

Seglingens idrottsplats

Författare: Emelie Lindström



Förord

Som författare till denna studie vill jag passa på att tacka alla ideellt engagerade medlemmar i våra klubbar runt om i landet. Ni gör ett fantastiskt arbete både med era anläggningar och era verksamheter. Min förhoppning är att resultatet av denna studie ska bidra till att skapa ännu bättre förutsättningar i framtiden, för att behålla och utveckla seglingens idrottsplats. Jag vill också tacka Riksidrottsförbundet för det stöd vi fått som möjliggjort denna studie och jag ser fram emot intressanta dialoger framöver, kring hur vi tillsammans kan säkra seglingens idrottsplats för framtida generationer.



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	5
Bakgrund.....	5
Syfte.....	5
Deltagare	5
Metod.....	6
Resultat	7
Anläggning.....	7
Bryggor och sjösättning	10
Miljö	12
Båtar	14
Verksamhet	15
Organiserade aktiviteter	15
Teoriutbildning.....	17
Bidrag och samarbeten	19
Samarbetsorganisationer.....	22
Diskussion	24
Brister i studien	30
Förslag till insatser och åtgärder.....	31
Förslag till fortsatta studier.....	32
Bilagor.....	33
<i>Bilaga 1 Brev till klubbarna och beskrivning av enkäten.....</i>	33
<i>Bilaga 2. Enkäten</i>	35



Sammanfattning

Syftet med studien var att kartlägga ett nuläge över klubbarnas verklighet gällande anläggning, aktiviteter och stöd. Syftet var även att skapa en helhetsbild som kan användas idrottspolitiskt exempelvis i diskussioner med Riksidrottsförbundet och kommuner. Slutligen var syftet att skapa ett underlag för framtida prioriteringar för vad förbundet bör fokusera sina insatser på.

Deltagarantalet var stort, vilket tyder på att anläggningarna är en engagerande fråga hos förbundets klubbar. Det är dock en stor variation mellan klubbarnas storlek på anläggning och även omfattning av verksamhet, vilket gör att de har olika behov av stöd. Framförallt finns det ett behov av expertstöd till klubbarna i mark, miljö och politiska frågor. Det kommer att krävas en hel del arbete både från klubbarna och från förbundet om man tillsammans ska kunna leva upp till Seglarförbundets vision – Segling tillgängligt för alla. Ambitionen och viljan finns, men vägen dit är inte helt tydlig. Förhoppningsvis kan denna rapport ge underlag för ett konstruktivt framtida arbete mot visionen.



Inledning

Bakgrund

Under de senaste åren har Seglarförbundets kansli uppmärksammat att frågor kring anläggningarna blivit mer och mer aktuella. Det handlar bland annat om regler och lagar som berör oss, såsom moms och miljö, men även om rätten till yta att bedriva sin verksamhet på. Många klubbar bedriver sin verksamhet på för kommunen attraktiv mark och här behövs en strategi för att kunna behålla seglingens idrottsplats på så många platser som möjligt, för ett levande seglarsverige. Seglarförbundet såg ett behov av att göra en inventering över hur förutsättningarna för förbundets föreningar ser ut i nuläget. Vilka typer av anläggningar och faciliteter de har, om de har tillgång till föreningsägda båtar och hur de arbetar med tillgänglighet och miljö i verksamheten.

För att kunna få en tydligare bild över hur behovet ser ut tar studien även upp frågor kring klubbarnas aktiviteter, både utbildningsaktiviteter, kappseglingsarrangemang och andra sociala och klubbnära aktiviteter. Studien har också kartlagt vilka organisationer och myndigheter klubbarna vänder sig till och vilket stöd de får och efterfrågar från dessa.

Syfte

Syftet med studien var att kartlägga ett nuläge över klubbarnas verklighet gällande anläggning, aktiviteter och stöd. Ett ytterligare syfte var att svaren skulle ligga till grund för framtida insatser och satsningar för förbundets föreningar. Syftet var även att skapa en helhetsbild som kan användas idrottspolitiskt exempelvis i diskussioner med Riksidrottsförbundet och kommuner. Det är viktigt att visa de fina anläggningar som finns inom seglingen men också att det är stor variation mellan hur de olika anläggningarna ser ut och att de har olika behov av stöd för att kunna bedriva sin verksamhet. Slutligen var även syftet att skapa ett underlag för framtida prioriteringar vad förbundet bör fokusera sina insatser på.

Deltagare

Totalt inkom svar från 197 av förbundets 329 klubbar, vilket ger en svarsfrekvens på 59,9 %. Samtliga av förbundets distrikt är representerade i studien. Blekinge Seglarförbund (6/8)¹, Dalarnas Seglarförbund (4/5), Gotlands Seglarförbund (4/5), Mellannorrlands Seglarförbund (8/14), Norrbottens Seglarförbund (2/2), Skånes Seglarförbund (23/35), Smålands Seglarförbund (14/25), Stockholms Seglarförbund (42/89), Södermanlands Seglarförbund (10/12), Upplands/Gästriklands Seglarförbund (11/16), Värmland-Västergötlands Seglarförbund (12/19), Västerbottens Seglarförbund (2/3), Väst kustens Seglarförbund (41/69), Västmanlands Seglarförbund (6/8), Örebro Läns Seglarförbund (1/5), Östergötlands Seglarförbund (11/14). Samtliga distrikt har en

¹ Första siffran anger antal föreningar från det aktuella distriktet som deltog i enkäten, den andra siffran anger det totala antalet föreningar i samma distrikt.



svarsfrekvens på cirka 60 %, förutom Stockholm (47 %) och Örebro (20 %). Tre av svaren var ofullständiga och kunde därför inte användas i resultatet.

Metod

En digital enkät skickades ut till samtliga medlemsklubbar inom Svenska Seglarförbundet. Enkäten bestod av totalt 30 frågor, med underfrågor inom områdena; information om klubben, klubbyta, seglingsvatten, bryggor/sjösättning, klubbens faciliteter, klubbåtar, miljö på klubben, bidrag och samarbeten och verksamhet (se bilaga 2). En utskrift av enkäten skickades med post, tillsammans med ett följebrev (se bilaga 1) som beskrev syftet och upplägget för studien. Försändelsen skickades till föreningens huvudadress. I brevet fanns en webbadress till en hemsida där den digitala enkäten kunde fyllas i. Information om enkäten publicerades även på förbundets hemsida och fanns med som nyhet i det nyhetsbrev som går ut till alla föreningar. Cirka en månad senare skickades ett mejl med påminnelse till de föreningar som ännu inte besvarat enkäten. Då skickades även en pdf med samtliga frågor. Detta hade efterfrågats så att frågorna kunde cirkulera hos olika funktionärer i föreningen, då frågorna berör flera olika områden.

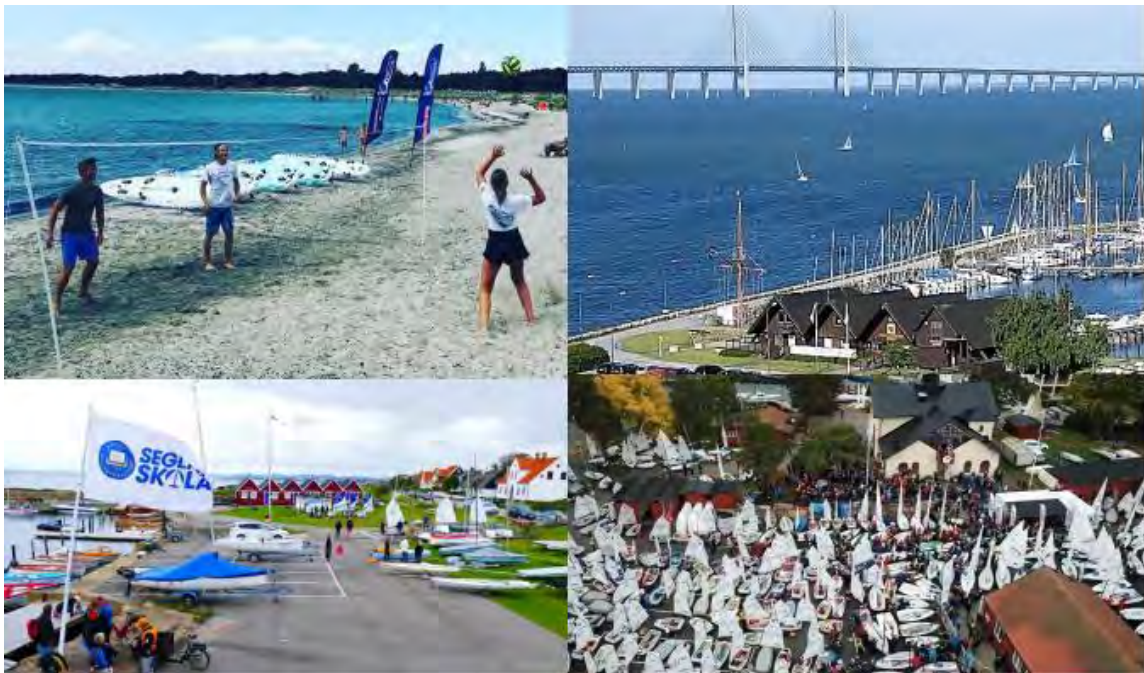


Bild 1. Exempel på hur en idrottsplats för segling kan se ut.



Resultat

Anläggning

178 av de svarande uppgav att klubben har en (eller flera) markytor till sitt förfogande för klubbens verksamhet. Av de som inte har någon yta (16) så uppgav fyra av dem att de har möjlighet att hyra eller nyttja vid behov.

Yta för klubbhus

Med yta för klubbhus menas i denna studie den markyta där klubbens lokal är placerad. Varför detta valt att särskiljas ifrån exempelvis den yta som används för jolleuppställningsplats och uppställningsplats för vinterförvaring är att dessa ytor i många fall bedöms olika av arrendatorn. Ytan för klubbhuset räknas oftast som idrottsplats och är sällan belagd med moms, medan de övriga ytorna i många fall likställs med parkeringsyta och är i oftare fall momsbelagda. I studien framkom att ägandeförhållandet ser väldigt olika ut. Det allra vanligaste är att klubben hyr/arrenderar marken för klubbhuset (långtid) och att klubben också ansvarar för underhåll (118). Det näst vanligaste är att klubben själv äger och förvaltar marken (37). Mindre vanligt är att klubben nyttjar en markyta som ägs och underhålls av annan part (19), det vill säga att ägaren underhåller marken. Ett fåtal föreningar hyr in sig på annans mark vid behov (2).

Jolleuppställningsplats

Ytan kring klubbhuset definieras i studien som jolleuppställningsplats, i folkmun även kallad jolleplan. Även här är det absolut vanligaste upplägget att klubben hyr/arrenderar (långtid) och ansvarar för underhåll (107). I några fall har klubben nyttjanderätt, medan den ägs och underhålls av annan part (13). I ett fåtal fall är det klubben själv som äger och förvaltar (11) och två klubbar uppgav att de hyr yta vid behov.

Uppställningsplats (vinterförvaring)

Uppställningsplatsen är den yta på land där klubbarna förvarar klubbens och medlemmarnas båtar över vintern. De flesta båtar tas upp på hösten då de inte används, för att minska på slitage. Många gör också underhållsarbeten på sina båtar innan det är dags att sjösätta på våren igen. I likhet med markytan för klubbhuset och jolleuppställningsplatsen är det vanligast att klubben hyr/arrenderar (långtid) från kommunen eller annan part och ansvarar för underhåll av markytan (101). Lite mindre vanligt är det att klubben nyttjar, men det ägs och underhålls av annan part (25) eller att klubben äger och förvaltar marken själva (28). Ett antal klubbar uppgav att denna fråga inte var aktuellt/tillämpligt för deras verksamhet (28). Det troligaste är att detta är renodlade jolleklubbar som inte hanterar denna typ av verksamhet utan endast förvarar klubbens jollar och säkerhetsbåtar i garage eller under presenningar på jolleplan.

