden som kartlagts, i syfte att fylla på förståelsen och analysen utöver insamlade data. Personer som jobbar på SSF kansli har oftast medverkat i fysiska intervjuer eller möten, medan övriga till stor del medverkat via digitala möten.

## Enkäter

Data om organisationer och personliga erfarenheter har samlats in genom enkäter i verktyget SurveyMonkey, där målgruppen fått inbjudan att delta via mail, och påminnelser genom både mail och ibland utskick med vanlig post. Detta gäller data om exempelvis landslag, klassförbund, distrikt och seglardagen.

## Insamling av data

Vissa data har kunnat samlas in från IdrottOnline där medlemsregister innehåller information om exv. antal kvinnor med funktionärsutbildningar, eller åldersfördelning bland förtroendevalda. IdrottOnline är i vissa avseenden bristfälligt när data bygger på ideella personers arbete, men i fall där det är anställda på SSF som sköter registreringen är dessa data mer tillförlitliga. Hänsyn bör därför tas till vilken källa och metod som använts för insamling av olika information.

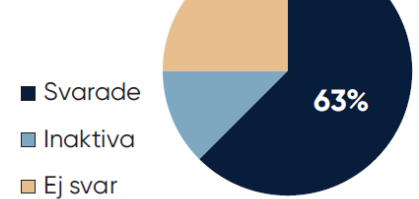
## Risakanalys och felmarginaler arbetsmetoder

Denna kartläggning är genomförd i syfte att skapa en bättre överblick på hållbarhetsområden inom seglingen i allmänhet, och därför har vi valt att jobba med större marginaler och snabbare processer för att kunna titta på flera sidor samtidigt. Detta innebär en större risk för vissa typer av misstag och utrymme för fel i beräkningar.

- Hållbarhet är ett stort område, och vi har endast kunnat titta på ett begränsat antal faktorer. Kartläggningen bör betraktas som ett urval.
- Projektledaren har övergripande och allmän erfarenhet inom området hållbarhet och framför allt erfarenhet utifrån idrottsrörelsen och anläggningsfrågor. Nivån på analyser och insamling av data kan därför inte förväntas hålla akademisk nivå.
- Den begränsade tiden för kartlägningsprojektet (ca 25% under ett år) gjorde att vi valde att göra ett urval av enklare analyser och mätningar.
- Bias, eller förutfattade meningar, kan ha funnits med i valet av de olika områden som har kartlagts. Exempelvis att vi lagt stort fokus på att titta på jämställdhet i styrelser och bland olika arrangörsroller.
- Enkätundersökningarna har haft en svarsfrekvens på 50-70%, vilket innebär en viss felmarginal på data som redovisas från dessa.
- Data som samlats från IdrottOnline eller befintliga register är mer tillförlitligt och eventuella fel i dessa kan komma från att de inte uppdaterats eller rensats nyligen.
- Mätning av klimatpåverkan från resor bygger på uppskattade siffror och schabloner för att det ska vara möjligt att genomföra beräkningar. Det innebär att felmarginalen är stor även här.
- Personer som svarar på enkäter underskattar ofta sin påverkan och det är vanligt att man inte kommer ihåg alla flygresor eller inköp i efterhand. Därför är det troligt att enkätsvaren ger en mer positiv bild än vad vi skulle ha sett om vi haft en oberoende löpande mätning.

### Svarsfrekvens distrikt

71% av aktiva distrikt



### Svarsfrekvens klassförbund

76% av aktiva förbund



**Diagram svarsfrekvens i enkäter till distrikt och klassförbund (ett svar per organisation). Visar även andel inaktiva som inte redovisat någon verksamhet senaste åren.**

## 5. Omvärldsanalys

Vi påverkas av många saker i vår omvärld, både internationellt och på hemmaplan. Här har vi analyserat ett antal viktiga faktorer som både innebär stöd och förväntningar på Svenska Seglarförbundets hållbarhetsarbete i framtiden.

- Agenda 2030
- Segling i omvärlden
- Segling som idrott i Sverige
- Seglarförbundet som båtorganisation
- Ansvarsfördelning
- Båtbranschen och elektrifiering
- Riskanalys och hållbarhet som hygienfaktor

### Agenda 2030

Svenska Seglarförbundets verksamhet kan kopplas till målsättningarna i Agenda 2030 för att knyta ihop vår verksamhet med ett större sammanhang, där vi bidrar med det vi kan påverka för att hjälpa till att nå de mål som satts upp på internationell nivå. Knappt hälften av de 17 delmålen i Agenda 2030 är relevanta för vår verksamhet, och därför har vi tittat närmare specifikt de som berör oss, och kartlagt hur vi kan jobba kopplat till dessa. Dessa illustreras i figuren till höger. Varje delmål har också underkategorier som definierar fler aspekter och detaljer.

**Så här beskrivs Agenda 2030 kortfattat:** "År 2015 antog FN:s medlems-länder Agenda 2030, en universell agenda för hållbar utveckling som innehåller sjutton globala mål som ska uppnås till år 2030. ... I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig". – utdrag från officiell webbsida för Agenda 2030.

Redan 2020 genomförde SSF en första analys av vilka delmål som bäst kan kopplas till SSF:s nuvarande verksamhet, och då betonades delmål 12, 13, 14, 15 och 17 som tydligt relaterade till den strategi som tagits fram. Dessa mål handlar mestadels om miljömässiga aspekter kring konsumtion och kontakt med naturen. Utifrån vår nya kartläggning ser vi att även delmålen 3, 5 och 10 är relevanta för ett större perspektiv på hållbarhet genom att beröra framför allt social hållbarhet genom jämställdhet och jämlikhet. Dessa totalt åtta delmål kan brytas ner i ännu mer specifika punkter, vilka kan fungera som en bra ingång till att i nästa steg utveckla Seglarförbundets hållbarhetsstrategi och överföra detta till handlingsplan och prioriteringar i en övergripande verksamhetsplan för hela förbundet.

Seglarförbundets verksamhet bidrar redan idag med positiva värden, framför allt som meningsfull aktivitet och en källa till glädje och hälsa för många människor. Där bidrar vi till social hållbarhet på många plan. Det är viktigt att fortsätta med de positiva insatser som redan görs, men samtidigt jobba för att seglingen även ska bli mer jämställd och inkluderande. Det är också viktigt att ta tag i frågor kring miljömässig hållbarhet kopplat till hållbar konsumtion, minskad förorening i haven,



**GLOBALA MÅLEN**  
för hållbar utveckling



samt att bidra till minskade klimatförändringar i stort, där vi inte har en lika etablerad verksamhet. Inom miljöfrågorna är seglingen på vissa områden på god väg med att medvetandegöra och förändra arbetssätt, men det finns stor potential i att sprida kunskap och metoder ut i hela rörelsen och till alla arrangemang. Sammanfattningsvis kan man säga att det är miljöfrågorna, samt jämställdhet och inkludering som är de viktigaste mål där Svenska Seglarförbundet har ett ansvar och en möjlighet att bidra.

## Omvärldsanalys: Seglarförbundet i omvärlden

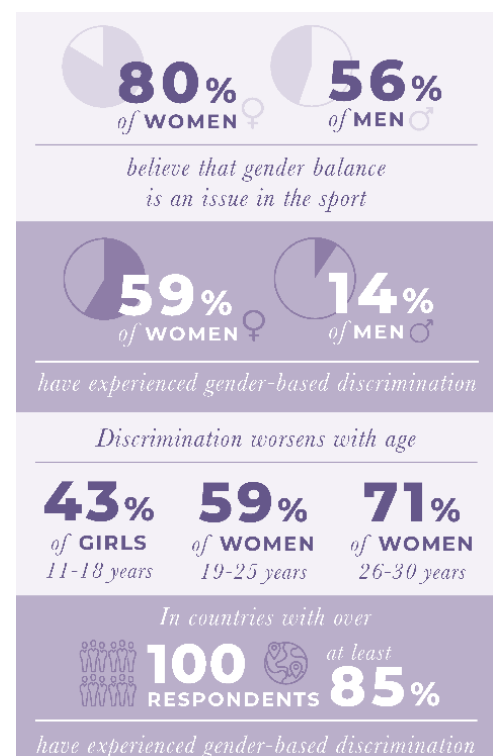
Segling är en stor och prestigefull internationell idrott med mångfacetterat tävlingsutbud. Det finns en lång tradition av seglarkultur, särskilt i Västeuropa, men också USA och Oceanien, där segling är både en livsstil, en idrott, en bransch och en källa till underhållning. Denna bakgrund har bidragit till att segling finns i nästan lika många olika former som det finns segelbåtar och beroende på vilken typ av segling det handlar om så är det olika tävlingar som gäller, olika krav, prisnivåer och kulturer. En gemensam nämnare för all kappsegling är de gemensamma kappseglingsreglerna som tillhandahålls av World Sailing, och som fungerar som en stabil pekpinne ute på vattnet, oavsett hemland, båt eller plånbok. För Svenska Seglarförbundet är OS och VM i de stora klasserna högt prioriterade mål som präglar verksamhet, kultur och prioriteringar hela vägen ner till gräsrotsnivå, men även serier och stora regattor som The Ocean Race, Sailing Champions League och Americas Cup har stort inflytande på seglingssporten. Vad som händer inom svensk segling är starkt kopplat till trender och händelser inom internationell segling.



Svenska Seglarförbundet är medlem i World Sailing, RF-SISU och SOK, som vart och ett påverkar svensk segling och förbundets inriktning och verksamhet. Inom både World Sailing och RF finns uttalade målsättningar inom hållbarhet som även indirekt gäller SSF. Dessa upplevs mer som ett stöd än ett tvång för Svenska Seglarförbundets del så länge vi också arbetar aktivt för ökad hållbarhet. Samtidigt kan regler och system på högre nivå innebära att vi inte kan styra allting själva utan i stället behöver jobba med påverkansarbete när det gäller exempelvis hur mycket resande och transporter det blir för landslaget i samband med stora världstävlingar.

Svenska Seglarförbundet betraktas som en organisation som förespråkar mer hållbarhet bland seglingens nationer på den internationella arenan, och har en stark röst på grund av vår långa historia med framgångsrika seglare och väletablerade båtliv.

World Sailing – den internationella paraplyorganisationen för all segling – samlar drygt 70 medlemsländer och deras olika intressen. Frågor och prioriteringar som berör hållbarhet både direkt och indirekt finns inom flera områden. World Sailing har nyligen tagit fram en ambitiös hållbarhets och miljö-agenda med strategier, insatser och riktlinjer till såväl arrangörer som anläggningar. Till stor del fokuserar detta på miljömässig hållbarhet, men det finns också särskilt arbete kring jämställdhet och para-segling som aspekter av social hållbarhet. World Sailings satsning på hållbarhet har accelererat tydligt under de senaste



Utdrag från rapport om jämställdhet från World Sailing (2019) som visar att andelen kvinnor som upplevt diskriminering inom seglingen är stor.

åren, efter att strategin lanserades 2018 och resurser har avsatts i form av exempelvis fler anställda för att jobba med detta på en ny nivå sedan 2022. Hur stor effekt denna ambitiösa strategi kommer få återstår att se, eftersom det även behöver förankras och genomföras i praktiken av arrangörer, producenter, nationer och landslag.

Kappsegling på hög nivå sker i stort sett alltid med egen utrustning som seglare eller team finansierar och hanterar själva, vilket leder till att internationella seglare alltid behöver frakta sin utrustning långa sträckor med antingen bil eller lastfartyg, samtidigt som seglarna själva ofta behöver flyga långt till varje evenemang. För Svenska Seglarförbundets landslag (SWE Sailing Team) innebär detta både mycket tid, stora kostnader och betydande negativa effekter på hållbarheten. För att svenska landslagsseglare ska kunna konkurrera på absolut topp-nivå är det en förutsättning att både aktiva och deras utrustning på ett smidigt sätt kan tas till de viktigaste tränings- och tävlingsplatserna runt om i Europa och världen, och Svenska Seglarförbundet blir därmed till viss del beroende av att följa med i den internationella seglingens takt när det gäller insatser för ökad hållbarhet. Detsamma gäller även den sociala hållbarhetsaspekten, såsom jämställdheten i de stora serierna och kvinnors möjligheter att synas och verka på toppnivå.

Att varje seglare ska ordna med egen båt och utrustning har varit norm länge, men börjar på vissa håll att ifrågasättas eftersom detta genererar långa och krångliga transporter, samt att det ställer krav på utövarna att kunna finansiera sin ofta dyra utrustning själva – vilket blir en ekonomisk tröskel för många personer som saknar dessa resurser. Ett alternativ som har lyfts är att varje arrangör skulle kunna stå för en uppsättning likvärdig utrustning på plats för alla deltagare, men detta är inte något som i nuläget är på väg att implementeras. Kulturen kring att äga och sköta sin båt och utrustning är mycket stark och samtidigt förknippad med både partners, team och aktivas etablerade intressen och kompetenser. Detta gör att det finns ekonomiska och resultatmässiga incitament för många intressenter att behålla systemet med egna båtar och utrustning.

### **Omvärldsanalys: Segling som idrott i Sverige**

Som ett specialidrottsförbund med en olympisk idrott i Sverige, är Svenska Seglarförbundet (SSF) kopplat till både Riksidrottsförbundet (RF) och Sveriges Olympiska Kommitté (SOK) och därmed påverkat av dessa paraplyorganisationers riktlinjer och eventuella hållbarhetspolicys för sina medlemsorganisationer. SSF kan därför inte helt och hållet styra över de prioriteringar och förutsättningar för hållbarhet som har en inverkan på seglingssporten. Exempelvis är SSF hänvisade till de fokusområden och öronmärkningar av bidrag och projektmedel som RF fördelar utifrån principer om prestation, deltagartillfällen, utbildningar, etc, medan hållbarhetsparametrar inte är en faktor på samma sätt och därmed blir sådant arbete mer av extra-arbete för ett specialidrottsförbund (SF). På samma sätt är det svårare att skapa incitament och utrymme för klubbar, klassförbund och arrangörer att jobba mer med hållbarhet eftersom det tenderar att bli något som görs utöver den ordinarie verksamheten.

---

*”Kappsegling på hög nivå sker i stort sett alltid med egen utrustning som seglare eller team finansierar och hanterar själva.”*

---

---

*”...svårare att skapa incitament för klubbar, klassförbund och arrangörer att jobba med hållbarhet eftersom det blir något som görs utöver den ordinarie verksamheten”*

---



Inom SSF finns flera nivåer av organisationer med inflytande på olika områden. Styrelse, kansli, arbetsgrupper, distrikt, klassförbund och föreningar. Denna kartläggning har genomfört intervjuer och enkäter med dessa grupper, samt använt data från IdrottOnline för att förstå mer. Generellt kan vi se att det är föreningar, arrangörer, landslag och stora mötesforum som står för den mesta verksamheten och därmed den mer konkreta sidan av hållbarheten. Allt arbete med hållbarhet behöver nå fram till själva verksamheten för att göra skillnad. För styrelse, kansli, distrikt och klassförbund handlar det mest om att planera, styra och stötta genom riktlinjer och kunskap. Idag har de stöttande och styrande organisationerna en medvetenhet om hållbarheten och dess utmaningar, men svårigheter att nå fram till den ideella verksamheten och praktiska resultat. Medan de som utför själva verksamheten snarare beskriver att man saknar resurser eller inflytande för att genomföra några verkliga förändringar.

Seglingssporten i Sverige följer samma mönster som många andra individuella idrotter, där det finns en majoritet manliga medlemmar, och särskilt i de övre åldrarna och bland pensionärer. På ungdomssidan finns de flesta mellan 13-20 år – och särskilt för seglingen är detta en viktig åldersgrupp eftersom sporten passar de lite äldre ungdomarna bättre då man är starkare och kan ta mer ansvar. Dessutom har seglingssporten en stark kultur kring ungt ledarskap och många stannar kvar för att vara tränare och ledare på seglarskolor ända upp i 20:års-åldern. Fördelningen av medlemmar är på många sätt jämställd, men den stora skillnaden mellan män och kvinnor över 41 år visar att kvinnor saknas i högre ledarskap och beslutsfattande positioner inom föreningarna.

