

**Handläggare**  
Marie Hallberg  
Havsplaneringsenheten  
marie.hallberg@havochvatten.se

**Datum** 2023-02-14

**Dnr** 2767-2022

Regeringen

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.registrator@regeringskansliet.se

## Uppdrag om att redovisa en uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin för perioden 2020–21

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har fått i uppdrag av regeringen att *redovisa en uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin för perioden 2020–21 (I2022/01691)*. Uppdraget inkom till myndigheten den 5 september 2022.

Uppdraget ska utgå från HaV:s föregående redovisning av uppdraget *att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer (I2020/02221)* och genomföras i samarbete med Boverket, SCB, Transportstyrelsen och berörda myndigheter. Uppdraget ska redovisas senast 17 februari 2023 till Infrastrukturdepartementet, inklusive en sammanfattning på engelska.

### Kort summering:

Ett flertal indikatorer för den maritima strategin visar på en negativ utveckling sedan basåret 2014 fram till 2021. Det gäller främst för indikatorer kopplat till perspektiven *Hav i balans* och *Konkurrenskraftiga maritima näringar*. För samtliga perspektiv finns dock indikatorer som visar på en positiv utveckling under perioden basår 2014 till 2021.

- *Hav i balans*: Flera indikatorer visar på positiv utveckling, såsom minskade nivåer av miljögifter, ökad andel hållbara fiskbestånd, relativ minskad klimatpåverkan från maritima näringar, samt ökad andel kommuner som översiktsplanerar sina sjö-, kust- och havsområden. Uppföljning visar även att övergödning och belastningsnivåer i Egentliga Östersjö fortsatt är höga, samt fortsatt stora mängder marint skräp på våra stränder, även om året 2021 visade på minskade nivåer. Beträffande olyckor till sjöss har detta ökat.
- *Konkurrenskraftiga maritima näringar*: Flera branscher visar på en negativ utveckling, det gäller bland annat sjöfart, havsbaserad energi och fiske. Positiv utveckling noteras vad gäller vattenbruk och maritim turism, även om turismindikatorerna visar på en tydlig effekt av pandemin.
- *Attraktiva kustområden*: Uppföljning av indikatorer visar, såsom föregående, att kustområdet fortsatt har gynnsamma förutsättningar, det gäller bland annat ökad andel arbetsställen med snabb bredbandsuppkoppling, relativt höga besöksantal, högre andel

befolkning med längre utbildning och relativt gynnsammare beträffande folkhälsa (medellivslängd och ekonomisk utsatthet). Vissa indikatorer, såsom andel av befolkning i kustområdet, har varit relativt konstanta under perioden.

Med utgångspunkt i vad uppföljningen visar och tillsynes fortsatta relevans för strategins åtgärdsområden, föreslås att en utvärdering av strategin genomförs. Utifrån det rekommenderas en uppdatering av befintlig maritima strategi eller möjligen att en ny maritim strategi tas fram, med en definierad regelbunden uppföljning och med ett tydligt ägarskap.

I uppföljning lämnas även medskick för eventuella fortsatta uppdrag för uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin.

Havs- och vattenmyndigheten överlämnar härmed uppdraget.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Jakob Granit efter föredragning av utredaren Marie Hallberg. I den slutliga handläggningen av ärendet har även avdelningscheferna Mats Svensson, Johan Kling, Thomas Klein, enhetschefen Susanne Eriksson, utredaren Joacim Johannesson samt verksjuristen Fredrik T Lindgren medverkat.

Jakob Granit

Marie Hallberg

## Innehåll

Sammanfattning .....	5
Summary .....	8
1 Uppdraget och dess beredning.....	11
1.1 Uppdragsbeskrivning.....	11
1.2 Avgränsningar.....	11
1.3 Genomförande och organisation av uppföljningen .....	12
1.4 Disposition .....	13
1.5 Maritima strategin .....	13
1.5.1 Perspektiv och åtgärdsområden .....	13
1.6 Indikatorerna och Agenda 2030 .....	16
1.6.1 Indikatorer, urval och kvalitetsöversyn.....	16
1.6.2 Indikatorer och Agenda 2030.....	16
2 Uppföljning av indikatorer för den maritima strategin .....	17
2.1 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet.....	17
2.2 Indikator 2. Miljögifter i sill och strömming .....	19
2.3 Indikator 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd.....	22
2.4 Indikator 4. Folkhälsa. Badvattenkvalitet.....	24
2.5 Indikator 5. Marint skräp på stränder.....	26
2.6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning.....	28
2.7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan .....	31
2.8 Indikator 8. Översiktsplanering.....	33
2.9 Indikator 9. Marint områdesskydd .....	36
2.10 Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg.....	38
2.11 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar .....	40
2.12 Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft.....	44
2.13 Indikator 13. Maritimt innovationsindex .....	46
2.14 Indikator 14. Trafikslagsregelverk .....	48
2.15 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta.....	51
2.16 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion .....	54
2.17 Indikator 17. Fångst av fisk och skaldjur .....	57
2.18 Indikator 18. Vattenbruksproduktion.....	61
2.19 Indikator 19. Uppkopplade kustområden .....	64
2.20 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer .....	65
2.21 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen.....	66

2.22	Indikator 22. Högutbildade i kustområden.....	68
2.23	Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd.....	69
2.24	Indikator 24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard.....	71
2.25	Indikator 25. Maritim turism .....	73
2.26	Indikator 26. Besöksattraktivitet .....	75
2.27	Indikator 27. Maritima gästnätter .....	77
2.28	Indikator 28. Säsongsförlängning.....	79
3	Samlad bedömning av indikatorerna .....	81
3.1	Utvecklingen inom strategins områden .....	81
3.2	Avslutande reflektioner och kommentarer.....	84
3.3	Uppföljning indikatorer relaterat till mål och delmål för Agenda 2030 .....	85
4	Figur och tabellförteckning.....	87
5	Referenser .....	90

## Sammanfattning

Den 1 september 2022 gav regeringen i uppdrag till *Havs- och vattenmyndigheten att redovisa en uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin för perioden 2020–21 (I2022/01691)*. Uppdraget ska utgå från HaV:s föregående redovisning av uppdraget *att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer (I2020/02221)*. Uppdraget ska genomföras i samarbete med Boverket, SCB, Transportstyrelsen och berörda myndigheter. Aktuellt uppdrag om uppföljning av indikatorerna avser en komplettering med data och uppföljning för perioden 2020–2021, vilket innefattar inledande tidsperiod påverkad av pandemin.

*En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö (N2025/06135)* beslutades av Sveriges regering 2015. Den maritima strategin är avsedd att vara ett inriktningsdokument för social, miljömässig och ekonomiskt hållbar utveckling, som förutom vision och inriktning för arbetet, även innehåller en övergripande struktur för uppföljning. Den maritima strategins indikatorer och uppföljning av dessa avser att över tid verka för bättre kunskapsunderlag och beslut om maritima frågor i Sverige och att *"understödja omställningen till en stark och hållbar blå ekonomi"*. Strategin har en övergripande vision: *"Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö"*. Strategin innefattar tre perspektiv: *Hav i balans, Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*, samt ett antal åtgärdsområden.

Genomförandet av uppföljningen, indikatorer och avgränsningar har således utgångspunkt i föregående redovisning 2020 och baseras på strategins perspektiv och åtgärdsområden. Enligt uppdraget avser uppföljningen perioden 2020–2021. Denna period kompletteras med föregående uppföljningsperiod och därmed innefattar uppföljningen hela perioden 2014–2021, i den mån data för perioden finns tillgängligt. Ett antal indikatorer baseras på olika beräkningsmetoder och sammansättningar, vilket kan innebära vissa osäkerheter i data. Ytterligare information om indikatorer och metod finns i bilagor. För vissa indikatorer har även beräkningsmetoder förändrats över tid, vilket noteras i uppföljning per indikator.

Med utgångspunkt i strategins perspektiv och åtgärdsområden visar uppföljningen en varierande utveckling för indikatorer under hela perioden 2014 och 2021, med relativt tydliga effekter 2020–2021 för vissa indikatorer, troligen kopplat till effekter av covid-19-pandemin.



### *Hav i balans*

Indikatorerna 1–10, vilka främst relaterar till perspektivet *Hav i balans*, visar för vissa indikatorer en positiv utveckling sedan 2014, dock med variationer inom perioden. Exempelvis visar indikatorer på minskade nivåer av miljögifter i sill och strömming, ökad andel hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd, bättre badvattenkvalitet och relativt lägre nivå av maritima näringars klimatpåverkan. När det däremot gäller miljöaspekter såsom övergödning, tillförsel av fosfor och kväve till Egentliga Östersjön och förekomst av marint skräp på stränder visar indikatorerna en negativ utveckling. Särskilt tydligt gäller det marint skräp på våra stränder, även om år 2021 visade på en minskning i antal från föregående år. En negativ utveckling ses även för olyckor och tillbud till havs. När det gäller översiktsplanering av kust- och sjöområden har detta förbättrats och en större andel, drygt 70 procent, av kommuner har nu tagit fram översiktsplaner för sina kust- och sjöområden.

### *Konkurrenskraftiga maritima näringar*

När det gäller perspektivet konkurrenskraftiga maritima näringar (indikator 11-18), visar indikatorerna för urvalet av branscher en fortsatt positiv utveckling för sysselsättning, förädlingsvärde och varuexport, men med ett tydligt avbräck under inledningen av pandemin, år 2020. Under 2021 skedde en viss återhämtning, men inte till fullt ut gällande sysselsättningen för vilket visar på lägre antal förvärvsarbetande än startåret 2014 (indikator 11). När det gäller konkurrenskraft på nationell nivå (indikator 12), visar indikatorerna en relativt sett större ökning i förhållande till utvalda jämförelsebranscher, förutom för sysselsättning där de aktuella maritima näringarna visar en relativt marginell lägre utveckling. Urvalet av maritima näringar som ingår påverkar utfallet av indikatorn. Det finns även skillnader mellan de ingående maritima näringarna, beträffande utveckling av sysselsättning, förädlingsvärden och export. Indikatorn avgränsas tydligt gällande maritim turism, och kompletteras med särskild indikator 25 Maritim turism, där liknande effekter från pandemin kan noteras.

Internaliseringsgraden av sjöfartens externa marginalkostnader, även i jämförelse med andra trafikslag, har sjunkit kraftigt. År 2021 nåddes den lägsta nivån hittills, både avseende persontransporter och godstransporter, vilken även var lägre än för andra redovisade trafikslag. Den lägre nivån kan till viss del förklaras av att beräkningar av sjöfartens internaliseringsgrad ändrats under perioden (indikator 14). Indexet för innovationer inom de maritima näringarna har varit relativt konstant under perioden, med en ökning 2018 men en tillbakagång 2020 (indikator 13). Av indikatorerna för de maritima branscherna sjöfart (antal svenskregistrerade fartyg), havsbaserad energi (installerad effekt), fångst av fisk och skaldjur (vikt) och produktion i vattenbruk (vikt) är det endast vattenbruk som visar en ökning under perioden 2014–2021, med en relativt stark ökning de två senaste åren 2020–2021. Resterande indikatorer visar på lägre nivåer än vid startåret 2014.

### *Attraktiva kustområden*

När det gäller perspektivet attraktiva kustområden (19-28) visar ett flertal indikatorer på en positiv utveckling, dock med en nedgång under 2020 vilket troligen är en följd av pandemin. Nedgången gäller gästnätter i kustområdet, sysselsättning inom maritim turism, medellivslängd och möjligen även ekonomisk utsatthet.

När det gäller förutsättningar för boende och företagande i kustområdet har andelen arbetsställen med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling i kustkommunerna ökat stadigt under perioden

(indikator 19). Andelen av befolkningen i landet som återfinns i kustområdet (tätorter med över 10 000 invånare undantagna), har ökat under de inledande åren för att sedan ligga relativt konstant runt 42 procent (indikator 20). Man ser en liknande utveckling vad gäller tillgång till arbetstillfällen och andelen av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet. Andelen har under perioden varit relativt konstant runt 29–30 procent (indikator 21).

Beträffande andelen högutbildade med minst 3 års eftergymnasial utbildning är den något högre i kustområden än i icke-kustområden (tätorter med över 10 000 invånare undantagna). Skillnaderna har ökat sedan mätperiodens början 2014 (indikator 22). Även när det gäller återstående medellivslängd och andel befolkning med låg ekonomisk standard, verkar kustområden jämfört med övriga landet visa på en mer positiv utveckling. Befolkningen i kustområden lever i genomsnitt omkring  $\frac{3}{4}$  år längre än befolkningen i övriga Sverige. Uppföljning visar också att skillnaden i medellivslängd mellan kust- och icke kustområden har ökat över tid, dock med en mindre differens under år 2020, där den förväntade medellivslängden sjönk generellt i hela landet, vilket troligen är en följd av pandemin (indikator 23).

Som konstaterades vid föregående uppföljning är även andelen av befolkningen över 20 år med låg ekonomisk standard lägre i kustområdet, jämfört med övriga Sverige. Skillnaden har varit relativt stabil runt 2,5 procentenheter lägre över perioden 2014–2018, med en ökad differens motsvarande 3,7 procentenheter lägre i kustområden för 2019 och 2020 (indikator 24). Sedan den senaste uppföljningen 2020 har även andelen befolkning med låg ekonomisk standard ökat generellt, både i kustområdet och i icke-kustområdet, vilket kan antas till viss del förklaras av pandemin och dess effekter på sysselsättning och försörjning.

När det gäller kustområdets attraktivitet kopplat till besöksnäring och maritim turism har antalet gästnätter i besöksanläggningar ökat stadigt under perioden från 2014 fram till 2019, för att kraftigt minska under 2020 (indikator 26). Även antalet sysselsatta och nettoomsättningen inom maritim turism sjönk 2020 (indikator 25). Sysselsättningen minskade till nivåer lägre än år 2014. Dock ökade kustområdets andel gästnätter som andel av totala gästnätter i landet, under 2020 till cirka 53 procent (indikator 26). Beträffande andelen av gästnätter i kustområdet utanför högsäsong, juni till augusti, vilket i föregående uppföljning visade på ökad andel på cirka 33 procent år 2018, har andelen minskat något under 2020 och 2021 till cirka 30 procent (indikator 28). Även detta kan vara en effekt av pandemin utifrån tidsperioder av smittspridning, restriktioner och förändringar i resmönster för både nationella och internationella gäster.

Uppföljningen inkluderar sist en samlad översikt över utvecklingen av indikatorerna under perioden 2014–2021.

Avslutningsvis lämnas även några medskick för eventuella fortsatta uppdrag för uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin. Det gäller dels förslag avseende utformning av uppdrag, men också förslag på viss översyn av indikatorer.

## Summary

The government has commissioned the Marine and Water Management Authority (SwAM) to accomplish a follow-up of the indicators for the maritime strategy for the period 2020–21 (I2022/01691). The assignment should be based on SwAM:s previous report and follow-up and the assignment to further develop the maritime strategy's indicators (I2020/02221). The assignment is noted to be carried out in collaboration with the Swedish National Board of Housing, Building and Planning, Statistics Sweden, the Swedish Transport Agency and the concerned authorities. The current assignment on follow-up of the indicators is supposed to supplement with the period 2020–2021, which includes the initial period affected by the COVID-19 pandemic.

The *Swedish maritime strategy – for people, jobs and the environment* (N2025/06135) was decided by the Swedish government in 2015. The maritime strategy is intended to be a policy document for social, environmental and economic sustainable development. The strategy constitutes a vision, direction for the work and as well contains an overall structure for follow-up. The strategy has an overall vision "*Competitive, innovative and sustainable maritime industries that can contribute to increased employment, reduced environmental impact and an attractive living environment*". The strategy includes three perspectives: *A Balanced Marine Environment*, *Competitive industries* and *Attractive coastal areas*, and a number of action areas. The maritime strategy's indicators and their follow-up are intended to work over time for a better knowledge base and decisions on maritime issues in Sweden and "*support the transition to a strong and sustainable blue economy*".

The carrying through of the assignment and the follow-up of indicators, such as the choice of indicators, variable prices and delimitations, are based on the previous report from 2020 and on the strategy's perspectives and action areas. According to the assignment, the follow-up concerns to the period 2020–2021, which supplements the previous follow-up period, although the follow-up includes the entire period 2014–2021, insofar as data for the period is available. A number of indicators are based on different calculation methods and compositions, which may imply certain uncertainties in the data. Further information on indicators and methodology can be found in appendices. For some indicators, calculation methods have been changed over time, this is noted in the follow-up per indicator.

Based on the strategy's perspective and action areas, the follow-up shows a varying development for indicators throughout the period 2014 and 2021, with relatively clear effects in 2020–2021 for certain indicators, probably linked to effects of the COVID-19 pandemic.

### *A Balanced Marine Environment*

Indicators 1–10, which mainly relate to the *A Balanced Marine Environment*, perspective, show for some indicators a positive development since 2014, although with variations during the period. For example, indicators show reduced levels of environmental toxins in herring, an increased share of sustainably used fish and shellfish stocks, improved share of bathing water quality and a lower level of relative climate impact of maritime industries. On the other hand, when it comes to environmental aspects such as eutrophication, the inflow of phosphorus and nitrogen to the Baltic Sea proper and the presence of marine debris on beaches, the indicators show a negative development. Particularly clear is the increase of marine litter on our beaches. Negative developments are also seen for sea transports and accidents and incidents at sea. In terms of



general planning of lakes and coastal areas, this has improved and a greater proportion of municipalities have now drawn up a comprehensive plan for their coastal and lake areas.

### *Competitive maritime industries*

Regarding the perspective of competitive maritime industries, the indicators and the selection of industries show a continued positive development for employment, value added and export of goods, but with a clear cut during the beginning of the pandemic, in 2020. In 2021, some recovery took place, but not fully regarding employment. Employment was lower than the starting year in 2014 (indicator 11). Regarding competitiveness at the national level (indicator 12), the indicators show that the maritime industries in relation to selected comparison industries, have a relatively greater increase, except for employment where the relevant maritime industries show a relatively lower development, albeit marginal. The selection of maritime industries that are included affects the outcome of the indicator. There are also differences between the selected maritime industries, regarding development, employment, value added and exports. The indicator is clearly delineated regarding maritime tourism, and is supplemented with special indicator 25 Maritime tourism, where similar effects from the pandemic can be noted.

The degree of internalization of shipping's external marginal costs has fallen sharply. In 2021, the lowest level so far was reached, both regarding passenger transport and goods transport, which was also lower than other types of traffic reported. The lower level can to some extent be explained by the fact that calculations of shipping's degree of internalization changed during the period (indicator 14). The index for innovations within the maritime industries has been relatively constant during the period, with some increase 2018, but lower during 2020 (indicator 13). Among the indicators for the maritime industries shipping (number of Swedish-registered vessels), sea-based energy (installed power), catch of fish and shellfish (weight) and production in aquaculture (weight), it is only aquaculture that shows an increase during the period 2014–2021, with a relatively strong increase in the last two years 2020–2021. The others show lower levels than during the year 2014.

### *Attractive coastal areas*

With regard to the perspective of attractive coastal areas, several indicators show a positive development, however with a decline in 2020 which can probably be due to effects of the pandemic. The decline concerns employment in maritime tourism, average life expectancy and possibly also economic vulnerability.

With regard to the conditions for living and running business in the coastal area, the proportion of workplaces with access to 100 Mbit/s broadband connection in the coastal municipalities has steadily increased during the period (indicator 19). The proportion of the country's population that is found in the coastal area (urban areas with over 10,000 inhabitants excluded), increased the initial years and then remained relatively constant at around 42 percent (indicator 20). Similar developments apply to access to jobs and the proportion of all employed people in Sweden who are in the coastal area. During the period, the proportion has been relatively constant at around 29–30 percent (indicator 21).

The proportion of highly educated people with at least 3 years of post-secondary education is slightly higher in coastal areas than in other areas. Differences have increased since the beginning of the measurement period in 2014 (indicator 22). Even when it comes to remaining

average life expectancy and the proportion of the population with a low economic standard, coastal areas compared to the rest of the country seem to show a more positive development. The population in the coastal area lives on average about  $\frac{3}{4}$  years longer than the population in the rest of Sweden. The follow-up also shows that the difference in average life expectancy in coastal and non-coastal areas has increased over time, although with a smaller difference in 2020, where the expected average life expectancy fell in general throughout the country, which could probably be an effect of the pandemic (indicator 23).

As found in the previous follow-up, the proportion of the population older than 20 years with a low economic standard is lower in the coastal area, compared to the rest of Sweden. The difference has been relatively stable around 2.5 percentage points lower over the period 2014–2018, with an increased difference corresponding to 3.7 percentage points lower in coastal areas for 2019 and 2020 (indicator 24). Since the last follow-up in 2020, the proportion of the population with a low economic standard has also generally increased, both in the coastal and non-coastal areas, which can be assumed to some extent to be explained as a result of the pandemic and effects on employment and livelihoods.

Regarding the attractiveness of the coastal area linked to the visiting and maritime tourism, the number of guest nights in visitor facilities has increased steadily during the period from 2014 until 2019, with a rather sharply decrease in 2020 (indicator 26). The number of employees and the net turnover in maritime tourism also fell in 2020 (indicator 25). Employment decreased to levels lower than in 2014. However, the coastal area's share of guest nights as a share of total guest nights in the country increased in 2020 to approximately 53 percent (indicator 26). Regarding the share of guest nights in the coastal area outside the high season, June–August, which in the previous follow-up showed an increased share of around 33 percent in 2018, the share has decreased slightly in 2020 and 2021 to around 30 percent (indicator 28). This too could be an effect of the pandemic based on time periods of the spread of infection, restrictions and changes in travel patterns both for national and international guests.

# 1 Uppdraget och dess beredning

## 1.1 Uppdragsbeskrivning

Den 1 september 2022 gav regeringen i uppdrag till Havs- och vattenmyndigheten *att redovisa en uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin för perioden 2020-21 (I2022/01691)*.