Ställplatser för husvagn/husbil

Något som har utvecklats under de senaste åren är att uppställningsplatserna på sommaren omvandlas till ställplatser för husbilar och husvagnar. Några av klubbarna har även



ställplatser året runt. I denna studie uppgav 26 klubbar att de har ställplatser. Tretton av dessa uppgav att de hyr/arrenderar (långtid) och ansvarar för underhåll. Sju av klubbarna nyttjar annans mark och står inte med något underhållsansvar. Sex av klubbarna uppgav att de nyttjar egenägd mark för detta ändamål.

Arrendeavtal

Arrendeavtal är det avtal som är skrivet mellan arrendatorn och klubben. Dessa visade sig variera kraftigt mellan de olika klubbarna. 132 klubbar uppgav att de har någon form av arrendeavtal för sin klubbyta.

I flera fall uppgav klubbarna att det inte finns några avtal upprättade eller att avtalen upprättades för mycket länge sedan. En klubb skriver; ”Vi har haft arrendet sedan 1929” en annan; ”Vet inte om det finns något skrivet kontrakt egentligen, eller bara är gammal hävd”. Några klubbar uppgav att de inte betalat någonting alls i arrende; ”Vi betalar ingenting men har ett avtal om vilken yta vi får nyttja”. Ett flertal klubbar uppgav att de under perioden som enkäten besvarades hade en pågående förhandling om nya avtal och därför inte kunde uttala sig om klubbens nuvarande situation.



Diagram 1. Sammanställning av längden på klubbarnas arrendeavtal.

Moms på arrendet

Frågan kring moms på arrendet har varit uppe för diskussion på olika håll. I exempelvis Stockholms kommun höjdes arrendeavgiften med 25 % från ett år till ett annat när kommunen lade moms på arrendeavgiften för några år sedan (2016). På frågan om klubben betalar moms på sitt arrende så svarade cirka 25 % av klubbarna ”Ja”, medan resterande 75 % svarade ”Nej”. De som betalar moms har en 25 procentig momssats. Var i landet gäller detta var då en fråga. Är det ett lokalt fenomen eller spritt över landet? Det visade sig att moms på arrendet förekom i tolv av förbundets sexton distrikt. Moms på arrendet uppgavs av klubbar tillhörande Blekinge Seglarförbund, Gotlands Seglarförbund, Mellannorrlands Seglarförbund, Skånes Seglarförbund, Smålands Seglarförbund, Stockholms Seglarförbund, Södermanlands Seglarförbund,



Upplands/Gästriklands Seglarförbund, Västkustens Seglarförbund, Västmanlands Seglarförbund, Örebro Läns Seglarförbund och Östergötlands Seglarförbund. Dock verkar det inte gälla för hela regionen eller länet. Det är snarare specifika kommuner som har tagit dessa beslut och implementerat moms.

Vattenområde

Även om en stor del av klubbens avtalsreglerade yta är på land så sker största delen av klubbarnas verksamhet ute på vattnet. Även där finns utmaningar och begränsningar att ta hänsyn till. För att undersöka klubbarnas vattensituation ställdes frågan; *Finns det något i klubbens närhet som begränsar klubbens seglingsvatten?*

Det vanligaste hindret som begränsar klubbens verksamhet upplevs vara djupet (35). Det kan vara dy som samlas och slammar igen stora områden. Det kan även vara gamla förtöjningssänken (betongblock) eller sandbankar som flyttar sig med strömmarna. Muddring, det vill säga att gräva upp massa för att återställa djupet, är omgärdat av ett massivt reglemente gällande miljö och vattenliv (djur och växter). Det är ofta en lång och omfattande process att få ett tillstånd. Själva muddringen i sig kan också bli väldigt kostsam när väl ett tillstånd beviljats. Andra förekommande hinder för klubbarna är öppningsbara broar (12) eller slussar (5) både som endast öppnas några gånger per dag eller som helt enkelt på grund av dåligt underhåll riskerar att inte vara öppningsbara så länge till. Det kan även handla om en farled (10) som ligger i eller intill klubbens träningsområde eller färjor (5) som passerar vid olika tider och då klubben behöver hålla sig undan tillfälligt med sin verksamhet. Klubben kan även befinna sig på ett naturskyddsområde (7) eller i närheten av ett militärt område (3) och då finns det ytterligare parametrar att ta hänsyn till. Annat som nämns är musselodlingar, att klubben är verksam på insjöar och att det där kan finnas vattenpest som gör området omöjligt att nyttja under vissa perioder. Elva klubbar har ”kappseglingsområde” inskrivet i sjökortet, det vill säga ett angivet område som är permanent avlysningsbart för kappsegling.



Bryggor och sjösättning

Av de svarande uppgav ungefär 75 % (145) att de arrenderar eller äger någon eller flera bryggor som nyttjas av klubbens och medlemmarnas båtar. Cirka 35 % har någon form av gästplatser för gästande båtar. Cirka 35 % uppgav att de har tillgång till någon typ av sjösättningsramp. Väldigt få av kubbarna verkar ha tillgång till egen sjösättningskran. Men de verkar inte heller ha något behov av en för att bedriva sin verksamhet.

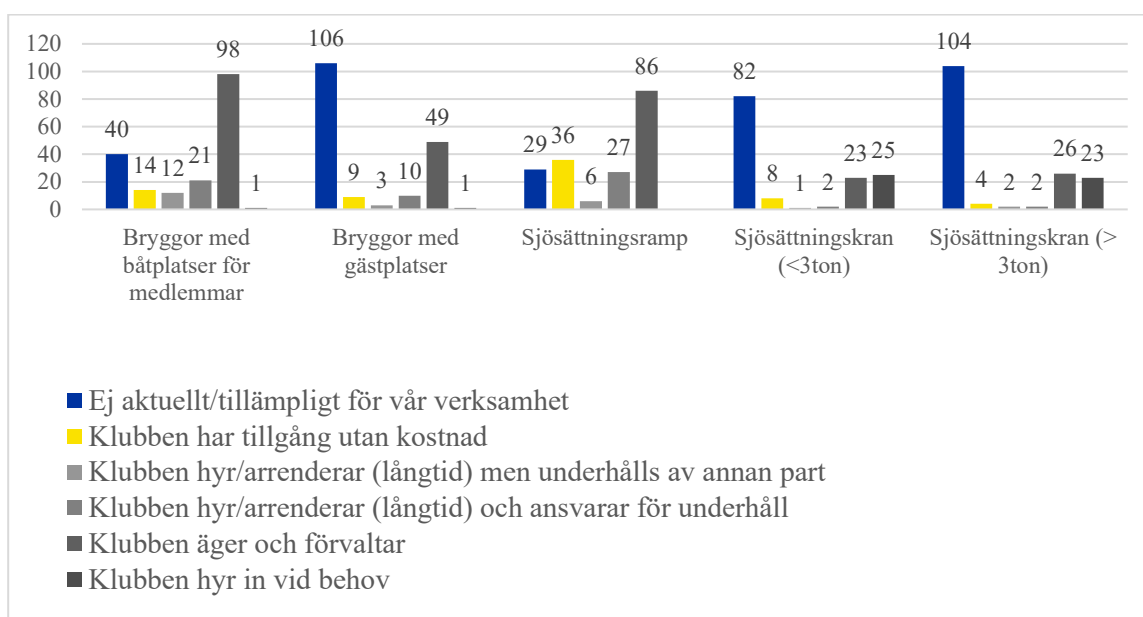


Diagram 2. Sammanställning av klubbarnas tillgång på bryggor och sjösättningsredskap.

Faciliteter

Många av klubbarna uppgav att de har tillgång till någon typ av faciliteter. 162 av de 197 svarande klubbarna uppgav att de har någon form utav klubbhus. Dock är det så många som 45 % av de svarande som saknar omklädningsrum och 39 % som saknar toalett. Av dessa är det ytterst få som har fler än ett omklädningsrum (uppdelat dam/herr) och ännu färre där dessa är tillgänglighetsanpassade för exempelvis paraseglare. Många av dessa klubbar uppgav samtidigt i fritextsvaren att de ser ett framtida investeringsbehov inom dessa områden och flertalet nämner att de då önskar göra tillgänglighetsanpassningar.

	Toaletter	Omklädningsrum
Ja	121	107
En/ett/flera gemensamma	118	73
Uppdelat dam/herr	33	34
Tillgänglighetsanpassat	37	20
Året runt	94	63
Endast under säsong	39	21
Investeringsbehov	21	10

Tabell 1. Sammanställning av klubbarnas tillgång på toaletter och omklädningsrum.



De flesta av klubbarna har tillgång till el på sin anläggning. Men flera av dem saknar avlopp och ännu fler saknar dricksvatten. Flera av klubbarna ligger en bit ifrån det kommunala nätet för vatten och avlopp, så det är inte alltid så lätt att koppla in sig, men det kan vara en viktig parameter att ta hänsyn till.

	Avlopp	Tillgång till el	Vatten (dricksvatten)
Året runt	122	165	113
Endast under säsong	20	9	48
Ingen tillgång	26	9	17

Tabell 2. Sammanställning av klubbarnas tillgång till avlopp, el och vatten.

Personlift för paraseglare

En personlift är en mindre kran som är placerad ute på bryggan och är till hjälp för paraseglare att ta sig i och ur båten. För lite större ungdomar och vuxna är detta ett viktigt hjälpmedel medan barn och lättare personer kan klara sig endast med hjälp av en ledsagare, förälder eller tränare. Femton av klubbarna uppgav att de har en personlift på sin anläggning; Gefle Segel Sällskap, Göteborgs Kungliga Segelsällskap, Göteborgs Yacht Club, Karlskrona Segelsällskap, Karlstad Segelsällskap, KSSS, Runns Segelsällskap, Sandvikens Segelsällskap, Segelsällskapet Kaparen, Segelsällskapet Åmålsviken, Stenungsunds Segelsällskap, Stockholm 606 Klubb, Westervik Segelsällskap Wikingarna och Ystads Segelsällskap.

Bland de klubbar som inte har någon lift fanns det ett visst intresse hos hela 28 klubbar att investera i en lift för att göra sin anläggning mer tillgänglig. De klubbar som uppgav intresse var; Hudiksvalls Sjösportsällskap, Jollekappseglarna Västerås, Jönköpings Segelsällskap, Karlshamns Segelsällskap, Kristinehamns Kanotseglare, Kämpinge Vattensportklubb, Lerums Segelsällskap, Ludvika Segelsällskap, Malmö Segelsällskap, Motala Segelsällskap, Norrtälje Segelsällskap, Nävekarvns Segelsällskap, Optimistjolleklubben Timan Sölvesborg, Segelsällskapet Fram, Segelsällskapet Pinhättan, Simrishamns Segelsällskap, SS Delfinen Vejbystrand, Stockholms Segelklubb, Sundsvall Njurunda Båtklubb, Sundsvalls Segelsällskap, Södra Hjälmarens Båtklubb, Ulricehamns Kappseglingssällskap, Uppsala Kanotförening, Upsala Segelsällskap, Wikens Båtselskap, Westerviks Segelsällskap och Ängelholm Skäldervikens Segelsällskap.



Miljö

Miljön på och kring anläggningarna är stora, viktiga och resurskrävande frågor. Olika anläggningar ser dock väldigt olika ut och därav har de också vidtagit olika åtgärder i sina miljöarbeten.