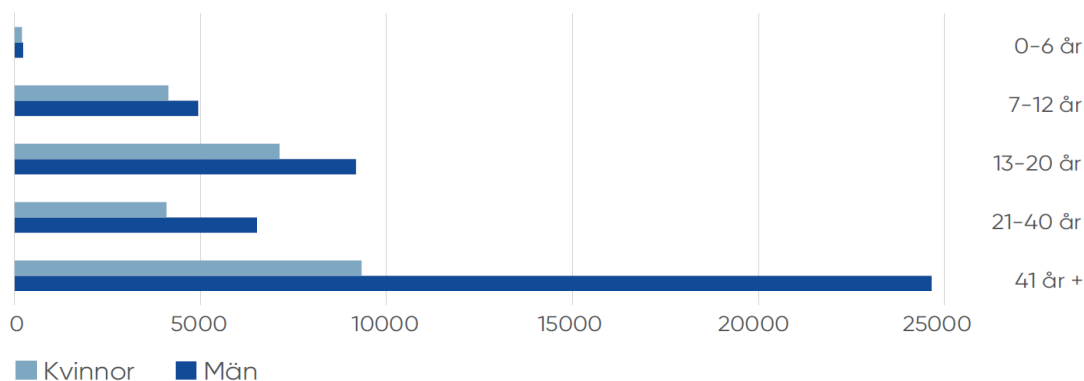
---

*”Seglingssporten har en stark kultur kring ungt ledarskap och många unga stannar kvar för att vara tränare och ledare på seglarskolor...”*

---

## Medlemmar i seglarklubbar

(fördelat på åldersspann och kön) enl. årsrapporter IdrottOnline 2010–2022



**Medlemmar i seglarklubbar, fördelat på ålder och kön (enligt i IdrottOnline där data från vissa klubbar saknas). Totalt uppskattas ca 100 000 personer vara medlemmar i en seglarklubb, varav ca 75 000 personer finns medräknade i denna statistik.**

## Omvärldsanalys: Seglarförbundet som båtorganisation

SSF är med i det nationella Båtsäkerhetsrådet och Båtmiljørådet som samordnas av Transportstyrelsen, med uppdraget att tillsammans med andra intresseorganisationer, myndigheter och kunskapsbärare jobba för hållbart båtliv i form av exempelvis färre olyckor, minskade utsläpp och ökad tillgänglighet till båtlivet. Under 2023 och 2024 pågår en revidering och utveckling av uppdraget för dessa forum, med inriktning mot att kunna jobba mer strukturerat och målmedvetet tillsammans för ökad hållbarhet och med koppling till exempelvis målen i Agenda 2030, som en del av de nationella målen i Sverige. Med vår medverkan i denna grupp, och som en av flera stora båtorganisationer i Sverige, är SSF en del av ett system och kan vara med och både påverka och bidra, men behöver också förhålla sig till gemensamma överenskommelser. Troligtvis kommer de nya strategierna för ett hållbart båtliv genom dessa råd och forum leda till att SSF både kan få fler allierade i arbetet med att övergå till mer hållbar verksamhet, men kommer också möta ökade förväntningar om att leva upp till gemensamma överenskommelser och samverka med exempelvis Svenska Båtunionen, Transportstyrelsen, Skärgårdsstiftelsen, Havs- och Vattenmyndigheten, osv.



Exempel liten elmotor på enmans-ribb  
(Foto: Anette Önerud)

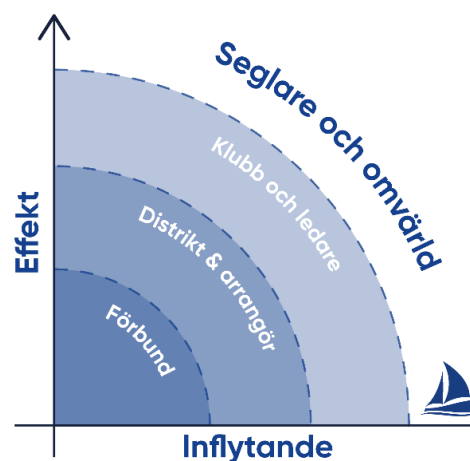
## Omvärldsanalys: Ansvarsfördelning

I hierarkin av organisationer på olika nivåer som är knutna till SSF är det ibland oklart var ansvaret ligger, och vilka frågor som styrs av vilken instans. Många av dessa har tagit fram egna hållbarhetsstrategier eller i alla fall inkommerat begreppet i delar av sina styrdokument, men det är ofta svävande uttryck såsom: ”ska verka för allas möjligheter att delta på lika villkor” eller ”ska minimera utsläpp i samband med resor och transporter” – men i praktiken går det ofta att hävda att den enskilda frågan inte går att påverka eftersom beslutet fattas någon annan stans – som tex. i frågan om resor och transporter där det är svårt för SWE Sailing Team att göra något annat än att flyga till Tokyo med all utrustning för att delta på OS 2021. På samma sätt är det svårt att begära av enskilda seglare att välja en kvinnlig coach för att bidra till jämställdheten, när de själva i första hand är intresserade av att få rätt kompetens tillgodosedd för sin satsning.

Oklarheten i vem som bär ansvaret för konkreta hållbarhetsåtgärder och ovilligheten av varje instans att offra något själv för ökad hållbarhet för helheten är ett återkommande dilemma – inte bara för seglingen, utan för många andra verksamheter och branscher. Att våga bli konkret och att koppla strategier till handlingsplaner och åtgärder är viktigt för att ambitionen ska få effekt. Det är också viktigt att varje del-organisation och instans tar ansvar för hållbarheten i sina egna beslut. Därför kommer denna kartläggning att försöka kartlägga var det dels finns en hållbarhetsstrategi, dels var det finns konkretisering genom handlingsplaner eller specifika åtgärder, och dels vilken status denna i så fall har idag.

## Omvärldsanalys: Båtbranschen och elektrifieringen

Idag är elmotorer till båtar ett högst aktuellt ämne inom seglingen och även i båtbranschen där utveckling och test av nya lösningar sker i snabb takt. För seglingsporten är motorbåtar en viktig faktor, även om inte



själva idrotten utförs med motor behövs det motorer till säkerhetsbåtar, coacher och arrangörsbåtar. Som idrott behöver vi ta hänsyn även till vår miljöpåverkan som uppstår från kringaktiviteter. Medvetenheten hos allmänheten kring miljöproblem från förbränningsmotorer såväl på land som i vattnet har ökat stort de senaste åren och nya krav på renare körning har börjat dyka upp även kring båtlivet. Miljöproblemen består delvis av koldioxidutsläpp, men framför allt är det föroreningar i vattnet genom bränsleutsläpp och kemikalier från skötseln som skadar den marina miljön.

Både externa aktörer och aktiva inom seglingen har börjat uttrycka ett intresse för att övergå till elmotorer på båtar, men på grund av att utvecklingen inte riktigt hängt med i efterfrågan på marknaden finns ännu inte riktigt båtar som både kan möta en seglarklubbs funktionella behov och samtidigt passa i den ekonomiska ramen för en ideell förening. Enstaka klubbar, ledare och föräldrar har börjat köra elbåtar, och Svenska Seglarförbundet har försökt föregå med gott exempel genom att låna eller hyra elbåtar till sina arrangörer på profilerade arrangemang. Att köpa en elbåt med tillräcklig storlek, hastighet och räckvidd för att praktiskt använda vid segling kostar ännu så länge minst en halv miljon kronor, vilket är betydligt mer än en båt med förbränningsmotor och samma egenskaper.

För att övergå till att köra elbåt krävs även en infrastruktur som är redo för laddning av stora batterier. Med vanliga eluttag kan det ta upp till ett dygn att ladda ett stort batteri, och det kan dessutom överbelasta elnätet. Det krävs också en medvetenhet kring säkerhet när elektrisk utrustning ska hanteras nära vattnet.

Dagens trender tyder på en övergång till eldrivna motorbåtar på bred front, men att detta kommer ta tid eftersom byte till nya båtar går betydligt långsammare (ca 2% av alla båtar byts ut per år) än omsättningen av bilar, och dessutom ligger både utveckling av produkter och infrastruktur en bit efter motsvarande marknad på land. Seglingssporten bör ställa in sig på att genomföra denna övergång, och att stötta klubbar och utövare i processen. Samtidigt kan vi också se att detta kommer gå olika fort på olika platser i Sverige, och troligtvis kommer det finnas en lång övergångsfas då båda formerna av framdrivning förekommer, och det kommer kräva nya lösningar där exempelvis deltagare på ett evenemang har möjlighet att låna en elbåt ifall lokala föreskrifter förbjuder förbränningsmotorer (vilket det redan finns enstaka exempel på). Förhoppningsvis kommer priset på elbåtar att sjunka så att det blir realistiskt för en ideell förening att köpa eller hyra vid behov, samtidigt som vi kan jobba med nya former för delning eller båtpooler som kan förenkla både hantering och kostnader.

---

*”...troligtvis kommer det bli en lång övergångsfas då både elbåtar och förbränningsmotorer förekommer...”*

---

## **Riskanalys och hållbarhet som hygienfaktor**

Naturen är vår idrottsplats. Vi har närbild med både havet och vinden i vår verksamhet, och vi påverkas direkt av klimatförändringar och försämrad miljö. Att bibehålla ett rent och levande hav är en hjärtefråga för oss. Att bekämpa och hantera klimatförändringar ligger i vårt intresse eftersom vi vill att det fortsatt ska vara möjligt att kunna segla, och att göra det på samma platser som vi gjort hittills. Ett idrottsförbund i

Sverige idag behöver ha ett medvetet förhållningssätt till hållbarhet, och aktivt jobba för att förbättra sina mest uppenbara brister utifrån detta. Det är viktigt för att uppfattas som en trovärdig aktör, men också för att det är vad klubbar och aktiva vill och förväntar sig av den verksamhet de tar del av. Att inte jobba med hållbarhet skulle leda till både begränsningar och sämre möjligheter att utöva vår idrott på sikt. Syftet för Svenska Seglarförbundet med att genomföra en hållbarhetskartläggning, och ta steg för att fortsatt bidra till ökad hållbarhet i vår verksamhet, handlar både om att leva upp till förväntningar och krav från medlemmar och omvärld, men också om att vi vill bidra till hållbarhet eftersom det i längden också handlar om vår egen verksamhets överlevnad.

## Benchmarking mot andra organisationer

### Jämförelse: Svenska Kanotförbundet:

Kanotförbundets kartläggning av hållbarhet från 2023, med motsvarande upplägg och syfte som vår kartläggning, innehåller flera jämförbara aspekter och analyser. De lyfter bland annat upp utmaningar med engagemang och arbetsbelastning på olika nivåer, där det ibland kan vara svårt att hinna med. De tar också upp transporter och resor som en stor källa till negativ påverkan där de vill bli bättre. Kanotförbundet är betydligt mindre än SSF sett till antalet medlemmar, men idrotten är stor bland motionärer i Sverige, och förbundet har ett starkt arbete kring inkludering och allemansrätt där SSF kan hämta inspiration.

### Jämförelse: Svenska Orienteringsförbundet:

Ett av de svenska specialidrottsförbunden som uppfattas som de mest hållbara, och ett som samtidigt har ungefär samma storlek sett till medlemsantal som Seglarförbundet, är en relevant jämförelse inom vissa områden. De har, i sin rapport från 2023, identifierat följande fem fokusområden: klimatpåverkan från transporter, förutsättningar för elitsatsning, digitalisering, partnerskap samt mångfald och inkludering. Där finns delvis flera likheter med de fokusområden vi ringat för SSF.

Både Orienteringsförbundet och Kanotförbundet är medlemmar i Svenskt Friluftsliv där det finns andra och fler initiativ för miljö och hållbarhet som kan stärka förbundens verksamhet. SSF har inför 2024 ansökt om medlemskap i Svenskt Friluftsliv och hoppas kunna utveckla mer kunskap och verksamhet inom exempelvis allemansrätten.

### Jämförelse: Svenska Båtunionen (SBU):

Systerorganisationen som samlar det svenska båtlivet på bred front har haft miljö och hållbarhet på agendan längre än SSF, och har bland annat en person på kansliet med huvudsakligt uppdrag som sakkunnig inom miljö och hållbarhet. De har tagit fram fler arbetsmaterial för båtklubbar om olika aspekter av miljö- och anläggningsarbete och jobbar aktivt med att sprida kunskap om exempelvis elbåtar, avfallshantering och miljövänliga ämnen för båtskötsel. SBU har nästan tre gånger så många medlemsföreningar som SSF, där anläggningen och underhållet har stort fokus. Deras hemsida ger bra stöd och kunskap i miljö- och hållbarhetsfrågor kopplat till båtklubbens anläggning, och genom samverkan med myndigheter och forskare ökar de sin kunskap löpande.



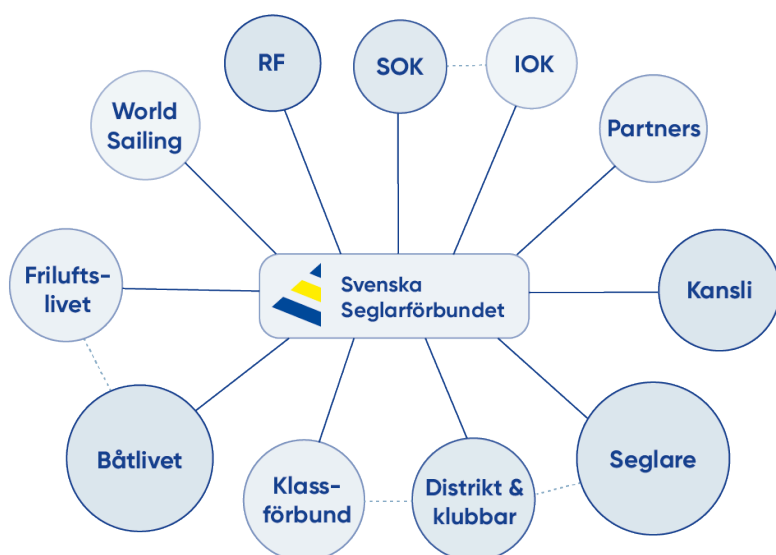
(foto: Daniel Stenholm)

## 6. Intressentdialoger

I detta avsnitt samlar vi kartläggningen av olika intressentgrupper utifrån enkätsvar och intervjuer, samt kortare analyser av denna information. Det handlar om både de mätbara värden som visar nuläget inom exempelvis jämställdhet och resvanor, men också om vilka strukturer och tankar som finns inom rörelsen för att bättre förstå hur vi jobbar idag och kan utveckla dessa områden i framtiden.

För Svenska Seglarförbundet finns det många intressenter både internt och i omvärlden. Förbundet är medlemmar i flera större organisationer, samtidigt som rörelsen har ett stort antal medlemmar och delorganisationer. Dessutom behöver vi ta hänsyn till partners och andra finansiärer som bidrar för att göra verksamheten möjlig.

*Diagrammet nedan illustrerar de primära intressenter vi identifierat som viktiga för hållbarhetsarbetet:*



### Intressentdialoger på följande sidor:

- Distrikt och klassförbund
- Arbetsgrupper/utskott/kommittéer
- Landslag
- Föreningar och individer
- Förbundskansli
- Paraseglare

*Kartläggning av medlemskap i internationella och Svenska intresseorganisationer såsom World Sailing, RF, mfl. återfinns i avsnittet omvärldsanalys.*



*Samlade på startlinjen (inför SM i J/70)  
Foto: Daniel Stenholm*

## Distrikt och klassförbund

(Under 2023 och 2024 pågår en översyn och revidering av strukturer för både distrikt och klassförbund utifrån att dagens system upplevs dysfunktionellt eller ojämnt sett till sådant som kommunikation, resurser och engagemang. Detta arbete genomförs av styrelsen och en separat arbetsgrupp, varför denna kartläggning endast bör ses som ett underlag till pågående arbete i denna fråga, men med begränsad analys eftersom detta görs på annat håll.)

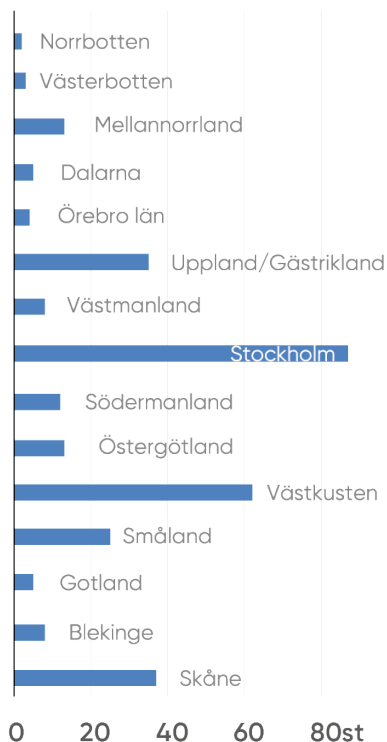
Distrikten har en dubbelriktad roll som kanal mellan föreningar och förbund, medan klassförbunden är mer av intresseorganisationer och samordningsforum för tävlingsprogram, läger och utbildningar. Både distrikt och klassförbund är delaktiga i den demokratiska processen inom svensk segling, och i någon mån att betrakta som beslutande organ inom den svenska idrottsrörelsen, och bör följa de inriktningar som RF och SSF som helhet beslutat om. I detta sammanhang innebär det alltså exempelvis att RFs mål om att styrelser ska ha jämställd fördelning av kvinnor och män gäller även distrikt och klassförbund inom SSF. (Samt att eventuell hållbarhetspolicy eller liknande som beslutas av SSF även bör anses gälla för del-organisationer.) Läs mer om detta i RFs Jämställdhetsmål 2025.

Styrelserna, och framför allt ordförande i dessa, är till största delen män över 45 år. Detta är ingen nyhet, och har snarare varit en välkänd norm under lång tid – så även i stora delar av övriga idrotts- och föreningsvärlden.