Uppdraget är det fjärde i ordningen avseende den maritima strategin. Enligt uppdraget ska arbetet utgå från HaV:s föregående redovisning av uppdraget *att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer (I2020/02221) (HaV 2020A)*. I det föregående uppdraget genomfördes en vidareutveckling av indikatorer, samt en uppföljning av indikatorer för åren 2014–2019. Detta uppdrag ska, såsom tidigare, genomföras i samarbete med SCB, Transportstyrelsen, Boverket och berörda myndigheter. Flera myndigheter behöver bidra med statistik och underlag. Aktuellt uppdrag om uppföljning av indikatorerna avser en komplettering med data och uppföljning för perioden 2020–2021, vilket innefattar inledande tidsperiod påverkad av pandemin.

*En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö (N2025/06135)* beslutades av Sveriges regering 2015. Den maritima strategin avses vara ett inriktningsdokument för socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling, som förutom vision och inriktning för arbetet, även innehåller en övergripande struktur för uppföljning.

Den maritima strategins indikatorer och uppföljning av dessa ska över tid verka för *”bättre kunskapsunderlag och beslut om maritima frågor i Sverige och understödja omställningen till en stark och hållbar blå ekonomi”*.

Enligt uppdraget finns även behov av uppdaterad information, inklusive en sammanfattning på engelska, inför det svenska ordförandeskapet i EU:s ministerråd. Uppdraget ska redovisas senast 17 februari 2023.

## 1.2 Avgränsningar

Tidsperioden för uppföljningen avser kompletterande uppföljning för indikatorer för perioden 2020 och 2021. Uppföljningen inkluderar även data och tidserier från föregående redovisning, det vill säga med startår 2014. I de fall föregående redovisnings uppföljningsperiod löpte fram till 2018, kompletteras även tidserier med data för år 2019.

Övergripande avgränsning avseende ”maritima näringar”, är enligt beskrivning i den maritima strategin *”... verksamheter som sker på, i eller är beroende av resurser från havet samt verksamheter som bidrar med varor eller tjänster direkt riktade till de maritima verksamheterna”, samt ”motsvarande verksamheter i och intill de större sjöarna”*. Samma utgångspunkt gällde även i tidigare regeringsuppdrag till Statistiska centralbyrån (SCB 2017) där näringsgrenar som ingår i de maritima näringarna definierades (så kallad SNI-indelning). Denna definition har utgjort grunden i föregående såväl som denna uppföljning. För några av indikatorerna har justeringar i avgränsningarna gjorts. Detta framgår i anslutning till presentationen av respektive indikator. Avgränsning av branscher, urvalet av maritima näringar och jämförande branscher, sker utifrån strategins utpekade branscher (*Transport, Maritim Teknik och produktion, Havet som naturresurs, Fritid och turism, Service*) samt enligt föregående redovisning. För mer specifik information av urval av branscher, se bilaga C.

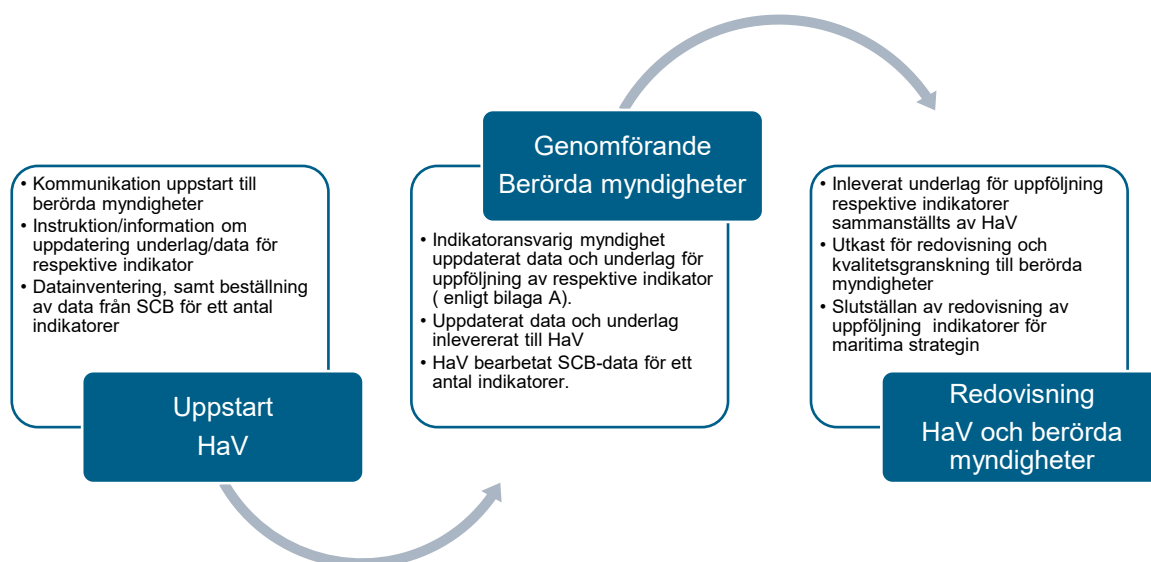
Geografisk avgränsning sker enligt samma avgränsning som föregående redovisning. Det innebär att kustområdets geografiska definition innefattar området från strandlinjen och 10 kilometer inåt land. I denna definition hör till kustområdet också allt område utanför strandlinjen – det vill säga att öar ingår i sin helhet i kustområdet oavsett hur stora de är. Även områden runt och i de fem största sjöarna (Vänern, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön) innefattas.

Enligt föregående redovisning sker även avgränsning gällande tätorter. Tätorter med fler än 10 000 invånare ingår inte i definitionen även om de helt eller delvis ligger i kustområdet. Syftet med avgränsning att skapa rättvisande jämförbarhet och därmed undantas tätorter med fler än 10 000 invånare både från kustområdena och från jämförelsebasen (för de indikatorer som baseras på "kustområdet" som geografisk avgränsning och ställs i relation till hela eller övriga Sverige). Avgränsningen syftar till att fånga städer där kustläget och de maritima näringarna till stor del präglar tätorten, medan tätorter där det maritima utgör en mindre del av den totala industrin eller besöksnäringen exkluderas. Principen har för- och nackdelar men tillämpades i grunden redan i rapportering 2018 (HaV 2018), men avgörande är att data annars riskerar att spegla de stora städerna snarare än kustområdet.

Avgränsningar tematiskt indikatormässigt sker, enligt uppdraget, utifrån föregående redovisning och dess urval av specificerade sociala, miljömässiga och ekonomiska indikatorer.

### 1.3 Genomförande och organisation av uppföljningen

Genomförandet ska enligt uppdraget ske i samarbete med SCB, Transportstyrelsen, Boverket och berörda myndigheter. Utöver de namngivna myndigheterna har berörda myndigheter bedömts vara de som anges på sändlistan för uppdraget. HaV:s uppdrag om att redovisa en uppföljning av indikatorer i samarbete med berörda myndigheter har genomförts enligt huvuddragen: uppstart, genomförande och redovisning, med delmoment enligt nedan Figur 1.



Figur 1 Processkiss för genomförande av uppdrag om uppföljning av indikatorer i den maritima strategin 2020–2021

## 1.4 Disposition

I följande avsnitt 1.5 ges en kort introduktion till den maritima strategin. Därefter följer ett avsnitt om metoden för urvalet av indikatorer som tagits fram vid tidigare uppdrag, samt dess relevans för Agenda 2030. Uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin, avsnitt 2, sker utifrån en kort introduktion av utgångspunkten för uppföljningen och därefter en genomgång per indikator. Respektive indikatoravsnitt innefattar en kort summering om utveckling under perioden, samt presentation av indikatorn och dess relevans med hänsyn till den maritima strategin. Därefter följer en presentation av utvecklingen av indikatorn för perioden, utifrån tillgänglig data 2014–2021, med kommentarer och annan ytterligare information samt avslutningsvis kort om dess relevans för Agenda 2030. Efter en genomgång per indikator lämnas en samlad bedömning av uppföljningen av indikatorerna i avsnitt 3.

## 1.5 Maritima strategin

*En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö (N2025/06135)* beslutades av Sveriges regering 2015. Den maritima strategin är avsedd att vara ett inriktningsdokument för socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling, som förutom vision och inriktning för arbetet, även innehåller en övergripande struktur för uppföljning. Strategin innehåller en vision: *”Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö”*. Strategin avser att utgöra *”ett instrument för att genomföra en integrerad svensk havspolitik”* som innefattar och *”integrerar politik inom områdena: närings-, arbetsmarknads-, kultur-, miljö-, energi-, transport-, turist-, fiske-, innovations- och regional politik.”*

Strategin avser att verka för att hållbart utveckla de maritima näringarna och innefattar tre perspektiv: *Hav i balans*, *Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*. Till strategin finns även ett antal åtgärdsområden: *Friskt hav*, *Kunskap och innovation*, *Planering med maritimt perspektiv*, *Funktionella regelverk och tillståndprocesser*, *Internationellt samarbete* och *Förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder*, se Figur 2 nedan.



Figur 2 Perspektiv och åtgärdsområden i den maritima strategin

### 1.5.1 Perspektiv och åtgärdsområden

#### 1.5.1.1 Perspektiv *Hav i balans*

Ett *hav i balans* är angeläget för såväl fortlevnad som utveckling av maritima näringar, som välfärd och möjlighet till rekreation för människor som bor, verkar i eller besöker kustområden. Det är därmed av vikt att arbeta för en god vattenkvalitet, rena hav och kuststräckor, arters skydd

och bevarande av livsmiljöer. I den maritima strategin lyfts fram att ”*ekosystemen behöver fungera för att kunna leverera de ekosystemtjänster som efterfrågas, såsom rekreation, upplevelser och produktion av livsmedel, vilket skapar förutsättningar för levande kustsamhällen*”. Ekosystemtjänster är produkter och tjänster från naturen som bidrar till människors välfärd och välbefinnande, exempelvis produktion av mat, rening av vatten och upplevelsemässiga värden. I den maritima strategin fastslås följaktligen vikten av att sträva mot en god miljöstatus i enlighet med havsmiljödirektivet, samt att värna om de värden som de maritima näringarna är beroende av. Därtill ska ett aktivt säkerhetsarbete fortsatt utföras, för att så långt som möjligt minimera risken för olyckor där människor, miljö eller materiella tillgångar tar skada. Inom ramen för uppföljningen av den maritima strategin finns ett antal indikatorer som kopplar till de ambitioner om utveckling som beskrivs här ovan. Flera av indikatorerna används redan inom miljömålsuppföljningen. Havets tillstånd och utveckling följs även upp inom exempelvis havsmiljöförvaltning, under havsmiljöförordningen, där återkommande bedömningar tas fram vart sjätte år. Tanken är att inte dubblera olika uppföljningar utan att de ska knyta an till varandra.

#### 1.5.1.2 Perspektiv Konkurrenskraftiga maritima näringar

I den maritima strategin nämns vikten av goda förutsättningar för svensk företagsamhet i allmänhet och för *konkurrenskraftiga maritima näringar* i synnerhet. Det utvecklingsarbete som sker ska tillvarata marknadsmöjligheter och stärka konkurrenskraften för dessa näringar.

De maritima näringarna beskrivs i strategin som betydelsefulla även vad gäller att bidra till hållbarhet, värdeskapande, sysselsättning, företagande och innovation. Vikten av innovation betonas, samt att företag verksamma inom de maritima näringarna har tillgång till både kompetens och kunskaps- och innovationssystemet. En rad offentliga aktörer har betydande roller i ett sådant arbete. Därtill anges i strategin att utvecklingen bör innefatta samarbete inom såväl som mellan olika branscher i de maritima näringarna.

I uppföljningen av den maritima strategin finns flertalet indikatorer som knyter an till det ovan nämnda, exempelvis ett maritimt innovationsindex. Det finns även flertalet indikatorer för mer specifika delar/branscher av det maritima. I uppföljningen följer en genomgång av var och en av indikatorerna som är del av detta perspektiv i syfte att ge en samlad bild av de maritima näringarnas utveckling. Vidare beskrivs i strategin hur maritima näringar utgör en bas för en levande och attraktiv kust och skärgård.

#### 1.5.1.3 Perspektiv Attraktiva kustområden

I den maritima strategin beskrivs vikten av *Attraktiva kustområden*, för möjligheterna att besöka, leva och verka vid kustområden. Tillgängligheten till kustområden, fysiskt såväl som virtuellt/digitalt, är betydande för att underlätta för boende, försörjning, företagande, rekreation och natur- och kulturupplevelser. Maritima näringar utgör i mångt och mycket grunden för en levande kust och skärgård. Möjlighet till god livskvalitet och attraktiva kustområden bidrar till regional utveckling och möjligheter även för besöksnäringen.

Betydande och en förutsättning för hållbar utveckling i kustområden är även att de ekosystemtjänster i havs- och kustområden som olika verksamheter är beroende av skyddas för fortsatt livskraftiga maritima näringar och ett hav i balans. I strategin framhålls också att kännedom och medvetenhet kring de möjligheter som finns inom maritima näringar och våra kustområden behöver öka.

Inom ramen för uppföljningen av den maritima strategin ingår flertalet indikatorer kopplat till attraktiva kustområden, med start från indikator 19. Dessa indikatorer omfattar attraktivitet vad gäller både boende, arbete och turism, men även hälsa och det socioekonomiska perspektivet där utbildningsnivå och ekonomisk standard studeras.

#### 1.5.1.4 Åtgärdsområden

Strategin avser att ange riktning för regeringens vision för de maritima näringarna. För att tillvarata utvecklingspotentialen behöver offentliga aktörer bidra till genomförandet. De offentliga insatserna presenteras i åtgärder inom sex åtgärdsområden: *Friskt och säkert hav*, *Kunskap och innovation*, *Planering med maritimt perspektiv*, *Funktionella regler och väl fungerande tillståndsprocesser*, *Internationellt samarbetet* och *Förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder*. Samtliga åtgärdsområden har bäring på de tre perspektiven och är i huvudsak horisontella eftersom de berör flera näringar. Åtgärdsområden är till viss del ömsesidigt beroende av varandra. Flera av indikatorerna har direkt eller indirekt koppling till ett eller flera åtgärdsområden:

- *Friskt och säkert hav* lyfter betydelsen av åtgärder avseende bland annat övergödning, miljögifter och marint skräp och dess betydelse för havsmiljö såväl som betydelse för rekreation som bad, båtliv, fritidsfiske och besöksnäring. Åtgärdsområdet lyfter även betydelsen av att förebygga olyckor till havs genom integrerad sjöövervakning, och med det minskad risk för belastning på den marina miljön och förbättrade förutsättningar för maritima näringar genom ökad säkerhet till sjöss.
- *Kunskap och innovation* lyfter vikten av kunskap om hav och havets resurser som en förutsättning för att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av näringar. Här lyfts även betydelsen av kunskap och behov av forskning, innovationer och kompetens inom det maritima området, bland annat för att möta de samhällsutmaningar som det maritima området berörs av. En annan viktig del är miljöövervakning, tillgång och tillgängliggörande av data och information, för en ändamålsenlig kust- och havsplanering, effektivare förvaltning och utveckling inom de maritima näringarna.
- *Planering med maritimt perspektiv* handlar om det ökade intresset för att använda havs- och kustområden för bland annat fiske, sjöfart, havsbaserad energi, eldistribution och turism, och i och med det betydelsen av havs- och översiktsplanering i kustområden, som ett instrument för att förbättra förutsättningar för att leva och verka i kust- och skärgårdsområden.
- *Funktionella regler och väl fungerande tillståndsprocesser*, avser att belysa vikten av att se hur regelverk sammantaget påverkar näringarnas förutsättningar. Det handlar bland annat om att förenkla rapporterings- och tillståndsprocesser, samt öka svenskt engagemang inom EU och internationella organ inom området.
- *Internationellt samarbetet* handlar om vikten av gränsöverskridande samarbete, en förutsättning för att möta de utmaningar som Sverige och svenska regioner står inför vad gäller global konkurrens och miljöpåverkan.
- *Förutsättningar för näringslivet och branschspecifika åtgärder* handlar om betydelsen av konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserande regler och goda villkor för att utveckla de maritima näringarna, enligt den indelning av näringar som görs i strategin: Transport, Maritim teknik och produktion, Havet som naturresurs, Fritid och turism samt Service.

## 1.6 Indikatorerna och Agenda 2030

### 1.6.1 Indikatorer, urval och kvalitetsöversyn

Indikatorerna som är aktuella för denna uppföljning baseras helt på de indikatorer som tagits fram genom föregående uppdrag och redovisning (HaV 2018, HaV2020A). I dessa föregående uppdrag har arbetet med framtagande av indikatorer för uppföljningen skett utifrån att följande kriterier för varje indikator tillämpats:

- *Relevans* – Indikatorn ska vara relevant för uppföljningen av strategin samt dess övergripande mål och syften.
- *Repeterbarhet* – Indikatorn ska svara upp mot kravet på att utgöra grunden för en årlig uppföljning.
- *Reliabilitet* – Data ska vara av tillräcklig kvalitet för att bedömas som tillförlitlig.
- *Resurseffektivitet* – Framtagandet av data för indikatorn ska ske inom en kostnadsram som svarar mot det mervärde som indikatorn kan ge (hänsyn ska tas till om data samlas in för andra ändamål så att synergier kan uppnås).

Därtill togs även hänsyn till *kommunicerbarhet* som ett perspektiv vid föregående kvalitetsöversyn av indikatorer. Detta var mot bakgrund av att uppföljningen av indikatorerna, enligt så som det formulerats i regeringsuppdraget, över tid ska kunna fungera som ett kunskapsunderlag i samband med beslutsfattande kring maritima frågor.

### 1.6.2 Indikatorer och Agenda 2030

I uppföljningen, liksom i föregående uppföljning, kopplas var och en av indikatorerna ihop med ett eller flera delmål för Agenda 2030. Agendan formulerar en övergripande vision för världen år 2030 och har tillhörande globala mål med en mer detaljerad plan för att uppnå social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet i varje land, utifrån dess förutsättningar och behov.

De 17 globala mål som har antagits av världens länder består av ett antal delmål. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

Målen i agendan betonar sambanden mellan olika politikområden och understryker partnerskap mellan regering, myndigheter, näringsliv, samhälle och forskning. Det innebär att målen rör många politikområden samtidigt och inkluderar olika samhällsaktörer. Det innebär i sin tur att de globala målen och strategin ofta har kopplingar till varandra. I vissa fall innebär det att den maritima strategins indikatorer följer upp målen i sig och i andra fall innebär det att indikatorerna följer upp delar av målen eller delmålen.



## 2 Uppföljning av indikatorer för den maritima strategin

I följande avsnitt presenteras uppföljning av de indikatorer som är framtagna med utgångspunkt i strategins tre perspektiv, det vill säga *Hav i balans*, *Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*, samt identifierade åtgärdsområden. Flera av indikatorerna har relevans för flera perspektiv och åtgärdsområden. Det gäller exempelvis förekomst av marint skräp, vilket påverkar både havsmiljö, folkhälsa, besöksattraktivitet och finansiella resurser för sanering och strandstädning. Likväl är hållbara fiskbestånd betydande både för ekosystem, nyttjande av olika ekosystemtjänster och maritima näringar såsom yrkesfisket, samt för friluftsliv och fritidsfiske.

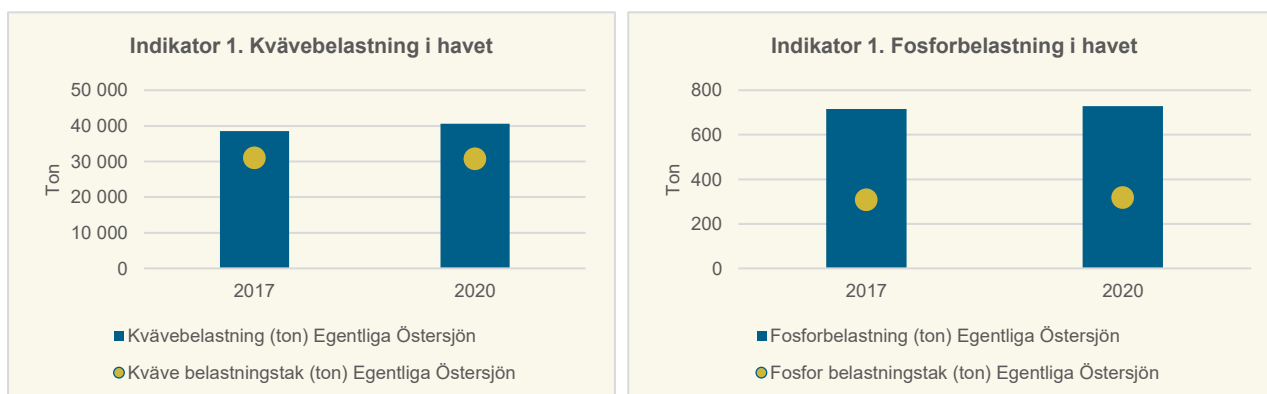
### 2.1 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet

Indikatorn visar på kväve- och fosforbelastning från Sverige till Egentliga Östersjön i förhållande till respektive beslutat belastningstak inom Helcom. Uppföljning visar på fortsatt tillförsel av kväve- och fosfor, högre än beslutat belastningstak. Utvecklingen i andra havsbassänger varierar. Att minska övergödningen framhålls i strategin som en viktig förutsättning för balans i de marina ekosystemen. Minskad övergödning är också en del i de nationella miljömålen och Agenda 2030-målen. Indikatorn baseras på data för en indikator för uppföljning av övergödning inom miljömålssystemet. Mer information om indikatorn finns på webbplatsen för [Sveriges miljömål, Kväve- och fosforbelastning på havet](#)



Indikatoransvarig myndighet: Havs- och vattenmyndigheten (HaV)

I figur 3 nedan visas situationen i Egentliga Östersjön, som är den del av Sveriges omgivande hav där övergödningproblematiken är som störst.