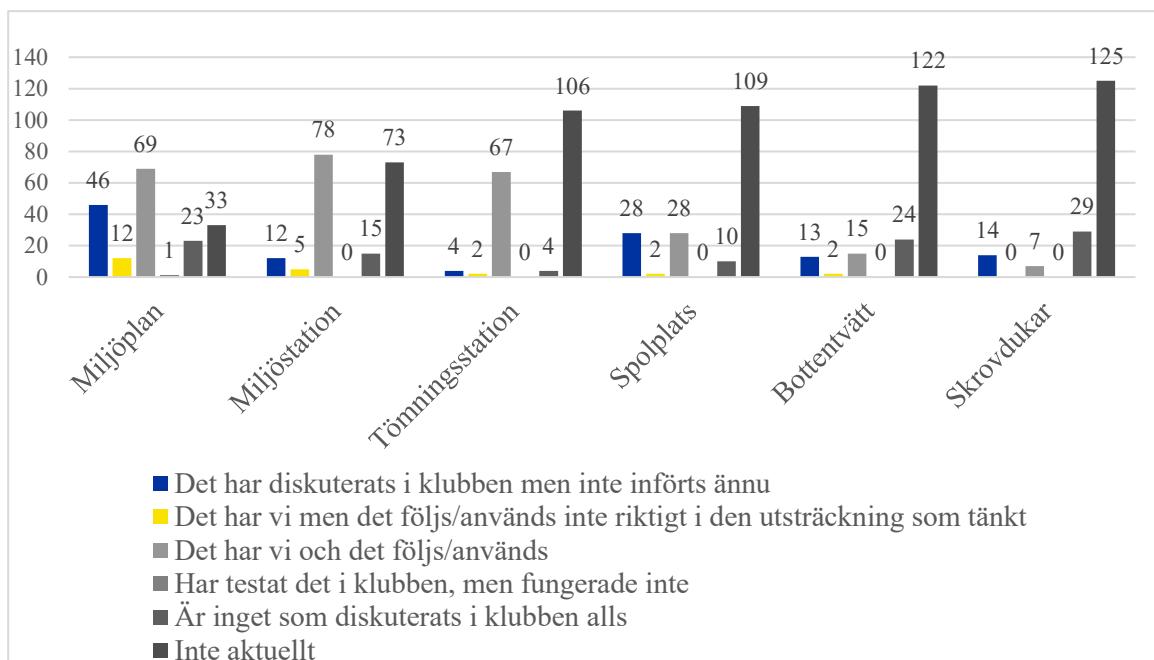


Diagram 3. Sammanställning av klubbarnas miljöarbeten och investeringar.

Miljöplan; är en strategi eller ett dokument som klubben tagit fram för sitt miljöarbete. Den innehåller ofta vilka insatser som har gjorts, vilka ställningstaganden klubben har tagit och vad som förväntas av medlemmarna. Klubbarnas miljöplaner skiljer sig också i omfattning. De som driver en större hamn med många båtplatser har flera avsnitt där de behandlar alltifrån bottenfärg till farligt avfall. Den lilla jolleklubbens miljöplan tar oftare upp att var och en ska ta hem sitt avfall och att de tillsammans ska arbeta för att minska nedskräpningen i området. Miljöplan som koncept verkar vara ganska etablerat ute i klubbarna. De flesta uppgav att de har en och att den följs, andra uppgav att det är något som har diskuterats men ännu inte införts.

Miljöstation: En miljöstation är en typ av sopsorteringsplats för klubbens eller hamnens avfall. Utformningen på dessa kan variera mycket, en del har full sortering och tar även emot farligt avfall. Här verkar det vara antingen eller, bland de svarande klubbarna. De som har en miljöstation uppgav att det fungerar bra i stor utsträckning. Övriga klubbar uppgav att det inte är något som diskuterats eller att det inte är aktuellt för dem.



Tömningsstation; är en plats där det finns en installerad modul där båtar som har septiktank kan tömma tanken. Sedan lagen om förbud mot att tömma tanken i havet trädde i kraft för några år sedan har antalet tömningsstationer ökat. Några drivs av kommunen, privata marinor och några av våra föreningar. Övervägande antalet klubbar uppgav att detta inte är aktuellt för dem. Men där det finns en tömningsstation verkar den utnyttjas och det fungera som det ska.

Spolplats; är en angiven plats där det är möjligt att tvätta sin båt. Den ska vara byggd på ett visst sätt med lutning så att spillvattnet samlas upp i en brunn med separeringsmöjlighet. De klubbar som har en spolplats verkar uppleva att det fungerar bra. Dock verkar det vara ytterst få klubbar som har en spolplats över huvud taget.

Bottentvätt; är en maskin med roterande borstar, likt en biltvätt. Båtar som inte är målade med bottenfärg kan köra in i maskinen och få sitt skrov tvättat. Borstarna kommer dock endast åt skrovsidorna, så båtar med köl behöver tvätta kölen på annat sätt. Ytterst få klubbar uppgav att de har en sådan på klubben. Två vanliga anledningar till den begränsade användningen av bottentvättar är dels att många äldre båtar redan har bottenfärg och behöver då blästra bort färgen innan de kan använda borstarna, då det förbjudet att nyttja dem om båten är målade. Den andra anledningen är ofta att mindre båtar som är omålade istället tas upp och sjösätts varje gång de nyttjas och får därför väldigt lite bevaxning.

Skrovdukar; är en typ av presenning som spänns upp längs skrovet under båten och som ska skydda skrovet från bevaxning. Detta är ganska nytt på marknaden och det speglar också det begränsade nyttjandet ute i klubbarna. Än så länge uppfattas dukarna som dyra och det är i första hand privatpersoner som köper detta till sina egna båtar.



Bilder: Exempelbilder på skrovduk (t.v.) och tömningsstation (t.h)



Båtar

Detta avsnitt behandlar frågan om klubbägda båtar. Klubbåtar är en tillgänglighetsaspekt som Seglarförbundet har arbetat med under många år. Stora delar av det stöd som föreningarna har kunnat ansöka om ifrån satsningarna *Handslaget*, *Idrottslyftet* och nu senast *Idrottsmedel* har gått till klubbägda båtar. Grundtanken har varit att när klubben äger redskapet så sänks den ekonomiska tröskeln för att prova på idrotten segling. Det krävs inte heller någon tidigare kunskap om material och modeller för den som vill börja, till skillnad om det hade krävts en egenägd båt. Medlemmarna delar på ägarskapet och skötsel, och nyttjandegraden är klart högre än för de båtar som är privatägda.

Detta är onekligen någonting som har fortplantats i klubbarna. Utifrån de 197 svarande uppgav 164 klubbar (82 % av de som svarat) att de har minst en klubbägd båt.

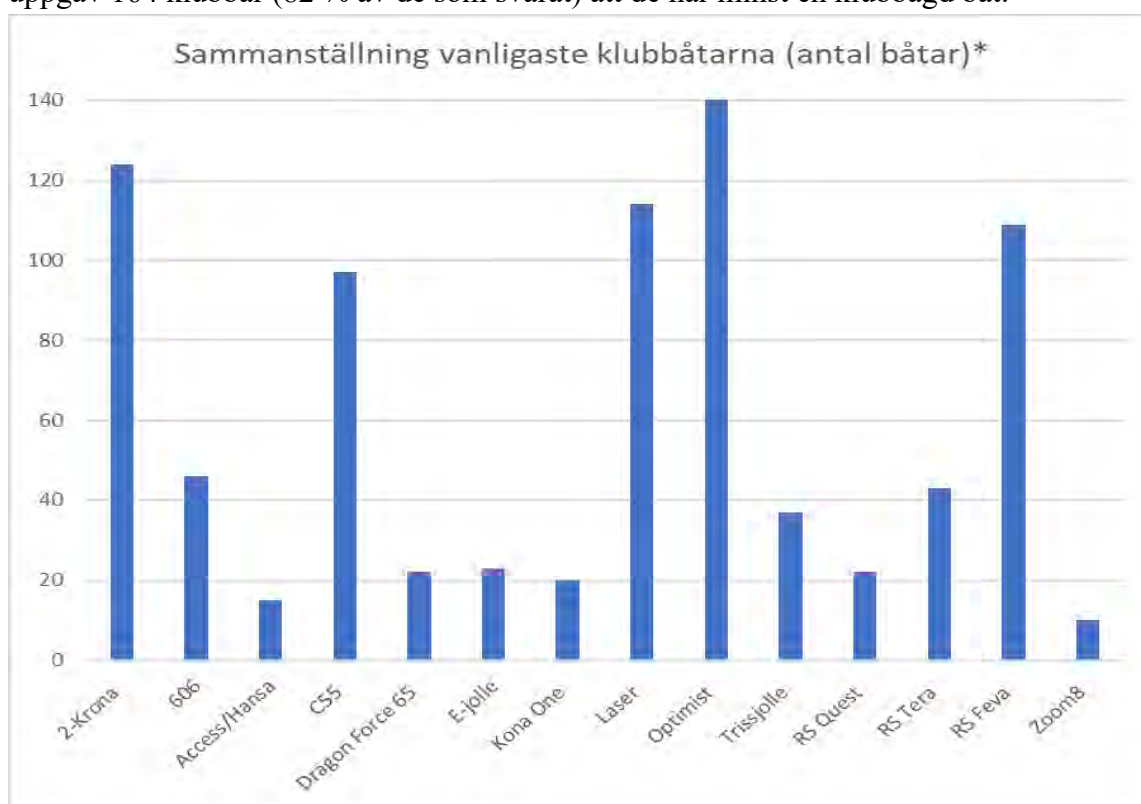


Diagram 4. Sammanställning av klubbarnas innehav av klubbägda båtar, antalet båtar per modell, alla klubbar sammanlagt.

* Totalt 1 080 Optimister. Så den stapeln är inte i proportion till de övriga

Den vanligaste modellen är Optimistjollen, en enpersons-jolle, vilken också är den mest frekvent använda båttypen i seglarskolan för barn. Den näst vanligaste är 2-krona vilket är en jolle för två till tre personer. Tredje vanligaste är enpersons-jollen Laser, tätt följt av tvåpersons-jollen RS Feva. Den vanligaste kölbåten är C55:an, som passar för 2 vuxna eller 2–3 ungdomar.

Övriga båttyper som nämndes (Fyra klubbar eller färre) var: Avanti, Campus 500, CB66, Express, Finnjolle, Flipper, H-båt, IF-båt, J/24, J/70, J/80, Laser Bahia, Laser Bug, Laser Pico, LillTriss, Mirror, Mustang, MS 20, New Cat 15, Open Bic, Sailqube, Samba, Snipe, Spitfire, Stortriss, Topaz 14, TopperOmega, Virus, 11 MOD, 2,4mR och 29:er.



Coach- och säkerhetsbåtar

De båtar som används vid seglarskola, träning och tävling, men som inte räknas som segelbåtar, kallas coach- eller säkerhetsbåt. Den vanligaste modellen för detta är antingen en så kallad ribbåt (med uppblåsbara pontoner i gummi) eller mindre motorbåt i plast eller aluminium. 97 av de svarande klubbar uppgav att de har minst en ribbåt i sin verksamhet. Detta är också den absolut vanligaste investeringen som klubbarna ansökt om stöd för hos Riksidrottsförbundet, det så kallade *Anläggningsstöd för säkerhetsprojekt*. Trots att så många klubbar har både ansökt och fått beviljat stöd för coach- och säkerhetsbåtar de senaste åren så är det samtidigt vad klubbarna uppgav är det viktigaste investeringsbehovet de ser framför sig de kommande åren. Dessa båtar används med hög frekvens och av många olika ledare, vilket innebär att de slits mycket och kräver mycket underhåll.