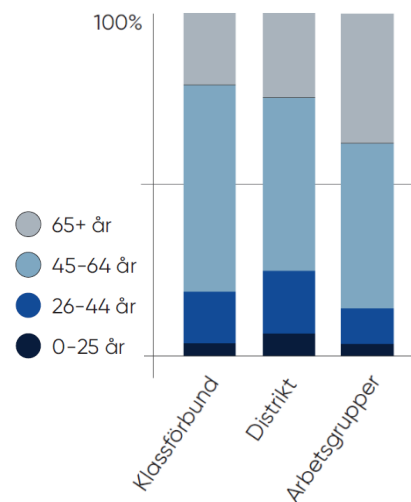
**Distrikt** ansvarar för sådant som möten, lokala utbildningar, tävlingsprogram och information. Det finns idag 16 distrikt inom SSF där storleken varierar ordentligt, och deras respektive verksamhet likaså. Att vissa föreningar är nästan ensamma i sitt lokala område kan vara ett problem om de tappar kontakten med det nationella förbundet, eller skulle behöva draghjälp i vissa frågor. Under 2023 pågår ett arbete med att utreda distriktens roll och möjliga samarbeten och stöd för framtida arbete. De tre största distrikten (Stockholm, Västkusten och Skåne) har en varsin klubbstöds-kontakt som sköter administration och ordar aktiviteter. De övriga distrikten är i de flesta fall betydligt mindre, och har i flera fall svårt att rekrytera förtroendevalda till sina styrelser för att hålla verksamheten levande.

**Klassförbund** är en typ av intresseorganisationer för olika typer av båtar (tex. Optimistjolle, J/70, ILCA, osv). De flesta båtar i Sverige hör till något av klassförbunden, men det kan även finnas båtar som ligger utanför dessa ramar, men de har då oftast ingen aktiv tävlingsverksamhet. Klassförbund fungerar delvis som en ideell förening som är medlem i SSF, men samtidigt som en egen drivkraft kring tävlingsprogram, riktlinjer och stöd till arrangörer. Vissa klassförbund är stora och aktiva eftersom det finns många utövare, och särskilt när det är många ungdomar. Exempel på stora klassförbund är Optimistjolleförbundet och J/70-förbundet. Samtidigt finns det flera förbund som är mycket små och på gränsen till upplösta. De små förbunden har av förklarliga skäl svårare att hitta engagerade personer till styrelse och ordförandeposten. Både styrelser och verksamhet i de mindre klassförbunden tenderar att domineras starkt av äldre män, och sviktande återväxt bland de aktiva. Olika tillfrågade personer har reflekterat kring detta i samband med

## Klubbar per distrikt



## Åldrar bland ledamöter



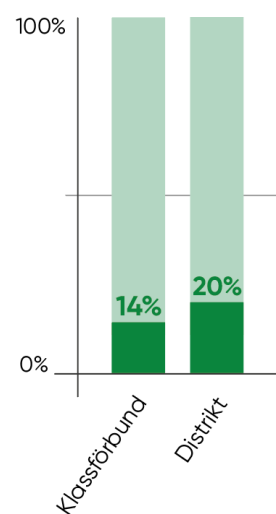
denna kartläggning och funderat kring om större mångfald i styrelserna skulle kunna förbättra återväxten, eller om förbättrad återväxt i stället är en förutsättning för ökad mångfald i styrelsen. Det har även lyfts tankar om möjlighet till samarbeten eller sammanslagningar av klassförbund.

Enligt IdrottOnline fanns i början av 2023 listat 65st klassförbund i Sverige. Varav 2 nyligen har lagts ner, samt ytterligare minst 6st inte haft någon verksamhet på flera år och nedläggning av dessa skulle kunna ske inom några år. Av de listade klassförbunden är drygt hälften livskraftiga och aktiva i verksamhet, kommunikation och delaktighet gentemot övriga seglarsverige. 32 av klassförbunden hade mandat att rösta på Seglarträffen 2023 (krävs bland annat att klassen regelbundet genomför SM-tävlingar för att tilldelas rösträtt) varav elva utnyttjade denna rösträtt. Detta är en ganska liten andel, och flera av frisvaren i enkäten tar också upp det faktum att klassförbund som inte har SM-status saknar möjlighet att företräda sig själva i detta demokratiska forum.

I enkätsvar och intervjuer framkommer att flera klassförbund tycker att Svenska Seglarförbundet har prioriteringar som inte rimmar med deras. Exempel på konflikter finns särskilt när det gäller vem som ska styra utformning av tävlingar och insatser för barn och ungdomar.

Fler diagram och statistik från enkäter:

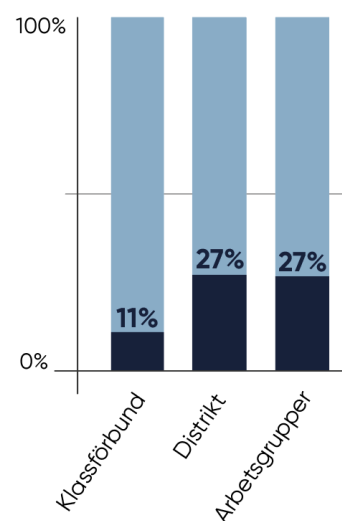
### Finns en hållbarhetspolicy eller motsvarande?



### Klassförbundens aktiviteter



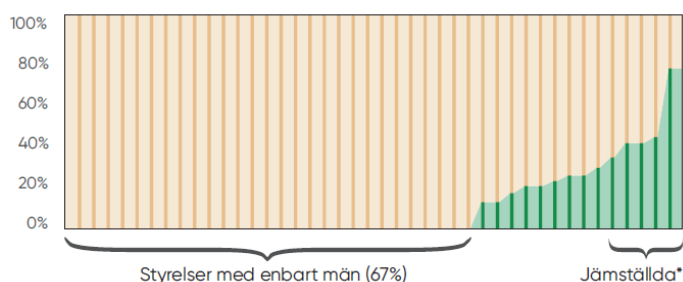
### Andel kvinnliga ledamöter



### Klassförbundens styrelser

Könsfördelning ledamöter (%)

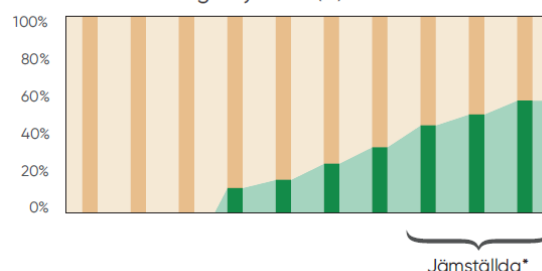
Män  
Kvinnor



### Distriktens styrelser

Könsfördelning i styrelsen (%)

Män  
Kvinnor



## Arbetsgrupper/utskott/kommittéer

Arbetsgrupperna är rådgivande organ eller utskott för verkställande av särskilda uppgifter där representanter från rörelsen medverkar. Dessa arbetsgrupper är i högre grad än distrikt och klassförbund att betrakta som SSF förlängda arm, och bör följa de riktlinjer som SSF i sin tur är ålagda att följa från exempelvis RF-SISU, SOK eller World Sailing. På frågan om arbetsgrupperna har någon egen hållbarhetspolicy eller liknande svarar de genomgående att SSFs generella policys gäller för deras verksamhet.

Inom Svenska Seglarförbundet finns 9st officiella grupper som kan betraktas som arbetsgrupper/utskott/kommittéer. Dessa är idag listade på förbundets hemsida med ordförande, ledamöter och kontaktuppgifter. Dessa grupper har vitt skilda roller, men består till största del av ideella personer med expertkompetens och erfarenhet inom särskilda ämnen. Även inom arbetsgrupperna finns en tydlig dominans av män, och särskilt inom de grupper som handlar om tävlingstekniska områden. Mer jämställt är det tex när det gäller arbetsgruppen för barn och ungdomsfrågor. Noteras bör också att den som är ordförande eller sammankallande för i arbetsgrupperna är 75% män.

En svarande för Regelkommittén har exempelvis kommenterat frågan om jämställdhet med följande: *"Domarkåren består till ca 85% av män, vilket är vår rekryteringsbas till kommittén."* – vilket såklart är en relevant faktor i sammanhanget, och gör att frågan förflyttas till att handla även om jämställdhet inom hela verksamhetsgruppen. (notering: Regelkommittén består under 2023 av 3 kvinnor och 5 män)

## Landslag

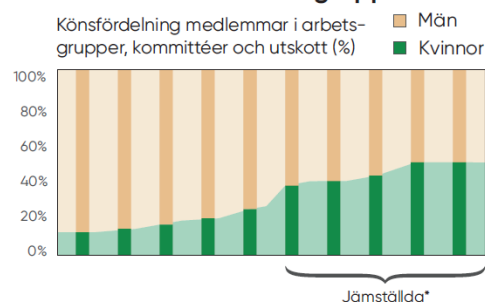
Organisationen för 2023 innehåller ett seniorlandslag (SWE Sailing Team) som får starkt ekonomiskt stöd för att satsa fullt ut, både från SSF, SOK och sina klubbar, samt ett utvecklingslandslag (nytt initiativ) med betydligt fler personer, men också betydligt lägre ekonomiskt stöd. SSF har ett team av medarbetare som håller ihop landslagsverksamheten centralt, samt stöd till arvode för coacher som stöttar enskilda seglare eller team.

För denna hållbarhetskartläggning har vi genomfört en enkät med landslagsseglarna i både SWE Sailing Team och Utvecklingslandslaget. Totalt har 73% av dem besvarat enkäten (62% av SWE Sailing Team, resp. 78% av Utvecklingslandslaget). Värt att notera är att de som saknas i SWE Sailing Team i hög grad kompenseras av att deras team-kamrat besvarat frågorna och att de troligtvis till stor del skulle varit lika.

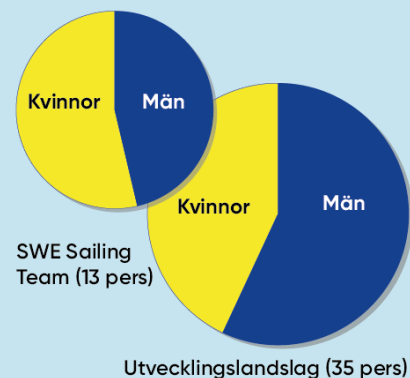
Kartläggningen av hållbarhet, och upplevd hållbarhet i landslaget har genomförts inom dessa tre områden:

- sociala aspekter med fokus på jämställdhet
- ekonomiska aspekter
- miljömässiga aspekter med fokus på resor och konsumtion

## Andel kvinnor arbetsgrupper



## Fördelning aktiva män/kvinnor i resp. landslagsnivå (år 2023)





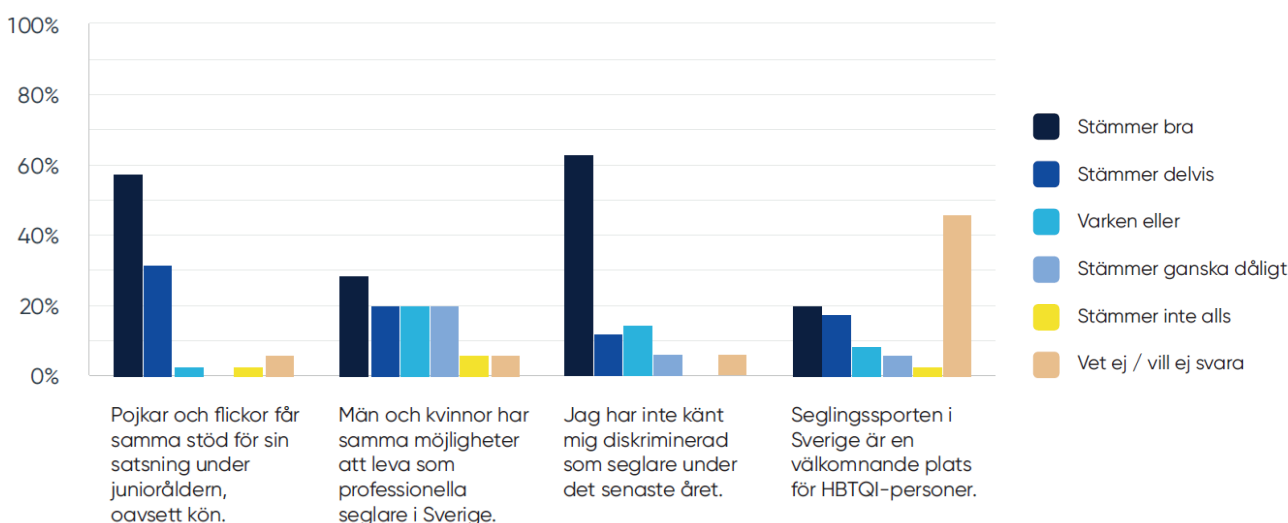
## Landslaget: jämställdhet

På förhand såg vi jämställdheten som en viktig fråga att kartlägga när det gäller landslaget, och vi har tittat på både coacherna och upplevda förutsättningar. Som väntat såg vi att en majoritet av coacherna är män, och detta förstärks av att samtliga svarande från SWE Sailing Team har manliga coacher. Seglingen följer i detta samma mönster som stora delar av övriga idrottsrörelsen, med dominans av manliga tränare, och högre andel män ju högre nivå den aktive befinner sig på. Fyra av de svarande som angivit ”Annat” har skrivit att de har både en man och en kvinna som coach.

De aktiva har en jämställd fördelning av män och kvinnor i utvecklings- och ordinarie landslag, och där finns såklart en stor möjlighet att styra detta med interna prioriteringar. Det finns också yttre förutsättningar som gynnar jämställda landslag inom seglingen generellt eftersom mästerskap och OS har lika stort utrymme för kvinnliga som manliga deltagare. Flera båtclasser har dessutom idag mixade besättningar som huvudsaklig tävlingsform.

Vidare har vi frågat om de upplever att pojkar och flickor har samma förutsättningar att satsa i junior-åldern, samt om män och kvinnor har samma möjligheter att vara professionella seglare som seniorer. Här syns en positiv sida där de flesta håller med om att det är jämställda förutsättningar. Något sämre jämställdhet upplevs när det gäller elitseglarnas möjlighet att leva som professionella idrottare, och här är det en majoritet av kvinnor bland de svarande som tycker att jämställdheten stämmer dåligt, ganska dåligt, och varken eller.

På frågan om de håller med om att de inte känt sig diskriminerade som seglare under det senaste året är det 20% som svarat negativt, varav 5 kvinnor och 2 män. I en annan fråga har 77% av de tillfrågade kvinnorna svarat att de anser att kvinnor inte har samma möjlighet som sina manliga kollegor att leva som professionella seglare i Sverige. Dessa är några av aspekterna som behöver tas med i ett större grepp om jämställdhet inom Svenska Seglarförbundet, där fler saker hänger ihop.

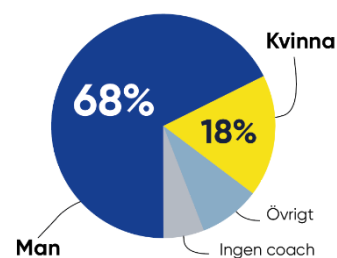


**Enkät SSF landslag: ”Ange för varje påstående om du tycker att det stämmer in på din upplevelse av svensk segling och landslagsverksamhet.”**

*”Har fram tills nu nästan bara haft manliga tränare och bollplank men har nu [två kvinnor] som kontaktpersoner och tycker att det är jätteskönt”*

- enkätsvar kvinnlig elitseglare

## Landslagets coacher



**Svar på frågan: ”Min huvudtränare/coach är: (kvinna/man)?”**

*”Har tidigare upplevt mycket sexism i träningsgrupper samt vanligt med tränare som favoriserat vissa seglare.”*

- enkätsvar kvinnlig elitseglare

## Landslaget: ekonomiska aspekter

Frågeställningar inom ekonomisk hållbarhet handlar om fokus på dels utövarnas kostnader för att kunna delta, dels huruvida exempelvis mutor förekommer och påverkar tävlingsresultat och annat. På förhand visste vi att kostnad för utövare är en tröskel, framför allt för nybörjare eller unga personer med sämre ekonomisk bakgrund i samband med att de blir äldre och vill använda större och snabbare utrustning. Men det är inte lika etablerat faktum att även de elitaktiva upplever kostnaderna som en stor begränsning i deras möjligheter att utöva och satsa på sin idrott. Därför är det en av de viktigaste kunskaperna vi får från denna enkät att även det svenska landslaget upplever kostnaderna som ett stort problem för sin fortsatta satsning.

Om vi isolerar svarande som anger att stödet de får från SSF, SOK och sin klubb inte räcker till nödvändiga utgifter, så är det 91% från utvecklingslandslaget, och endast två personer från SWE Sailing Team. Det är alltså en betydande skillnad i upplevelsen av kostnadernas begränsning för de aktiva om de tagit sig upp i toppen, jämfört med om de är på gränsen.