Figur 3 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet 2017 och 2020<sup>1</sup>, Källa: Helcom 2023

<sup>1</sup> Belastningstak enligt uppdateringen av BSAP 2021. Dessa skiljer sig något från de belastningstak som använts i tidigare redovisningar 2017.

Tabell 1 Indikator 1. Kväve och fosforsbelastning på havet, per havsbassäng<sup>2</sup>, belastning från Sverige i förhållande till belastningstaket<sup>3</sup> 2014–2020

Havsbassäng, belastning <sup>2</sup> från Sverige i förhållande till belastningstaket <sup>3</sup>	2014 (kväve) %	2017 <sup>4</sup> (kväve) %	2020 (kväve) %	2014 (fosfor) %	2017 <sup>5</sup> (fosfor) %	2020 (fosfor) %
Bottenviken	81	91	82	121	105	104
Bottenhavet	86	80	82	78	73	71
Egentliga Östersjön	106	124	132	235	232	229
Finska viken	107	102	82	-	-	-
Rigabukten	93	80	70	-	-	-
Öresund	85	88	109	82	81	77
Kattegatt	80	86	89	97	104	95

Källa: Helcom 2023. Progress towards nutrient input ceilings achieved by 2020. In prep.

### 2.1.1 Kommentarer

Data från 2020 visar att Sveriges tillförsel av kväve och fosfor till några havsbassänger är högre än de tak för belastningen som har beslutats inom Helcoms aktionsplan för Östersjön (Baltic Sea Action Plan, BSAP). Belastningstaken visar hur hög tillförseln maximalt kan vara för att det ska vara möjligt att uppnå ett hav fritt från övergödning. Sverige når målen i fem av sju havsbassänger när det gäller kväve. Till Egentliga Östersjön är tillförseln av kväve högre än belastningstaket. Till Öresund går det inte att med statistisk säkerhet säga att tillförseln av kväve är lägre än belastningstaket. För fosfor uppnås målen i tre av fem havsbassänger. Till Egentliga Östersjön är tillförseln av fosfor högre än belastningstaket. Till Bottenviken går det inte att med statistisk säkerhet säga att tillförseln är lägre än belastningstaket.

### 2.1.2 Ytterligare information

Tillförseln av kväve och fosfor till flera bassänger är lägre än belastningstaken, vilket har en positiv inverkan på andra bassänger eftersom det sker ett vattenutbyte mellan havsbassängerna. Exempelvis tar Bottenhavet emot näringsämnen från Egentliga Östersjön och Bottenviken och bidrar samtidigt med renare vatten till dessa intilliggande havsområden. Det gör att delar av den lägre tillförseln till några bassänger går att tillgodoräkna bassängerna med för hög tillförsel.<sup>5</sup> Efter tillgodoräknande återstår ett behov för Sverige av att minska tillförseln till Egentliga Östersjön med 186 ton fosfor samt med 9762 ton kväve. Kvävetillförseln till Öresund behöver minska med 43 ton.

<sup>2</sup> I de siffror som används i tabellen har tillgodoräknande av lägre tillförsel till intilliggande bassänger inte gjorts. Belastningen inkluderar uppskattad osäkerhet.

<sup>3</sup> Från och med 2020 års data görs uppföljningen mot de uppdaterade belastningstaken från BSAP 2021.

<sup>4</sup> Siffrorna för 2017 skiljer sig något från redovisningen av maritima strategin 2020. Då användes preliminära siffror, de som redovisas nu är de slutliga.

<sup>5</sup> Möjligheten att tillgodoräkna extra minskningar i omgivande bassänger framgår i Helcom Copenhagen Ministerial Declaration 2013.

Jämfört med 2017 har den svenska fosfortillförseln 2020 minskat till Bottenviken, Bottenhavet och Kattegatt, och ökat till Egentliga Östersjön och Öresund. På grund av det ändrade<sup>6</sup> belastningstaket är det procentuella överskridandet av fosfor till Egentliga Östersjön ändå lägre 2020 än 2017, trots en ökning i faktisk belastning. Jämfört med referensperioden 1997–2003 är fosfortillförseln 2020 signifikant lägre till Bottenhavet, Egentliga Östersjön och Öresund. Till Bottenviken och Kattegatt finns ingen signifikant förändring jämfört med referensperioden.

Jämfört med 2017 har tillförseln av kväve minskat till Bottenviken och Kattegatt, och ökat till Bottenhavet, Egentliga Östersjön, Finska viken, Rigabukten och Öresund. Trots att kvävetillförseln till Finska viken har ökat 2020 jämfört med 2017 överskrider den inte längre belastningstaket, då taket nu är högre än tidigare. Jämfört med referensperioden 1997–2003 är kvävetillförseln 2020 signifikant lägre till Bottenviken, Bottenhavet, Finska viken, Rigabukten och Kattegatt. Till Egentliga Östersjön och Öresund finns ingen signifikant förändring jämfört med referensperioden.

### 2.1.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling under perioden 2014–2021 påverkar globalt delmål:

- 6.3 avseende att *”förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar.”*
- 14.1 avseende att *”... avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen.”*

## 2.2 Indikator 2. Miljögifter i sill och strömning

Indikatorn visar på en positiv utveckling avseende miljögifter i sill och strömning i Östersjön och Västerhavet. Indikatorn visar på risk för exponering av miljögifter i våra hav och utgår från en sammanslagning av nio miljögifter på sju platser. Indikatorn baseras helt och hållet på en indikator för uppföljning av miljögifter i sill och strömning inom miljömålssystemet. I den maritima strategin fastslås vikten av att sträva mot en god miljöstatus i enlighet med havsmiljödirektivet, samt att värna om de värden som de maritima näringarna är beroende av. Miljögifter är fortsatt ett problem i havet och störst är problemet i Östersjön. Nedan följer uppföljning och kommentar av indikatorn under perioden 2014–2021. Mer utvecklad och detaljerad information om indikatorn finns på webbplatsen för [Sveriges miljömål, Miljögifter i sill och strömning](#)



Indikatoransvarig myndighet:  
Havs- och vattenmyndigheten (HaV)

<sup>6</sup> I samband med att BSAP uppdaterades 2021 gjordes mindre ändringar av belastningstaken. För fosfor är det nya belastningstaket till Bottenviken lägre än tidigare, övriga belastningstak är högre än tidigare. För kväve är de nya belastningstaken till Finska viken och Rigabukten högre än tidigare, övriga belastningstak är lägre än tidigare. De nya belastningstaken används i uppföljningen mot kväve- och fosforbelastningen för 2020.



Figur 4 Indikator 2 Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming (%), 2014–2020

Tabell 2 Indikator 2. Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming (%), 2014–2020

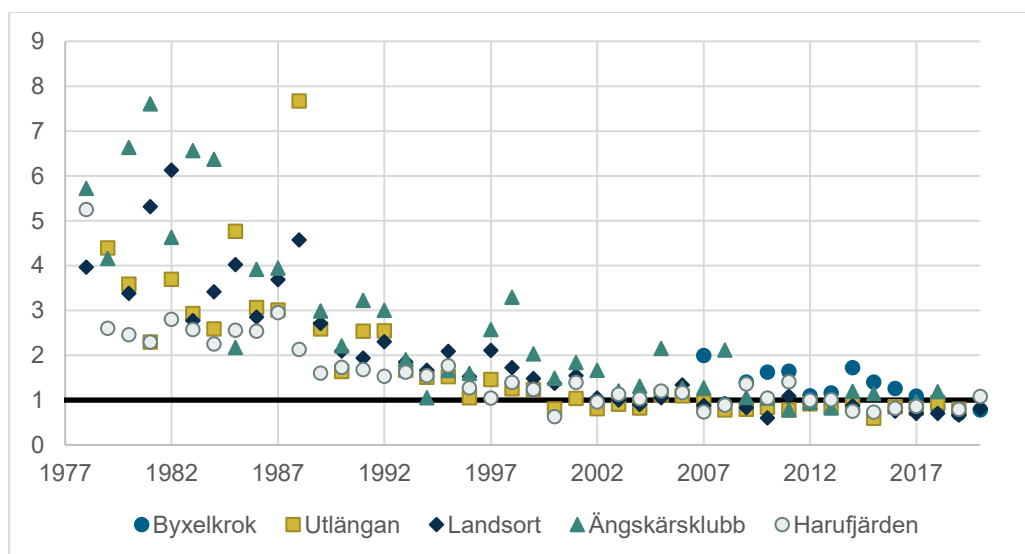
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming</b>	71 %	71 %	71 %	86 %	86 %	100 %	86 %

Källa: HaV (2022B). Data kommer från den nationella miljöövervakningen av miljögifter i kust och hav. För övervakningen ansvarar Naturhistoriska riksmuseet (NRM).

### 2.2.1 Kommentarer

Enligt den senaste skattningen (2020) har exponeringen för miljögifter i sill och strömming minskat i Östersjön och Västerhavet. Indikatorn visar sammanlagd risk vid exponering för ett antal kända miljögifter. En av de fem provtagningsstationerna i Östersjön bedöms ha hög miljörisk. Två stationer saknar data. Ytterligare några stationer i Östersjön ligger nära gränsen för hög miljörisk. I Västerhavet finns två provtagningsstationer, och där bedöms den sammanlagda miljörisken relativt låg.

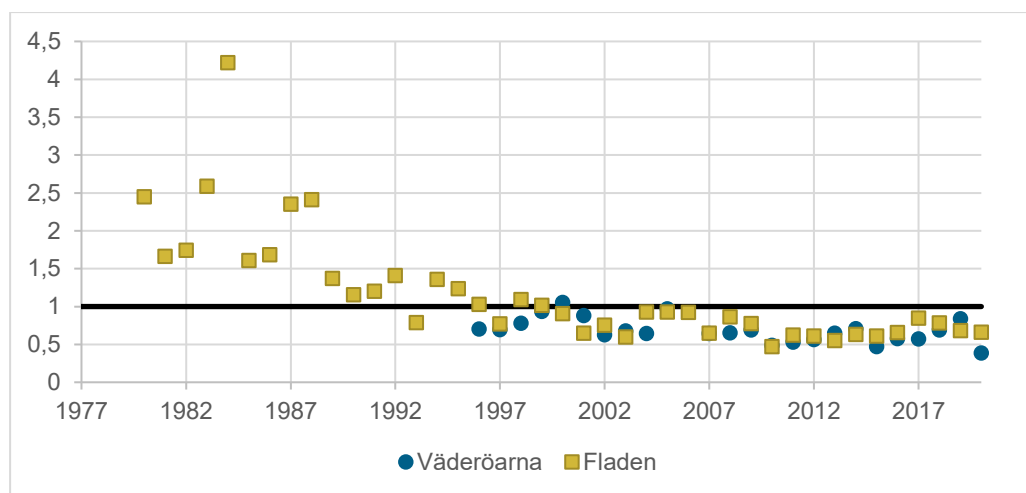
Den sammanlagda miljörisken vid exponering för ett antal kända miljögifter i sill och strömming vid olika provtagningsstationer i Östersjön har minskat sedan 1970-talet. Sedan 2014 har risken varierat något. Några stationer ligger fortfarande över eller nära gränsen för hög miljörisk. Ett indexvärde över eller under 1 indikerar hög respektive låg miljörisk.



Figur 5 Miljögifter i strömming, Östersjön år 1977–2020

Källa: (2022B), Naturhistoriska riksmuseet (datakälla)

Den sammanlagda miljörisken vid exponering för ett antal kända miljögifter i sill vid två provtagningsstationer i Västerhavet har minskat sedan 1980-talet och är idag relativt låg. Indexvärdet har sjunkit något sedan 2019. Ett indexvärde över eller under 1 indikerar hög respektive låg miljörisk.



Figur 6 Miljögifter i sill, Västerhavet, år 1977–2020.  
Källa: HaV (2022B) Naturhistoriska riksmuseet (datakälla)

### 2.2.2 Ytterligare information

Värt att notera är att ämnen som ännu inte har identifierats som miljöproblem inte ingår i indikatorn. Därför går det inte att göra en mer generell bedömning av huruvida vattenkvaliteten och havsföroreningarna vad gäller kemikalier har minskat eller ökat i de uppmätta bassängerna.

Minskad exponering för miljögifterna i sill och strömming beror på att ämnena som ingår i indikatorn har identifierats som miljöproblem och förbjudits. Förbud och restriktioner leder i längden till lägre halter i miljön. Ämnen som inte har identifierats som miljöproblem (ännu) ingår av naturliga skäl således inte i miljöövervakningen och finns inte med i indikatorn. Indikatorn ska därför inte ses som ett mått på den totala miljörisken orsakad av miljöfarliga ämnen, utan som just ett mått på effekten av vidtagna åtgärder (HaV 2022B).

### 2.2.3 Koppling till Agenda 2030

Havs- och vattenmyndighetens uppföljning visar att utvecklingen av indikatorn går i positiv riktning, detta enligt den senaste skattningen år 2020. Indikatorns utveckling under perioden 2014–2020 påverkar därmed positivt de globala delmål som berör indikatorn, vad gäller de i indikatorn ingående kemikalierna:

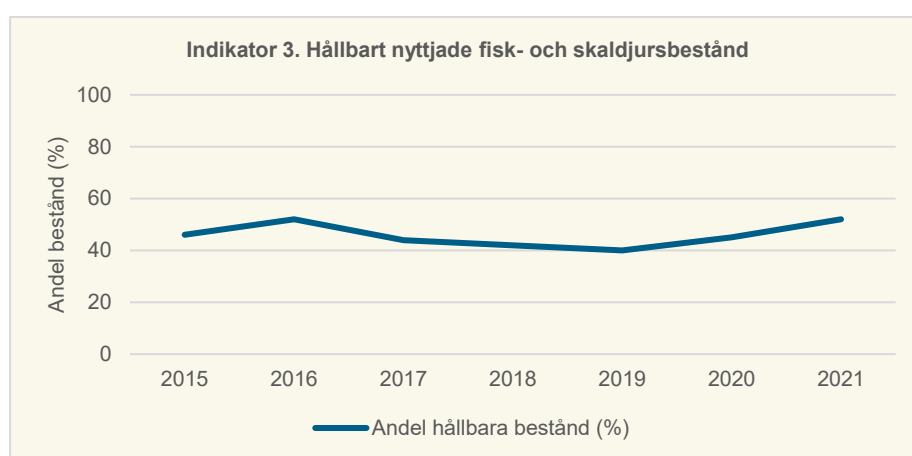
- 6.3 avseende att "förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar, stoppa dumpning och minimera utsläpp av farliga kemikalier."
- 14.1 avseende att "... avsevärt minska alla slags föroreningar i havet."
- 12.4 avseende att "Senast 2020 uppnå miljövänlig hantering av kemikalier och alla typer av avfall under hela deras livscykel, i enlighet med överenskomna internationella ramverk, samt avsevärt minska utsläppen av dem i luft, vatten och mark i syfte att minimera deras negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön."

## 2.3 Indikator 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd

Andelen bestånd av fisk som nyttjas hållbart varierar något mellan 2015 och 2021, men visar en ökning från 40 procent 2019 till 52 procent 2021. Indikatorn följer andelen hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd. I strategin framgår att det bör finnas utvecklingsmöjligheter för yrkesfisket samtidigt som fisket ska vara hållbart. Fiskbestånden ska värnas och stärkas. Detta för att möjliggöra en långsiktigt lönsam fiskenaering. Indikatorn baseras helt och hållet på en indikator för uppföljning av hållbara fiskbestånd inom miljömålssystemet. Mer information om indikatorn finns på webbplatsen för [Sveriges miljömål, Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd](#)



Indikatoransvarig myndighet: HaV



Figur 7 Indikator 3 - Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd, Andel hållbara bestånd (%) år 2015–2021

Tabell 3 Indikator 3 Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd, Andel hållbara bestånd (%) år 2015–2021

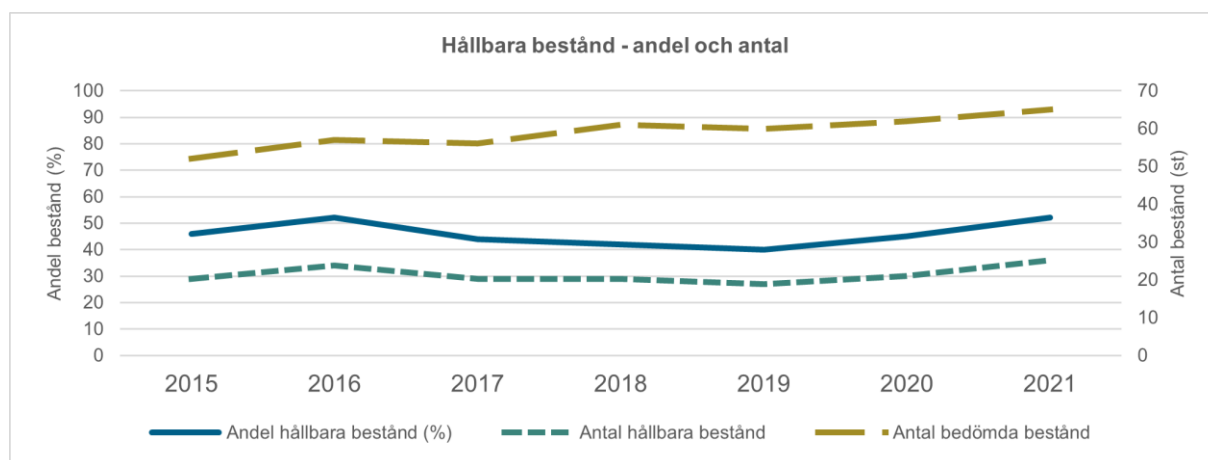
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Andelen bestånd som nyttjas på ett hållbart sätt	46 %	52 %	44 %	42 %	40 %	45 %	52 %

Källa: HaV (2022A), Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten år 2015–2021 (resurs- och miljööversikt), Rapport 2022:2. Rapporten framtagen av Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för akvatiska resurser på uppdrag av HaV

### 2.3.1 Kommentarer

Andelen bestånd av fisk som nyttjas hållbart varierar något mellan 2015 och 2021, visar uppgifter från den årliga publikationen *Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten* (HaV 2022A). Andelen hållbart nyttjade bestånd ökade från 40 procent 2019 till 52 procent 2021. Andelen hållbara bestånd baseras på det totala antalet redovisade bestånd i rapporten, inte bara på de bestånd som bedömts. De enskilda bestånden har bedömts med analytisk beståndsuppskattning eller expertbedömning (metod). Det totala antalet bedömda bestånd, vilket inkluderar både sådana med analytisk beståndsuppskattning och sådana med expertbedömningar, har ökat med nio stycken under perioden.

Det finns regionala variationer mellan olika havsbassänger. I Bottenhavet och Bottenviken bedöms 55 respektive 63 procent av bestånden som hållbart nyttjade. I Östersjön och Västerhavet bedöms 46 respektive 48 procent av bestånden som hållbart nyttjade.



Figur 8 Andel och antal hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd år 2015–2021

Källa: HaV (2022A) Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten 2021. Resursöversikt. Rapport 2022:2.

### 2.3.2 Ytterligare information

Fisk- och skaldjursbestånd i svenska vatten påverkas av olika faktorer. Det fiske som bedrivs måste ske hållbart för att säkerställa ett fiske även i framtiden. Ett hållbart fiske är en förutsättning för att kunna nå miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. Fisk- och skaldjursbestånd i svenska vatten påverkas bland annat av fiske, såväl kommersiellt som fritidsfiske, men även av tillgång till lek- och uppväxtområden, fysisk exploatering av livsmiljöerna samt olika miljöfaktorer som övergödning och klimatförändring. Miljöbetingelserna och tillgången till livsmiljöer sätter ramarna för fiskbeståndens produktivitet och därigenom vilket uttag av fisk som är långsiktigt hållbart HaV (2020A), HaV (2022A), HaV (2022B).

### 2.3.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorn relaterar till de globala delmålen:

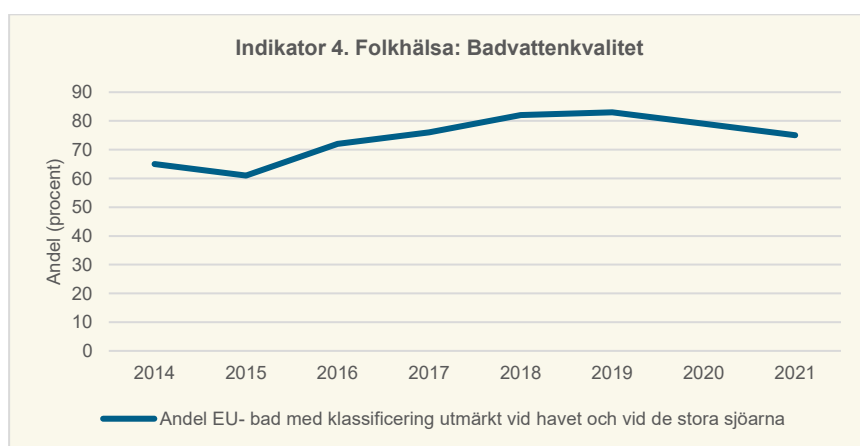
- 12.2 avseende att *”Senast 2030 uppnå en hållbar förvaltning och ett effektivt nyttjande av naturresurser.”*
- 14.2 avseende att *”Senast 2020 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt för att undvika betydande negativa konsekvenser, bland annat genom att stärka deras motståndskraft, samt vidta åtgärder för att återställa dem i syfte att uppnå friska och produktiva hav.”*
- 14.4 avseende att *”Senast 2020 införa en effektiv fångstreglering och stoppa överfiske, olagligt, orapporterat och oreglerat fiske liksom destruktiva fiskemetoder samt genomföra vetenskapligt baserade förvaltningsplaner i syfte att återställa fiskbestånden så snabbt som möjligt, åtminstone till de nivåer som kan producera maximalt hållbart uttag, fastställt utifrån deras biologiska egenskaper.”*

## 2.4 Indikator 4. Folkhälsa. Badvattenkvalitet

Andelen EU-bad vid havet eller de stora sjöarna med utmärkt badvattenkvalitet har ökat under över perioden och nådde en högsta nivå under 2019 och därefter minskat något under de senaste åren. Indikatorn visar andelen EU-bad vid havet och de stora sjöarna som klassificerats som "utmärkt" inom kommunernas arbete med övervakning av badvattenkvalitet. Indikatorn används eftersom det är klassificeringen "utmärkt" som eftersträvas för alla bad. I strategin omnämns hur negativ miljöpåverkan kan påverka vårt brukande av havets resurser och innebära en negativ inverkan på människors hälsa. Indikatorn för badvattenkvalitet fångar en del av detta när det gäller badvatten vid havet eller de stora sjöarna. Utifrån badvattenkvalitetens betydelse för rekreation och turism kan indikatorn även relateras till utveckling som rör strategins vision om attraktiva kustområden. Badvattenkvaliteten är viktig för turistnäringen eftersom badplatser med rent och säkert vatten attraherar både nya och återkommande besökare. Det är också viktigt med tydlig information om badvattenkvaliteten och om eventuella kvalitetsproblem, så att de badande vet vilka förutsättningar som gäller. Genom att följa kraven som gäller för EU-bad kan kommunen "kvalitetsstämpla" sina större badplatser och arbeta för förbättringar där det behövs.