Verksamhet

Med verksamhet menas i denna studie den verksamhet som på något sätt arrangeras av klubben och dess medlemmar. Detta avsnitt behandlar alltifrån seglarskola, träning och kappsegling till teoriutbildningar inom navigation och praktiska kurser i sjösättning och traktorkörning. Verksamheten innefattar även sociala evenemang såsom säsongsinvigningar, kräftskivor och grillkvällar i skärgården.

Organiserade aktiviteter

För att skapa oss en bild över vilken verksamhet som sker ute hos klubbarna ställde vi ett antal frågor kring deras organiserade verksamhet, både den som sker på vattnet och teoretisk, och annan social verksamhet som sker på land. Med organiserad verksamhet menar vi, i denna studie, att den är utlyst på något sätt inom klubben och inte bara en aktivitet som några få medlemmar spontant gör tillsammans. Resultatet visar att det generellt arrangeras ganska mycket verksamhet. 78 % (153 av 197) uppgav att de arrangerar någon form av seglarskola för barn, ungdomar, vuxna eller äldre. Barn och ungdomar är dock den största målgruppen för seglarskolan.

På kappseglingssidan är det snarare tvärtom. Där är vuxna och äldre ungdomar de dominerande målgrupperna. Inom segelsporten finns dock en tradition att träna och tävla tillsammans, oavsett ålder, framförallt efter juniorstadiet är passerat. Så det är ganska sällan deltagarna delas in i grupper efter ålder på kappseglingarna. Desamma gäller kön, även om detta inte var något som togs upp i någon fråga i denna studie, utan alla tränar och tävlar tillsammans. Några få tävlingar riktar sig specifikt till seniorer, inom seglingen ofta kallade *master-klasser*, men då kan det i vissa fall vara så att man klassas som ”master” redan vid 35 års ålder.

Distanssegling utan tävlingsfokus kallas ofta för eskader. Då är det någon/några som planerar en rutt och sedan seglar man tillsammans med flera båtar mellan de olika hamnarna och håller kontakt längs vägen. Ofta arrangeras även någon social aktivitet i samband med ankomsten till en ny hamn. Detta förekommer både i organiserad form hos några av klubbarna och bland kompisgäng helt utanför klubbens verksamhet. För



målgruppen paraseglare är det tolv klubbar som uppgav att de arrangerar seglarskola, nio arrangerar träning och sju arrangerar kappsegling. Även här är det lite oklart om denna aktivitet sker separat just för paraseglare som grupp eller om det är inkluderade aktiviteter där paraseglare deltar.

	Seglarskola	Träning	Kappsegling	Eskader
För barn 7–12 år	140	89	73	13
För ungdomar 13–20 år	118	92	98	18
För vuxna 20–65 år	76	68	139	34
För seniorer 65+	35	36	89	23
För paraseglare (seglare med funktionsnedsättning)	12	9	7	2
Vi arrangerar inte detta alls i nuläget	34	50	31	103

Tabell 3. Sammanställning av klubbarnas verksamhet.

Andra praktiska aktiviteter som klubben arrangerar

Tolv av de svarande klubbarna uppgav att de inte arrangerar någon av ovan beskrivna verksamheter. Däremot svarar de i fritext-fältet att de arrangerar andra typer av arrangemang/verksamheter, ofta med fokus på gemenskap och lärande mellan medlemmar. Dessa verksamheter fyller en viktig funktion för Seglarförbundets vision; *Segling tillgängligt för alla* då dessa aktiviteter fångar upp de som kanske inte är lika intresserade av att träna och tävla med prestationsfokus, men som ändå vill engagera sig inom segelsporten på något sätt.



Bild: Klubbarnas exempel på ”andra” verksamheter



Typ av båtar/redskap som används vid klubbens aktiviteter

På frågan om vilka redskap som klubbarna använder sig av i sina verksamheter så är enpersons-båtar (134) det absolut vanligaste. Det speglar också det som vi tidigare har beskrivit i avsnittet om klubbägda båtar där Optimist och Laser var vanligast. Näst vanligast är flerpersonsjollar (109), större kölbåtar (>6m) (75) och mindre kölbåtar (<6m) (63). Här räknas alltså både klubbägda och privata båtar som används i verksamheten. Andra redskap som nämndes var roddbåtar (15), vindsurfingbrädor (13), isjakter (eller andra is-seglingsredskap) (13), kanoter/kajaker (12), radiostyrda båtar (4), katamaraner (2), kite (2) och stand up paddle (SUP) (2).

Teoriutbildning

En annan vanligt förekommande verksamhet i våra föreningar är teoretisk utbildning för klubbens medlemmar. Det handlar om alltifrån grundläggande kunskaper i segling till mer avancerade kunskaper som att framföra en fritidsbåt i hög fart eller navigera i skärgården. Den vanligaste teoriutbildningen är den del av teorin som ingår i konceptet SSF Seglarskola, vilket genomförs i 85 av de svarande klubbarna. Efter genomgången seglarskola kan eleverna, genom ett teoretiskt och ett praktiskt prov, examineras med Seglarintyg 1–3, vilket 17 klubbar uppgav att de genomför. När det kommer till behörighetsutbildningar är den vanligaste utbildningen Förarintyg (40), tätt följt av Kustskeppare (28) och VHF/SRC (21). Lite mindre vanliga är Fartygsbefäl VIII (8), Utsjöskeppare (7), Kanalintyg (6), Radar (6) och Manövrering högfart (3) som alla är på en lite mer avancerad nivå.

Ett antal klubbar arrangerar även utbildningar relaterade till sjösättning och på/avmastning. Detta beror på att det till stor del är medlemmarna själva som hanterar detta. Dessa klubbutbildningar kallas ofta för traktor/truckkörning (11) och sjösättning/mastkranförare (27). Även kappseglingsregler är en väldigt populär teoriutbildning och arrangeras av 47 av de svarande klubbarna.

Andra utbildningar som nämndes i fritext var;

- funktionärsutbildningar såsom grön funktionär och resultaträkning,
- ledarutbildningar innehållande ledarskap och idrottens psykologi, exempelvis Seglingens ledarskap grund men även med fokus på säkerhet som första hjälpen och hjärt- och lungräddning
- kappseglingssinriktade utbildningar såsom Kappseglingsteori, J/70 Best Practice, Trimkvällar, Speed- och trimkurser.
- båtunderhåll om sjö/torrsättning, underhåll bâtelektronik och materialutbildning



Samarbete med olika studieförbund

När klubbarna arrangerar teoriutbildningar har de möjlighet att genomföra detta i samarbete med ett studieförbund för att få stöd med både material och ibland även föreläsare. Inom idrotten finns idrottens eget studieförbund SISU Idrottsutbildarna, vilket också visade sig i denna studie är den vanligaste samarbetspartnern (42 %). Men det finns klubbar som av olika anledningar har valt att samarbeta med andra studieförbund. Näst vanligaste svar var dock att klubben inte hade något samarbete alls när det kommer till teoretisk utbildning i klubben.

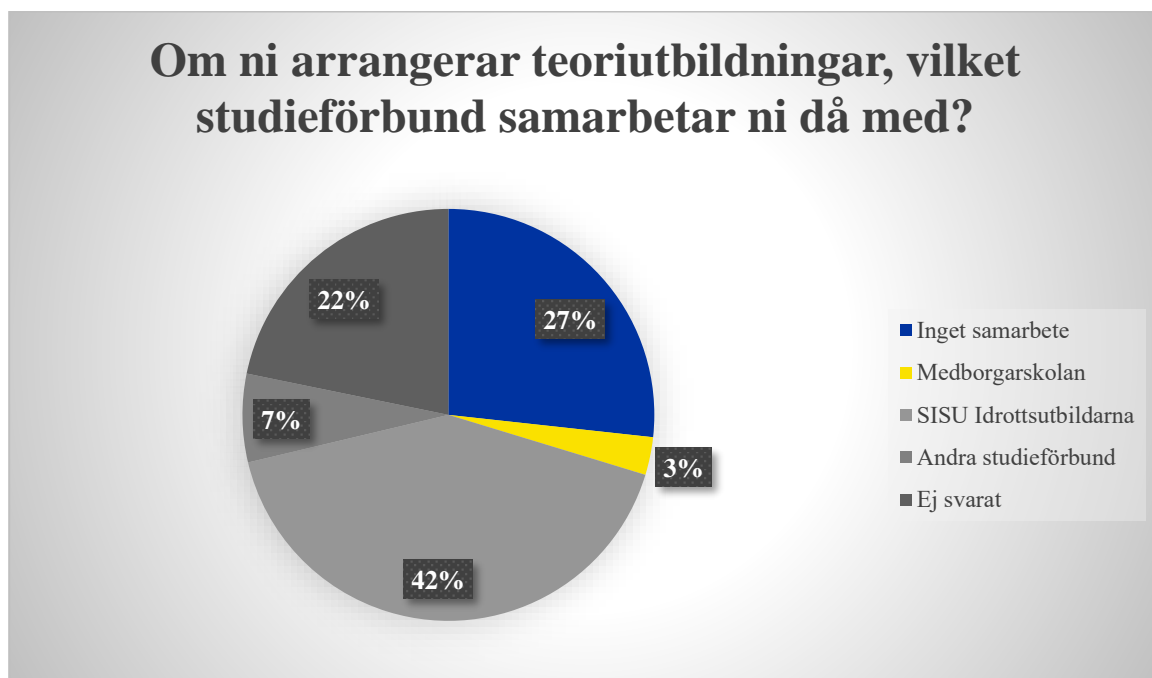


Diagram 5. Beskrivning av vilka studieförbund klubbarna samarbetar med.

Andra samarbeten

I fritext hade de svarande möjlighet att med egna ord beskriva om de hade några andra upplägg eller samarbeten, gällande teoretiska utbildningar. Några gav exempel där medlemmar med olika kompetenser höll kurser eller föreläsningar med eget framtaget material. Andra beskrev samarbeten med kommersiella aktörer såsom Yachtdelivery eller Sjösportsskolan. I några fall nämndes även upplägg där seglingsdistriktet arrangerat kurser och föreläsningar i klubbens lokaler.



Bidrag och samarbeten

För ideella föreningar inom idrotten finns ett stort antal bidragsmöjligheter. Dessa möjligheter är dock ofta direkt kopplade till vilken verksamhet klubben bedriver.