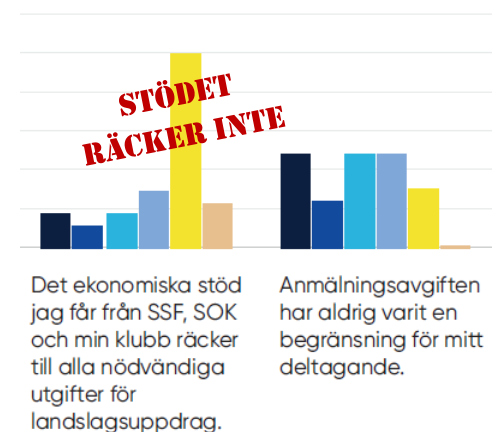
### Så här skriver några av de aktiva i kommentarer till frågorna om ekonomi och kostnader:

*"[Jag] pluggar både heltid och tar fullt CSN, jobbar och försöker konstant hitta stipendium men får det ändå knappt att gå ihop ekonomiskt. Allting tar väldigt mycket energi från träningen. Utvecklingslandslaget ger såklart en del och det är jag tacksam över, men det är svårt att utvecklas vidare när så mycket tid och energi går åt för att lösa det ekonomiska." (seglare i utvecklingslandslaget)*

*"Stödet kanske "räcker" till att utföra sporten på ett sparsamt sätt men ingenstans står det någonting om privatekonomi. Det är en stor stress för landslagsseglare att ha råd med privatekonomi och inte speciellt nu. Det är vanligt att behöva flytta hem eller ha 0 pengar på sparkontot eller i pension när man slutar med sin idrott. I flera fall slutar aktiva för att privatekonomin inte går ihop." (seglare i SWE Sailing Team)*

## Landslaget: resor och inköp

Transporter, resor och inköp av utrustning är några av de mest uppenbara källorna till miljöpåverkan från landslaget och även för SSF som helhet eftersom det är den mest resurskrävande delen av verksamheten på förbunds nivå. Det är svårt att göra exakta och konsekventa beräkningar av klimatpåverkan och koldioxidutsläpp eftersom det finns många osäkerhetsfaktorer (tex. att få en fullständig bild av vilka resor alla inblandade personer gör under ett helt år, inklusive coacher, transporter, mellanlandningar, osv.) och därför blir detta endast uppskattningar av ungefärligt antal mil med flyg och bil, samt ungefärliga CO2-utsläpp baserat på schabloner för dessa resor. Vi har också valt att bara titta på



frågan om inköp ur ett mer subjektivt perspektiv för att få en känsla för betydelsen av frågan.

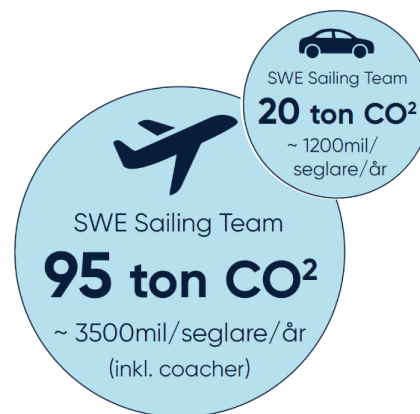
Vi har huvudsakligen tittat på resorna för SWE Sailing Team och deras coacher inom själva landslagsuppdraget, eftersom denna grupp bedriver sin satsning till stor del inom ramen för SSFs verksamhet och budget, och med större möjlighet för förbundet att ta ansvar för och påverka situationen. Samtidigt har vi även kartlagt resor för utvecklingslandslaget inom ramen för deras landslagsuppdrag, men eftersom nivån på dessa varierar och de aktiva gör många fler resor på eget initiativ så ger det inte en heltäckande bild, men ändå viss information. Dessa redovisas inte i lika stor utsträckning här. Landslagets aktiva seglare har själva angivit ungefär hur många flygresor de gör per år, samt ungefärlig längd på dessa. De har fått uppskatta hur många mil de flyger respektive åker bil till landslagsuppdrag på ett år. Dessutom har vi jämfört med landslagets planeringar och budget för årliga aktiviteter. Totalt antal resor och mil har sedan översatts till CO<sub>2</sub> utsläpp med hjälp av rekommenderade internetbaserade verktyg för detta. Bilresor har multiplicerats med schablonutsläpp för bil med släp på 130 g/km.

Varje år gör de aktiva i SWE Sailing Team (13 pers) i genomsnitt 15 flygresor (tur och retur) till tävlingar och träningsläger, varav de flesta är ner till södra Europa. I snitt flyger de ca 3500 mil per person. Dessutom har de oftast med en coach på resorna som också ska räknas med. Totalt landar koldioxidutsläppen för enbart flygresor genererade av SWE Sailing Team på ca 95 ton per år. Oftast är flyg den föredragna transportmetoden eftersom det sparar tid, och i de flesta fall är billigast, men ibland behöver seglarna ta bilen för att kunna transportera sin båt och utrustning till platserna för tävling och träning.

Det finns även andra typer av transporter att ta hänsyn till i denna fråga, såsom körning av coach-båtar, ibland i flera timmar, vid både träning och tävling. En vanlig RIB-båt drar i snitt ca 4 gånger mer bränsle än vad en bil skulle göra på samma sträcka. Både landslaget och de aktiva som siktar mot landslaget använder idag coach-båtar ofta, och det är svårt att ta steget till att använda mer hållbara alternativ eftersom det fortfarande är betydligt dyrare och mer opraktiskt med elmotorer för båtar.

**Inköp och förvaltning av redskap:** De aktiva ansvarar för sin utrustning själva, men de som är med i SWE Sailing Team får till stor del stöd för inköp och allt som de behöver. Detta stöd är dock ganska begränsat i förhållande till hur mycket en segelbåt och dess utrustning skulle kunna kosta. Det blir därmed också en budgetfråga om det finns utrymme att välja det hållbara alternativet eller inte när det gäller inköp och underhåll. Flera av de aktiva som svarat på enkäten visar en stor medvetenhet kring hållbarhetsfrågor men uttrycker samtidigt en frustration över att de inte har möjligheten att göra hållbara val på grund av att det i så fall många gånger skulle vara på bekostnad av deras möjlighet att nå toppen.

Sammantaget uttrycker landslagsseglarna med stor enighet att deras ekonomiska situation är deras största begränsning från att kunna satsa på ett hållbart sätt, samtidigt som det också begränsar deras möjligheter att göra miljömässigt hållbara val i samband med resor och inköp.



---

*”Vill tänka hållbart men kan inte kompromissa med vad som krävs för att nå toppen”*

- Seglare i SWE Sailing Team

---

## Föreningar och individer

Kartläggningen har inte genomfört någon särskild enkät till klubbar eller individuella seglare på klubbnivå inom ramen för detta projekt, men har i stället tagit del av information som samlats genom anläggningsprojektet Arena Vattnet under 2022, där närmare 60% av seglarklubbarna i Sverige svarat. Därifrån vet vi att drygt hälften av klubbarna har en miljöstation på anläggningen, och att 59% anger att de har en miljöplan eller en miljöpolicy för verksamheten och anläggningen. Vi har också sett att det personliga engagemanget kan vara mycket stort i klubbarna, och särskilt de som har en större anläggning eller samarbete med en båtklubb ser det som ett viktigt ansvar att tänka på miljön i den dagliga verksamheten.

I samtal och intervjuer har det lyfts tankar om klubbarnas och de individuella seglarnas roll i en hållbar idrottsverksamhet, och många kommer tillbaka till att enskilda deltagare eller ledare sällan ser det som sitt ansvar att ta hållbara beslut. För seglingen är de personliga transportererna och den privata konsumtionen den tydligaste källan till miljöpåverkan, samtidigt som det på många sätt ligger utanför den organiserade verksamheten. Varje kan upplevas som en droppe i havet, men sammantaget är det vår största utmaning.

För att klubbar och individer ska kunna göra mer hållbara val som seglare behöver strukturer och riktlinjer anpassas för att underlätta och motivera. Det vore intressant med ytterligare kartläggning av specifika beteenden på klubb- eller individnivå för att få bättre underlag för särskilda insatser på detta område, men det har inte varit möjligt inom ramen för denna begränsade kartläggning.

## Tävlingslicenser

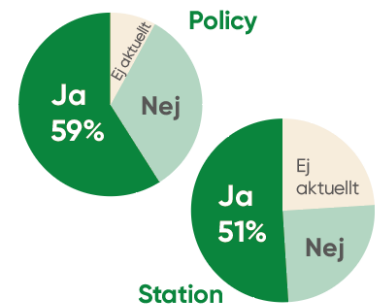
Sedan 2018 har SSF utfärdat tävlingslicenser med hjälp av det digitala systemet Sailarena. Därifrån har vi statistik över antal personer, samt fördelat på juniorer, seniorer samt män och kvinnor.

Andelen kvinnliga seglare med licens är betydligt högre bland juniorer, och vi kan se en viss ökning av kvinnor på seniorsidan senaste åren. Det totala antalet licenser ökar också, vilket till viss del hänger ihop med att systemet fortfarande är nytt och att alla inte vant sig vid att använda det.

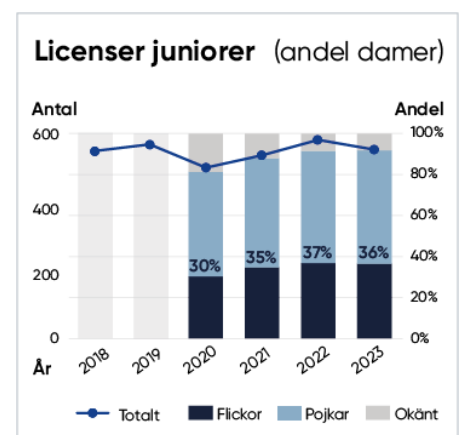
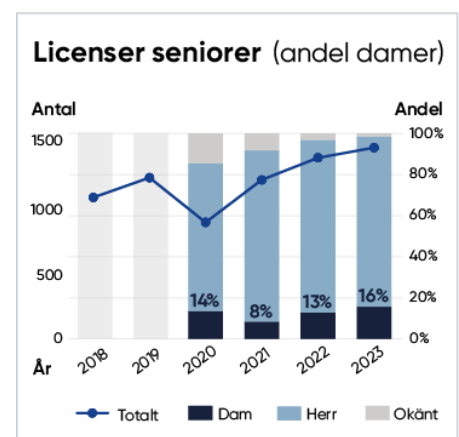
Den låga andelen kvinnor bland seniorseglare är både en konsekvens av normer och förutsättningar som på något sätt gör att kvinnor inte väljer att delta, eller inte känner sig välkomna. Men det är också en orsak till att tävlingar och tävlingsmiljöer samtidigt fortsätter att utformas av och för män och pojkar. För att locka fler kvinnor behöver både förutsättningarna ses över, och möjligheterna för kvinnor att vara med och påverka arrangemang och beslut stärkas.

Att öka andelen kvinnor och flickor som skaffar tävlingslicens är en del i förbundets målsättning om att göra *Segling tillgängligt för alla*, och dessa siffror är en viktig statistik som också redovisats sedan tidigare i verksamhetsberättelse och gentemot RF.

## Har klubben en miljöpolicy och/eller en miljöstation?



Statistik från enkät i samband med anläggningsprojektet Arena Vattnet 2021 då klubbar tillfrågades om sina faciliteter.



Utfärdade licenser varje år, fördelat på ålder och kön. (data från Sailarena sedan systemet infördes 2018)

## 65+

Segling är en populär aktivitet bland äldre, men då oftast som oorganiserad fritidssegling. Det är inte lika vanligt med verksamhet för pensionärer i seglarklubbar. De äldre personer som är medlemmar är ofta ledare eller funktionärer, men i vissa klubbar finns aktiv verksamhet för 65+ där du exempelvis kan nyttja klubbens redskap eller anläggning, eller delta i särskilda aktiviteter. Under 2023 kunde klubbar ansöka om ett mindre verksamhetsstöd för att lyfta målgruppen pensionärer. I och med detta vet vi att minst 37 seglarklubbar i Sverige anger att de har någon form av verksamhet för 65+.

*Segling tillgänglig för alla* handlar också om att vara tillgänglig för vuxna och äldre, och här finns potential att skapa meningsfulla aktiviteter som ger stort värde till en grupp som inte alltid är i fokus för idrotten.

## Förbundskansli

Svenska Seglarförbundets kansli har i december 2023 sammanlagt 17 anställda, varav tre distriktskonsulenter (Stockholm, Västkusten och Skåne). Det är 11 kvinnor och 6 män, fördelade i Stockholm (huvudkontor), Göteborg och i Skåne. Ett geografiskt utspritt kansli innebär många resor internt. Som en jämförelse bokfördes 116 tågbiljetter eller fakturor från SJ kopplat till förbundets kansli under året 2022 (destination eller antal biljetter per faktura framgår inte). Vi vet att en stor andel av resorna görs av en mindre andel av kansliets anställda eftersom resor hänger ihop med vissa roller. Ett utspritt kansli ger också färre resor för att besöka klubbar eller tävlingar, genom att det blir lättare att nå fler delar av landet där vi redan har någon på plats. Det ökar seglarnas upplevelse av närhet och kontakt med förbundets kansli, vilket är positivt för demokratin. Noteras bör att det finns sämre närvaro i norra Sverige, vilket innebär sämre kunskap om lokala förutsättningar och sämre kontakt med de klubbar som finns där.

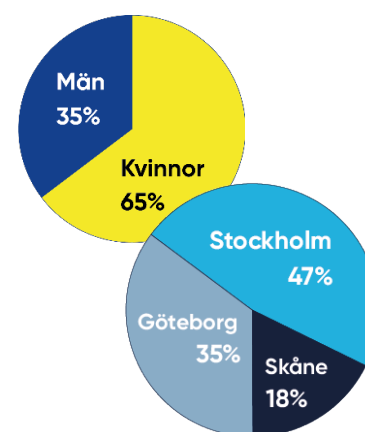
Kansliets miljömässiga hållbarhet handlar också om förbrukning, drift och underhåll av kontorslokaler och tjänstebilar, samt arbetsmaterial och kläder. Idag är kunskapen om detta bristfällig eftersom tillfrågade leverantörer och fastighetsförvaltare inte kunnat ge fullständiga svar kring hållbarhetsaspekter för denna kartläggning. För lokalerna i Göteborg finns data på generell förbrukning, och för Stockholmskontoret är det "elmix vattenkraft" samt uppvärmning från "bergvärme/sjövärme". Här skulle vi kunna ställa mer krav om redovisning av förbrukning, energikälla och miljöhänsyn.

Ett hållbart kansli behöver också vara en hållbar arbetsplats med rimliga förväntningar och förutsättningar för medarbetare, för att de ska kunna göra ett bra jobb. Vid jämförelse med andra hållbarhetsanalyser inom idrotten är känslan av att inte räkna till en återkommande fråga. Det finns alltid mycket som behöver göras, men begränsade resurser och tid. I intervjuer och samtal med seglarförbundets medarbetare framkommer att det periodvis kan vara väldigt mycket att göra inom vissa områden, och fler är ensamma i sitt ansvarsområde, vilket innebär att det är svårt att bli avlastad vid sjukdom eller VAB. Det är viktigt att fortsatt ha koll på dessa faktorer, och regelbundet följa upp och stärka arbetsmiljön inom de områden som oftare orsakar problem inom idrottens organisationer.

**65 +**

37 st seglarklubbar fick stöd\* under 2023 till verksamhet för personer över 65 år.

\*tillfällig satsning från RF på verksamhetsstöd idrott 65+



Cirkeldiagram: könsfördelning och placering av arbetsplats för kansli

## Energiförbrukning

### Kansliet i Göteborg:

Förnybar el (sol/vind/vatten)  
534 kWh/år  
3,5 m<sup>3</sup> vatten/år  
(förbrukning per person)

### Kansliet i Stockholm:

(årsförbrukning okänd)  
Uppvärmning från bergvärme/sjövärme  
Största "energibov" troligtvis gammalt ventilationssystem

## Paraseglare

Segling har goda förutsättningar att vara en tillgänglig verksamhet för personer med funktionsnedsättning, och att erbjuda para-idrott på alla nivåer eftersom själva idrotten utövas med många olika typer av redskap som kan anpassas för exempelvis personer som inte kan använda benen. Svenska Seglarförbundet har idag en paraseglings-ansvarig på kansliet som bland annat hjälper elitaktiva, ordnar nätverksträffar och stöttar föreningar. Med hjälp av förbundets kontaktperson, och besök på föreningar och arrangemang har vi försökt kartlägga nuläge och utmaningar inom detta område. Det finns även information på SSF hemsida, som beskriver mer för den som vill börja. Kartläggningens analys av parasegling i Sverige:

### Styrkor parasegling:

- Segling passar bra att anpassa till olika funktionsnedsättningar
- Seglarförbundet har en tydlig vision och har prioriterat resurser till parasegling
- Vanligt med prova-på och särskilda tillfällen för parasegling i klubbar och på arrangemang
- Finns stora klubbar och stiftelser på flera håll som erbjuder regelbunden para-verksamhet

### Utmaningar parasegling:

- Mindre vanligt med regelbunden paraseglingsverksamhet som är integrerad i klubben
- Kräver mycket av engagerade ledare och resurser
- Ofta fokus på att träna för att tävla inom para-segling, mindre vanligt med motionssegling
- Saknas information och det är många som inte känner till vilka möjligheter som finns att segla

**Klubbverksamhet inom parasegling** är ofta i form av prova-på eller enskilda tillfällen som sker separat från övrig verksamhet. Det är ett bra sätt att få kontakt med seglingen, men sedan behövs mer regelbunden verksamhet och integrering i resten av klubben för att bli hållbart över tid och erbjuda möjligheten att "ha segling som sin idrott" – vilket inte är lika vanligt. Ofta hänger det på att det finns ledare med kunskap och engagemang som driver para-verksamheten, och att klubben är villig att göra de prioriteringar som krävs för att tex. investera i särskild utrustning och ledarresurser.