Indikatoransvarig myndighet: HaV



Figur 9 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet - andel EU-bad med klassificering utmärkt, vid havet och vid de stora sjöarna. Klassificeringen 2014–2021 gäller för badsäsongen året efter, det vill säga under perioden 2015–2022.

Tabell 4 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet - andel EU-bad med klassificering utmärkt vid havet och vid de stora sjöarna. Klassificeringen 2014–2021 gäller för badsäsongen året efter, det vill säga under perioden 2015–2022.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Andel EU- bad med klassificering utmärkt vid havet och vid de stora sjöarna</b>	61 %	72 %	76 %	82 %	83 %	79 %	75 %

Källa: HaV (2022C).



### 2.4.1 Kommentarer

Andelen EU-bad vid havet eller de stora sjöarna med utmärkt badvattenkvalitet nådde en högsta nivå under 2019 och har minskat något under de senaste åren. De allra flesta EU-baden i Sverige har en god vattenkvalitet. Inför badsäsongen varje år klassificeras badvattenkvaliteten som "utmärkt", "bra", "tillfredsställande" eller "dålig". Dock har antalet badplatser som klassificeras med dålig kvalitet ökat de senaste två åren från någon enstaka till ett tiotal. HaV bedömer att medvetenheten hos kommunerna har ökat och att arbete görs för att förbättra vattenkvaliteten, särskilt inom turistområden. Det finns krav på att vidta åtgärder om ett EU-bad klassificerats som dåligt. Det finns även krav på att identifiera och bedöma risken för föroreningskällor och utbredning av cyanobakterier och alger för varje EU-bad och att redovisa åtgärder för dessa. Det finns goda exempel på att orsaker till föroreningskällor har identifierats och åtgärdats. Förbättringar i de verktyg som HaV tillhandahåller inom arbetet med badvatten har gjort att kraven på kommunerna blivit tydligare. Samtidigt visar statistiken en ökning av rapporterade prov med höga bakteriehalter. Det kan bero på flera faktorer och det finns ännu inget svar på varför. Ett högre nyttjande av svenska stränder under covid-19-pandemin kan bidra, samt problem med översvämningar och torka, men även en snabbare respons av kommunerna och fler provtagningar i anslutning till en föroreningshändelse.

Indikatorn är relativt sårbar för förändringar då enstaka provtagningar med höga bakteriehalter kan påverka klassificeringen av ett bad. Det har även visat sig att förändringar i hantering av prover på de laboratorier som genomför analyserna av indikatorbakterier kan påverka de statistiska beräkningarna som ligger till grund för klassificeringen. Det är svårt för myndigheterna att ha en fullständig överblick över dessa förändringar.

Provtagningen på badplatser är inriktad på en bedömning av hälsorisker och omfattar två typer av bakterier, *Escherichia coli* (*E. coli*) och intestinala enterokocker. Dessa bakterier fungerar som indikatorer för att påvisa en eventuell förorening av vattnet som innehåller avföring. Bakterierna utgör inte i sig själva en fara för badande men kan, genom sin närvaro, indikera förorenat vatten. Sådana fekala föroreningar kan exempelvis vara avlopp, djurgödsel och fågelspillning. Även de badande kan tillföra indikatorbakterier till badvattnet. Badplatserna besiktigas även visuellt för förekomst av eventuell algblomning och avfall i samband med provtagningen, men dessa parametrar beaktas inte vid klassificeringen av badvatten. Om det vid provtagning visar sig finnas höga halter bakterier i vattnet (otjänligt), förekomst av algblomning eller avfall bör kommunen göra en avrådan från bad. Bedömningen av bakteriehalterna görs utifrån Havs- och vattenmyndighetens vägledning kring EU-bad där gränsvärden för tjänligt, tjänligt med anmärkning och otjänligt återfinns.

### 2.4.2 Ytterligare information

Sveriges badplatser är mycket varierande. På webbplatsen Badplatsen, finns cirka 2 500 badplatser registrerade. Här finns långgrunda sandstränder, klippbad, sötvattenssjöar och salta havsbad. De badplatser där kommunen förväntar sig ett stort antal badande ska kommunen registrera som EU-bad i enlighet med HaV:s föreskrifter och allmänna råd om badvatten (HVMFS 2012:14). Med ett stort antal badande avses ungefär 200 personer i genomsnitt per dag under badsäsongen under de dagar som vädret inbjuder till bad. Förutom EU-baden kontrolleras även många av de övriga baden regelbundet av kommunerna. Av Sveriges 457 EU-bad under 2022 återfanns 322 badplatser vid havet eller de stora sjöarna. Enligt badvattenförordningen är det kommunen som ansvarar för klassificeringen av EU-bad. HaV sammanställer och rapporterar

vidare underlaget om EU-baden till EU. EU-bad omfattas av bestämmelserna i badvattendirektivet (2006/7/EG). Detta direktiv har införlivats i svensk lag genom badvattenförordningen (2008:218) och HaV:s föreskrifter och allmänna råd om badvatten (HVMFS 2012:14). Övervakningen och förvaltningen som görs inom badvattendirektivets ramar kompletterar den som styrs av vattendirektivet och bedrivs inom vattenförvaltningen. Det finns andra aspekter på badvattenkvalitet som inte omfattas av HaV:s [föreskrifter och allmänna råd om badvatten \(HVMFS 2012:14\)](#)<sup>7</sup>. Dessa inkluderar både naturligt förekommande organismer som kan orsaka hälsoproblem och kemiska föroreningar. Kvaliteten som rapporteras ger därför inte en helhetsbild av möjliga hälsoeffekter av bad.

### 2.4.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling under perioden 2015–2021 har påverkan på globala delmål:

- 6.3 avseende att "förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar, stoppa dumpning och minimera utsläpp av farliga kemikalier."
- 14.1 avseende att "... avsevärt minska alla slags föroreningar i havet."
- 3.3 *Bekämpa smittsamma sjukdomar*. Badvatten bedöms i Sverige inte bidra till en betydande andel av belastningen av smittsamma sjukdomar i samhället, men hälsopåverkan kan förväntas öka i samband med klimatförändringar som resulterar i fler värmeböljor (ökad förekomst av vissa hälsofaror, ökad exponering genom mer badande) och ökad frekvens av skyfall (ökad tillförsel av smittämnen).
- 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism* genom att bra badvattenkvalitet främjar turism.

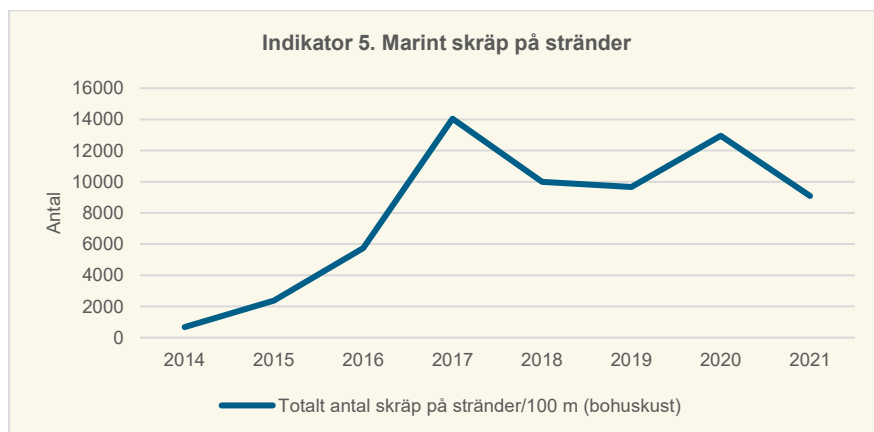
## 2.5 Indikator 5. Marint skräp på stränder

Indikatorn visar för 2021 en markant minskning av antalet skräp på oexploaterade stränder längs Bohuskusten jämfört med 2020, antalet är dock ungefär på samma nivå som åren 2018 och 2019. Sett till hela perioden från 2014 visar indikatorn dock en ökning. Indikatorn följer upp förekomsten av marint skräp på stränder längs två av landets kuststräckor. Förutom hav i balans, kan indikatorn även relateras till folkhälsa och attraktiva kustområden, utifrån dess betydelse för rekreation, friluftsliv och turism. Indikatorn baseras på en indikator för uppföljning av marint skräp inom miljömålssystemet. Diagrammet nedan avser marint skräp på stränder på Bohuskusten som är det mest drabbade av Sveriges kustområden. Mer utvecklad och detaljerad information om indikatorn finns på webbplatsen för [Sveriges miljömål, Marint skräp på stränder](#)



Indikatoransvarig myndighet: HaV

<sup>7</sup> [Badvatten \(HVMFS 2012:14\) - Föreskrifter - Vägledning, föreskrifter och lagar - Havs- och vattenmyndigheten \(havochvatten.se\)](#)



Figur 10 Indikator 5. Marint skräp - totalt antal skräp på stränder/100 m, (Bohuskusten) år 2012–2021.

Tabell 5 Indikator 5. Marint skräp - totalt antal skräp på stränder/100 m, (Bohuskusten) år 2012–2021.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Skagerrak (Bohuskusten), oexploaterade stränder</b>	677	2 370	5 746	14 041	9 992	9 657	12 948	9 095
<b>Kattegatt och Östersjön, stadsnära stränder</b>	174	108	163	141	181	146	98	96
<b>Kattegatt och Östersjön, oexploaterade stränder</b>	18	25	64	101	73	74	144	123

*Not:* Observera att metodiken skiljer sig åt mellan Skagerrak respektive Kattegatt och Östersjön. Siffrorna är medelvärden för de ingående stränderna för respektive strandtyp. För Skagerrak avses referensstränder (oexploaterade) på Bohuskusten (så kallade Ospar-stränder). För Kattegatt och Östersjön avses stadsnära respektive oexploaterade stränder i Kattegatt och Östersjön (så kallade Helcom-stränder).

Källa: HaV (2022B) Håll Sverige rent är datakälla.

### 2.5.1 Kommentarer

Mängden strandskräp (antal skräp per 100 meter strand) varierar mycket från år till år på vissa stränder, medan förekomsten på andra stränder har mindre variation mellan provtagningarna. Medelvärdet för antal skräpföremål per 100 meter strandsträcka för år 2021 visar en markant minskning av antalet skräp på oexploaterade stränder längs Bohuskusten jämfört med 2020. Antalet är dock ungefär på samma nivå som år 2018 och 2019. Trenden för stadsnära stränder längs Kattegatt och Östersjön är mer otydlig. Skräpet består till nästan 90 procent av plastmaterial.

### 2.5.2 Ytterligare information

Förekomsten av strandskräp är högst på oexploaterade stränder längs Bohuskusten där största delen av tillförseln kommer från havet. Här sker en betydande tillförsel genom Jutska strömmen, en havsström som för vatten norrut längs Danmarks västkust mot den svenska västkusten. På stränder i Kattegatt och Östersjön finner man mer skräp på de stadsnära stränderna, där skräpet förväntas komma främst från besökare, jämfört med de oexploaterade stränderna. Vid mätningar av strandskräpet ser man även på fördelning av olika material. Den största delen av allt skräp i alla havsområdena utgörs av makroplast. Detta överensstämmer med hur det ser ut globalt.

Den ökning av strandskräp som ses är negativ för möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård*. Marint skräp och skräp på stränder skadar också människors upplevelser av naturen, vilket försämrar möjligheten att nå friluftslivsmål och också kan ha negativa effekter på folkhälsan. Marint skräp innebär även årliga kostnader för kommuner och enskilda för strandstädning, vilket resulterat i ett budgeterat statligt stöd för strandstädning i omfattningen cirka 25 miljoner kronor för år 2021 (Naturvårdsverket 2023).

Det är en stor variation mellan enskilda stränder i alla havsområdena vilket innebär att det är svårt att bedöma trender i förekomsten. Förekomsten av skräp kan också vara känslig för bland annat extrema väderförhållanden, och för enstaka slumpmässiga händelser (till exempel att ett fartyg tappar en del av sin last i närheten av stranden). Resultaten kan även påverkas av strandstädning.

Den marina nedskräpningen fortsätter att vara ett problem och skräp som plast och mikroplaster påverkar marina arter. Globalt sett är bristande avfallshantering och nedskräpning på land den största källan till marint skräp. Den främsta orsaken till ökad nedskräpning är ökande användning av plast (HaV 2022B).

### 2.5.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling påverkar måluppfyllnad av de globala delmålen:

- 14.1 avseende att "... Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp..."
- 12.4 avseende att "Senast 2020 uppnå miljövänlig hantering av kemikalier och alla typer av avfall under hela deras livscykel, i enlighet med överenskomna internationella ramverk, samt avsevärt minska utsläppen av dem i luft, vatten och mark i syfte att minimera deras negativa konsekvenser för människors hälsa och miljön."
- 11.6 Minska städernas miljöpåverkan påverkas negativt. Målet är att till "senast 2030 minska negativa miljöpåverkan per person bland annat genom att ägna uppmärksamhet åt hantering av kommunalt och annat avfall."

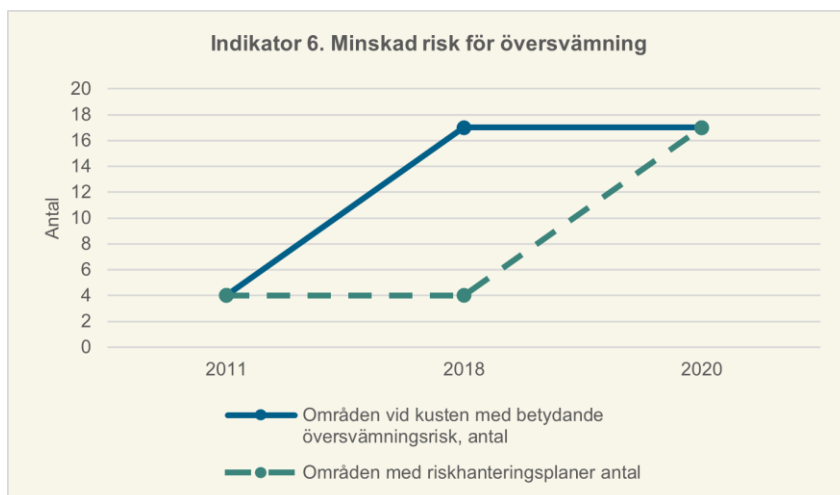
## 2.6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning

Indikatorn visar att jämfört med år 2018 är antalet områden vid kusten med betydande översvämningsrisk det samma, 17 stycken. Dock har områden med riskhanteringsplaner ökat från 4 till 17 stycken.

Indikatorn minskad risk för översvämning visar antal riskhanteringsplaner för de, enligt översvämningsdirektivet, identifierade områdena med betydande översvämningsrisk. Den maritima strategin slår fast att säkerhetsarbetet ska vara fortsatt aktivt för att minska risken för större olyckor med negativa konsekvenser för människor och miljö. Den svenska översvämningsförordningen, vilken bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/60/EG av den 23 oktober 2007, om bedömning och hantering av översvämningsrisker syftar till att minska ogynnsamma följder av översvämningsrisker för människors hälsa, miljö, kulturarv och ekonomisk verksamhet.



Indikatoransvarig myndighet: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)



Figur 11 Indikator 6. Minskad risk för översvämning - antal områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, samt antal riskhanteringsplaner vid kusten, 2011, 2018, 2020

Tabell 6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning - antal områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, samt antal riskhanteringsplaner vid kusten, 2011, 2018, 2020

	2011	2018	2020
<b>Områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, antal</b>	4	17	17
<b>Områden med riskhanteringsplaner antal</b>	4	4	17
<b>Områden med riskhanteringsplaner som beaktat sjöfart och hamn-infrastruktur, antal</b>	Ej aktuellt enligt tidsplan	1	16
<b>Områden med riskhanteringsplaner med åtgärder kopplat till sjöfart och hamn-infrastruktur, antal</b>	Ej aktuellt enligt tidsplan	0	9

Källa: MSB (2022)

### 2.6.1 Kommentarer

Jämfört med år 2018 är antalet identifierade områden vid kusten med betydande översvämningsrisk det samma, 17 stycken. Dock har områden med riskhanteringsplaner ökat från 4 till 17 stycken. Under 2022 påbörjades en ny översyn av områden med betydande översvämningsrisk, som kommer att slutföras under 2023. Denna översyn utförs med en reviderad metodik jämfört med 2016–2017 och utfallet av analysen kan därmed bli att såväl fler som färre områden identifieras i cykel 3. För de 17 tätorter vid kusten som identifierades som områden med betydande översvämningsrisk 2016–2017 har således riskhanteringsplaner nu framställts. Dessa riskhanteringsplaner ska bland annat särskilt beakta risker för sjöfart och hamninfrastruktur. Vid en genomgång av de framtagna riskhanteringsplanerna för de 17 tätorterna vid kusten har det framkommit att 16 av dessa har beaktat sjöfart och hamninfrastruktur i riskhanteringsplanen och att 9 av dessa har identifierat åtgärder direkt kopplade till sjöfart och hamninfrastruktur.

Av de områden längs kusten som identifierades i cykel 2 av översvämningsdirektivet med betydande risk för översvämning, har framtagna riskhanteringsplaner hanterat maritima intressen och översvämning från havet i betydligt högre utsträckning än i cykel 1. För majoriteten av dessa kustkommuner har sjöfart och hamnar beaktats vid framtagandet av riskhanteringsplanerna och

drygt hälften av dem har åtgärder kopplade direkt till sjöfart och hamninfrastruktur. MSB publicerade en reviderad vägledning år 2020 för framtagandet av riskhanteringsplaner inför framtagandet av riskhanteringsplaner för de orter som identifierats i cykel 2 av översvämningsdirektivet. Denna vägledning innehöll bland annat rekommendationer om att även sjöfart och hamninfrastruktur bör beaktas vid framtagandet av riskhanteringsplanerna.

### 2.6.2 Ytterligare information

Nytt underlag, såsom ny detaljerad höjddata och nya beräkningar från SMHI, har gjort det möjligt att bättre bedöma översvämningsrisk från havet. Ny kunskap kring översvämnning från havet växer ständigt fram och i arbetet med identifiering av områden med betydande risk för översvämnning i cykel 3 (som pågår under 2022–2023), har identifieringsmetodiken reviderats ytterligare. Antalet områden med betydande risk för översvämnning längs kusten kan därför komma att antingen öka eller minska jämfört med antalet identifierade områden med betydande översvämningsrisk enligt översvämningsdirektivets cykel 2, redovisade i kartan nedan (Figur 12, MSB 2022).



Figur 12 Karta över identifierade områden med betydande översvämningsrisk enligt översvämningsdirektivets cykel 2. Källa: MSB

### 2.6.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling påverkar måluppfyllnad på globala mål och delmål:

- 11 *Hållbara städer och samhällen* handlar om att "göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara".
- 11.5 är att *mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer*. Det innebär att till 2030 väsentligt minska antalet dödsfall och antalet människor som drabbas av katastrofer, inklusive vattenrelaterade katastrofer.
- 11.B avseende att "Implementera strategier för inkludering, resurseffektivitet och katastrofreducering."

- 14 *Hav och marina resurser*. Kusternas och havets ekosystem kan också spela en viktig roll för att skydda samhällen från stormvågor och andra naturhändelser. En hållbar förvaltning av havs- och kustområden innefattar en minskning av risker i enlighet med målet.

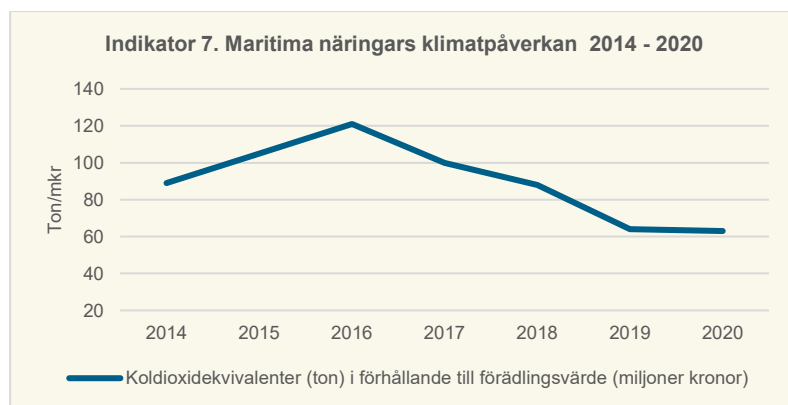
Delmålen 11.5 och 11.B har särskild relevans för översvänningsförordningen och arbetet med riskhanteringsplanerna.