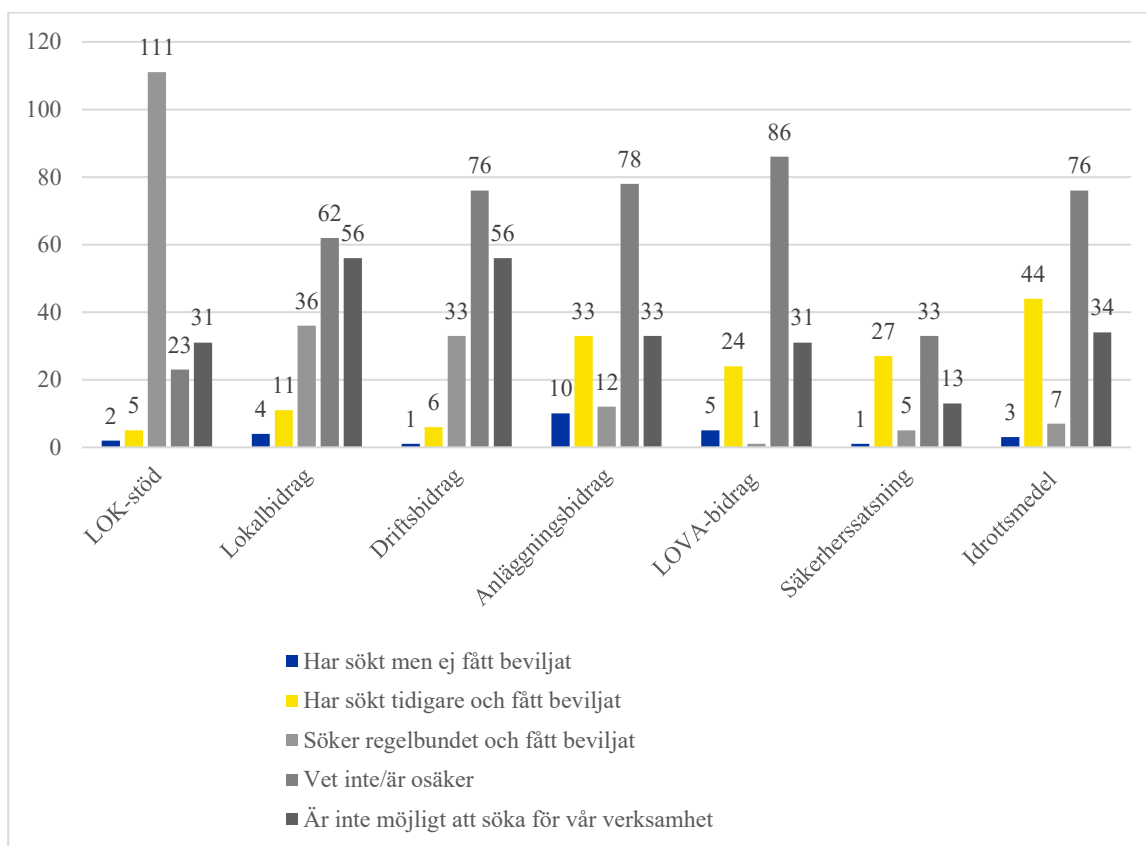


Diagram 6. Sammanställning av vilka stöd som klubbarna sökt, inte sökt, fått beviljat, inte fått beviljat, saknar kunskap kring eller inte har möjlighet att ansöka om.

Lokalt aktivitetsstöd (LOK-stöd)

Förkortningen LOK står för lokalt aktivitetsstöd, och avser att stödja idrottslig föreningsverksamhet för barn/ungdomar mellan 7–25 år. Föreningen kan även söka stöd för deltagare med funktionsnedsättning, då finns ingen övre åldersgräns. Vissa kommuner har även LOK-stöd för deltagare +65 år. Det finns alltså ett statligt och ett kommunalt LOK-stöd. I denna rapport hanteras dock endast frågan kring det statliga LOK-stödet, då det kommunala stödet varierar från kommun till kommun. LOK-stöd kan sökas för träning, tävling (när träningsgruppen är på tävling tillsammans med en ledare) och annan idrottsrelaterad verksamhet. Detta är det absolut mest frekvent sökta stödet bland förbundets föreningar. De föreningar som uppgav att det inte är möjligt för just deras verksamhet är övervägande föreningar utan verksamhet för barn och ungdomar. Det är dock ett 30-tal klubbar som uppgav att de inte ansöker om LOK-stöd eller att det inte är möjligt för just deras verksamhet, även om de samtidigt uppgav att de bedriver exempelvis seglarskola för barn i åldern 7–12 år. Enligt RF:s sammanställning av redovisade LOK-aktiviteter under 2019 hade 166 av förbundets 327 klubbar redovisat



någon typ av LOK-verksamhet². Detta ger en procentsats på 50 % vilket ligger förhållandevis nära de 56 % som denna enkät visar.

Lokalbidrag (exempelvis för hyra)

Ideella föreningar som är bidragsgodkända och har verksamhet i egna lokaler, eller i lokaler som hyrs på lång tid, kan i många kommuner söka lokalbidrag. Detta är ett stöd för att sänka lokalkostnaderna för klubbarnas lokaler. Ungefär hälften av klubbarna uppgav att de söker eller har sökt detta stöd.

Driftsbidrag (för exempelvis el, vatten etc.)

Ideella föreningar och organisationer som driver en egen idrotts- och/eller fritidsanläggning kan få ett särskilt driftsbidrag. Ett av kraven för att få bidraget är att anläggningen används regelbundet av föreningar eller allmänhet och att verksamheten i huvudsak är till för 7–25-åringar. Resultatet visade att aningen fler söker driftsbidrag än de som söker lokalbidrag.

Anläggningsbidrag

Anläggningsbidraget är ett typ av bidrag för att bygga till eller bygga om anläggningen. Det kan handla om att bygga om omklädningsrum och toaletter, tillgänglighetsanpassa anläggningen eller bygga nya bryggor för verksamheten. Denna typ av stöd finns att söka hos både Riksidrottsförbundet, Jordbruksverket och Allmänna arvsfonden. Hos Riksidrottsförbundet kan föreningen ansöka om upp till 50 % av investeringskostnaden för nybyggnad, utbyggnad eller renovering av anläggningen. Under perioden 2017–2018 beviljades totalt 27 seglingsföreningar stöd för nybyggnad och/eller renovering från Riksidrottsförbundet³. En av parametrarna som RF tittar på i ansökan är att klubben behöver inneha ett ägandebevis, alternativt ett arrende- eller nyttjanderättsavtal på minst fem år för det mindre stödet och över tio år för det större stödet. ”Anläggning ska ägas eller disponeras av föreningen i minst 5 år från ansökningstillfället. Om det beslutade stödet från RF överstiger 1 000 000 kr ska anläggning ägas eller disponeras av föreningen i minst 10 år från ansökningstillfället”.⁴ Detta skapar en begränsning för många av föreningarna.

Jordbruksverket har ett stöd som syftar till att skapa och behålla anläggningar för idrotts- och fritidsaktiviteter på landsbygden. Hos Arvsfonden kan föreningen söka lokalstöd för en ny verksamhet för barn, ungdomar eller personer med funktionsnedsättning. 33 av de svarande klubbarna uppgav att de har ansökt om och fått beviljat något av dessa stöd. Ett tiotal uppgav att de har ansökt men inte fått beviljat. Men den allra största gruppen är de som uppgav att de inte vet eller är osäkra på om de har ansökt eller inte.

² Statistik från Riksidrottsförbundet, <https://www.rf.se/bidragochstod/Bidrag/lok-stod/>

³ Statistik från Riksidrottsförbundet, IdrottOnline

⁴ Riksidrottsförbundets kriterier för Stöd till nya aktivitetsytor.

<https://www.rf.se/bidragochstod/Idrottslyftet/stodtillanlaggningarochidrottsmiljoer/stodtillnyaaktivitetsytorstorreprojekt/>



LOVA-bidrag (Länsstyrelsen)

LOVA-bidraget kan sökas för lokala åtgärder för bättre havs- och vattenmiljö. Bidraget kan sökas hos lokala länsstyrelsen. Föreningen kan söka LOVA-bidrag för åtgärder som rör övergödning, minskade miljögifter från fritidsbåtar, omhändertagande av förlorade fiskeredskap samt andra åtgärder i vatten för god ekologisk status eller god miljöstatus⁵. Föreningarna kan exempelvis söka stöd för åtgärder för att eftersträva att medlemmarna slutar måla fritidsbåtsbottnarna med biocidfärger. De kan även söka för att ta fram planer och/eller information kopplat till minskad spridning av miljöfarliga ämnen från fritidsbåtar. 24 klubbar uppgav att de har ansökt och fått beviljat stöd. Dock verkar det som om att informationen kring detta stöd inte riktigt har nått ut till klubbarna, då cirka en tredjedel av de svarande klubbarna uppgav sig vara osäkra kring detta stöd.

Säkerhetsbåt (säkerhetsbåt/coachbåt)

Från Riksidrottsförbundet har klubbarna de senaste åren kunnat ansöka om stöd (upp till 50 % av investeringskostnaden) för så kallade säkerhetsbåtar. Det är den benämning som RF har på de båtar som tränare och andra stödpersoner nyttjar i samband med seglarskola, träning och tävling. Under perioden 2017–2018 beviljades totalt 30 seglingsföreningar stöd för inköp av säkerhetsbåt⁶.

Idrottsmedel (Skolbåtar)

Sedan år 2008 har klubbarna haft möjlighet att ansöka om bidrag till klubbägda segelbåtar och vindsurfingbrädor till seglarskola och träningsverksamhet. Under denna period har 11,3 miljoner fördelats till totalt 107 klubbar⁷. Även om det är många klubbar som har tagit del av stödet genom åren är det merparten i denna studie som uppgav att de inte har vetskap om stödet eller känner sig osäkra på vad det är för något.

Andra stöd och bidrag

I ett fritextfält kunde klubbarna själva skriva tips på aktörer, organisationer och stiftelser där de har sökt och fått beviljats stöd. Detta illustreras i bilden nedan.



Bild: Klubbarnas exempel på andra stiftelser och fonder där de sökt och beviljats stöd.

⁵ <https://www.havochvatten.se/anslag-bidrag-och-utlysningar/havs--och-vattenmiljoanslaget/lova.html>

⁶ Statistik från Riksidrottsförbundet, IdrottOnline

⁷ Seglarförbundets statistik över redskapsbidrag 2008–2020.



Samarbetsorganisationer

Som idrottsförening och seglar-/båtklubb finns det möjlighet till olika samarbeten på olika nivåer. Alla förbundets klubbar är medlemmar i Svenska Seglarförbundet (SSF) och tillhör då automatiskt även ett så kallat Specialidrottsdistrikt (SDF), exempelvis Blekinge Seglarförbund. Som medlem i SSF ingår även medlemskap i Riksidrottsförbundet (RF) och på samma sätt även där ett distrikt (DF), exempelvis RF/SISU Småland.

Flera båtklubbar är även medlemmar i Svenska Båtunionen (SBU) och tillhör då ett lokalt båtförbund, exempelvis Saltsjön-Mälarens Båtförbund. Med sin lokala förankring är klubben också hemmahörande i en kommun. Alla dessa organisationer och instanser erbjuder möjligheter till stöd och samarbeten, om än på olika plan och i olika utsträckning beroende på uppdrag och förutsättningar.

Svenska Seglarförbundet, SSF och Specialdistriktsförbund, SDF

71 av klubbarna uppgav att de har ett bra samarbete med SSF. 64 klubbar upplever att de inte har någon kontakt eller att det inte är aktuellt för deras verksamhet. Många av dessa upplever dock att de har god kontakt med sitt SDF. Totalt upplevde 92 av klubbarna att de hade en god kontakt med sitt SDF-distrikt. 32 klubbar önskar kontakt eller utökat samarbete med SSF och 31 klubbar önskade kontakt eller utökat samarbete med sitt distrikt.

Inom seglarförbundet finns sexton distrikt.