**Parasegling för vuxna** är mestadels personer med fysiska hinder på grund av skador eller sjukdomar, medan parasegling för barn och ungdomar i högre grad handlar om personer med intellektuella funktionsnedsättningar. Detta kan vara bra att känna till för att kunna rikta resurser på ett bra sätt, och det krävs väldigt olika stöd och anpassningar beroende på vilka hinder personen har. Många vuxna med fysiska funktionsnedsättningar kan ta eget ansvar för delar av klubbens verksamhet, och det finns stor potential i att paraseglare blir en mer integrerad del av klubbarnas verksamhet för att också kunna vara med och bidra och få en roll som mer än bara deltagare.

# 12%

av klubbar har  
regelbundet  
parasegling i  
verksamheten

(enligt anläggningsenkät 2021)



---

*"...hänger på att det finns ledare med kunskap och engagemang som driver para-verksamheten i klubbarna..."*

---

## 7. Nulägesanalys & egna data

### Styrdokument, policys och arbetsordningar

För Svenska Seglarförbundet är det framför allt stadgarna och det administrativa reglementet som styr den löpande verksamhetens och dess prioriteringar. Nedan listas styrdokument och eventuella policys för olika organisation som påverkar Svenska Seglarförbundets verksamhet (SSF).

	Hållbarhetspolicy/strategi	Konkret handlingsplan/insatser	Status
<b>SSF</b>	Hållbarhetsstrategi finns från 2019 med bra grundarbete, men inte färdig som policy-dokument eller i format för kommunikation.	Rekommendationer för hållbara arrangemang finns i riktlinjer för SSF-arrangemang. Kunskap om hållbarhetsarbete i förening ingår i materialet Moderna Föreningen.	Finns högt ställda ambitioner kring social och miljömässig hållbarhet i framför allt arrangemang och på förbunds nivå. "Segling tillgänglig för alla" kommuniceras som vision.
<b>SOK</b>	Hållbarhetspolicy från 2020, åtgärder och projekt under 2021. Finns en ansvarig person (som inte har detta som huvuduppgift)	Finns konkreta punkter för resor och projekt för jämställda tränare. Hänvisar i övrigt till IOKs Code of Ethics som är starkt styrande (hållbarhet nämns inte där)	Policy endast för internt arbete de kan påverka direkt. Luddiga formuleringar om miljömässigt ansvar. "välja det lämpligaste färd sättet med hänsyn till kostnad, tid, säkerhet och miljö" - vilket kan innebära vad som helst.
<b>World Sailing</b>	Sustainability Policy från november 2022. Enkel men ambitiös. Kopplad till Agenda 2030.	Strategi med 8 punkter kombineras med policyn. De handlar om att tex. skydda vattenmiljöer, minska koldioxidavtrycket och att utveckla inkluderande projekt som främjar ökat deltagande i segling.	Ny policy och strategi. Enligt medarbetare på SSF har det inte gjorts så mycket i denna anda tidigare, men det händer mycket på detta område nu. Mer tid krävs för att se vilken effekt som kommer av policyn och strategin.
<b>RF</b>	Policy för en hållbar svensk idrottsrörelse fastställdes 2021. Sedan 2022 finns hållbarhet med i verksamhetsplanen som "ett område som ska genomsyra allt arbete".	En kunskapswebb för hållbar idrott lanserades 2022 som en samlingspunkt för goda exempel, verktyg och mallar. Ett SF-nätverk för kunskap och utbyte finns sedan 2020 samordnat av RF.	Policy och verksamhetsplan är till stor del fortfarande på strategisk nivå utan att riktigt nå ut till verksamheten. Men den nya kunskapswebben är ett verktyg som är mer användbart för SF och föreningar. Arbete framåt pågår.
<b>Arrangör SSF</b>	Åtgärder för hållbarhet finns med i riktlinjer för arrangörer av SSF-arrangemang.	Checklistor för hållbara arrangemang finns att hämta på SSFs hemsida, för att användas av klubbar och arrangörer. Innehåller smått och stort. Oklart i vilken utsträckning det används.	Riktlinjerna för arrangörer är idag inte kopplad till något fastställt dokument eller övergripande SSF-strategi. Kontinuiteten kan därför anses som bristfällig, även det fungerar just nu.
<b>Klassförbund</b>	Vart sjunde aktivt klassförbund har en egen hållbarhets-/miljöpolicy eller motsvarande. (6/42 i enkät)		Ingen övergripande strategi eller policy finns för hållbarhet eller liknande på SSF-nivå.
<b>Kommittéer</b>	Är formellt utskott av SSF och ska följa samma strategier och policys.	Följer SSF övergripande	Enligt administrativa reglementet ska det finnas ett "rådet för anläggning och miljö" som ett av SSF utskott.
<b>Distrikt</b>	2 distrikt har egen policy, och åtminstone 1 anger att de följer SSFs övergripande policy.		Distriktsutredning pågår 2023-2024
<b>Klubbar</b>	Ca 60% av klubbarna uppger att de har någon form av miljö- eller hållbarhetspolicy.	Arbetsmaterialet "moderna föreningen" som SSF tagit fram och förmedlar innehåller mycket bra kunskap och tips för klubbar.	Enligt anläggningsenkät 2022 har nästan 60% av klubbarna en miljöplan eller policy. Oklart hur många klubbar som använder materialet "moderna föreningen" eller som jobbar aktivt med hållbarhet.

## Tidigare hållbarhets- och miljöarbete inom SSF

Projekt och löpande initiativ för hållbarhet och miljö har genomförts inom ramen för Svenska Seglarförbundet tidigare, och det finns mycket bra material och arbete som redan är gjort. Intervjupersoner har beskrivit att det ofta varit bra idéer och aktiviteter, men svårare att få en kontinuitet när projektpengar tagit slut, eller att få ambitioner att gå från pappersprodukt till verklighet. Ideella ledare har också beskrivit att det kan vara svårt att ta till sig hållbarhetsarbetet till klubbens verksamhet när det upplevs ”hattigt” eller som att det är olika saker som gäller från år till år. En viktig ambition med denna hållbarhetskartläggning, och kommande strategi och handlingsplan är därför att säkerställa kontinuitet och en ambitionsnivå som är långsiktigt hållbar och som stärker det övriga arbetet utan att bli ytterligare en belastning på budget och medarbetare.

### Optimist för havet (projekt 2017-2020)

Med hjälp av finansiering från Postkodstiftelsen, och i samarbete med Svenska Sjöräddningssällskapet och Håll Sverige Rent genomförde SSF ett projekt med fokus på att öka medvetenheten om marin nedskräpning och hur vi som seglare kan vara en positiv kraft i att minska detta. Massor av bra arbetsmaterial togs fram för att exempelvis initiera egna skräpplockningar längs kusterna eller tipspromenader som ökar kunskapen hos både barn och vuxna.

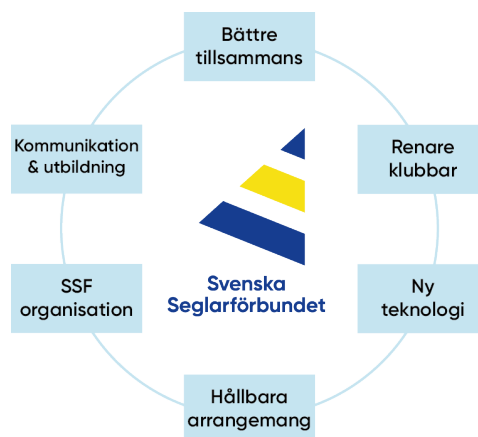
### Hållbarhetsstrategi (2020)

I anslutning till det gedigna arbetet med projektet Optimist för havet gjordes även ett arbete med att ta fram en hållbarhetsstrategi för hela Svenska Seglarförbundets verksamhet, med stort fokus på kopplingen till den miljömässiga hållbarheten och målsättningar inom Agenda 2030.

Strategin identifierade 6 olika långsiktiga steg för att göra svensk segling hållbart för kust och sjönära miljö (som syns i diagrammet till höger). Dessa steg är fortsatt relevanta och viktiga områden som förutsättningar för fortsatt arbete. Med den kartläggning vi genomför idag har vi även lagt till social och ekonomisk hållbarhet till ett utökat perspektiv på hållbarhet. Vi har också försökt att ta vara på det befintliga arbetet och analyserna för att koppla in det i de förslag till fokusområden och fortsatt arbete som beskrivs i denna kartläggning, samt för fortsatt arbete med att ta fram handlingsplaner och mer konkret strategiarbete.

I tillägg till strategin gjorde även en analys med hjälp av organisationen ”Miljöbron” för att identifiera lämpliga kopplingar till delmål inom Agenda 2030, och hur dessa hänger ihop med de föreslagna 6 långsiktiga stegen. Utifrån detta angavs delmål 12, 13, 14, 15 och 17 som tydligt relaterade till SSF förslag till hållbarhetsstrategi.

Arbetet 2020 avslutades med ett förslag till att fortsätta arbetet genom att koppla tydliga målsättningar, handlingsplan och resurser till hållbarhetsstrategin, samt att även de sociala aspekterna skulle behövas för att komplettera förbundets hållbarhetsarbete. Ingen officiell hållbarhetspolicy eller mätbara mål har ännu implementerats, men ett viktigt syfte med att genomföra detta kartlägningsprojekt var att samla bättre underlag för att i nästa steg kunna bli mer konkreta.

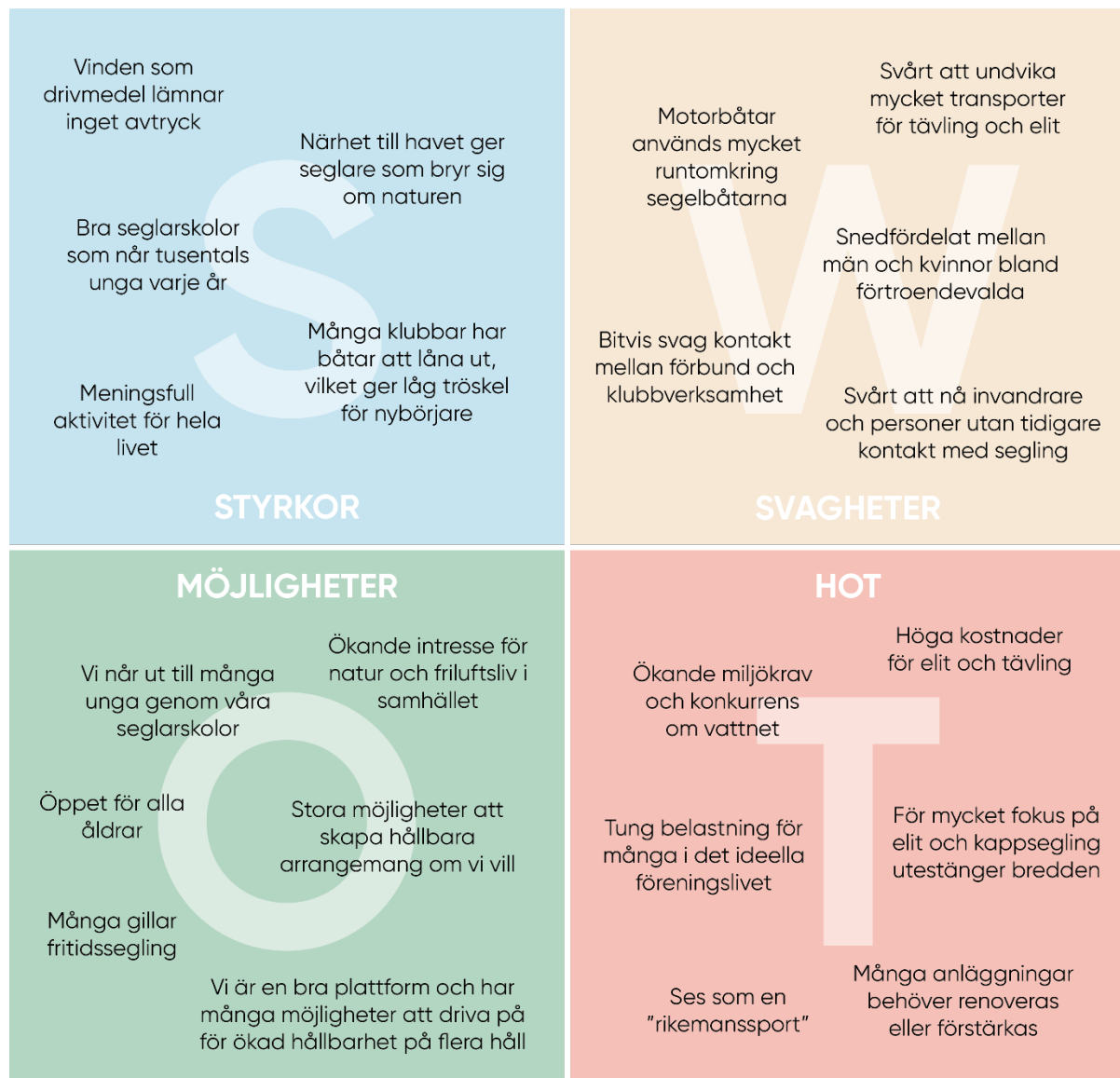




## Seglingens och förbundets styrkor

SWOT-analys (styrkor, svagheter, möjligheter och hot)

Med hjälp av kansliets erfarenhet och svar från olika intressenter har vi sammanställt nedanstående SWOT-analys som en illustration av seglingens positiva och negativa aspekter kopplat till hållbarhetsfrågan. Denna analys har också legat till grund för projektets väsentlighetsanalys och identifiering av de möjliga fokusområden som skulle kunna göra stor skillnad för Svenska Seglarförbundets hållbara utveckling framåt.



*Nulägesanalyser fortsätter på nästa sida med inblick i särskilt viktiga områden.*

## Transporter och resor

Att resa och kunna ta med redskap och utrustning till både tävling, läger och mötesplatser är en grundförutsättning för segling och förbundets verksamhet. Det finns resor som är antingen direkt kopplade till förbundet genom att de görs för officiella uppdrag, medan andra resor är indirekta effekter eftersom det handlar om privatpersoners egna beslut, även om de görs i syfte att delta i seglingsverksamhet.

För att förstå storleksordningen på vår klimatpåverkan från resor och transporter, och kunna göra jämförelser med andra områden, samt uppföljning över tid, har vi försökt uppskatta utsläppens omfattning från några av de större verksamheterna inom landslag, kansli och arrangemang.

Vid jämförelse av klimatpåverkan från resor (direkt och indirekta) kopplade till mötesplatser, arrangemang, kansli och landslag kan vi se att framför allt det sistnämnda sticker ut genom stora CO<sub>2</sub>-utsläpp från flygresor och långa bilresor. Samtidigt ska vi ha med oss att resorna kopplat till JSM kommer från en enstaka helg, men också från fler personer. De olika aktiviteterna kan inte jämföras rakt av, men vi kan se var vi har stor potential att göra skillnad.

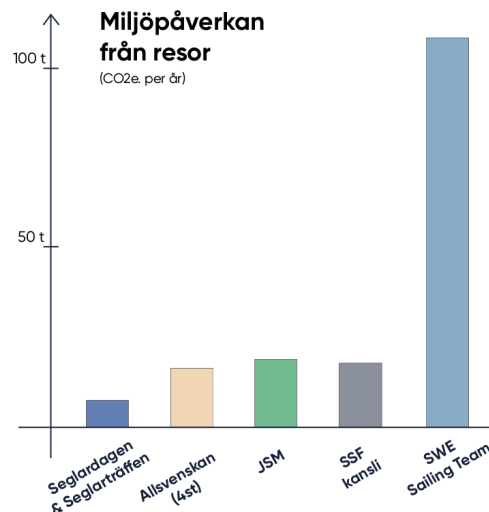
Mer detaljerad beräkning av klimatutsläpp för landslaget återfinns under separat avsnitt om deras verksamhet, samt beräkningar kopplat till Junior-SM som återfinns under avsnittet om arrangemang nedan.