## 2.7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan

För indikatorn finns det en minskning (2017–2020), vilket följer samhället i stort. Indikatorn följer upp utvecklingen av de maritima näringarna när det gäller koldioxidutsläpp. Indikatorn mäter de maritima näringarnas utsläpp, uttryckt som koldioxidekvivalenter, i förhållande till näringarnas förädlingsvärde<sup>8</sup>. Att relatera utsläppen till förädlingsvärdet innebär att hänsyn tas till den totala ekonomiska aktiviteten i näringarna. Detta är det mått som generellt används inom miljöräkenskaperna och som indikatorn baseras på. En central hållbarhetsaspekt för en maritim strategi handlar om dess påverkan på klimatet. Världshaven och deras naturliga processer påverkas av den globala uppvärmningen och de klimatförändringar som följer av den. Den globala uppvärmningen är ett resultat av mänsklig aktivitet (IPCC 2018). Effekter av klimatförändring kan exempelvis handla om vattennivåhöjning, ökade fluktuationer vad gäller regn och torka, påverkan på vattenkvalitet på grund av ökad avrinning eller ändrad utbredning för vissa fiskarter.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån (SCB)



Figur 13 Indikator 7 Maritima näringars klimatpåverkan, koldioxidekvivalenter (ton) per förädlingsvärde (mkr) år 2014–2020. Notering: teknisk rättning av axelrubrik skett efter beslutet om denna redovisning.

<sup>8</sup> Koldioxidekvivalenter eller CO<sub>2</sub>e är ett mått på utsläpp av växthusgaser som tar hänsyn till att olika sådana gaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten och global uppvärmning. Förädlingsvärde är varje närings bidrag till ett lands bruttonationalprodukt (BNP). För klimatpåverkan används produktionsbaserade utsläpp. Andra sätt att beräkna utsläpp är exempelvis konsumtionsbaserade respektive territoriella utsläpp. Indikatorn fångar inte upp utsläpp från hela livscykeln såsom ex fiskfoder i vattenbruket eller tillverkning av fartyg, men däremot utsläpp från verksamheten, t.ex. rederiverksamhet. Metoden för att beräkna klimatindikatorn har utvecklats av Statistiska centralbyrån, för mer information och beskrivning av indikator se bilaga C.

Tabell 7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan, koldioxidekvivalenter (ton) per förädlingsvärde (mkr) år 2014–2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Koldioxidekvivalenter (ton) i förhållande till förädlingsvärde (miljoner kronor)*	89	105	121	100	88	64	63

\* Reviderade data för utsläpp av H50 påverkar utsläpp per förädlingsvärde samt utsläpp av växthusgaser.

Källa: SCB. Miljöräkenskaperna, Nationalräkenskaperna 2014–2020. SCB har utfört beräkningarna.

### 2.7.1 Kommentarer

Statistiken för maritima näringars klimatpåverkan (indikator 7) varierar en del över tid. När det gäller koldioxidekvivalenter per förädlingsvärde finns det en trendmässig minskning (2017–2020), vilket följer samhället i stort. År 2020, som påverkades av covid-19-pandemin, innebar kraftiga minskningar av utsläppen men också av minskad ekonomisk aktivitet. Det har lett till en utplaning av indikatorn.

I tabell 8 tas statistikindikatorn ut för två nyckelbranscher inom maritima näringar. Värdena är relativt stabila men år 2019 sticker ut för rederier, vilket beror på att utsläppen minskade kraftigt i sektorn samtidigt som förädlingsvärdet gick upp.

Statistiken är uppbyggd på miljöräkenskaperna, avseende luftutsläpp, som är en satelliträkenskap till nationalräkenskaperna. Utsläppsdata är byggt på energidata som räknas upp med emissionsfaktorer. I den mån data inte täcks av dessa undersökningar kompletteras data med hjälp av naturvårdsverkets framtagna statistik från SMED. Förädlingsvärdet är framtaget på SCB:s nationalräkenskaper och är i löpande priser.

Tabell 8 Klimatpåverkan från fiske och vattenbruk, samt rederier, 2014–2020. Koldioxidekvivalenter (ton) i förhållande till förädlingsvärde (miljoner kronor)

Maritim näring	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
SNI A03 Fiske och vattenbruk	133	108	97	88	79	74	89
SNI H50 Rederier*	341	353	468	421	346	237	303

\* Reviderade data för utsläpp av H50 påverkar utsläpp per förädlingsvärde samt utsläpp av växthusgaser.

Källa: SCB. Miljöräkenskaperna, Nationalräkenskaperna 2014–2020. SCB har utfört beräkningarna.



### 2.7.2 Ytterligare information

Klimatindikatorn har tagits fram med hjälp av utsläppsdata från miljöräkenskaperna.. Metoden för att beräkna klimatindikatorn har utvecklats av Statistiska centralbyrån, som även har utfört beräkningarna. Vissa förändringar i beräkningsmetodik genomförs vid varje ny statistikproduktion av utsläppsberäkningar, på grund av revideringar i indata och förbättrade estimat och modellskattningar. Samma metod används för hela tidsserien så jämförelsen över tid är god. Mer information om detta finns på SCB:s webbplats, Miljöräkenskaperna. Se mer om metoden i bilaga C, Teknisk bilaga för vissa indikatorer.

### 2.7.3 Koppling till Agenda 2030

Potentiell påverkan på de globala målen och dess delmål:

- 8.4 *Förbättra resurseffektivitet i konsumtion och produktion.*
- 9.2 *Främja inkluderande och hållbar industrialisering.*
- 9.4 *Uppgradera all industri för ökad hållbarhet.*
- 12. *Hållbar konsumtion och produktion.*
- 13. *Bekämpa klimatförändringarna.*

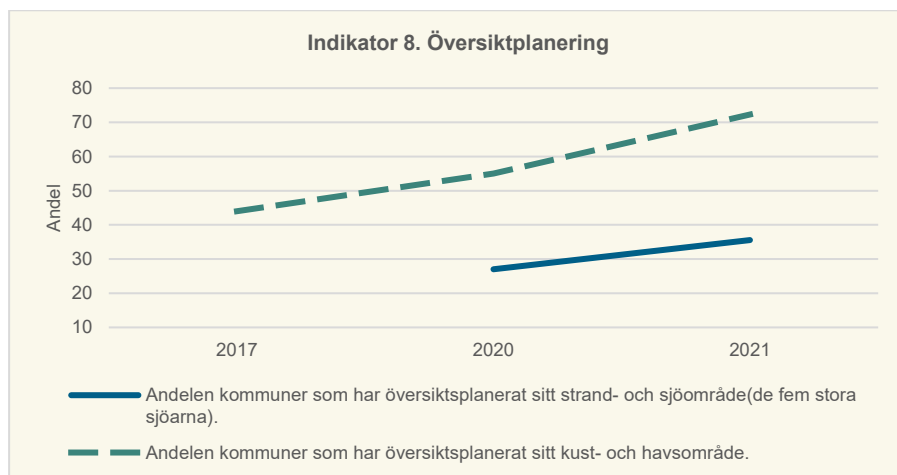
För uppföljning av delmål 9.4 används globalt liknande indikator som i den maritima strategin, det vill säga utsläpp av koldioxid i förhållande till förädlingsvärdet

## 2.8 Indikator 8. Översiktsplanering

Indikatorn visar en positiv trend och att andelen kommuner som har översiktsplanerat sitt kust-, havsområde har ökat. Indikatorn följer upp kommunernas översiktsplanering av havs-, kust- och sjöområden. I den maritima strategin framgår att havs- och kustområden behöver god planering då trycket från att ta i anspråk områden för bland annat bebyggelse, turism, fiske, energiproduktion och sjöfart har ökat. I planeringen behöver hänsyn tas till olika anspråk, samtidigt som man måste värna om havets ekosystem och hantera klimatförändringar. Fysisk planering förbättrar möjligheterna att ta hänsyn till ekosystemens förutsättningar och ger samtidigt förutsättningar för att trygga de värden som är grunden för maritima näringar.



Indikatoransvarig myndighet: Boverket



Figur 14 Indikator 8. Översiktsplanering - andelen med översiktsplaner kust-, havs- och sjöområden 2017–2021<sup>9</sup>

Tabell 9 Indikator 8. Översiktsplanering - andelen med översiktsplaner kust-, havs- och sjöområden 2017–2021.

	2017	2020	2021
Andelen kommuner som har översiktsplanerat sitt kust-, havsområde.	44 %	55 %	72 %
Andelen kommuner som har översiktsplanerat sitt strand-, och/eller sjöområde (fem stora sjöarna)	Saknas data	27 %	36 %

(Notering: mindre justeringar av indelning av kommuner har skett sedan föregående uppföljning<sup>9</sup>)

Källa: WSP (2022)

### 2.8.1 Kommentarer

Uppföljningen har gjorts för 2020–2021 genom en studie av översiktsplaner för Sveriges 83 kustkommuner, samt de 45 kommuner som angränsar till Väneren, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön. Kriterierna för att en kommun ska anses ha översiktsplanerat sitt havs-, kust- eller sjöområde är att intressen har avvägts mot varandra och att kommunen i planen har ett strategiskt förhållningssätt till mark- och vattenanvändningen.

För kustkommuner syns en positiv trend i planeringen av havs- och kustområden. Totalt uppfyller 60 av de 83 kustkommunerna kriterierna för att kommunen ska anses ha planerat sitt havs- och kustområde, vilket motsvarar 72 procent. I uppföljningen som gjordes för perioden 2016–2017 bedömdes 34 kustkommuner uppfylla kriterierna, vilket ökade till 45 godkända vid uppföljningen 2018–2019.

Kring de fem större sjöarna har 16 av 45 kommuner planerat för vatten- och strandområdet, vilket motsvarar 36 procent. I den senaste uppföljningen bedömdes tolv sjökommuner som godkända. Avgränsningen av ingående kommuner har dock justerats varvid detta inte är fullt jämförbart.

Vissa kommuner har tagit fram en ändring av översiktsplanen som specifikt fokuserar på havsområdet. Andra har i den kommunomfattande översiktsplanen samlat havs- och

<sup>9</sup> Fyra kommuner har både strand mot Mälaren och havskust. Indelningen i kustkommun eller sjökommun baseras på vilket alternativ som har längst strandsträcka. Med detta som grund har mindre justeringar i indelningen gjorts sedan förra uppföljningen, vilket innebär att en andel av planeringarna för vatten- och strandområden år 2022 inte är fullt jämförbara med föregående år.

sjöplaneringen i egna avsnitt med tydligt redovisade intresseavvägningar och väl underbyggda ställningstaganden. När ställningstaganden även kopplas till en karta blir det mycket tydligt vad som avses för området.

Andelen kustkommuner som har översiktsplanerat havs- och kustområden har således ökat från 45 till 60 kommuner. Om även de kommuner som har antagit en översiktsplan under 2022 ingår i underlaget visar det på en positiv utveckling där 80 procent av Sveriges kustkommuner planerar för sina havs- och kustområden. För sjökommunerna är ökningen av planering för sjö- och strandområden inte lika stor men går i en positiv riktning.

### 2.8.2 Ytterligare information

En anledning till den positiva utvecklingen bland kustkommunerna kan vara de nationella havsplanerna för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet som togs fram under studieperioden och beslutades av regeringen 2022. Genom att referera till den nationella havsplanen och hur kommunen ställer sig till den kommer även kommunens egen planering i fokus.

En annan anledning till den positiva utvecklingen bland kustkommunerna är sannolikt projektet KOMPIS - kommunal planering i statlig samverkan. Svenska kustkommuner kunde från 2016–2018 få bidrag för att stödja och förstärka förberedelser och genomförande av översiktsplanering av havet. Målet var bland annat att ge kommunerna ett stöd för ökad planering i sitt havsområde och att stödja mellankommunal samverkan. Arbetet skulle ske tillsammans med regionala samverkans- och tillväxtorgan och vara kommunöverskridande. Totalt deltog 51 kustkommuner i olika KOMPIS-projekt<sup>10</sup> under tiden som projektbidraget tillämpades (WSP 2022).

I kommunerna kring de större sjöarna har det inte förekommit något mellankommunalt samarbete i den omfattningen. Enbart kommunerna kring Storsjön har ett mellankommunalt samarbete. Men det har inte heller gjorts någon nationell eller regional satsning på dessa kommuners planering av sjöarna.

### 2.8.3 Koppling till Agenda 2030

Potentiell påverkan på de globala målen och dess delmål:

- 11.A avseende att *”positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden skall stärkas genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen”*.
- 14 *Hav och marina resurser*: I förlängningen stärks förutsättningar för en positiv påverkan även på mål 14 *Hav och marina resurser*, men en sådan påverkan är det för tidigt att ännu kunna konstatera.

---

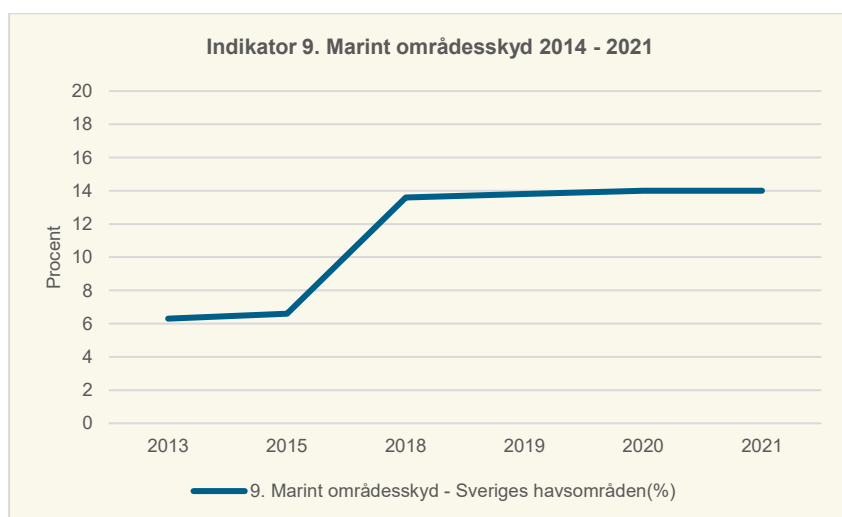
<sup>10</sup> <https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/havsplanering/svensk-havsplanering/havsplaneringsprocessen/samverkan-roller-och-ansvar/kompis---kommunal-planering-i-statlig-samverkan.html>

## 2.9 Indikator 9. Marint områdesskydd

Indikatorn visade en ökning mellan 2015 och 2018, för att därefter vara relativt konstant på 14 procent. Indikatorn visar hur stor andel av de svenska havsområdena som omfattas av marint områdesskydd. Områdesskyddet stärker förutsättningarna för fungerande ekosystem och den biologiska mångfalden och därmed även tillgången till ekosystemtjänster, som är viktiga för såväl havs- som vattenmiljö. Viktiga ekosystemtjänster är exempelvis reglerande biokemiska cykler som påverkar luft- och vattenkvalitet, inklusive naturlig koldioxidinfångning. Det bidrar även till förutsättningar för attraktiva kustmiljöer, boende, friluftsliv och näringsliv. I strategin framgår att styrmedel behöver gynna miljöanpassade lösningar och stödjade företag som går före i miljöarbetet, samt att kustnära områdesskydd ska säkra tillgång på naturområden för rekreation och turism. Indikatorn är densamma som används vid uppföljning av Agenda 2030, där uppföljningen sedan 2018 görs av Statistiska centralbyrån, med hjälp av underlag från Metria som analyserar andelen skydd.



Indikatoransvarig myndighet: Havs- och vattenmyndigheten (HaV)



Figur 15 Indikator 9. Marint områdesskydd - andel av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd 2013–2021

Tabell 10 Indikator 9. Marint områdesskydd - andel av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd

	2013	2015	2018	2019	2020	2021
Andel av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd	6,3 %	6,6 %	13,6 %	13,8 %	14%	14%

Källor: Hav (2016), SCB (2019 – 2022A)

### 2.9.1 Kommentarer

Andelen havsområden som omfattas av marint områdesskydd ökade kraftigt mellan 2015 och 2018 i samband med att regeringen 2016 beslutade om nya Natura 2000-områden, främst i syfte att skydda Sveriges enda val, tumlaren, och i huvudsak den starkt hotade Östersjöpopulationen.

Tabell 11 Andel av respektive havsområde som har marint områdesskydd, Sveriges havsområde, respektive Bottniska viken, Egentliga Östersjön och Västerhavet år 2013–2021

	2013 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2018 <sup>2</sup>	2019 <sup>2</sup>	2020 <sup>2</sup>	2021 <sup>2</sup>
<b>Sveriges havsområden</b>	6,3 %	6,6 %	13,6 %	13,8 %	14 %	14 %
<b>Bottniska viken</b>	Saknas	4,7 %	5 %	5,2 %	5 %	5 %
<b>Egentliga Östersjön</b>	Saknas	5,4 %	16 %	16 %	17 %	17 %
<b>Västerhavet</b>	Saknas	20,7 %	32 %	32 %	32 %	32 %

Källor: <sup>1</sup> Hav (2016), <sup>2</sup> SCB (2019 – 2022A)

## 2.9.2 Ytterligare information

Länsstyrelserna och i viss mån även kommunerna inrättar marina skyddade områden i form av naturreservat och biotopskyddsområden. Regeringen beslutar om nationalparker och Natura 2000-områden samt marina skyddade områden enligt de regionala havsmiljökonventionerna Oskar och Helcom. I den nationella handlingsplanen för marint områdesskydd uttryckte Havs- och vattenmyndigheten att det är viktigt att stärka möjligheterna att nå målet genom att skydda minst 10 procent av varje havsområde i Bottniska viken, Egentliga Östersjön och Västerhavet. Havs- och vattenmyndigheten har tillsammans med berörda kustlänsstyrelser tagit fram ett ramverk för marint områdesskydd som ska möjliggöra en mer detaljerad uppföljning av kvalitetsaspekterna avseende ekologisk representativitet och funktionalitet. Parallellt har kustlänsstyrelserna i Bottniska viken och Egentliga Östersjön tagit fram regionala planer för marint områdesskydd. I EU:s strategi för biologisk mångfald har EU-kommissionen föreslagit ett skydd av områden omfattande 30 procent för EU:s havsområden, varav 10 procent ska ha ett strikt skydd<sup>11</sup>.

## 2.9.3 Koppling till Agenda 2030

Potentiell påverkan på globala mål och delmål:

- 11.4 *Skydda världens kultur- och naturarv* som handlar om att ”*stärka insatserna för att skydda och trygga världens kultur- och naturarv.*”
- 14.2 *Skydda och återställ ekosystem*, för vilket det anges att ”*Senast 2020 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt för att undvika betydande negativa konsekvenser*”, ... samt ”*vidta åtgärder för att återställa dem i syfte att uppnå friska och produktiva hav.*”

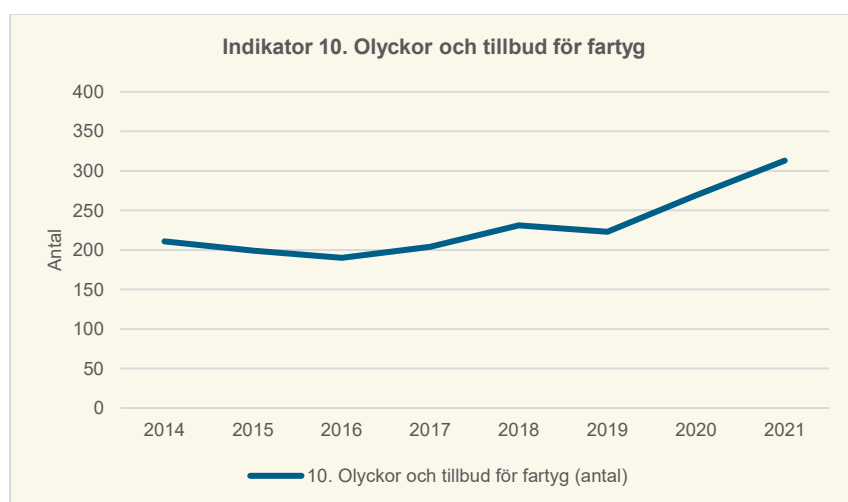
<sup>11</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/biodiversity-strategy-2030\\_sv](https://environment.ec.europa.eu/strategy/biodiversity-strategy-2030_sv) (Länkad 2023-02-13)

## 2.10 Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg

Indikatorn visar på en negativ utveckling där rapporteringen av sjöolyckor har stigit något under åren 2019–2021 jämfört med året 2014. Indikatorn visar antalet inrapporterade sjöolyckor och tillbud till sjöolyckor fördelat på allvarlighetsgrad. De flesta allvarliga olyckor registreras men benägenheten att rapportera tillbud och vissa typer av mindre allvarliga olyckor till Transportstyrelsen är låg inom yrkessjöfarten trots lagkrav. I den maritima strategin lyfts behoven av en god säkerhetskultur och hög kompetens inom branschen för att minimera risken för olyckor. Säkerhetsarbetet ska därför vara fortsatt aktivt för att minska risken för större olyckor till sjöss med negativa konsekvenser för människor, miljö och ekonomi.



Indikatoransvarig myndighet: Transportstyrelsen



Figur 16 Indikator 10 - Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud år 2014–2021

Tabell 12 Indikator 10 - Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud år 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud</b>	211	199	190	204	236	223	269	313

Källa: SjöOlycksSystemet, SOS, Transportstyrelsen (2022)

### 2.10.1 Kommentarer

Rapporteringen av sjöolyckor har stigit något under åren 2019–2021 jämfört med åren 2014–2018 även om det under 2019 rapporterades något färre händelser än 2018. Transportstyrelsen skriver årligen analyserande texter kopplat till statistiken för de inrapporterade olyckorna och tillbudena i sin publikation *Säkerhetsöversikt Sjöfart*<sup>12</sup>.