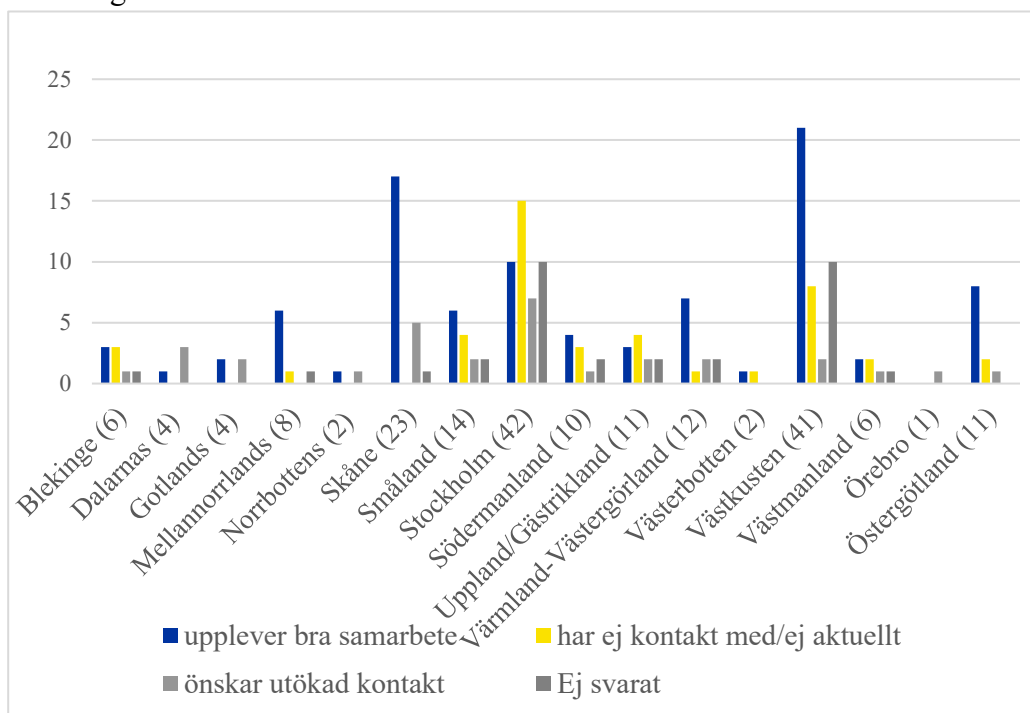


Diagram 7. Beskrivning av klubbarnas upplevda samarbete med sitt SDF. *Siffran inom parentes är antalet klubbar från respektive distrikt som deltog i enkäten. 32 klubbar lämnade frågan obesvarad.



Svenska Båtunionen, SBU

Många av seglarförbundets medlemsklubbar är, som tidigare beskrivits, även medlemmar i SBU. 54 klubbar uppgav att de har ett bra samarbete med SBU:s regionala båtförbund och 42 med SBU:s centrala kansli.

Riksidrottsförbundet/SISU Idrottsutbildarna

78 av klubbarna uppgav att de har ett bra samarbete med RF/SISU. 68 upplever att de inte har någon kontakt eller att det inte är aktuellt för deras verksamhet. 22 klubbar önskar kontakt eller utökat samarbete med RF/SISU.

Kommunen

Ungefär hälften (87) av de svarande klubbarna upplever att de har ett bra samarbete med sin kommun. 33 av klubbarna uppgav dock att de inte har någon kontakt med kommunen eller att det inte är aktuellt för verksamheten. Hela 54 klubbar önskar kontakt eller samarbete med sin kommun.

På frågan om vilken instans eller myndighet inom kommunen som de oftast har kontakt med uppgavs följande; Fritidsförvaltningen (55), Miljöförvaltningen (15), Samhällsbyggnad (8), Tekniska nämnden (5), Gatukontoret (4), Hamnen (4), Fastighetsförvaltningen (3), Mark och exploatering (2), Lokala turistbyrå (4), Näringsliv/tillväxt (2), Skärgårdsenheten, Kommunstyrelsen. Olika myndigheter har varierande benämningar i olika kommuner och har även varierande ansvarsområden. Men det framgår tydligt att Fritidsförvaltningen är den närmsta kontakten klubbarna har med sin kommun.



Diskussion

Anläggningen, en angelägen fråga

Intresset för att delta i studien får anses vara stort då den uppnådde en svarsfrekvens på nästan två tredjedelar av förbundets klubbar (59,9 %). Med tanke på att de svarande är ideellt engagerade personer och att studien bestod av ett mycket omfattande frågebatteri så tyder det på att anläggningsfrågorna är viktiga för klubbarna och att det engagerar många av dem. Intresset och engagemanget är också spritt över landet, vilket visas tydligt då samtliga av förbundets sexton distrikt finns representerade. Det var samtidigt väldigt få ofullständiga svar, vilket gjorde att de allra flesta svaren kunde tas med i resultatet. De svarande representerade både stora och små klubbar, både gällande storlek på anläggning och omfattning av verksamhet. Med detta underlag anser författaren att resultatet ger en representativ bild över hur det ser ut hos medlemsföreningarna överlag.

För de allra flesta klubbar är arbetet med anläggningarna krävande och få har anställd personal så största delen av arbetet med anläggningen sker på ideell basis. Det allra vanligaste är att klubben hyr/arrenderar marken för klubbhuset (långtid) och att klubben också ansvarar för underhåll (118). Det näst vanligaste är att klubben själv äger och förvaltar marken (37). Detta innebär att stora delar av klubbens budget går till underhåll och upprustning av anläggningen, såsom bryggor, klubbhus, omklädningsrum och toaletter. Detta är också en kostnad som har ökat de senaste åren. Cirka 25 % av de som arrenderar mark betalar moms, och då en 25 procentig momssats. Samtidigt är det ganska få, ungefär en femtedel av klubbarna som söker och får beviljat någon typ av lokal- eller driftsbidrag. Vad detta beror på, om det är okunskap om att dessa stöd finns eller om klubbarna inte bedriver någon bidragsgrundande verksamhet (eller inte är så bra på att redovisa den aktivitet de faktiskt bedriver) framgår inte helt i studien, men uppemot hälften av klubbarna uppgav att det inte är möjligt för just deras verksamhet. Detta är något som bör undersökas närmare för att öka klubbarnas möjlighet att få stöd för att underhålla sina anläggningar.

Totalt 132 klubbar uppgav att de har någon form av arrendeavtal för sin klubbyta. 80 av dessa har avtal som är kortare än tio år. Detta kan definitivt ses som en risk för framtida verksamheter. Många kommuner ser över sina arrenden och de senaste åren är det flera klubbar som har fått höjda avgifter. Några har även blivit av med sitt arrende till förmån för att kommunen vill bygga bostäder på dessa ytor. Några av klubbarna uppgav att de inte har några skrivna avtal utan att uppgörelsen vilar på gamla överenskommelser och traditioner. Det kan låta bra, fram tills den dagen som kommunen ska se över detaljplanen för området eller behöver öka sina intäkter. Därför är det ofta bättre i längden att ta upp frågan och få till ett skriftligt avtal.

Som tidigare nämnt skapar dessa korta arrendeavtal också problem när klubbarna ska ansöka om bidrag, exempelvis det stöd som kallas ”stöd till nya aktivitetsytor” för att bygga om och utveckla sina anläggningar. Då behöver de inneha ett ägandebevis, alternativt ett arrende- eller nyttjanderättsavtal på minst fem år för det mindre stödet och över tio år för det större stödet. Detta stänger ute många av klubbarna från att



överhuvudtaget ansöka om stödet. Både förbundet och klubbarna behöver en plan för att behålla och bibehålla anläggningarna i gott skick och utveckla dem för framtiden och där bör det troligen bearbetas på två fronter. Dels från klubbens sida att säkerställa nyttjanderätt för en längre tid framöver, dels från förbundets sida gentemot RF och visa på att alla klubbar inte har möjlighet att uppfylla dessa krav, men ändå behöver stöd för att kunna fortsätta att bedriva sin verksamhet. En konkret sak som klubben kan göra är att utöka samarbete med kommunen och visa upp den verksamhet som de har, för medlemmar i alla åldrar. Detta kan, utöver att redovisas i siffror via LOK-stödet, innebära att synas i lokaltidningen, delta på stadsfestivaler, hamndagar och liknande. Genom att höras och synas i bra sammanhang skapas en positiv bild av föreningen och det kan komma till nytta när det blir dags att exempelvis omförhandla arrendet.

Vattenområdet - en del av idrottsplatsen

En annan vital del av seglingens idrottsplats är det vattenområde där klubbarna bedriver sin verksamhet. Vattenområden är sällan reglerade, utöver där det är en farled, naturreservat eller militärt område. Endast elva klubbar uppgav att de har sitt ”kappseglingsområde” utmärkt i sjökortet. På så sätt är det till viss del fritt för klubben att disponera vattenområdet, men det innebär också att detta område ska delas med andra som yrkessjöfart, fritidsbåtar och andra. Även här finns ett antal parametrar som begränsar framkomligheten. Många av klubbarna uppgav djupet som en begränsning (35). Idag finns det ytterst få möjligheter för klubbarna att få bidrag för muddring och det är ofta även en tidskrävande process att få tillstånd. Andra förekommande hinder för klubbarna är öppningsbara broar (tolv) eller slussar (fem) både som endast öppnas några gånger per dag eller som helt enkelt på grund av dåligt underhåll riskerar att inte vara öppningsbara så länge till. Även här krävs att det finns någon på lokal nivå som bevakar klubbens intressen. Men detta är ett så pass utbredd problem som successivt inskränker både kappsegling som idrott och båtliv som fritidsintresse. Här kan det kanske vara en idé att bilda någon form av opinion tillsammans med andra organisationer inom båtlivet såsom SBU, Svenska Kryssarklubben, Sweboat, Svenska gästhamnar, bara för att nämna några exempel.

Något som ingen av de svarande klubbarna tog upp, men som aktualiseras med jämna mellanrum, är utbyggnaden av vindkraftsparker. Det har hittills påverkat tränings- och kappseglingsområden för minst fem klubbar och förväntas vara en växande utmaning som bör bevakas.

Miljöarbete – ett prioriterat område

De allra flesta klubbarna har miljöarbete med sig till vardags, men i olika utsträckning beroende på verksamhet. Många klubbar uppgav att de har en miljö- och avfallshanteringsplan och de som inte redan har en har det uppsatt på klubbens interna ”att göra-lista”. Miljö och avfall är dock ett avancerat och kunskapskrävande område och det kommer hela tiden nya lagar och direktiv från olika myndigheter som berör klubbarnas verksamhet. Inte sällan likställs även de ideella klubbarna med marinor i lagtexter och föreskrifter, vilket sätter en orimlig press på de ideellt arbetande klubbfunktionärerna. De allra flesta har som intention att göra rätt för sig men tillsynsmyndigheterna i de olika länen har vad förbundet erfarit väldigt olika



arbetsmetoder. Några tillsynspersoner arbetar med ett utbildande förhållningssätt, liknande hur Skatteverket har som intention att göra numera. De påtalar vilka krav som inte är uppfyllda men de ger också en guidning i hur klubben kan vidtaga åtgärder utifrån sin unika situation för att uppfylla de. Detta är ett föredömligt och konstruktivt sätt att hjälpa klubben att göra rätt, ett sätt man önskar skulle tillämpas hos fler myndigheter. I andra län tillämpas endast tillsyn och framkommer det brister så skickas en varning och sedan en faktura med vite. Där anses det vara upp till klubben att ta reda på vad som gäller. Detta är en näst intill omöjlig uppgift för en liten klubb och inte heller på seglarförbundets kansli finns tillräcklig kunskap på området. Därför finns det ett behov att se över hur förbundet kan hjälpa klubbarna med vatten- och miljörelaterade frågor. Ett förslag skulle vara en kommitté eller expertgrupp, liknande disciplinnämnden, där det sitter personer med professionell kunskap inom området som kan finnas som stötning för klubbarna och kansliets personal.

Tillgänglighet – en del av strategin

Seglarförbundets nya vision är ”Segling tillgängligt för alla” och det är en rad olika faktorer som påverkar klubbarnas möjlighet att uppnå detta. Av de svarande klubbarna uppgav 162 att de har någon typ av klubblokal. Samtidigt är det så många som 45 % av de svarande som saknar omklädningsrum och 39 % som saknar toalett. Av dessa är det ytterst få som har fler än ett omklädningsrum (uppdelat dam/herr) och ännu färre där dessa är tillgänglighetsanpassade för exempelvis paraseglare. Detta är definitivt en begränsande faktor för att segling som idrott ska upplevas tillgänglig.