## SSF-sanktionerade arrangemang (kartläggning JSM)

Inom Svenska Seglarförbundet (SSF) finns ett antal prioriterade nationella arrangemang som arrangeras av lokala klubbar med stöd av förbundet centralt. Dessa arrangemang är: Allsvenskan (4 deltävlingar/år, samt kval), Seglingens Mästare, Junior-SM, Junior-Cup, USM Matchracing samt Women on Water – varav de tre förstnämnda är de mest omfattande. Fem av dessa sex tävlingar genomförs med tillhandahållna besättningsbåtar och kortare race, medan Junior-SM är tävlingar i mestadels individuella klasser och med privat utrustning för alla deltagare. Vi har kartlagt några aspekter ur två av dessa prioriterade SSF-sanktionerade arrangemang. De lokala arrangörerna varierar från år till år, och för att få en helhetsbild bör uppföljning göras under flera år.

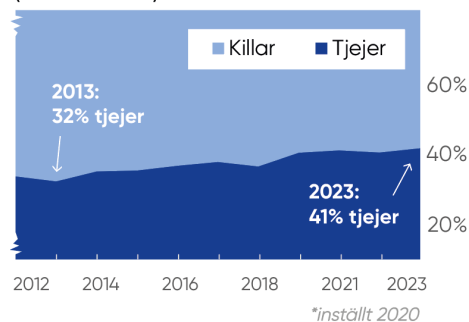
**Junior-SM:** Totalt 288 barn och ungdomar var anmälda till Junior-SM 2023 i Stenungsund, varav 41% tjejer. Detta är den mest jämställda fördelningen sedan mätningar inleddes (se diagram deltagare JSM 2012-2023). Det fanns också minst en vuxen på plats per deltagare, samt uppskattningsvis 70-80 funktionärer under arrangemanget, vilket ger ett totalt antal på ca 700 personer. Utöver detta besöktes arrangemanget av enstaka lokala besökare.

Junior-SM brukar ha stort fokus på sociala värden, och innehöll i år exempelvis ett s.k. After Sail-evenemang på lördagskvällen för att främja gemenskap bland ungdomarna. Deltagarna har vid undersökningar efter tidigare arrangemang uttryckt att just den sociala aspekten är en viktig faktor för det egna deltagandet på JSM.







Uppskattning och jämförelse av klimatavtryck från totala mängden resor under ett år för respektive kategori.

Jämställdhet i deltagare JSM (2012-2023)



**Trend:** andelen tjejer bland deltagarna på JSM har ökat de senaste 10 åren. (Det totala antalet startande har delvis minskat, men det är mest killarna som minskat medan tjejerna bibehållit antalet).

**Beräkning av CO<sub>2</sub>-utsläpp för resor JSM 2023:** Baserat på deltagarnas klubbtilhörighet har vi beräknat ett genomsnittligt avstånd till tävlingen om 250 km per deltagare. Detta är en förenklad uppskattning som inte tar hänsyn till om de som bor längre bort har samåkt i högre utsträckning. De flesta deltagare reser till tävlingen med bil, och har sin båt på taket eller bakom bilen. Vanligtvis får deltagaren skjuts av en förälder, som också är med och hjälper till före och efter seglingen. Detta innebär nästan lika många bilresor som deltagare. Ca 10% av deltagarna tävlar i par-klass där två personer delar på en båt, och dessa kan antas resa tillsammans. Ett fåtal deltagare reser med minibuss från sin klubb och kan ta flera båtar på släp efter fordonet. För beräkning av totalt klimatavtryck från deltagarnas resor till tävlingen har vi antagit följande: 250 bilar, varav 5% minibuss eller samåkning i större bil med släp eller separat större transport, 5% samåkning med 2 eller flera båtar på släpet, 5% samåkning vanlig bil, för deltagande i par-klass, samt 85% enstaka deltagare i vanlig bil, med båt på taket eller fästa bakom. Dessutom har vi uppskattat andelen el-bilar eller hybridbilar till ca 10% elbilar, samt 10% hybrid-bilar (baserat på observationer vid parkering och arena). Slutligen har vi även beräknat andelen bilar med motorbåt (vanligtvis ribb) på släp (baserat på antalet båtar i klubb-hamnen, minus arrangörens båtar) till ca 60st.

	~135g CO <sub>2</sub> /km
	+1%
	+20%
	+44%

**Jämförelse bränsleförbrukning vid transport av båtar med olika metoder (genomsnittlig bensinbil)**

Jämfört med en standardbil som drivs med bensin, har vi antagit att elbilar minskar klimatavtrycket med 95% (svårt att bedöma eftersom energikälla kan variera, och produktionen av elbilar har större avtryck som startvärde), samt att hybridbilar minskar avtrycket med 30%. När det gäller transport av båtar har vi antagit att en båt på taket ökar förbrukningen med ca 20%, och en större båt på trailer bakom också med 20%. Att ha en jolle fäst direkt bakom bilens baklucka har endast marginell inverkan på bränsleförbrukningen, och vi har därför valt att betrakta detta som noll – en variant som nyttjas av enstaka bilar, men är generellt mindre vanlig än taktransport. Vi har räknat med att 5% använder denna metod. Den ökade förbrukningen är grovt uppskattad och kan variera stort beroende på lastens vikt, luftmotstånd och fordonets hastighet. Vi har antagit ett klimatavtryck på 135 g CO<sub>2</sub>/km för en genomsnittlig mellanstor bensinbil.

**Totalt klimatavtryck för deltagares resor till JSM:** Utifrån ovanstående beräkningar motsvarar deltagarnas transporter till och från JSM ungefär 19 ton CO<sub>2</sub> utsläpp (jämförbart med ca 10st flygresor, tur och retur till medelhavet för en person).

Källor beräkning klimatavtryck för resor:

- Trafikverket: Vägtrafikens utsläpp 2021
- Klimatsmartsemester.se/transportmedelsberäkningar
- Department of energy (2017) "using cargo box on top of a vehicle..."
- ICAO Carbon emissions calculator
- Towmaster.com/news/understanding-and-mastering-fuel-economy

## SSF-organiserade träffar och mötesplatser

Med särskild analys av Seglardagen 2023 (årsstämman)

På alla nivåer inom seglingens organisationer finns forum för demokratiska beslut, diskussioner och förmedling av kunskap. Att dessa kan hållas på ett tillgängligt och funktionellt sätt är en viktig förutsättning för långsiktigt hållbara beslutsprocesser och utveckling. I denna kartläggning har vi tittat särskilt på Seglardagen, som i första hand är ett årsmöte, men även innehåller diskussioner och sociala möten. I år genomfördes en enkät i samband med evenemanget och vi har därför kunnat kartlägga exempelvis jämställdhet och deltagarnas resor till mötet. Om motsvarande enkät genomförs igen under flera år skulle vi kunna se utvecklingen över tid och få en bättre förståelse för vilka som deltar och vad som är viktigt.

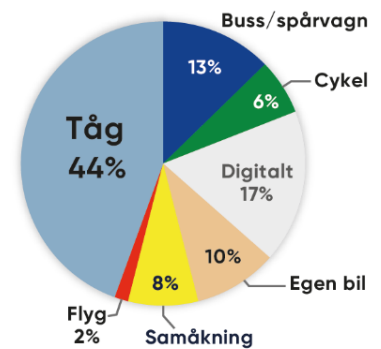
**Seglardagen 2023:** hade 83 deltagare, varav 41 ombud (som representerade 82 röster för sina organisationers räkning). En femtedel av ombuden var kvinnor. Enligt Svenska Seglarförbundets stadgar har alla distrikt röster i förhållande till sin storlek, och därtill har varje klassförbund med SM-status 1 röst, och alla klubbar med mer än 300 medlemmar har 1 röst (över 1000 medlemmar ger 2 röster). Detta ger att det finns totalt 220 potentiella röster. Av alla röstberättigade fanns bara 37% på plats vid årets årsmöte. Det är tydligt att många klubbar avstår från att delta vid årsmötet, trots att det är möjligt att delta digitalt. Men det är oklart om alla dessa klubbar känner till att de har rätt att delta.

Seglardagen brukar medvetet förläggas till antingen Göteborg eller Stockholm, med goda möjligheter till enkel kommunikation från centralstationen, med avsikten att uppmuntra mer miljövänligt resande. Seglardagen 2023 genomfördes i centrala Göteborg, och vi kan tydligt se utifrån deltagarnas angivna val av transportmedel att kollektiva färdmedel dominerar. Hela 80% av deltagarna har valt gröna alternativ (inklusive 17% som deltar digitalt). De som valt att åka bil är i hög grad ombud för distrikt och klassförbund med medel-långa avstånd till mötet.

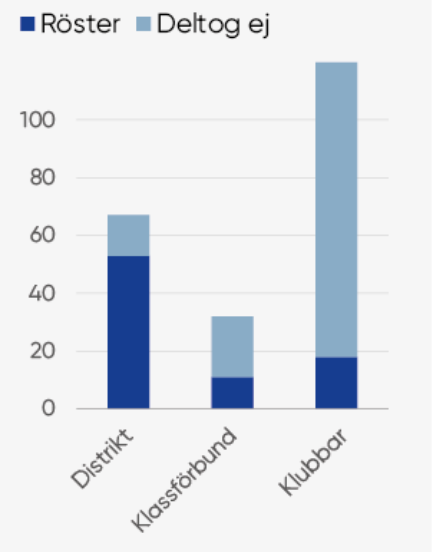
Att mindre än hälften av de potentiella rösterna utnyttjas på årsmötet gör att det finns en risk att beslut som tas inte representerar majoritetens intressen, och det finns även en risk för kupp ifall en stor grupp av den minoritet som deltar går ihop kring egna intressen (exempelvis stod distrikten tillsammans för fler röster än både klassförbund och klubbar tillsammans på senaste årsmötet).

**Analys av demokratin på Seglardagen:** Deltagarna på ordinarie Seglardagen 2023 fick svara på frågan om de uppfattade det nuvarande systemet för fördelning av röster som bra och demokratiskt, samt hade möjligheten att ge egna kommentarer. Här angav en tredjedel att de är nöjda, en tredjedel att det finns förbättringspotential, samt 19% att de inte är nöjda. Distrikten är överrepresenterade bland de som inte är nöjda, medan de flesta klubbar och klassförbund är nöjda med nuvarande system.

## Resor Seglardagen



## Röster och potentiella röster på Seglardagen 2023:



*”Fler måste inse att de har rösträtt på Seglardagen”*

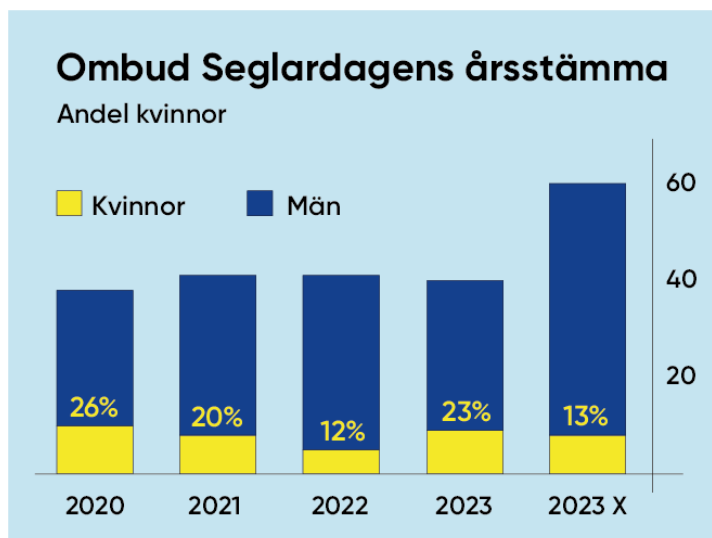
- enkätsvar ombud på Seglardagen

En annan aspekt av demokrati och inkluderande beslutsprocesser är att titta på jämställdheten bland ombuden som deltar och röstar på Seglardagens årsstämma. Dessa är utsedda av sina klubbar, distrikt eller klassförbund, och i de flesta fall handlar det om enstaka personer för varje organisation. Om vi tittar på andelen kvinnor bland ombuden de senaste fyra åren kan vi se att andelen legat mellan 12-26%, där årets extra seglardag i november 2023 är en av bottennoteringarna. Tanken är att ombuden är representanter för sina organisationer, och alltså ska ha förankrat beslut på hemmaplan i förväg, men i praktiken är det inte alltid så, och röster kan påverkas av debatter som uppstår på mötet. Därför är det viktigt att andelen kvinnor i Svenska Seglarförbundets högsta beslutande organ också är jämställd. Detta är svårare att skapa genom regler och riktlinjer, och behöver i stället riktade insatser för jämställda styrelser i de röstberättigade organisationerna, samt ökad medvetenhet hos de som utser sina ombud.

Enkätens frågor bör upprepas och analyseras över tid för att se eventuella trender, samt i ljuset av pågående distrikts- och klassförbundsutredningar behöver vi kunna se hur den demokratiska ordningen påverkas av de organisatoriska förändringarna över tid.

#### Extra diagram Seglardagen:

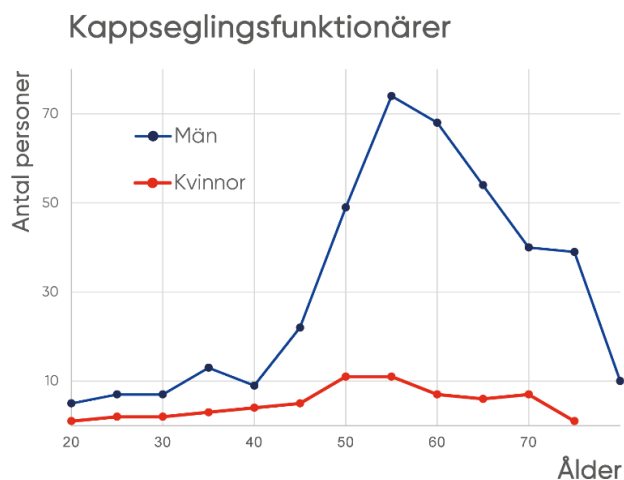
#### Enkät deltagare: "Hur tycker du att fördelningen av röster på Seglardagen fungerar? Är det demokratiskt?"



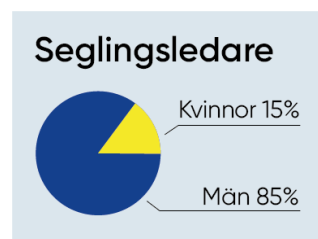
## Arrangörer och roller enligt IdrottOnline

Svenska Seglarförbundet har ett system med licensiering av olika typer av centrala funktionärer genom utbildningar. Exempelvis som domare för tävling på olika nivåer, eller som s.k. mätperson med rätt att godkänna båtar för tävling. Med hjälp av registret i IdrottOnline för dessa licensierade tävlingsfunktionärer vet vi fördelningen av män och kvinnor, respektive olika åldrar bland dessa personer.

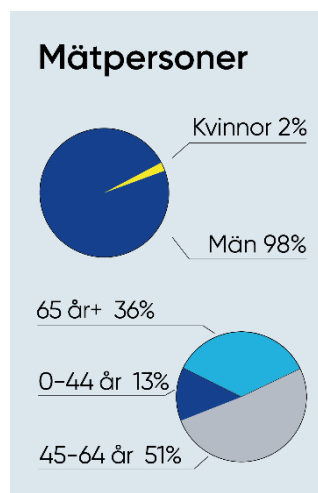
**Kappseglingsfunktionärer:** i figuren överst till höger ser vi en sammanställning av de 457 personer med licens för någon av de olika rollerna under perioden 2021-2024 enligt SSFs register i IdrottOnline i april 2023. Vi ser tydligt att en stor andel av personerna är män i åldrarna 50-70 år.



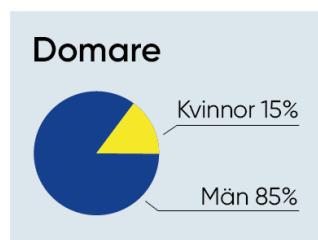
**Seglingsledare** – ansvarig för det tävlingstekniska ute på vattnet, såsom banor, starter, osv. Inom denna kategori hittar vi förhållandevis många kvinnor – jämfört med övriga kategorier inom arrangemang. Totalt handlar det om 313 personer som genomfört utbildningen till Seglingsledare – varav så mycket som 9% är under 45år, vilket indikerar att det även finns yngre personer inom detta område.



**Mätpersoner:** Denna grupp av knappt 100 personer med expertkunskap kring segelbåtar har i uppgift att vara behjälpliga vid besiktning av båtar så att dessa har de föreskrivna egenskaperna kopplat till sin respektive båttyp, samt i fastställande av s.k. SRS-tal för handikapp till olika typer av längre kappseglingar. Bland mätpersonerna återfinns endast 2 licensierade kvinnor, vilket är en försvinnande liten minoritet. Det är alltså mycket svårt för kvinnliga utövare att hitta en kvinnlig mätperson att kontakta, och det är samtidigt mycket svårt för kvinnor som eventuellt önskar bli nya mätpersoner att hitta en annan kvinna att prata med. Visserligen bör inte könstillhörighet vara en faktor inom detta expertområde, men liksom inom andra kunskapsområden blir det en faktor eftersom det kan vara svårare att ta kontakt och att få rätt information. Exempelvis för en yngre kvinna som är hänvisad till kontakt med äldre män. Dessutom har mätpersoner en viss makt över den som söker tjänsten, och det finns potentiella problem i att tävlingsaktiva kvinnor nästan uteslutande är hänvisade till att ta kontakt med äldre män. En förklaring till att andelen kvinnliga mätpersoner är liten kan vara att förnyelsen i denna grupp går långsamt, och endast ca 5 personer tillkommer eller försvinner ur listan varje år.