<sup>12</sup> Säkerhetsöversikten finns publicerad på [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Tabell 13 Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud till sjöolycka 2014–2021, fördelat på utländska fartyg på svenskt territorialvatten och svensktflaggade fartyg

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Svensktflaggade fartyg, totalt</b>	<b>159</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>151</b>	<b>177</b>	<b>167</b>	<b>185</b>	<b>218</b>
- varav allvarlig olycka	22	24	25	18	19	28	13	20
- varav mindre allvarlig olycka	125	118	103	108	117	91	136	147
- tillbud	12	13	27	25	41	48	36	51
<b>Utländsflaggade fartyg, totalt</b>	<b>52</b>	<b>44</b>	<b>35</b>	<b>53</b>	<b>59</b>	<b>56</b>	<b>84</b>	<b>95</b>
- varav allvarlig olycka	4	12	6	8	7	10	3	18
- varav mindre allvarlig olycka	33	26	20	32	38	21	32	34
- tillbud	15	6	9	13	14	25	49	43

Källa: SjöOlycksSystemet, SOS, Transportstyrelsen (2022)

Rapporteringen av tillbud till sjöolycka har ökat under perioden 2019–2021 jämfört med perioden 2014–2018. Det är positivt då det mest troligt beror på en ökad rapporteringsgrad. Det är ändå så, att de rapporterade tillbudena rimligen borde vara fler än de rapporterade olyckorna, vilket tyder på att det fortsatt är en stor underrapportering av främst tillbud inom branschen. Av antalet rapporterade sjöolyckor och tillbud till sjöolycka är det svårt att bedöma vilken påverkan covid-19-pandemin har haft under främst 2020, även om exempelvis passagerartrafiken och kryssningsfartygen påverkades mycket av pandemin i antal anlop.

Att antalet rapporterade olyckor och tillbud ökat sedan 2017 tyder på en ökad rapporteringsvilja och en medvetenhet om nyttan med rapportering där Transportstyrelsens informationskampanj i samband med att regelverket för den nationella sjöfarten trädde i kraft (TSFS 2017:26 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart) möjligen kan vara en bidragande orsak. Att rapporteringen gällande utländsflaggade fartyg har ökat kan delvis bero på att rapporteringen från Sjöfartsverkets lotsar har ökat under senare år. Ökningen kan också bero på att delar av sjöfartsbranschen arbetar med sin säkerhetskultur och inser betydelsen av en aktiv rapportering och att det är positivt när branschen rapporterar flera händelser av mindre allvarlig karaktär.

Tyvärr är det fortsatt så, att vissa delar av branschen rapporterar väldigt få olyckor och tillbud och flera av rapporterna kommer in först efter påminnelse. Här är omvärldsbevakning och samarbete mellan olika sjöfartsmyndigheter av största vikt men också informationsinsatser till både aktiva fartygsbefäl och till studenter vid sjöbefälsskolorna.

## 2.10.2 Ytterligare information

Inom branschen finns det kategorier av fartyg inom den nationella sjöfarten som sticker ut i olycksstatistiken. Dessa har lyfts som risksegment inom den riskbaserade tillsynen för nationell sjöfart hos Transportstyrelsen. De som beskrivits i tidigare uppföljning av Maritima Strategin är pråmar, RIB-båtar och fiskefartyg och dessa ses fortsatt som risksegment. Transportstyrelsen ser också en risk i att en del fartygsägare inte fullt ut har förstått innebörden av den egenkontroll som de åläggs att göra årligen för att intyga att deras fartyg är sjövärdigt och uppfyller kraven. Risker

är att egenkontrollen kan ses som en administrativ uppgift som görs en gång per år istället för det systematiska, aktiva sjösäkerhetsarbetet som ska bedrivas året runt.

### 2.10.3 Koppling till Agenda 2030

En ökad rapporteringsbenägenhet är viktig för att kunna följa utvecklingen mot de globala målen:

- 8.8 *Skydda arbetstagares rättigheter och främja trygghet och säker arbetsmiljö för alla*, som innebär att arbetstagare har rätt till en god arbetsmiljö
- 14.1 *Minska föroreningarna i havet*, där man beskriver att händelser som leder till föroreningar i havet ska minska.

## 2.11 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar

Indikatorns olika delmått skiljer sig åt vad gäller utveckling över tid. Antalet förvärvsarbetande har minskat, särskilt tydligt år 2020. Tydlig nedgång 2020 gäller även förädlingsvärde och varuexport, vilka dock har ökat sett till hela perioden. Indikatorn består av ett urval av maritima näringar<sup>13</sup> och tre delmått: antalet förvärvsarbetande, förädlingsvärdet samt värdet av varuexporten (löpande priser). För att bedöma utvecklingen över tid redovisas även indikatorn indexerat med basåret 2014, aggregerat för samtliga valda branscher, samt för respektive vald delbransch. De valda maritima näringarna är inom *Transport, Maritim Teknik, Havet som naturresurs, Fritid och turism* (avgränsat till *Fritidsbåtar och kryssning*<sup>14</sup>), och *Service*. Indikatorn har koppling till indikator 12 *Näringarnas konkurrenskraft*, där utveckling av urval av delbranscher över tid redovisas i relation med urval av jämförelsebranscher, för mer information se bilaga C. De maritima näringarna beskrivs i strategin som betydelsefulla vad gäller att bidra till hållbarhet, värdeskapande, sysselsättning, företagande och innovation, samt bidrar till attraktiva kustområden. Vikten av innovation betonas, samt att företag verksamma inom de maritima näringarna har tillgång till både kompetens och kunskaps- och innovationssystemet.

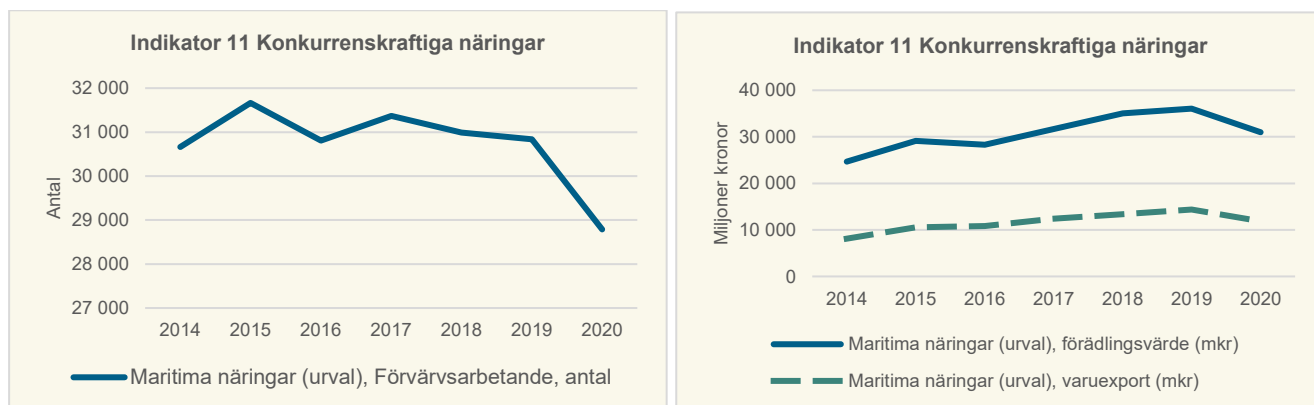


Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån (SCB)

<sup>13</sup> Definitionen av de maritima näringarna i denna och föregående uppföljningar bygger i huvudsak på Statistiska centralbyråns tidigare redovisning av regeringsuppdraget att utveckla statistiken för de maritima näringarna, SCB (2017)

<sup>14</sup> Maritim turism omfattar här endast butikshandel av båtar och icke reguljär sjötrafik med passagerare, i linje med föregående redovisning av uppföljning av maritima strategin 2020. Enligt notering i föregående redovisning är orsaken att samma metod och typ av statistik bör användas för de olika näringsgrupperna och att det bedöms vara svårt att avgränsa vad som är maritim turism och vad som är annan typ av turism eller besöksnäring. Som komplettering har särskild indikator 25 maritim turism tagits fram och redovisas även i denna redovisning i enlighet med föregående redovisning 2020 (HaV 2020A).





Figur 17 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar: förvärsarbetande(antal), förädlingsvärde(mkr), samt varuexport (mkr), 2014–2020.

Tabell 14 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar, antal förvärsarbetande, förädlingsvärde (mkr), varuexport, varuexport netto (mkr), 2014–2020, indexerat (index 2014=100)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Antal förvärsarbetande*</b>	100	103	100	102	101	101	94
<b>Förädlingsvärde</b>	100	118	115	128	142	146	126
<b>Varuexport</b>	100	130	133	153	165	177	146
<b>Varuimport</b>	100	121	101	125	135	127	108

Källa: SCB Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2014–2020, Företagens ekonomi 2014–2020, Utrikeshandel med varor 2018–2020. \*Att notera gällande Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik genomfördes en metodändring mellan 2018 och 2019. Se: [Ny källa och metod vid framställning av RAMS \(scb.se\)](https://www.scb.se/ny-kalla-och-metod-vid-framstallning-av-rams)

### 2.11.1 Kommentarer

För gruppen maritima näringarna har antal förvärsarbetande minskat över tid, med en relativt kraftig nedgång under 2020, motsvarande 7 procentenheter mellan år 2019 och 2020. En minskning under perioden 2019–2020 kan även ses vad gäller förädlingsvärde och exportvärde, motsvarande minskningar med 20 respektive 31 procentenheter. Detta kan antas vara en konsekvens av covid-19-pandemin som startade under 2020. Förändringarna över tid avser de maritima näringarna som grupp, fördelning samt utveckling under perioden (indexerad), per delbransch redovisas i nedan, samt i figur 18, 19 och 20. Sett till respektive delbransch kan skillnader i utveckling mellan branscher ses över tid.

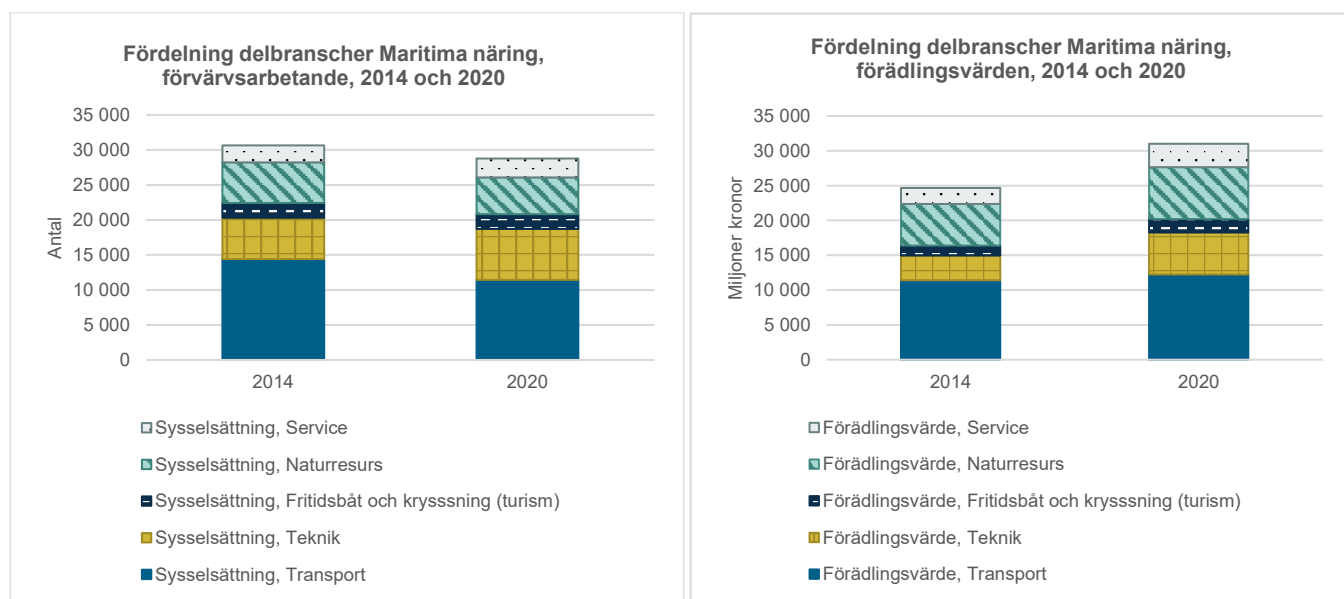
Beträffande fördelningen av delbranscher inom gruppen maritima näringarna (figur 18) utgörs en större del av delbranscherna *Transport*, *Naturresurser*, *Teknik* och en mindre del av delbranscherna *Service* och *Fritidsbåtar och kryssning*.

Sett till antal förvärsarbetande inom delbranscherna *Teknik* och *Service* har detta under hela perioden 2014–2020 (figur 19) ökat något, trots minskningar 2018–2020 för *Service* samt under perioden 2019–2020 för delbransch *Teknik*. Sett till de övriga delbranscherna har antalet förvärsarbetande i stort sett gått tillbaka till samma nivå som 2014 eller minskat under perioden 2014–2020, där tydligast minskning skett i delbransch *Transport*.

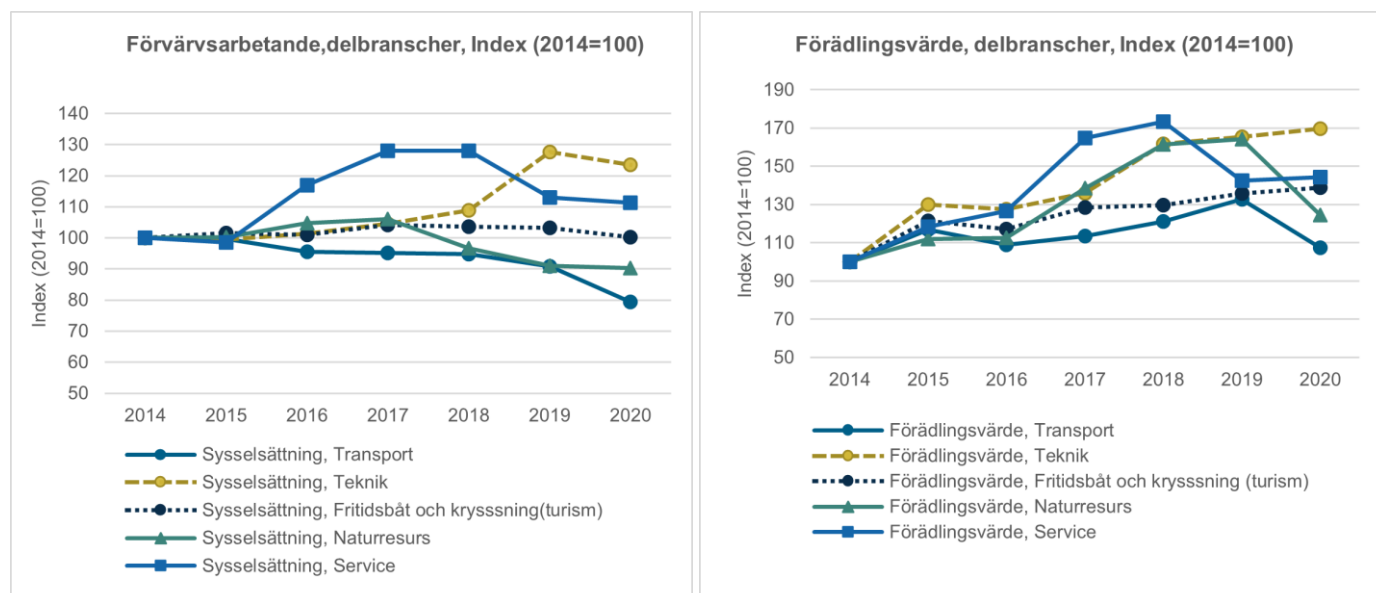
Avseende utveckling vad gäller förädlingsvärden över perioden 2014–2020 (figur 19) har dessa ökat för samtliga delbranscher, om än i varierande omfattning. Nedgång i förädlingsvärden under

de två senaste åren, 2019 och 2020, visar på en relativt kraftig nedgång för delbransch *Transport* och *Naturreсурser*. Medan förädlingsvärden för delbranscherna *Service*, *Teknik* och *Fritidsbåt och kryssning* har haft en varaktig ökning under hela perioden, relativt kraftigast för delbransch *Teknik*, med en ökning på 70 procent sett till hela perioden, inklusive pandemiåret 2020.

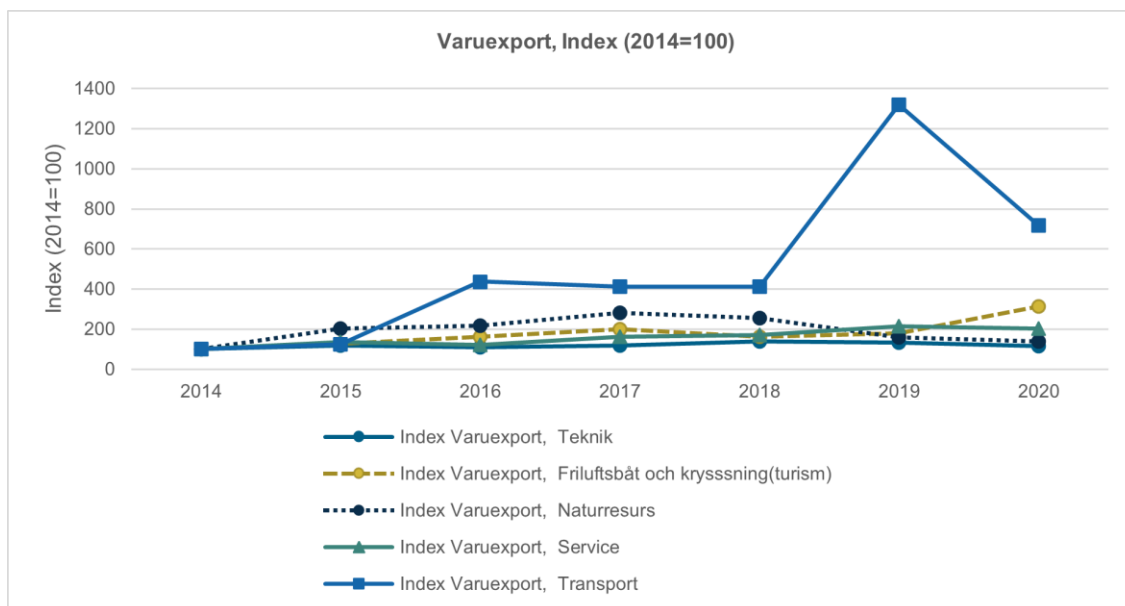
Beträffande varuexport visar även detta på en generell ökning under hela perioden 2014–2020, dock med en minskning de två senaste åren och med varierande utveckling mellan och inom delbranscher under hela perioden. Mest ökade värden, varuexport, mellan åren 2015–2018 och inom delbransch *Transport*.



Figur 18a & b, Fördelning aktuella delbranscher i maritim näringsgrupp, förvärvsarbetande (antal) och förädlingsvärden (mkr), år 2014 och 2020



Figur 19a&b, Utveckling förvärvsarbetande och förädlingsvärde för delbranscher, maritim näringsgrupp, år 2014–2020 index (2014=100)



Figur 20 Utveckling varuexport för delbranscher, maritim näringsgrupp, år 2014–2020 index (2014=100)

### 2.11.2 Ytterligare information

Att notera är att för registerbaserad arbetsmarknadsstatistik genomfördes en metodändring mellan 2018 och 2019, för mer information se [Ny källa och metod vid framställning av RAMS \(scb.se\)](https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetsstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/aktuellt/ny-kalla-och-metod-vid-framstallning-av-rams/)<sup>15</sup>. Som noterades vid föregående redovisning sågs under inledningen av perioden 2014–2018 att tidigare underskott i utrikeshandeln med varor, det vill säga att värdet av importen översteg det av exporten, har förbytt i ett överskott (positiv nettoexport). Denna utveckling har fortsatt även under 2019 och 2020, där det samlade värdet av varuexporten uppgick till 11,9 miljarder kronor år 2020 medan värdet av varuimporten samma år uppgick till 9,9 miljarder kronor, det vill säga en nettoexport på cirka 2 miljarder kronor. I sammanhanget är det även värt att notera att monetära värden för indikatorn redovisas i löpande priser. Inflationen under perioden 2014–2020 har varit cirka 7,2 procent (SCB 2023).

### 2.11.3 Koppling till Agenda 2030

Strategins mål är att bidra till utvecklingen av konkurrenskraftiga maritima näringar. I den samlade uppföljningen för de maritima näringarna konstateras att de tre måtten tar delvis olika riktning – sysselsättningsutvecklingen har i princip varit oförändrad sedan 2014. Däremot ser vi en positiv utveckling av förädlingsvärdet och värdet av varuexporten.