Många av dessa klubbar uppgav samtidigt i fritextsvaren att de ser ett framtida investeringsbehov inom dessa områden. De allra flesta nämner att de önskar göra en tillgänglighetsanpassning när de väl gör denna investering. Så viljan finns, men investeringsbehovet är stort och på många håll eftersatt. Samtidigt är det flera klubbar som vittnar om att de haft en fördel när de har varit tydliga, i bidragsansökningarna, till exempel till Allmänna arvsfonden, med att utökandet av tillgängligheten är ett av syftena med renoveringen eller utbyggnaden. Det är definitivt en vinst för alla medlemmar att få en anläggning som är funktionell för verksamheten och samtidigt anpassad för att fler målgrupper ska kunna delta.

Något som har testats bland andra idrotter är så kallade multisportanläggningar, där exempelvis basket, innebandy och futsal delar på en gemensam anläggning. Skulle en multi-vatten-anläggning vara en idé för framtida investeringar? Ytterst få av klubbarnas anläggningar nyttjas varje dag, året om. På många håll skulle det finnas plats för ytterligare verksamheter. En anläggning som nyttjas av fler kommuninvånare skulle samtidigt stärka sitt existensberättigande. Det skulle vara intressant att testa i framtida studier.

På redskapssidan framkom det att det i klubbarna finns ett stort antal klubbägda båtar som används i verksamheten. Detta har länge setts som en avgörande faktor för att sänka trösklarna för att börja med segling. De som är nyfikna på idrotten ska inte behöva köpa ett eget redskap på en gång utan kan få lära sig i klubbens båtar. Det har också varit ett



prioriterat stötningsområde från Seglarförbundets sida. Under perioden 2008–2020 har 11,3 miljoner fördelats till totalt 107 klubbar i bidrag till klubbägda skolbåtar. 164 klubbar (82 % av de som svarat) har minst en klubbägd båt. Men är det verkligen fler båtar som är svaret på ökad tillgänglighet?

En återkommande diskussion på detta ämne är att tillgången på tillhandahållna redskap visserligen bidrar till att många har möjlighet att lära sig grunderna i segling, vilket är positivt. Det som många klubbar upplever som baksidan av detta är att steget efter seglarskolan blir desto högre och det är flera som vittnar om att de snarare tappar fler utövare när ”verkligheten kommer ikapp” och den nyfrälsta utövaren inser att seglingsidrotten inte alls var så tillgänglig när man vill ta nästa steg och kanske träna regelbundet och ta sig ut på tävlingar. Är det kanske här som förbundet behöver ta ställning kring vad man ska fortsätta satsa på? Är det mer stöd till tillhandahållna båtar i seglarskolan som fortfarande är prioriterat eller bör man istället se över hur nästa steg kan underlättas?

Det är fortfarande ytterst få tävlingar som arrangeras i Sverige där utövarna inte behöver ta med eget redskap. Några exempel är Allsvenskan, Norrländskan, JR Cup, Tour de Småland och tävlingar inom matchracing. Till i stort sett alla andra tävlingar behöver utövaren ta med sitt eget redskap. Här skulle förbundet, med exempelvis uppstartsstöd, kunna bidra till att fler klubbar vågar arrangera tävlingar med tillhandahållna redskap. Det finns även en miljöaspekt i denna fråga. När var och en tävlar med sitt eget redskap så innebär det ett stort antal transporter kors och tvärs över landet. Samtidigt är det generellt en låg nyttjandegrad på både privata redskap. Även bland de klubbägda redskapen skulle nyttjandegraden kunna öka. Vad beror det då på att så få klubbägda båtar används ute på tävling? Det kan självklart finnas många olika anledningar. Några av de som framkommit är dels att många upplever att klubbåtarnas kvalitet duger till seglarskola men inte riktigt håller måttet när de möter privatägda båtar ute på tävling, dels att det krävs mycket ideellt arbete med att hålla klubbens båtar i gott skick, vilket är både tids- och resurskrävande. Ytterligare ett argument är att en del av klubbåtsflottan helt enkelt inte består av moderna redskap.

Verksamheten – klubbens kärna

Resultatet visar på att det sker otroligt mycket verksamhet runt om i klubbarna i landet, både ute på vattnet och i klubbarnas lokaler. 78 % (153 av 197) uppgav att de arrangerar någon form av seglarskola för barn, ungdomar, vuxna eller äldre. Barn och ungdomar är den största målgruppen för seglarskolan. Detta är inget förvånande resultat då de allra flesta lär sig en idrott i unga år och det är denna verksamhet som klubbarna traditionellt sätt har kunna söka stöd för. Dock har intresset att lära sig segla ökat bland både vuxna och äldre på senare år, vilket också har uppmärksammats hos många klubbar som startat kurser även för dessa målgrupper.

På kappseglingssidan är förhållandet snarare det motsatta, där vuxna (åldrarna 20–65 år) är den i särklass vanligaste målgruppen. Inom segelsporten finns dock en tradition av att träna och tävla tillsammans, oavsett ålder, framförallt efter juniorstadiet är passerat. Så



det är ganska sällan deltagarna delas in i grupper efter ålder. Desamma gäller kön, även om detta inte var något som togs upp i någon fråga i denna studie, utan alla tränar och tävlar tillsammans. Några få tävlingar riktar sig till seniorer, inom seglingen ofta kallade master-klasser. Men i vissa fall klassas man som "master" redan vid 35 års ålder. Detta är en styrka för idrotten segling och som borde bidra till att "alla" känner sig välkomna. Det är samtidigt en utmaning, i likhet med Seglarförbundets strategi "tillgänglig för alla" att tydligt definiera vilka "alla" är. Genom att rikta sig brett finns det en risk att ingen känner sig träffad eller inkluderad. Detta kan nog i första hand vara en kommunikationsfråga som förbundet bör lägga ännu mer tanke bakom, så att varje målgrupp verkligen känner att segling är idrotten för just dem.

Utöver den verksamhet som sker på vattnet så sker det stora utbildning- och folkbildningsinsatser i klubbarna, både strukturerade kurser med standardiserade kursplaner och mer spontana inspirationsföreläsningar och erfarenhetsutbyten. Då segling är en erfarenhetsidrott som tar lång tid att bli bra på och som man kan hålla på med långt upp i åldrarna finns det en tradition av att erfarna seglare håller utbildning för dem som är nya inom sporten. Här finns en viss utmaning i att få till en bra mix av ny kunskap och beprövad erfarenhet så att kunskaper inte går till spillo, samtidigt som klubbarna följer med i idrottens utveckling. Detta är hela tiden en avvägning som bör göras både på klubb- och förbunds nivå.

Det sker även mycket "annan" verksamhet, som inte är direkt kopplad till idrotten men som fyller en social funktion. Det arrangeras midsommarfirande, kräftskivor, seniorfika och andra sociala tillställningar. Många som en gång identifierat sig som seglare gör sedan det under hela livet, även om tiden ute på vattnet kanske minskat med åldern eller att andra intressen har tagit mer tid. Dessa aktiviteter är väl så viktiga för engagemanget i klubben. Det diskuteras ibland inom idrotten om de föreningar som idag inte arrangerar någon "idrottslig verksamhet" ska få vara medlemmar i ett idrottsförbund. Inom Seglarförbundet finns det definitivt några föreningar som inte bedriver det som RF definierar som idrott⁸. Samtidigt har föreningen valt att associera sig med idrotten segling, via sitt medlemskap. De fyller definitivt en funktion för välmående och samtidigt underhåller de en idrottsplats för seglingen. Så när nästa eldsjäl dyker upp är steget till att starta upp en idrottslig verksamhet mycket kort. Kanske vissa insatser bör sättas in för att identifiera de klubbar som idag inte bedriver så mycket "idrottslig verksamhet" och se om de med lite hjälp vill starta upp igen? Snarare än att stängas ute från gemenskapen.

⁸ Def. Idrott: Med idrott avses organiserad fysisk aktivitet där träning och möjlighet till tävling bidrar till välmående. Den fysiska prestationen har mer än försumbar betydelse. Idrottsrörelsen lägger särskild vikt på följande fyra områden; fysisk aktivitet, träning, tävling och välmående.

⁸ Riksidrottsförbundets stadgar, reviderade december 2020.



Det viktiga stödet – om orken finns att administrera

Kunskapen om stöd till idrotten verkar vara förhållandevis god, men det är långt ifrån allt som finns tillgängligt som utnyttjas. Att ansöka om LOK-stöd är vanligt, uppåt 60 % av de svarande klubbarna uppgav att de ansöker om LOK-stöd. Det är dock ett 30-tal klubbar som uppgav att de inte ansöker om LOK-stöd eller att det inte är möjligt för just deras verksamhet, även om de samtidigt uppgav att de bedriver exempelvis seglarskola för barn i åldern 7–12 år. Då uppstår frågan vad detta beror på. Handlar det om okunskap, eller är det så att man upplever att den administrativa insats som krävs för att sammanställa underlag för ansökan är för stor? Det kan möjligen vara en kombination av dessa faktorer och då bör det kanske satsas både på information och kunskapsspridning, men även se över de system som används idag för rapportering och se om de kan förenklas.

Generellt sett över alla de stödformer som det frågades om i enkäten så var det väldigt få som svarade ”Har sökt men ej fått beviljat”, vilket kan tyda på att det är en ganska stor del av de ansökningar som skickas in som blir beviljade. Samtidigt bör man nog ställa sig frågan om det finns ett självändamål i att söka stöd och bidrag. Överlag kan man se en tydlig distension mellan de klubbar som söker bidrag och de som inte söker alls. De söker ofta flera olika stöd från olika håll, samtidigt som det finns klubbar som absolut har en aktiv verksamhet men som inte bryr sig om att söka stöd. De har god omsättning och klarar sin budget med hjälp av medlemsavgifter, deltagaravgifter och de evenemang de arrangerar. Detta gör att klubben blir mer självständig och kanske även mer ekonomiskt stabil, vilket inte alls behöver vara fel. De sparar dessutom mycket administrativ tid som kan läggas på verksamheten.

Samarbeten – en fråga om närhet och kommunikation

För en klubb finns många möjligheter till samarbete med olika instanser och organisationer och bara att upprätthålla kontakten är ett arbete i sig. Därför behöver klubben prioritera. Vilka har de behov av att hålla kontakten med och med vilka finns inte detta behov? Det kan såklart bero dels på vilken verksamhet klubben bedriver, hur omfattande klubbens anläggning är, dels hur lättillgängliga kontaktvägarna upplevs.

71 av klubbarna uppgav att de har ett bra samarbete med SSF. Det kan definitivt upplevas som få, utifrån de 197 svarande och hela 64 som upplever att de inte har någon kontakt eller att det inte är aktuellt för deras verksamhet. Samtidigt är det många av dem som upplever att de har god kontakt med sitt SDF. Vid närmare eftertanke är det helt naturligt att om klubben upplever att de har en god kontakt med och får bra stöttning av sitt distrikt, så är kanske inte behovet av kontakt med det centrala förbundet lika stort. Seglarförbundets fokus bör då kanske ännu mer vara att stötta de klubbar som inte upplever ett stöd från sitt distrikt? Alternativt lägga mer resurser på att stärka distrikten. Här ska också vägas in att några av distrikten idag har en livaktig och stöttande verksamhet, medan andra distrikt har svårare att hitta sitt syfte och funderar på att helt lägga ner verksamheten. För att alla klubbar ska känna att de får tillräckligt stöd, antingen från SSF eller från sitt distrikt bör denna fråga tas upp i ett vidare forum för att komma fram till en i längden hållbar lösning.