**Domare:** Inom seglingen har domare framför allt rollen att vara ute på vattnet för att se vad som händer i tävlingen, men också för att i efterhand göra bedömningar. En kappsegling följer de internationella kappseglingsreglerna, som fastställs av World Sailing, och svenska domare har sedan i uppgift att följa och tolka dessa i samband med tävling. Ofta handlar det om tajta situationer och en domares roll kan vara avgörande. Därför har det potentiellt stor betydelse att vi även här kan se en stark dominans av män bland de som innehar licens för åren 2021-2024. Värt att notera är ändå att bland de totalt 100 licensierade domare i registret finns 17 personer under 45 år, vilket visar att även yngre personer har intresse för denna roll.



## 8. Väsentlighetsanalys

Hållbarhetsaspekten finns inom många delar av Svenska Seglarförbundets verksamhet, och vi skulle potentiellt kunna jobba med att utvecklas på många olika områden. Men det kan vara svårt, och till och med kontraproduktivt, att angripa allting samtidigt. Dessutom vittnar flera intervjupersoner i kartläggningen om en frustration över ett splittrat eller ”hattigt” arbetssätt kring hållbarhet där det kommer olika budskap varje år, och nya saker som ska testas eller införas vid varje arrangemang. Det upplevs saknas en röd tråd och kontinuitet i de insatser som görs. Inom föreningslivet finns långa ställtider och förändring behöver få tid att förankras genom alla nivåer i organisationerna, och därför är det viktigt att ett förbund kan hålla samma riktning och budskap under flera år för att få med sig rörelsen och få effekt i insatserna.

### Från triangel till rektangel

Med utgångspunkt i denna kartläggning, och med koppling till de målsättningar som finns i vår omvärld, är det viktigt att Svenska Seglarförbundet kan fokusera på några tydliga områden där insatser för hållbarhet kan ha särskilt stor betydelse, och hålla fast vid dessa prioriterade områden under en längre tid. Fokusområden bör definieras inom såväl miljömässig som ekonomisk och social hållbarhet. Kopplat till dessa fokusområden bör sedan ett antal delmål och insatser definieras för att konkretisera hur vi kan jobba med att utvecklas. Eftersom segling är en verksamhet som utövas i naturen, och det finns många aspekter kopplat till vår miljömässiga hållbarhet, är det också naturligt att vi kan lägga extra stor vikt vid fokusområden som berör klimatpåverkan, marina resurser och ekosystem. Precis som vi också kan se i analysen av seglingens koppling till Agenda 2030, har vi stor potential att göra skillnad inom delområden för miljömässig hållbarhet (se figur ovan till höger).

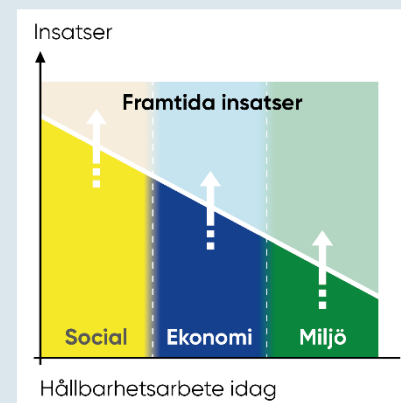
### Delar väger olika tungt

Olika delar av seglingens verksamhet och organisationer har varierande storlek och därför olika stor påverkan på den totala hållbarheten. Exempelvis kan klimatavtryck från en liten grupp väga mindre än avtrycket från en större grupp, men samtidigt ha betydligt större avtryck per person. Ett mönster som gäller många personer eller större organisationer har därför större tyngd i en jämförelse, men vi ska också komma ihåg att enskilda personers beteenden kan agera som förebilder och bana väg för betydligt större indirekta förändringar. Det är därför viktigt att jämföra olika delar av verksamheten med varandra för att se vilka typer av åtgärder för ökad hållbarhet som har störst effekt – både direkt och indirekt.

Vi behöver jobba med tydliga linjer där insatser länkas samman till en helhet hela vägen från klubbverksamhet till förbund. Genom att fokusera på några specifika områden blir det lättare att koppla ihop insatserna och känna att vi jobbar för samma mål. Insatser på förbunds nivå har direkt effekt men är mindre totalt sett, jämfört med de potentiella effekter som kan uppnås genom indirekt påverkan på en bredare nivå.

### Från triangel till rektangel

Balanserad satsning på hållbarhet



Idrotten är bra på att skapa social hållbarhet, men vi är inte lika vana vid att få med den miljömässiga biten. Framtida insatser för ökad hållbarhet behöver balansera detta genom mer tyngd till insatser för miljö, samtidigt som vi fortsätter blir bättre på alla områden.



Delmål Agenda 2030 med nära koppling till de områden SSF har störst potential att påverka.

## Segling tillgänglig för alla

Svenska Seglarförbundets vision är ”Segling – tillgänglig för alla”, med stark förankring i värdegrunden *Glädje och gemenskap, Demokrati och delaktighet, Allas rätt att vara med, Rent spel* och *Ansvarstagande* är en grundpelare för framtida arbete med hållbarhet i förbundet.

Att segling ska vara tillgänglig för alla är en högt ställd ambition som kräver insatser och kontinuerligt arbete inom flera områden. Bara för att dörren är öppen för vem som helst, betyder det inte att alla känner sig välkomna, eller att alla har möjlighet att ta sig över tröskeln. Vi behöver jobba med både den fysiska tillgängligheten genom närhet och miljöer anpassade för personer med funktionsnedsättning, men också den abstrakta tillgängligheten genom inkludering av nya grupper, förändrade attityder, jämställdhet och lägre kostnader för att kunna delta. Dessa områden hänger ihop och kan stärka varandra i ett framtida utvecklingsarbete.

Vår analys, och valet av fokusområden som redovisas på följande sidor är kopplat till visionen om *Segling – tillgänglig för alla*, samtidigt som det knyter an till delmålen inom Agenda 2030 där SSF kan vara med och bidra. Ambitionen är att verksamhet och målsättningar på olika nivåer ska hänga ihop och röra sig i samma riktning, för att hållbarhet ska bli en integrerad del av allt vi gör och en del av ett långsiktigt arbete.

---

*”Vi vill finnas till för dom många, vi är öppna för alla och vi ska jobba stenhårt för att fler ska kunna få ta del av vår fantastiska sport!”*

- utdrag från SSF:s officiella mission

---

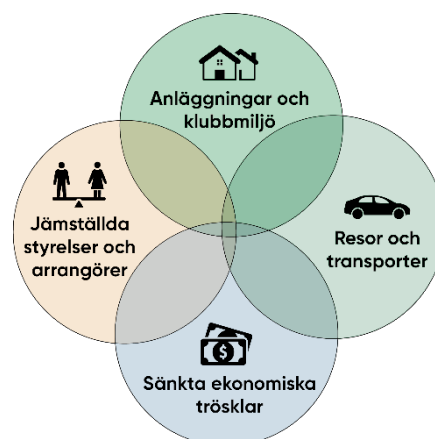


Para-SM 2022 (foto: Claes Lundin)



## 9. Fokusområden

Utifrån väsentlighetsanalysen har vi ringat in fyra fokusområden där insatser behövs och har stor potential att göra skillnad. Två områden handlar om miljön med inriktning på anläggningar och klubbmiljö samt på resor och transporter, för att fånga både aspekten av biologisk mångfald och föroreningar och samtidigt hantera frågan om klimatpåverkan och utsläpp i ett större sammanhang. För de sociala frågorna behöver vi göra insatser för att stärka jämställdheten inom särskilda områden för att se till att alla verkligen kan vara med och har möjlighet att påverka. Det fjärde området handlar om att sänka ekonomiska trösklar på alla nivåer, inom allt från att skaffa sin första båt, till att åka på läger eller leva som professionell seglare.



1. Resor och transporter
2. Anläggningar och klubbmiljö
3. Jämställda styrelser och arrangörer
4. Sänkta ekonomiska trösklar

### Fokus 1: Resor och transporter

Inom miljömässig hållbarhet står utövarnas resor och transporter av redskap för den tydligt största källan till negativ påverkan. I detta räknar vi också ledares och föräldrars resor, och deras användning av motorbåtar i samband med träning och tävling. Det är svårt att definiera exakt hur mycket resor och transporter som genereras av seglingen eftersom det till stor del handlar om människors privata resor, och endast en liten andel av det totala kommer från sådant som kansli, styrelse och landslag som gör resor direkt kopplade till förbundet.

De flesta resor sker med privata bilar, men den mindre andelen flygresor står ändå för en betydande andel av utsläppen. En flygresor till Spanien motsvarar 20 genomsnittliga deltagares resor till JSM med bil. Därutöver körs motorbåtar av coacher, arrangörer och föräldrar många timmar varje år som genererar inte bara utsläpp av växthusgaser från fossila bränslen utan även ett visst utsläpp av andra giftiga ämnen i samband med avgaser som går ut i vattnet.

De resor som genereras direkt eller indirekt kopplade till Svenska Seglarförbundets verksamhet kan också påverkas både direkt och indirekt genom utbildning, riktlinjer och utformning av arrangemang så att det blir möjligt att välja andra transportmedel. För att jobba med fokusområdet *Resor och transporter* behöver Svenska Seglarförbundet och de organisationer och medlemmar som är en del av rörelsen, göra förändringar i både arrangemang, anläggningar och normer för hur de aktiva tränar och tävlar.

För att aktiva och ledare ska välja mer hållbara resor och transporter, samt att minska den totala mängden, behöver det också gå att motivera dessa val rent sportsligt. För den som satsar för att bli bäst kommer den idrottsliga prestation alltid först, och det är få seglare på elitnivå som exempelvis skulle välja att ta tåget och hyra en båt på plats i stället för att ta med sin egen hemifrån om det inte var obligatoriskt.

### Resor och transporter

- Minska antalet resor för utövare, ledare, anställda och förtroendevalda.
- Minska behovet att transportera redskap och utrustning
- Öka andelen hållbara resor
- Påverka World Sailing att skapa incitament för hållbart resande och transporter till internationella tävlingar



## Fokus 2: Anläggningar och klubbmiljö

Idag ser vi ett stort behov av renovering och stöd till seglarklubbarnas anläggningar – såväl klubbhus och förråd som bryggor och hamnområden. De flesta klubbar äger och driver sin anläggning själva på ideell basis, vilket gör att det finns stor möjlighet att påverka hur den ska drivas, men samtidigt krävs mer kompetens och resurser för underhåll. Dessutom har frågan om hantering av gamla utsläpp och kemikalier i mark och bottensediment blivit en allt vanligare fråga som tenderar att leda till stora kostnader och komplicerade processer.

Svenska Seglarförbundet behöver strategier och insatser som gör att alla klubbar kan nå en tillräcklig nivå av trygghet och funktion på sin anläggning för att kunna bedriva hållbar verksamhet i alla avseenden. Det kan handla om att säkerställa en giftfri miljö och att minska förbrukning av energi och vatten på anläggningen, men också om att nyttja utrymmen effektivt eller underlätta skötsel så att material håller längre.

Genom att jobba med tillhandahållna båtar och utlåning av redskap och andra resurser i samband med både träning och tävling kan vi tillsammans minska onödig konsumtion, nyttja förvaringsutrymmen mer effektivt och samtidigt bidra till att minska de ekonomiska och sociala trösklarna för de som är nya i verksamheten.

Hur klubbens vardagsmiljö ser ut kan påverka möjligheten att göra hållbara val för utövare och ledare, genom att exempelvis möjliggöra delning av redskap eller samåkning till träning och tävling. Även tillgången till miljöstation och anvisade platser för rengöring eller skötsel av redskap kan minska föroreningar och utsläpp av farliga ämnen i naturen. Våra anläggningar är utmärkte platser för att öka medvetenhet kring utsläpp, biologisk mångfald och miljöpåverkan genom konsumtion och resor, och klubbar kan bidra genom att informera och jobba aktivt med insatser som är relevanta på föreningsnivå, men som i nästa led också har indirekt påverkan på människors livsstil i allmänhet.

## Fokus 3: Jämställda styrelser och arrangörer

En grundförutsättning för hållbara ideella organisationer på alla nivåer är att alla ska känna sig välkomna och ha möjlighet att påverka i beslut och prioriteringar oavsett vem du är och vilken bakgrund du har. Allt från små beslut om vad som ska säljas i caféet till stora prioriteringar kring hela säsongens program eller viktiga inköp till verksamheten kan påverka människor på olika sätt, och det är viktigt att det finns en mångfald representerad i beslutsfattande grupper för att vi inte ska glömma att ta hänsyn till människors olika förutsättningar.

Idag är jämställdheten inte på en godkänd nivå inom flera distrikt och klassförbund där kvinnor är underrepresenterade och ibland helt frånvarande i styrelser, och samma mönster syns om vi tittar på översiktlig nivå bland funktionärer för våra arrangemang. I en enskild klubb eller på ett förbund kan det vara svårt att hitta personer som vill ställa upp, eller som har den kompetens som efterfrågas, men på en högre nivå där vi kan se att samma ojämställdhet finns inom hela seglarsverige behöver vi göra insatser för att se till att det finns kvinnor som kan ta dessa roller, eller att förväntningar och ramar kan ändras så att fler kvinnor känner att de vill vara med i både styrelser och som funktionärer.

### Anläggningar och klubbmiljö

- Alla klubbar ska ha tillgång till en trygg och funktionell anläggning
- Öka andelen tillhandahållna och delade båtar för både träning och tävling
- Öka medvetenhet kring utsläpp, biologisk mångfald och miljöpåverkan i klubbarnas vardagsmiljöer



### Jämställda styrelser och arrangörer

- Styrelser i förbund, distrikt och klassförbund ska bestå av minst 40% kvinnor resp. män
- Öka andelen kvinnor i ledande roller på arrangemang
- Öka andelen kvinnor med teknisk kompetens (tex. mätpersoner)
- Främja kvinnliga nätverk



Enligt riktlinjer från RF har SSF, liksom alla andra Specialidrottsförbund i Sverige, skrivit i sina stadgar att vi ska verka för att alla styrelser och beslutsfattande grupper på både förbunds, distrikts och föreningsnivå ska ha jämställda styrelser: dvs. bestå av minst 40% kvinnor resp. män. Rimligtvis bör förväntningarna på att uppnå detta vara högre ju större inflytande det gäller. På SF-nivå är detta ett skall-krav från RF och Seglarförbundets stadgar bör uppdateras för att följa detta.

Att öka andelen kvinnor i tävlingsmässigt viktiga positioner på arrangemang och i samband med tävlings-relaterad verksamhet är viktigt både för att säkerställa att kvinnliga deltagare får samma möjligheter att delta och känna sig välkomna i alla sammanhang, men också för att erbjuda vuxna och äldre kvinnor meningsfulla roller inom seglingens organisationer efter avslutad egen karriär som seglare, eller i egenskap av förälder.

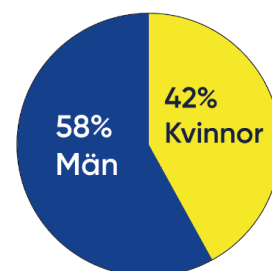
Vi vet att jämställdhet i både styrelser och bland funktionärer är något som flesta i grunden tycker vore bra och det finns många som har gjort stora ansträngningar för att rekrytera fler kvinnor. Många tillfrågade i vår intressentdialog har svarat att man har försökt, men att det är få kvinnor som vill engagera sig i styrelser eller som funktionärer. Ibland finns det väldigt få kvinnor bland medlemmarna över huvud taget, vilket gör att frågan måste angripas från ett annat håll. Det blir viktigt att både se till vilka namn som i slutändan står på pappret, men också varför de kvinnor som tillfrågas eller skulle kunna medverka väljer att säga nej eller inte attraheras av uppdraget. På samma sätt kan vi jämföra med åldersfördelningen bland de som engagerar sig, där vi kan se en majoritet äldre personer, och det blir intressant att försöka förstå om det finns faktorer som begränsar yngre personer från att engagera sig som hänger ihop med frågan om jämställdhet.