Utvecklingen vad gäller konkurrenskraftiga näringar bedöms ha potentiell påverkan på globala delmål:

- *8.2 Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering, genom att "fokusera på sektorer med högt förädlingsvärde för att främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering".*

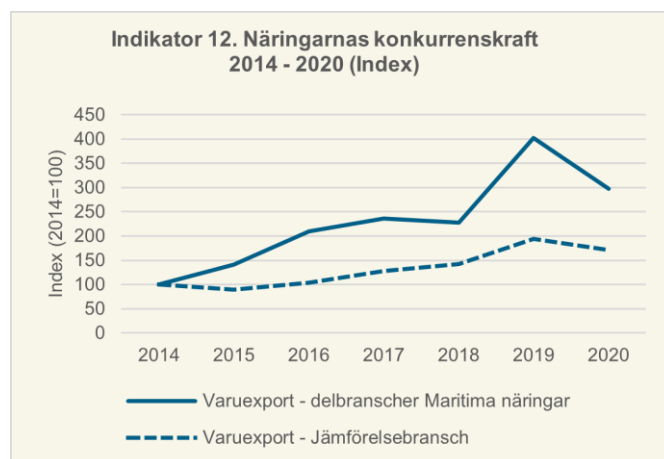
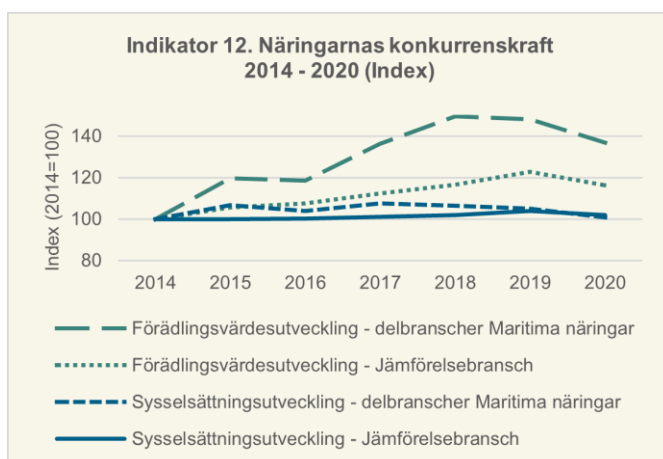
<sup>15</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetsstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/produktrelaterat/aktuellt/ny-kalla-och-metod-vid-framstallning-av-rams/>

## 2.12 Indikator 12. Näringsarnas konkurrenskraft

Sett över perioden 2014–2020 avseende sysselsättning och jämfört med jämförbara näringar, visar de olika maritima delbranscherna något olika utveckling, men överlag en relativt starkare utveckling än jämförande branscher. Indikatorn 12 är ett komplement till indikator 11 *Konkurrenskraftiga näringar*. Indikatorn *Näringsarnas konkurrenskraft* visar utvecklingen uppdelat för olika maritima näringsgrupper och i relation till relevanta jämförelsebranscher på nationell nivå. Indikatorn består, samma som för indikator 11, av tre olika delmått, *antalet förvärvsarbetande*, *förädlingsvärdet* samt *värdet av varuexporten* (i löpande priser), där utvecklingen av dessa mått relaterats till utvalda jämförelsebranscher. Exempel, siffran +10 betyder att den maritima branschen ifråga har utvecklats 10 procentenheter mer positivt än relevanta jämförelsebara näringar sett till hela perioden 2014 - 2020. Ett negativt värde (-10) betyder att den maritima näringen ifråga har utvecklats 10 procentenheter sämre än jämförelsebar näring. De maritima näringarna delas in i, som föregående, *Transport, Maritim Teknik och produktion, Havet som naturresurs, Fritid och turism* (avgränsat till *Fritidsbåtar och kryssning*<sup>16</sup>) och *Service*. Se bilaga C Teknisk bilaga för indikatorer, samt urval av maritima branscher och jämförelsebranscher för analysen. Notera, gällande maritim turism, och i linje med föregående uppföljning, kompletteras detta med en särskild indikator, indikator 25 Maritim turism, vilket beräknas utifrån en annan metod som fångar upp fler typer av verksamheter som kan kopplas till maritim turism.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån (SCB)



Figur 21 a,b Indikator 12. Konkurrenskraftiga näringar - indexerat antal förvärvsarbetande och förädlingsvärden, genomsnitt utveckling, maritima näringar och jämförelsebranscher, 2014–2020 (Index 2014=100).

Notering: teknisk rättning av diagramrubrik efter beslutet om denna redovisning.

<sup>16</sup> Maritim turism omfattar här endast butikshandel av båtar och icke reguljär sjötrafik med passagerare, i linje med föregående redovisning av uppföljning av maritima strategin 2020. Enligt notering i föregående redovisning är orsaken att samma metod och typ av statistik bör användas för de olika näringsgrupperna och att det bedöms vara svårt att avgränsa vad som är maritim turism och vad som är annan typ av turism eller besöksnäring. Som komplettering har särskild indikator 25 maritim turism tagits fram och redovisas även i denna redovisning i enlighet med föregående redovisning 2020 (HaV 2020A).

Tabell 15 Indikator 12 Maritima näringar jämfört med jämförelsebara näringar 2014–2020. Avser jämförelse, differens, mellan index, indexår 2014=100.

	Sysselsättning jämfört med jämförelsebar näring	Förädlingsvärde jämfört med jämförelsebar näring	Varuexport jämfört med jämförelsebar näring	Varuimport jämfört med jämförelsebar näring
Transport	-19,6	-1,8	+616,3	+20,8
Maritim teknik och produktion	+27,3	+57,9	-2,5	+17,7
Havet som naturresurs	-17,2	+10,6	+42,3	+122,2
Fritidsbåtar och kryssningar	-3,4	+13,3	+166,1	+ 26,6
Service	+8,1	+23,2	-192,0	-70,2

Källa: SCB (2022): Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2018–2020, Företagens ekonomi 2018–2020, Utrikeshandel med varor 2018–2020

### 2.12.1 Kommentarer

Sett över perioden 2014–2020 avseende sysselsättning och jämfört med jämförelsebara näringar, visar de olika maritima delbranscherna något olika utveckling. För urval av branscherna *Transport*, *Naturresurser* och *Fritidsbåtar och kryssningar* visar detta på något sämre utveckling än jämförelsebara näringar, emedan delbranscherna *Marin teknik och Service* visar en positiv utveckling sett till jämförelsebranscher. Liknande utveckling kunde ses vid föregående uppföljning 2020. Utveckling vad gäller förädlingsvärden, där samtliga maritima delbranscher visade positiv utveckling jämfört med jämförelsebranscher i föregående redovisning, visar fortsatt merparten av de maritima näringarna en positiv utveckling i jämförelse, förutom delbransch *Transport*, där utvecklingen de senaste åren varit negativ. Orsakerna kan vara flera, exempelvis förändring inom maritima transporter eller utifrån förändringar i icke-maritima jämförelsebranscher. Delbransch *Transport* möter även en relativt hög internationell konkurrens med en relativt stor varuimport. Vad gäller varuexport är det svårt att dra några generella slutsatser utifrån delbranschernas omfattning och sammansättningen av urvalet av branscher. I sammanhanget är även varuimport relevant, vilket visar vara relativt större för maritima näringar än jämförelsebranscher.

Generellt för periodens senaste år 2019–2020, vilket innefattar pandemiåret 2020, kan ses en nedgång i samtliga mått, det vill säga sysselsättning, förädlingsvärden och export, där nedgången om än marginell till synes är relativt större för de maritima näringarna, förutom för delbransch *Service*.

### 2.12.2 Ytterligare information

De maritima näringsgrupperna konkurrenskraft möter även en betydande internationell konkurrens, vilket över perioden visar en relativt hög varuimport för vissa delbranscher.

### 2.12.3 Koppling till Agenda 2030

Ett av strategins mål är att bidra till utvecklingen av konkurrenskraftiga maritima näringar och sysselsättning, företagande och innovation, samt bidra till attraktiva kustområden.

Utveckling vad gäller konkurrenskraftiga näringar bedöms ha potentiell påverkan på globala delmål:

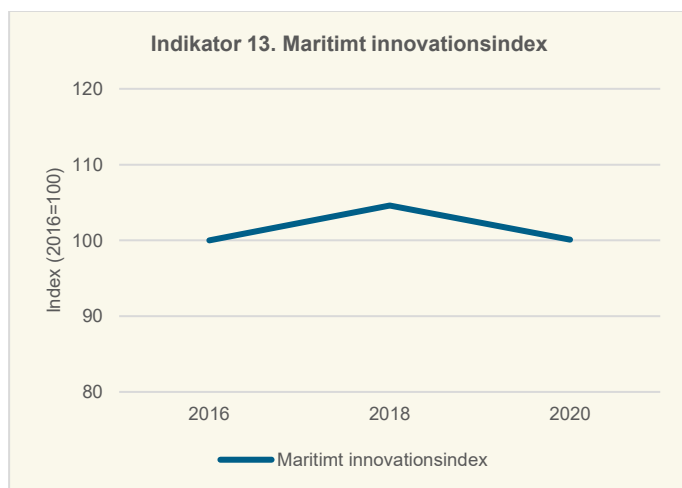
- 8.2 *Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering*, genom att ”fokusera på sektorer med högt förädlingsvärde för att främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering”.
- 9.2 *Främja inkluderande och hållbar industrialisering*, vilket handlar om att verka för en hållbar industrialisering i förhållande till de nationella förhållandena, bland annat genom att öka industrins andel av sysselsättningen.

### 2.13 Indikator 13. Maritimt innovationsindex

Indikatorn Maritimt innovationsindex<sup>17</sup> visar en viss ökning under 2018 men åter på samma nivå 2020, dock med förändringar för respektive delmått. Indikatorn syftar till att följa upp och mäta den samlade innovationsförmågan i de maritima näringarna och i kustområdena. Indikatorn syftar till att mäta innovationer från olika utgångspunkter och med ambitionen att fånga innovationsgraden genom att inkludera både förutsättningar och utgifter för innovationer. Med de utgångspunkterna innefattar Maritimt innovationsindex tre olika delmått: innovationsutgifter<sup>18</sup> per anställd i maritima näringar, de maritima näringarnas förnyelsegrad samt entreprenörskap i kustområdet (för mer information se bilaga C). Innovation inom de maritima näringarna beskrivs i strategin som betydelsefullt vad gäller att bidra till hållbarhet, värdeskapande, sysselsättning, företagande och konkurrenskraft. Beträffande delmått innovationsutgifter baseras detta på undersökningar som sker vartannat år, därav sker uppföljning av indikator med tvåårsintervall.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån (SCB)



Figur 22 Indikator 13 Maritimt innovationsindex, 2016–2020

<sup>17</sup> Uppföljning av i indikatorn sker utifrån indikatorn redovisad uppföljning 2020, för mer information se bilaga C och HaV (2020A).

<sup>18</sup> Med innovationsutgifter avses företagets utgifter för egen samt utlagd forskning och utveckling, samt utgifter för s.k. övrig innovation. Måttet bygger på SCB undersökning Innovation i företagssektorn Statistiska centralbyrån SCB. Undersökningarna genomförs vartannat år. För mer info se bilaga C.

Tabell 16 Indikator 13. Samlat maritimt innovationsindex, 2016–2020 (2016=100)

	2016	2018	2020
<b>Maritimt innovations-index</b>	<b>100</b>	<b>105</b>	<b>100</b>
<i>Andel entreprenöriella individer i dagbefolkningen kustområdet, index</i>	100	98	100
<i>Andel företag i maritima näringar som är yngre än 3 år*, index</i>	100	91	92
<i>Innovationsutgifter/anställd - innovationsverksamma företag (index)</i>	100	125	108

\* Notering SCB: Kan bli en viss överskattning eftersom hänsyn exempelvis inte tas till förändring av juridisk form.

Källa: SCB Registerbaserad aktivitetsstatistik 2018-2020, Företagsdatabasen 2018–2020, Innovation i företagssektorn 2018–2020 (Community Innovation Survey – CIS).

### 2.13.1 Kommentarer

Det maritima innovationsindexet ökade under perioden från 2016 till 2018 med fem procentenheter till 105. En återgång har dock skett mellan åren 2018 och 2020, dock med förändringar för respektive delmått. Som tidigare är det innovationsutgifter som främst påverkat utvecklingen av det sammansatta indexet.

### 2.13.2 Ytterligare information

Sedan föregående uppföljning har även beräkningsmetoder ändrats vad gäller undersökningen *Innovation i företagssektorn* och med detta har även det ingående delmålet innovationsutgifter/anställd för år 2016 och 2018 justerats för detta. Undersökningen *Innovation i företagssektorn* (UF0315) sker vart annat år, vilket uppföljningen av indikatorn har tagit hänsyn till.

### 2.13.3 Koppling till Agenda 2030

I analysen ovan framkommer att maritima näringarnas innovationskraft ökat betydligt under mätperioden. Även om resultaten bör tolkas med viss försiktighet framträder en positiv påverkan på de globala hållbarhetsmålen:

- 8.2 *Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering*
- 9.5 *Öka forskningsinsatser och teknisk kapacitet inom industrisektorn avseende att ” till 2030 uppmuntra innovation och väsentligt öka det antal personer som arbetar med forskning och utveckling per en miljon människor liksom de offentliga och privata utgifterna för forskning och utveckling.”*

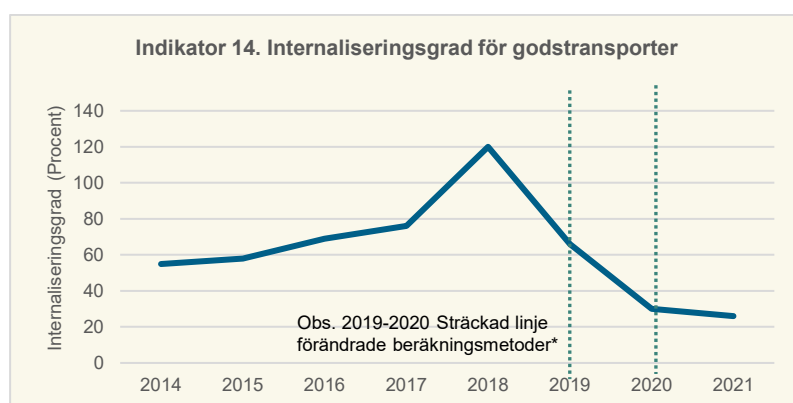
## 2.14 Indikator 14. Trafikslagsregelverk

Sedan 2018 har den beräknade internaliseringsgraden för sjöfartens externa marginalkostnader sjunkit kraftigt. År 2021 nåddes den lägsta nivån hittills, avseende både persontransporter och godstransporter. Indikatorn mäter internaliseringsgraden, som visar hur stor andel av de externa marginalkostnaderna<sup>19</sup> som täcks av rörliga skatter och avgifter. För sjöfarten domineras de externa marginalkostnaderna av kostnader för utsläpp av koldioxid. Om internaliseringsgraden är lika med 1 (det vill säga 100 procent) innebär det att resenären/transportköparen betalar ett pris som täcker de kostnader som transporten orsakar resten av samhället. Indikatorn trafikslagsregelverk är tänkt att ge en indikation på regelverkens funktionalitet för sjöfarten givet de externa kostnader som trafiken medför och att sätta detta i relation till regelverken för konkurrerande trafikslag (HaV, 2018).

### Globala mål som berörs



Indikatoransvarig myndighet:  
Trafikanalys/Transportstyrelsen



Figur 23 Indikator 14. Trafikslagsregelverk – internaliseringsgrad 2014–2021

Tabell 17 Indikator 14. Trafikslagsregelverk – internaliseringsgrad gods- och persontransporter 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Internaliseringsgrad för godstransporter till sjöss*</b>	55 %	58 %	69 %	76 %	120 %	66 %	30 %	26 %
<b>Internaliseringsgrad för persontransporter till sjöss*</b>	82 %	76 %	53 %	56 %	70 %	37 %	15 %	12 %

\*Not: Värderingen av kostnaden för koldioxidutsläpp har varierat över åren. Trafikanalys har i sina beräkningar av internaliseringsgrad utgått från värderingen inom ASEK fram till och med år 2019. 2020 använde Trafikanalys en värdering för CO<sub>2</sub> på 3,5 kr/kg och 2021 användes värdering 3,85 kr/kg i stället för värderingen 7 kr/kg CO<sub>2</sub> som ASEK rekommenderar.

Källa: Uppgifterna är hämtade från Trafikanalys (2015; 2016; 2017; 2018; 2019; 2020; 2021; 2022)

<sup>19</sup> Transporter orsakar externa effekter på resten av samhället, till exempel buller, olyckor och luftföroreningar. Ett sätt att kvantifiera dessa effekter är genom att se det som en kostnad (externa marginalkostnader).



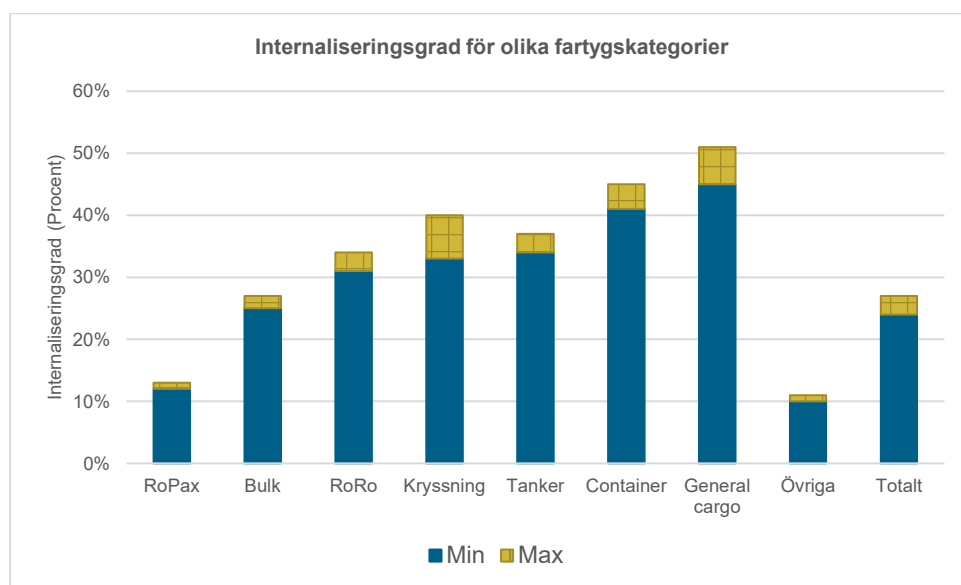
### 2.14.1 Kommentarer

Sedan 2018 har den beräknade internaliseringsgraden för sjöfartens externa marginalkostnader, såsom de definieras här, sjunkit kraftigt. År 2021 nåddes den lägsta nivån hittills, avseende både persontransporter och godstransporter.

Metoderna för att ta fram de samhällsekonomiska kostnaderna och för att beräkna internaliseringsgrad utvecklas över tid. Det gör att variationer mellan år – utöver förändringar av exempelvis skatter och avgifter – också kan bero på att metoder har förändrats och underlag tas fram på ett annat sätt än tidigare. Något som kan förklara att den beräknade internaliseringsgraden har sjunkit sedan 2018 är att metoden för att mäta sjöfartens transportarbete ändrades 2019. Att aktuell statistik i efterhand har justerats för åren 2015-2018 har däremot inte beaktats. Dessa års internaliseringsgrad är alltså inte omräknad med i efterhand justerad statistik. Sedan 2020 används också en högre värdering för utsläpp av koldioxid än tidigare (3,5 kr/kg jämfört med 1,14 kr/kg), vilket har lett till en lägre grad av internalisering (Trafikanalys, 2021). För 2021 ökade värderingen av koldioxid ytterligare (till 3,85 kr/kg) i Trafikanalys beräkningar, vilket förklarar den ännu lägre internaliseringen för både godstransporter och persontransporter (Trafikanalys, 2022).

Detta försvårar möjligheten att analysera hur den faktiska utvecklingen av i vilken utsträckning sjöfarten betalar för sina externa kostnader har sett ut under perioden 2014 till 2021.

Det är värt att nämna att graden av internalisering skiljer sig mellan olika fartygskategorier. Enligt Trafikanalys beräkningar för 2020 har RoPax-fartyg lägst internaliseringsgrad medan general cargo har högst. Detta illustreras i diagrammet nedan. Internaliseringsgraden skiljer sig också mellan olika fartyg inom respektive kategori beroende på fartygsstorlek, bränsle, last, rutt och anlöpsfrekvens (Trafikanalys, 2021).



Figur 24 Internaliseringsgrad för olika fartygskategorier

*Not:* Sjöfart på Sverige inom svenskt territorialvatten samt trafik utanför svensk territorialvattengräns mellan svenska hamnar. Prinsnivå 2020 och baserat på underlag för 2018, 2019 och 2020.

Källa: Trafikanalys (2021)

Eftersom graden av internalisering är ett relativt mått (en kvot), säger den inget om hur stora trafikslagets externa effekter är på samhället. Därför är det viktigt att också titta på vad de externa marginalkostnaderna som inte är internaliserade uppgår till i kronor (Trafikanalys, 2022). I tabellen nedan redovisas icke-internaliserad kostnad samt internaliseringsgrad för olika trafikslag.

Tabell 18 Icke-internaliserad kostnad (kr) per personkilometer respektive tonkilometer och internaliseringsgrad

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Färjetrafik, person	Icke-internaliserad kostnad	0,07	0,1	0,25	0,24	0,12	0,32	1,05	1,20
Färjetrafik, person	Internaliseringsgrad	82 %	76 %	53 %	56 %	70 %	37 %	15 %	12 %
Buss, diesel	Icke-internaliserad kostnad	0,08-0,1	0,07	0,02	0,03	0,04	0,025	0,2	0,14
Buss, diesel	Internaliseringsgrad	52-62 %	66 %	90 %	83 %	79 %	83 %	35 %	46 %
Persontåg	Icke-internaliserad kostnad	0,01	-0,01	0,02	0,02	-0,005	-0,003	0,03	0,03
Persontåg	Internaliseringsgrad	90 %	115 %	84 %	80 %	106 %	103 %	73 %	75 %
Sjöfart, gods	Icke-internaliserad kostnad	0,028	0,024	0,014	0,012	-0,007	0,03	0,13	0,15
Sjöfart, gods	Internaliseringsgrad	55 %	58 %	69 %	76 %	120 %	66 %	30 %	26 %
Tung lastbil, utan släp	Icke-internaliserad kostnad	0,24-0,3	0,22	0,11	0,1	0,13	0,09	0,70	0,69
Tung lastbil, utan släp	Internaliseringsgrad	40-46 %	49 %	69 %	71 %	72 %	78 %	30 %	33 %
Tung lastbil, med släp	Icke-internaliserad kostnad	0,07-0,09	0,05	0,016	0,07	0,06	0,04	0,18	0,18
Tung lastbil, med släp	Internaliseringsgrad	54-61 %	70 %	62 %	61 %	65 %	74 %	33 %	36 %
Godståg	Icke-internaliserad kostnad	0,035	0,031	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03	0,03
Godståg	Internaliseringsgrad	34 %	36 %	26 %	30 %	45 %	46 %	45 %	48 %

Not: Värderingen av kostnaden för koldioxidutsläpp har varierat över åren. Trafikanalys har i sina beräkningar av internaliseringsgrad utgått från värderingen inom ASEK fram till och med år 2019. 2020 använde Trafikanalys en värdering för CO<sub>2</sub> på 3,5 kr/kg och 2021 en värdering på 3,85 kr/kg i stället för värderingen 7 kr/kg CO<sub>2</sub> som ASEK rekommenderar.