Som tidigare nämnts sker det mycket utbildning och folkbildning ute i klubbarna, men den stor del av detta redovisas inte, utom möjligen i klubbens egen verksamhetsberättelse. Studien visade att cirka 42 % av klubbarna som har teoriutbildning samarbetar med SISU. De som inte samarbetar med SISU verkar i liten utsträckning samarbeta med andra studieförbund, utan har snarare inget sådant samarbete. Här krävs nog ett utökat samarbete mellan förbundet och SISU att dels identifiera dessa klubbar dels presentera på ett bra sätt vilka vinster som kommer klubben till del vid ett samarbete.

När det gäller kommunen så upplevde ungefär hälften av de svarande att de hade en god kontakt med sin hemmakommun. Samtidigt uppgav hela 54 klubbar att de önskar kontakt eller samarbete med sin kommun. Det är inte helt enkelt att hitta rätt ingång eller kontaktperson då olika myndigheter har olika benämningar i olika kommuner och de har även lite varierande ansvarsområden. Men det framgår tydligt att Fritidsförvaltningen är den närmsta kontakten klubbarna har med sin kommun. Kanske kan förbundet göra en insats tillsammans med kommunerna för att denna kontaktväg ska bli enklare för klubbarna.

Brister i studien

Som alltid när det handlar om undersökningar finns det en önskan om att få så många svar som möjligt. I denna studie saknas svar från 40 % av klubbarna och det kan därmed inte sägas att resultatet beskriver exakt alla klubbars anläggningssituation eller verksamhet. Studiens syfte var dock att titta på den sammantagna, nationella, bilden av seglingens idrottsplats och det anser författaren att studien uppnår med de inkomna svaren.

En annan fråga som man bör reflektera över är om det är ”rätt” person som har besvarat enkäten? Några klubbar beskrev att de hade skickat runt enkäten till olika kommittéer och personer för att olika områden i enkäten berör olika delar av verksamheten och bör därför besvaras av den eller de med bäst kunskap inom respektive område. I andra klubbar är det en och samma person som har besvarat alla frågor. Det är då inte helt säkert att hen har suttit på alla svaren, utan svarat ”vet inte/är osäker” på exempelvis frågor kring vilka stöd som föreningen sökt eller ”har ej kontakt med” på frågan om vilka organisationer de samarbetar med. Någon annan i klubben kanske hade svarat något helt annat. Klubbens svar filtreras också genom representantens egna åsikter, vilket är en bias som alltid behöver tas med i beräkningen när en person ombeds företräda en grupp, utan att medlemmarna i gruppen tillfrågats.



Förslag till insatser och åtgärder

Vad kan klubben göra?

- Skapa en långsiktig åtgärds-/investeringsplan för hela verksamheten.
- Redovisa klubbens verksamhet genom LOK och SISU-redovisningar. Men ta också vara på tillfällena att berätta om klubbens övriga verksamhet, den som inte riktar sig till bidragsgrundande medlemmar (ålder 7–25 år) och även den verksamhet som kanske inte är direkt kopplad till idrotten, men som ändå fyller social samhällsfunktion för kommunens invånare.
- Visa upp sin verksamhet, vid varje tillfälle som ges. Visa på mångfalden bland olika åldersgrupper, kvinnor och män och olika fokus inom våra verksamheter.
- De klubbar som idag sitter med korta arrendeavtal bör se över möjligheten att skriva på längre arrende- /nyttjanderättsavtal. ”Hellre ta tjuren vid hornen än skjuta björnens uppvaknade på framtiden”.
- Upprätta och underhåll kontakten med nyckelpersoner på förbundet, RF/SISU-distriktet, kommunen, länsstyrelsen, etcetera. De som har upparbetade relationer är ofta de som får information tidigt och ligger nära till hands när nya projekt startas.
- Delta aktivt på träffar som arrangeras av förbundet, RF/SISU och kommunen. Där delas mycket information, men det kan också finnas andra klubbar där som har hittat lösningen på just er utmaning.
- Fundera över hur klubbens verksamhet kan bli mer tillgänglig. Det kan handla om alltifrån att modernisera toaletter och omklädningsrum till att se till att hemsidan är uppdaterad.

Vad kan förbundet göra?

- Styrelsen och kansliet bör som ett första steg väva in seglingens idrottsplats i det pågående strategiarbetet, så att frågan hålls aktuell och prioriterad i det dagliga arbetet.
- Bilda en politisk opinionsgrupp/arbetsgrupp med kunniga personer inom anläggning, vatten och miljö.
- Värna om och tydliggör för myndigheterna att våra klubbar bedriver en ideell verksamhet och inte kommersiella marinor. Kravnivån mellan dessa borde vara mer differentierad än vad den är idag.
- Mer aktivt stötta klubbarna i förhandlingar om arrenden. Det kommer att vara en avgörande framtidsfråga.
- Skapa förutsättningar för att öka nyttjandet av alla klubbåtar. Fler tävlingar som uppmuntrar till att segla med klubbåt alternativt att klubben som bjuder in kan tillhandahålla båt för de som inte har/kan ta med sig egen.
- Vara ännu mer tydliga i kommunikationen kring den nya strategin och tydligt definiera vilka ”alla” är i *Segling tillgängligt för alla*.
- Ta plats (på ett konstruktivt och positivt sätt) i olika påverkans och beslutande organ, vara aktiv och närvarande vid träffar och möten med RF, regionmöten och så vidare. Se till att finnas med på remisslistor i alla frågor som berör vår verksamhet.
- Öka kunskapen om stöd utanför idrotten.
- En utveckling av klubbkonsulentfunktionen för de distrikt som inte har idag (finns



beslut, men oklart hur det ska gå till i de distrikt som antingen är för små eller saknar tillräckligt med egna medel).

- Söka upp de klubbar som idag inte bedriver någon idrottslig verksamhet (enligt RF:s definition) och undersöka om de med lite stöd skulle vilja starta upp en verksamhet.

Förslag till fortsatta studier

Inom flera andra idrotter har det gjorts studier och samarbetsprojekt där flera olika idrotter tillsammans skapat en multisport-arena. Det skulle vara intressant att genom ett pilotprojekt testa idén med en multi-vattenanläggning tillsammans med några andra vattenförbund, exempelvis Kanotförbundet, Roddförbundet, Vattenskid- och Wakeboardförbundet eller Triathlonförbundet, där simning i öppet vatten är en del. Det skulle öka nyttjandegraden på våra anläggningar, vi blir relevanta för fler kommuninvånare och blir starkare i arbetet med att få våra anläggningsfrågor prioriterade hos RF och kommunerna.



Bilagor

Bilaga 1 Brev till klubbarna och beskrivning av enkäten

Hej,

Hoppas att ni har haft en fin båtsäsong!

Svenska Seglarförbundet avser att intensifiera arbetet kring anläggningsfrågor de kommande åren. För att kunna göra rätt prioriteringar ber vi om er hjälp med att kartlägga hur det ser ut på era anläggningar och vilka frågor som är viktiga för er framöver.

Bakgrund

Under de senaste åren har vi på Seglarförbundets kansli uppmärksammats av att frågor kring anläggningarna har blivit mer och mer aktuella. Det handlar bland annat om regler och lagar som berör oss, såsom moms och miljö men även om rätten till yta att bedriva sin verksamhet på. Många klubbar bedriver sin verksamhet på för kommunen attraktiv mark och här behöver vi tillsammans rusta oss för att kunna behålla seglingens idrottsplats på så många platser som möjligt för ett levande seglarsverige.

Syfte

Syftet med denna undersökning är dels att skapa en helhetsbild som kan användas idrottspolitiskt, exempelvis diskussioner med exempelvis Riksidrottsförbundet och kommuner. Det är viktigt att visa på hur fina anläggningar vi har inom seglingen men också att även de idrottsanläggningar som inte har fyra hörn är i behov av stöd för att kunna fortsätta bedriva sin verksamhet. Dels ämnar vi att arbeta lite mer proaktivt med att försvara våra anläggningar inom seglingen och här hoppas vi att era svar ska kunna hjälpa oss att prioritera var vi bör lägga förbundets insatser.

Om enkäten

Enkäten är uppdelad i nio korta avsnitt med 1–4 frågor inom varje område. Se en beskrivning av enkäten på baksidan.

Resultathantering och sekretess

Resultatet kommer att analyseras och hanteras av personal på SSF:s kansli. Sammanställningen kommer att användas i samarbeten med klubbar, klassförbund, distrikt, kommuner, Riksidrottsförbundet och andra berörda parter. Personuppgifter (fråga 1) kommer endast att hanteras av anställda på SSF:s kansli.

Adressen till enkäten är <https://sv.surveymonkey.com/r/seglingensidrottsplats>

Tack!

Vi vill tacka på förhand för att ni tar er tid att delge oss information om er klubbs anläggning och verksamhet. Det är av stort värde för vårt fortsatta arbete med att säkra seglingens och båtsportens varaktighet.

Vänliga hälsningar

Emelie Lindström

Klubbstödsansvarig

Svenska Seglarförbundet



Beskrivning av enkäten

Enkäten är uppdelad i nio korta avsnitt med 1–4 frågor inom varje område. Läs gärna igenom detta innan ni påbörjar besvarandet av enkäten. Då frågorna täcker in flera olika områden för klubbens verksamhet kan det vara så att flera personer inom klubben behöver rådfrågas för att bilden ska bli så tydlig som möjligt.

Enkäten beräknas ta cirka 9–12 minuter att besvara, beroende på om klubben berörs av samtliga avsnitt eller inte. Några av avsnitten inleds med en fråga ifall klubben berörs av det avsnittet som behandlas. Svarar du nej/nekande på den frågan kan du gå direkt vidare till nästa avsnitt.

Information om klubben

handlar om klubbens geografiska tillhörighet (seglingsdistrikt och hemkommun) och kontaktuppgifter till uppgiftslämnaren.

Klubb-yta

behandlar markyta för klubbhus, jolleuppställningsplats, uppställningsplats (vinterförvaring), båtskjul, ställplatser husvagnar/husbilar. Vi ställer frågor kring ägande, arrende, arrendeperiod, nyttjanderätt och eventuellt moms.

Seglingsvatten

är frågor rörande det vattenområde där klubben bedriver sin verksamhet. Om det finns några hinder/försvåranden för att ni ska kunna bedriva er verksamhet ute på ”ert” vatten.

Bryggor/sjösättning

berör klubbens eventuella bryggor, sjösättningsmöjligheter, kranar och ägande/arrendeförhållandena kring dessa faciliteter.

Klubbens faciliteter

handlar om eventuella klubblokaler, toaletter, omklädningsrum, garage/verkstad, mastskjul etc. Vi ställer också frågor kring tillgänglighetsanpassning av dessa faciliteter.

Klubbåtar

Ett stort antal klubbar har investerat i klubbägda båtar som kan användas av medlemmar i klubbens verksamhet. Detta ser vi också som en del av "seglingens idrottsplats". I detta avsnitt ställer vi några frågor kring detta.

Miljö på klubben

Det ställs stora krav på oss som båtklubbar, inte minst miljömässigt. Här frågar vi vilka miljöåtgärder som ni har prioriterat i klubben.

Bidrag och samarbeten

Det finns olika möjligheter att söka bidrag och samarbeten beroende på vilken typ av verksamhet klubben bedriver. Denna fråga berör vilka bidrag ni söker och vilka ni har kontakt/samarbeten med.

Verksamhet

De avslutande frågorna berör er verksamhet, både på land och på vattnet.



Bilaga 2. Enkäten