#### Fokus 4: Sänkta ekonomiska trösklar

För att kunna segla behöver du en båt eller bräda som grundförutsättning, och idag är det vanligast att du använder redskap som du eller någon i din besättning äger själva. Det gör att det krävs en stor investering, och sedan ansvar för underhåll för de oftast ganska dyra båtar, brädor, master och segel som behövs för att delta. Seglare på alla nivåer uppger i vår kartläggning att ekonomin ofta är en begränsande faktor för möjligheten att fortsätta segla. Det kan handla om ungdomar som precis lämnat optimistjollen bakom sig, och vill ta steget till större båtar men inte har möjlighet att investera de ofta över 100 000 kronor som krävs för att skaffa en egen ILCA eller liknande vanlig tävlingsbåt. Det kan också handla om juniorer som vill ta steget till landslaget, men inte har resurserna för de resor och den utrustning som krävs. Många vuxna vittar också om att man gärna hade seglat oftare, men vardagslivets begränsningar gör att många som seglat i unga år i stället är hänvisade till att följa med i andras besättningar i mån av plats – vilket är särskilt begränsande för kvinnor eftersom fysisk styrka ofta premieras vid val av besättningar.

Ungdomar ska kunna idrotta och delta på samma villkor som andra, utan att exkluderas på grund av familjens ekonomi eller föräldrars möjligheter att följa med på saker. Genom att ha träning och tävling med

#### Deltagare på Allsvenskan 2023



Att följa upp andelen kvinnliga deltagare och funktionärer vid större arrangemang är ett bra sätt att se om insatser för ökad jämställdhet får effekt.

#### Sänkta ekonomiska trösklar

- Öka andelen tävlingar med tillhandahållna redskap för ungdomar
- Ungdomar ska kunna delta i all verksamhet utan stora egna kostnader
- Seglare i landslaget ska kunna vara professionella elitidrottare



tillhandahållna redskap där utövarna får låna båtar på plats blir det lättare för ungdomar att ta steget från sommarens seglarskola, till att delta regelbundet och att åka på tävlingar, och även att ta steget från optimistjollen till större och dyrare redskap.

Många klubbar har enstaka båtar som lånas ut till medlemmar, men det är svårt att få detta att slå igenom om inte det blir mer etablerat och standardiserat i hela systemet genom att fler tävlingar ordnas med tillhandahållna båtar så att alla deltagare har samma förutsättningar. Det behövs också mer stöd och rekommendationer till klubbar för att kunna erbjuda utlåning av redskap eftersom det innebär stora kostnader och ökat ansvar för underhåll från klubbens sida. Svenska Seglarförbundet kan ta ett större ansvar för att etablera normer och stöd för tillhandahållna båtar, men det bygger på att idén och syftet förankras hos både klubbar och aktiva.

Även på landslagsnivå är ekonomin en begränsande faktor, och flera av de aktiva i både nuvarande landslag och utvecklingslandslag vittnar om att det är det största hotet och orosmomentet i deras satsning. De flesta betalar stora summor ur egen ficka för att kunna åka på läger och internationella tävlingar, och även de som är i den absoluta världstoppen lever nära existensminimum trots att de är professionella idrottare. Idag är segling som elitidrott i praktiken bara något som är möjligt för den med god ekonomi hemifrån och föräldrar eller ledare som är beredda att stötta med många ideella timmar. Även om elitidrott inte är för alla så spelar det roll vilka förebilder som visas upp vilken bild av seglingen som förmedlas utåt. För att segling ska vara tillgänglig för alla behöver den både ha låga ingångströsklar, och upplevas som tillgänglig genom att spegla en bred målgrupp.

---

*”...även de som är i den absoluta världstoppen lever nära existensminimum trots att de är professionella idrottare...”*

---



## 10. Delmoment och insatser

För att bli mer hållbara inom våra fokusområden behöver idéer omsättas till handlingsplaner och konkreta insatser. Det kan handla om olika saker på olika organisationsnivåer, såsom att kansliet och styrelsen kan jobba med kommunikation, utbildning och att agera som förebild, samtidigt som föreningar och aktiva kan jobba med ändrade upplägg på träningar och anläggningar.

Vissa typer av insatser och delmoment kan ha en positiv effekt på flera fokusområden samtidigt där det kan bli en win-win situation där miljömässig hållbarhet samtidigt också ger minskade kostnader och sänkta trösklar. Det finns också områden som blir en grundförutsättning för att över huvud taget jobba med hållbarhetsinsatser, såsom demokratiska processer som bidrar till engagemang och delaktighet – vilket är nyckelvärden för att förändringen ska bli långsiktig och inte bara en punktinsats.

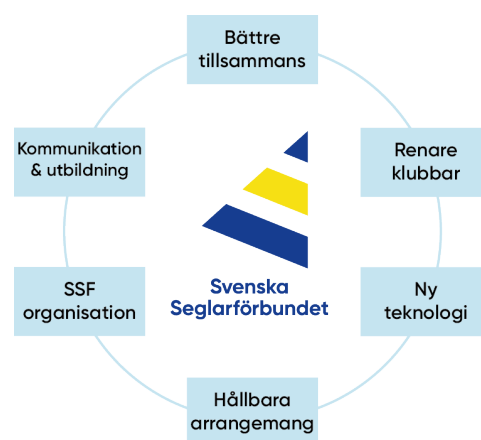
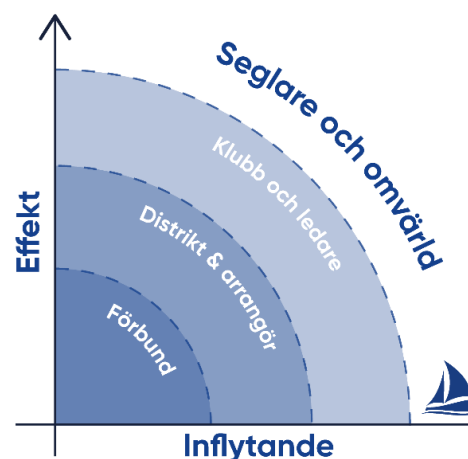
Detta är förslag till ett antal delmoment som behövs på vägen mot ökad hållbarhet inom de fyra kartlagda fokusområden som nämndes i föregående avsnitt. Delmomenten kan också passas in nedanstående matris där insatser och målsättningar inom respektive fokusområde kan kategoriseras som insatser med Direkt effekt, Indirekt effekt, samt som Påverkansarbete.

### Förankring genom policy

Som första steg för att konkretisera en vision om ökad hållbarhet och att omsätta denna kartläggning och analys till handling är att ta fram en tydlig hållbarhetsstrategi eller policy för Svenska Seglarförbundet, samt en kompletterande handlingsplan kopplad till den övergripande verksamhetsplanen. Detta bör även innehålla mer konkreta insatser för våra fokusområden, en definition av mätbara målsättningar kopplat till dessa, samt tydliga insatser knutna till budgeterade resurser i verksamheten.

### Avsätta resurser

Tydliggöra i arbetsordning och verksamhetsplan vilka personer och resurser som är kopplade till hållbarhet. För att exempelvis kunna följa upp och redovisa framsteg inom prioriterade områden behövs någon som kan mäta och tillhandahålla statistik. Det kan också handla om att definiera vilka förväntningar som finns på olika organisatoriska nivåer att själva ta ansvar för att skapa jämställda styrelser och arbetsgrupper, och vad som bör komma från insatser på en annan nivå. Om hållbarhet ska genomsyra alla verksamheter, vilket är ett vanligt sätt att beskriva arbetet i verksamhetsplaner, behöver det också definieras hur det ska tolkas för olika områden, och i vilka skeden av processen hållbarhet ska vara en guide vid beslut och prioriteringar. Exempelvis om hela landslaget ska förväntas ta taget till varje tävling, eller om det räcker med att klimatkompensera för flygresorna. Att säga att hållbarhet ska genomsyra allt, utan att definiera på vilket sätt eller att avsätta resurser för detta är mer kontraproduktivt än att inte säga något alls om frågan eftersom det urholkar förtroendet.



## Fortsatt satsa på tillhandahållna båtar och multifunktion

Konceptet tillhandahållna båtar har redan varit i fokus för satsningar inom SSF de senaste åren och har lett till att fler klubbar haft möjlighet att köpa in redskap med hjälp av stöd och ekonomiska resurser. Det har också lyfts fram genom de SSF-arrangemang där alla deltagare får låna båtar, vilket förhoppningsvis inspirerar fler arrangörer till nya initiativ. Satsningen på detta behöver fortsätta så att en kritisk massa uppnås där tillhandahållna båtar inte innebär extra krångel, samt att alla klubbar som vill ska få hjälp med att etablera ett sådant system.

Även multifunktion och delning generellt är bra metoder för att minska behovet av stora personliga investeringar, eller överkonsumtion. Genom att fortsätta arbete med initiativ som Arena Vattnet där samverkan och multifunktion uppmuntras kan vi fortsätta utvecklingen som redan har påbörjats.

## Stärka demokratiska processer

För att nå nya mål behöver utveckling ske inom alla delar av Svensk Segling, och förankras i verkligheten så att förändring kan ske på ett hållbart sätt. Det finns flera bra mötesplatser och många exempel på inkluderande och tillgänglig information – men det finns också brister såsom att kvinnor är underrepresenterade inom många områden, eller att vissa klassförbund och distrikt inte har möjlighet att uppfylla sitt syfte. Dessa ojämlikheter behöver synas och åtgärdas för att nå en bättre demokratisk förankring av beslut genom den hållbarhetsprocess som SSF genomför.

## Kansli och landslag som förebilder

Även om kansliet och landslaget handlar om ett mindre antal personer, och en liten del av hela seglingssportens totala hållbarhetspåverkan, är det viktigt att de som syns och de som leder verksamheten också föregår med gott exempel. Ungdomar tar stort intryck från elitseglare som syns i sociala medier, samtidigt som klubbledare och förtroendevalda ser till förbundets styrelse och kansli för att utveckla sin kunskap och verksamhet. Den verkliga effekten av hållbarhetsarbetet sker när vi skapar förändringar i kultur och beteende hos individer och klubbar. Vi kan inte nå dit utan förtroende och inspiration, där alla medlemmar upplever att vi gör denna resa tillsammans.

## Skapa effekt genom kommunikation

Hållbarhetsarbete är starkt knutet till kommunikation av två anledningar: dels att ämnet idag är viktigt för ett trovärdigt varumärke, men också för att så mycket av det indirekta förändringsarbetet bygger på ökad kunskap ute i rörelsen, vilket är beroende av att vi når ut med motiverande budskap till både klubbar och aktiva. Därför är det viktigt att hållbarhetsarbete alltid kombineras med kommunikation både externt och internt, för att arbetet ska få önskvärd effekt och inte bara bli en skrivbordsprodukt.

---

*”... ojämlikheter behöver synas och åtgärdas för att nå en bättre demokratisk förankring av beslut...”*

---

# 11. Nyckeltal & förslag framåt

## Nyckeltal för uppföljning

### Miljö:

- Antal flygmil för SWE Sailing Team (inklusive coacher och ledare) samt antal flygmil för förbundsledning och styrelse.
- Koldioxidavtryck från resor till och från seglardagen
- Andel klubbar med stort renoveringsbehov på sin anläggning
- Andel klubbar med en aktiv miljöpolicy och miljöstation
- Antal utbildningstillfällen som helt eller delvis innehåller kunskap om miljömässig hållbarhet.

### Socialt:

- Andel kvinnor i styrelser på nationell-, distrikts- och klassförbunds nivå.
- Andel kvinnor med behörighet inom olika arrangörs- och tävlingstekniska roller.
- Andel kvinnor med tävlingslicens
- Andel kvinnliga deltagare på respektive SSF-arrangemang
- Andel kvinnliga ombud på seglardagen
- Andel hyrda eller tillhandahållna båtar på SSF-arrangemang
- Synen på seglingens tillgänglighet och inkludering utifrån (mät genom externa professionella undersökningar)

### Ekonomi/styrning:

- Antal insatser / påverkansarbete för hållbarhet inom World Sailing.
- Mängd ekonomiskt stöd till inköp eller hantering av tillhandahållna båtar för klubbar och arrangörer
- Antal insatser eller påverkansarbete för bättre ekonomiska förutsättningar för elitseglare i SWE Sailing Team och Utvecklingslandslaget.

## Förslag: Miljömässig hållbarhet

- **Utbildning:** Tillföra kunskap om hållbarhet i befintliga utbildningar, på den nivå det är relevant för det aktuella området. Exempelvis att minska miljögifter, välj hållbara material i redskap, minska resor, etc.
- **Hållbarhetsforum:** Skapa ett forum eller nätverk för klubbar och arrangörer för spridning av information, utbyte av erfarenheter och att lyfta frågor.
- **Engagera oss mer i miljöinitiativ:** tillsammans med resten av Sveriges båtliv, såsom exempelvis ”Sluta tanka havet” (från Länsstyrelsen Stockholm) eller aktiviteter med Håll Sverige Rent.
- **Multifunktionella anläggningar:** Fortsätta jobba för mer samverkan och multifunktionalitet kring anläggningar för att minska förbrukning och resursanvändningen per aktivitetstimme.
- **Fortsätt mäta resor för landslag och kansli:** på en rimlig och genomförbar nivå följa upp framför allt flygresor i antal och längd för SWE Sailing Team och kansli, i syfte att veta mer om vår påverkan.

## Nyckeltal



Uppföljning och dokumentation av centrala parametrar i samband med varje verksamhetsberättelse (likt en hållbarhetsredovisning) är ett lämpligt sätt att följa effekten av insatser och trender.

Väl valda nyckeltal kopplade till fokusområden och särskilt viktiga frågor bör finnas med från början, och helst bibehållas över tid.

## Förslag: Social hållbarhet

- **Para-segling:** Öka resurser och stöd till att bedriva regelbunden para-segling på klubbnivå för att möjliggöra för de som har provat på att också kunna fortsätta, och få dem att kunna bli en integrerad del av klubbens löpande verksamhet. Gärna med mer inriktning mot att segla som motion och gemenskap i besättning, snarare än att para-segling bara är kopplat till idrott för att tävla.
- **Tillgängliga anläggningar:** Sprid kunskap om lämpliga båtar och utformning av bryggor, kranar och förråd som gör verksamheten mer tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Gärna också med ökade resurser för klubbar att kunna investera i detta.
- **Utredning om ungas upplevelse av tävling:** utifrån Riksidrottsförbundets aktuella strategier kring ”Ny syn på träning och tävling” skulle även seglingen behöva mer kunskap om hur unga personer idag upplever tävlingsformat och kulturer kring att tävla.
- **Ändra stadgarna för jämställda styrelser:** från ”att verka för” till ”ska” när det gäller styrelser och valberedningar på SDF- och klassförbunds nivå. Detta är ett krav från RF. Se specifik rekommenderad formulering för stadgar.
- **Fortsätt mäta hållbarhet** i samband med Seglardagen (helst genom samma frågor varje år). Fokus på jämställdhet, resor och upplevd inkludering.

## Förslag: Ekonomisk hållbarhet

- **Fortsätta ge stöd för tillhandahållna båtar** genom resurser till inköp i klubbmiljöer och för arrangemang.
- **Undersöka möjligheter till att skapa en fond** för bidrag till tillhandahållna båtar, eller en organisation som lånar ut eller säljer begagnade båtar till ungdomar och nybörjare.
- **Påverka strukturer för internationella värdetävlingar** och klassregler för att minska behovet av överkonsumtion för elitseglare.
- **Mer framförhållning för landslagsseglarna** genom tydlig planering, samordning och påverkan på internationella strukturer.
- **Påverka strukturer för stöd till elitidrott i Sverige** inom idrottsrörelsen, och utveckla möjligheter att skapa trygga ekonomiska förutsättningar för de som har elitidrott som professionell sysselsättning.



## 12. Slutord

Hållbarhet behöver genomsyra all verksamhet, men erfarenhet från andra sammanhang visar att det är viktigt att arbetet drivs av en eller flera utsedda personer, med resurser och utrymme att ge fokus till samordning och övergripande strategier – särskilt i inledande fasen av arbetet för att kunna implementera nödvändiga rutiner och material. Ofta finns det stöd och resurser i att samverka med andra organisationer i liknande situation, såsom andra idrottsförbund, projekt eller intresseorganisationer.

För att hållbarhetsarbete ska få så god effekt som möjligt är det också viktigt att regelbundet kommunicera kunskap och värderingar både internt och externt för att bidra till att beslut på alla nivåer tar hänsyn till hållbarhetsprinciper, att människor har tillgång till den kunskap de behöver, samt till att indirekt påverka klubbar, seglare och följares agerande till att bli mer hållbart.

Avslutningsvis bör det återigen noteras att syftet med denna kartläggning är att lägga grunden för en mer konkret strategi, handlingsplan och mätbara målsättningar utifrån våra identifierade fokusområden. Det krävs fortsatt arbete och förankring i övrig verksamhet för att ambitionerna ska få effekt och leda till långsiktig förändring. Förhoppningen är att en mer hållbar verksamhet också ska kunna leda till bättre resultat, bättre ekonomi och fler medlemmar, vilket i sin tur kan göra hållbarhetsarbetet självförsörjande, även om det till en början kommer innebära ett visst merarbete. I detta läge är det viktigt att våga prioritera hållbarhet och ge kontinuerliga resurser till att fortsätta framåt.

*Sammanställt av projektledare Anette Önerud, för Svenska Seglarförbundet, Stockholm, december 2023*