Källa: Uppgifterna är hämtade från Trafikanalys (2015; 2016; 2017; 2018; 2019; 2020; 2021; 2022)

Genom att jämföra storleken på de olika trafikslagens icke-internaliserade kostnader synliggörs vilken samhällsekonomisk påverkan respektive trafikslag har på marginalen vad gäller emissioner, slitage, buller med mera.

Det finns dock svårigheter med att jämföra trafikslagen på den övergripande nivå som redovisas i tabellen, till exempel för att internaliseringsgraden, och därmed icke internaliserade externa kostnader, skiljer sig mellan olika fartygstyper och rutter. En mer rättvis jämförelse kan göras på en mer detaljerad nivå, till exempel för en viss rutt till sjöss jämfört med samma destination på väg.

#### 2.14.2 Ytterligare information

De transportpolitiska målen säger att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en principiell utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas. Det innebär att transportpolitiska styrmedel ska utformas så att skatter och avgifter som tas ut och är transportpolitiskt motiverade ska motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna (Prop. 2008/09:93).

Sett till målsättningen i de övergripande transportpolitiska målen kan inte sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader anses vara internaliserade under perioden 2014–2021. Därmed kan inte heller sjöfarten, i tillräcklig omfattning, anses bidra till de transportpolitiska målen uppfyllelse. Det bör dock noteras att detsamma gäller godstransporter med alla trafikslag. För persontrafik med sjöfart på en aggregerad nivå ser det däremot sämre ut för sjöfarten än för övriga trafikslag.

#### 2.14.3 Koppling till Agenda 2030

Utfallet för indikatorerna visar att internaliseringsgraden minskar vilket innebär en negativ påverkan på globalt mål:

- 8.4<sup>20</sup> vad gäller att ...”sträva efter att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring, i enlighet med det tioåriga ramverket för hållbar konsumtion och produktion”.

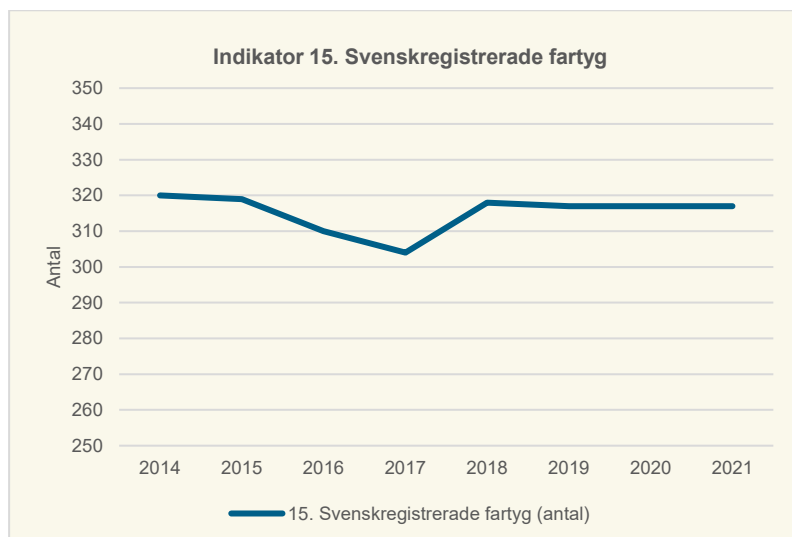
### 2.15 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta

Den svenskregistrerade handelsflottan har legat stabilt på 317 fartyg över 100 brutto sedan 2019. Indikatorn utgörs av antalet svenskregistrerade fartyg. I den maritima strategin framgår betydelsen av att Sveriges rederier har goda konkurrensvillkor jämfört med internationella aktörer. Indikatorn Sveriges fartygsflotta är ett sätt att följa upp detta område.



Indikatoransvarig myndighet: Transportstyrelsen

<sup>20</sup> <https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-8-anstandiga-arbetsvillkor-och-ekonomisk-tillvaxt/>



Figur 25 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta 2014–2021

Tabell 19 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Antal svenskregistrerade fartyg över 100 brutto</b>	320	319	310	305	318	317	317	317

Källa: Trafikanalys

### 2.15.1 Kommentarer

Den svenskregistrerade handelsflottan har legat stabilt på 317 fartyg över 100 brutto sedan 2019. Under 2021 har antalet fartyg i registret minskat med 13 fartyg<sup>21</sup> och under samma period har 13 andra fartyg tillkommit till registret<sup>22</sup>.

Svenska rederier använder också fartyg med utländsk flagg i sin verksamhet. Det innebär att antalet svenskregistrerade fartyg inte är detsamma som antalet fartyg i *svensk regi*<sup>23</sup>. Ett sätt att mäta Sveriges konkurrenskraft gentemot andra länder är därför att följa utvecklingen av antalet fartyg i svensk regi. Tabellen nedan visar denna utveckling mellan 2014 och 2021. År 2021 ändrades definitionen av vad som avses med svensk regi, vilket orsakar ett tidsseriebrott. Antalet fartyg med utländsk flagg i svensk regi har minskat sedan 2018.

<sup>21</sup> Genom försäljningar till utlandet (4), utregistreringar (7) och omklassificering av storlek eller fartygstyp (2).

<sup>22</sup> Genom nybyggda fartyg (4), inköpta begagnade fartyg (2), inregistreringar från utlandet (1) och omklassificering av storlek eller fartygstyp (6).

<sup>23</sup> Fartyg i svensk regi (även kallat svenskregistrerade fartyg) är fartyg som ägs av ett svenskt företag eller vars kommersiella drift sköts av ett svenskt företag registrerat i Sverige. Detta innefattar både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade.

Tabell 20 Fartygsflotta i svensk regi uppdelning fartygstyp

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Svenskregistrerade handelsfartyg (i svensk regi)	320	319	310	305	318	317	317	317
- varav lastfartyg	128	125	118	114	130	130	129	123
- varav passagerarfartyg	192	194	192	191	188	187	188	194
Svenskregistrerade specialfartyg (exkl. pråmar)	151	153	152	150	135	137	132	115
Utlandsregistrerade handelsfartyg (i svensk regi)	477	490	429	443	485	449	371	244
- varav lastfartyg	445	452	395	417	451	409	339	200
- varav passagerarfartyg	32	38	34	26	35	40	32	44

Källa: Trafikanalys

Antalet svenskregistrerade specialfartyg, exklusive pråmar, har minskat de senaste åren och uppgick 2021 till 115 fartyg. Specialfartyg är exempelvis isbrytare, bogseringsfartyg, arbetsfartyg med mera.

En svenskregistrerad fartygsflotta är viktig utifrån flera aspekter, såsom att upprätthålla kompetens och arbetstillfällen, kris- och krigsberedskap samt för Sveriges möjlighet att påverka i internationella sammanhang, bland annat kopplat till sjöfartens regelverk.

Regeringen har uttryckt ambitionen att antalet svenskregistrerade fartyg ska öka. Utifrån dessa aspekter är det positivt att trenden med en minskande svensk handelsflotta har brutits. Antalet svenskregistrerade specialfartyg har dock minskat sedan 2019.

### 2.15.2 Ytterligare information

Sjöfarten är internationell i sin karaktär och till viss del konkurrerar olika stater för att få fartyg registrerade i sina register. Många faktorer spelar in när rederier väljer vilket land fartyget ska flaggas i. Regeringen nämner i handlingsplanen för förbättrad konkurrenskraft för sjöfartsnärings<sup>24</sup> att till exempel skatteregler, arbetskraftskostnader, möjligheter till finansiella stöd och inriktning på forskning och utvecklingsinsatser som faktorer som kan påverka val av flagga. Samtidigt har olika segment olika förutsättningar för att bedriva sin verksamhet och olika faktorer kan därför ha olika betydelse för val av flagga.

Förutsättningar eller villkor som rör den internationella konkurrenskraften handlar bland annat om registrering, kontroll och tillsyn, finansierings-, skatte- och investeringsvillkor, bemanning och bemanningsstöd samt forskning och utveckling. Dessa aspekter analyseras årligen sedan 2012 av Trafikanalys och redovisas i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb28da4b/svensk-sjofartsnaring---handlingsplan-for-forbattrad-konkurrenskraft-n2013.01>

<sup>25</sup> <https://www.trafa.se/etiketter/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation/>

I utredningsrapporten Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4)<sup>26</sup> konstateras att många länder i EU har försökt att minska skillnaderna jämfört med länder utanför EU med förmånligare skatteregler genom att bland annat införa tonnageskattesystem, snabbare avskrivningar av fartyg, speciella inkomstskatteregler med mera. För den svenska sjöfarten har flera åtgärder genomförts de senaste åren och regeringen har presenterat strategier för sjöfarten vid flera tillfällen. Flera förbättringar av villkor har också genomförts, exempelvis införandet av tonnageskatt år 2017.<sup>27</sup> Dessa åtgärder kan, direkt eller indirekt, ha bidragit till att den svenskregistrerade flottan ökade efter 2017.

Det återstår att se hur antalet svenskregistrerade fartyg kommer att utvecklas framöver. Det finns flera faktorer i vår omvärld som skulle kunna påverka utvecklingen av indikatorn, till exempel förändrade handelsmönster, följd effekter av covid-19-pandemin och förändrade ekonomiska utsikter.

Den svenska handelsflottan kan till viss del spegla svenska rederiers välbefinnande, konkurrensvillkor och branschens välbefinnande. Till exempel ledde finanskrisen 2008–2009 bland annat till utflaggning och uthyrning av svenska fartyg. En ny ekonomisk nedgång kan leda till att fartyg återigen flaggas ut.

### 2.15.3 Koppling till Agenda 2030

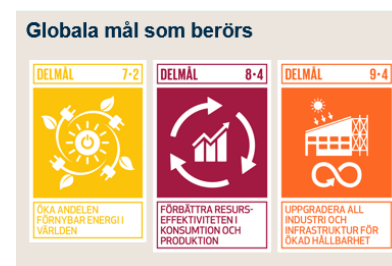
Indikatorn visar att det skett en ökning av den svenska fartygsflottan, vilket påverkar andelen arbetstillfällen i Sverige inom industrin globalt. Att personerna arbetar i Sverige innebär att det blir lättare att verka för delmål:

- 8.8 avseende att *”säkerställa att skydda arbetstagares rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare...”*

## 2.16 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion

Den installerade effekten i havsbaserad vindkraft har sedan 2014 varit i stort sett oförändrad, med en installerad effekt på omkring 200 MW, och en viss nedgång 2021. Indikator Havsbaserad energiproduktion utgörs av total installerad effekt i havet, megawatt.

Energiproduktionen från havet beskrivs i den maritima strategin som ett utvecklingsområde under tillväxt. Vidare omnämns att en utveckling av den maritima energiproduktionen även kan bidra till att utveckla andra maritima näringar. Denna indikator utgör ett sätt att fånga denna utveckling.

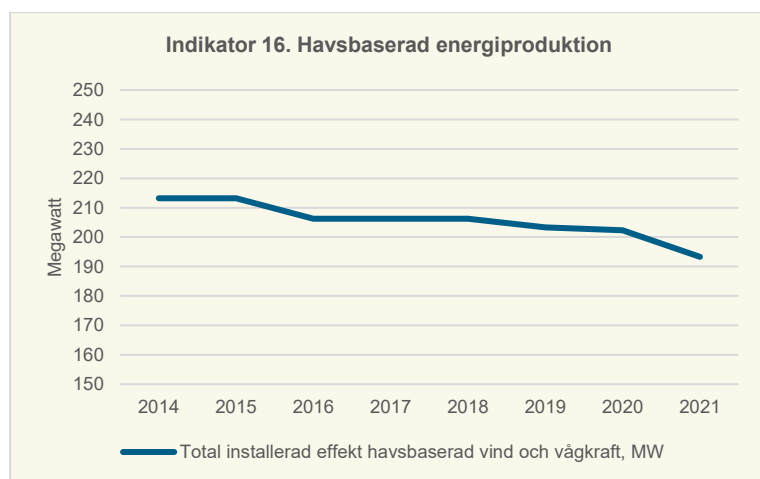


Indikatoransvarig myndighet: Energimyndigheten

<sup>26</sup> <https://www.regeringen.se/contentassets/de2131f876334f45a7a8fd263626d50c/ett-svenskt-tonnageskattesystem-hela-dokumentet-sou-20154>

<sup>27</sup> Tonnageskattesystemet är ett alternativt sätt till konventionell beskattning som innebär att inkomst beskattas schablonmässigt.

Den havsbaserade energin utgörs bland annat av vind-, våg- och strömkraft vilka har en möjlighet att utgöra en förnybar utvinning av elproduktion i Sverige. Konzepten för omvandling av havsenergi till el befinner sig i olika utvecklingsfaser. Tekniken för våg- och strömkraft befinner sig fortfarande på prototyp- och demonstrationsstadiet medan tekniken för havsbaserad vindkraft är utvecklad och kommersiellt gångbar. Det finns framför allt stor potential för utbyggnad av havsbaserad vindkraft i Sverige. Avseende nyttjande av övrig havsenergi för elproduktion är det framför allt vågkraft som kan vara aktuellt i Sverige, men den stora marknaden för vågenergi och övrig havsenergi förväntas finnas utomlands. Det finns flera internationellt erkända svenska innovativa företag inom havsenergi och flerparten inriktar sig på kommersialisering utomlands.



Figur 26 Indikator 16. Total installerad effekt i havet, megawatt 2014–2021.

Notering: teknisk rättning av diagramrubrik skett efter beslutet om denna redovisning.

Tabell 21 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Total installerad effekt havsbaserad vind och vågkraft, MW</b>	213,2	213,2	206,2	206,3	206,3	203,3	202,3	193,3

Källa: Energimyndigheten (2022). Statistikdatabas (2022-12-15) och IEA OES-rapportering

### 2.16.1 Kommentarer

Den installerade effekten i havsbaserad vindkraft har sedan 2014 varit i stort sett oförändrad med en installerad effekt på omkring 200 MW. Under samma tidsperiod har den landbaserade vindkraften ökat med 144 procent (från 4 875 till 11 923 MW) och producerade 26 561 GWh 2021.<sup>28</sup>

Tabell 22 Svensk havsbaserad vindkraft, översikt 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Installerad effekt, MW</b>	213	213	203	203	203	203	202	193
<b>Antal verk</b>	87	87	82	82	82	82	81	75
<b>Elproduktion, GWh</b>	669	714	608	670	550	606	633	547

Källa: Energimyndigheten (2022). Statistikdatabas (2022-12-15)

<sup>28</sup> Energimyndigheten (2022) <https://www.energimyndigheten.se/statistik/den-officiella-statistiken/statistikprodukter/vindkraftsstatistik/>

Den installerade effekten för havsenergianläggningar i svenska vatten var 0,26 MW år 2021 vilket är en ökning av den installerade effekten med 45 procent sedan 2014. Begreppet havsenergi inbegriper här våg- och strömkraft samt energi från skillnader i temperatur och salthalt, men det är endast vågkraftsaggregat som är och har varit installerade i marin miljö i Sverige. Se tabell nedan som visar effekt havsenergi som varit installerad i marin miljö i Sverige någon gång under året.

Tabell 23 Svensk havsenergi , installerad effekt och antal anläggningar 2014-2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Installerad effekt, MW	0,18	0,2	3,2	3,26	3,26	0,261	0,261	0,26
Antal anläggningar	1	1	2	2	2	2	2	1

Källa: IEA OES-rapportering och Energimyndigheten.

År 2040 ska 100 procent av elproduktionen vara förnybar enligt riksdagens beslut 2018-06-09 om energipolitikens inriktning.<sup>29</sup> Indikatorns utveckling innebär att elproduktionen från havsbaserad vindkraft (0,55 TWh år 2021) bidrar till denna måluppfyllelse i väsentligt mindre utsträckning än elproduktionen från landbaserad vindkraft (26,6 TWh år 2021). Det har inte skett någon ökning avseende installerad effekt i havsbaserad vindkraft sedan 2014.

Havsenergi från andra förnybara energikällor än havsbaserad vindkraft skulle på sikt kunna bidra till riksdagens beslutade mål om 100 procent förnybar elproduktion till 2040. Den idag installerade effekten från vågkraft härrör till forskningsprojekt. Den obefintliga utveckling som indikatorn för havsbaserad vindkraft uppvisar kan främst förklaras med att kostnaden för att bygga havsbaserad vindkraft är högre än kostnaden för landbaserad vindkraft vilket gynnat den kraftiga utvecklingen av landbaserad vindkraft i Sverige. Den teknikutveckling som skett på senare år har lett till att kostnaderna för havsbaserad vindkraft har blivit lägre, men havsbaserad vindkraft är fortfarande dyrare att uppföra än landbaserad vindkraft. I övrigt kan indikatorns stillastående utveckling förklaras av hinder i tillståndsprocessen (exempelvis avseende totalförsvaret, skyddad natur och kommunal tillstyrkan) samt frågor om anslutningskostnader till elnätet.

## 2.16.2 Ytterligare information

I takt med att kostnadsutvecklingen av havsbaserad vindkraft på senare tid har sjunkit globalt och i Europa finns ett ökat intresse från utvecklare att söka efter potentiella projekt i svenska havsområden. I samband med Svenska kraftnäts regeringsuppdrag från 2021 om att förbereda utbyggnad av transmissionsnät till områden inom Sveriges sjöterritorium<sup>30</sup> ökade intresset ytterligare för att ansöka om tillstånd för havsbaserad vindkraft. Det finns ett stort antal projekt som är i olika faser i tillståndsprocessen<sup>31</sup>. Projekten finns i samtliga svenska havsområden. Ett antal ansökningar har under 2022 föreslagits att få tillstånd från länsstyrelserna och ska nu

<sup>29</sup> Se betänkande 2017/18:NU22 (2018) avseende mål om 100 procent förnybar elproduktion år 2040. Observera att den nya inriktningen på energipolitiken är 100 procent fossilfri elproduktion sedan hösten 2022 då den nya regeringen tillträdde. Regeringen avser därför att återkomma till riksdagen med förslag om att målet om 100 procent förnybar elproduktion till 2040 ersätts med mål om 100 procent fossilfri elproduktion till 2040. Budgetproposition 2023 - Utgiftsområde 21 Energi., <https://www.regeringen.se/4ab5a2/contentassets/def2026cac0b4ef7acf4afeb988326ed/utgiftsomrade-21-energi.pdf>

<sup>30</sup> Svenska kraftnät bygger ut transmissionsnätet till havs | Svenska kraftnät (svk.se), <https://www.svk.se/press-och-nyheter/press/svenska-kraftnat-bygger-ut-transmissionsnatet-till-havs---3325128/>

<sup>31</sup> Se exempelvis Vindbrukskollen för en översikt av havsbaserade vindkraftsprojekt. <https://vbk.lansstyrelsen.se/>



beslutas av regeringen. Regeringen gav i maj 2022 tillstånd till ett projekt vid Kriegers flak och den förväntade normalårsproduktionen för detta projekt är cirka 2,6 TWh per år. Vattenfall, som driver projektet, beräknar att vindkraftparken som tidigast kan uppföras och tas i drift under 2028.<sup>32</sup>

Sedan 2022 har Energimyndigheten arbetat med ett planeringsunderlag där ytterligare 90 TWh havsbaserad vindkraft ska möjliggöras i havsplanerna. Resultatet av uppdraget ska användas av Havs- och vattenmyndigheten i en ny havsplaneringsomgång som ska levereras 2024.<sup>33</sup> Det finns sedan 2022 ett politiskt mål gällande havsbaserad vindkraft i Marienborgdeklarationen<sup>34</sup>, där det svenska målet är på 0,7 GW till 2030.

### 2.16.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling innebär en neutral påverkan på globala delmål:

- 7.2 *Öka andelen förnybar energi i världen avseende att "Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen."*
- 8.4 *Förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion avseende att "Fram till 2030 successivt förbättra den globala resurseffektiviteten i konsumtionen och produktionen samt sträva efter att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring."*
- 9.4 *Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet, vilket innebär att "Till 2030 rusta upp infrastrukturen och anpassa industrin för att göra dem hållbara, med effektivare resursanvändning och fler rena och miljövänliga tekniker och industriprocesser."*

## 2.17 Indikator 17. Fångst av fisk och skaldjur

Den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet ökade under perioden från 2014 fram till 2017, för att därefter minska till lägre nivå än basåret 2014. Indikatorn Fångst av fisk och skaldjur följer upp kvantitet av fångsten av fisk och skaldjur från det yrkesmässiga fisket, genom fångst från det yrkesmässiga fisket i vikt, ton. Kompletterande är indikator 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd, som visar på utveckling gällande andel hållbara bestånd. I den maritima strategin framhålls att fisk- och skaldjursbestånden ska stärkas och att yrkesfisket ska vara långsiktigt hållbart. Starka bestånd är en förutsättning för en långsiktigt god avkastning och lönsamhet.



Indikatoransvarig myndighet:  
Havs- och vattenmyndigheten

<sup>32</sup> [Vindkraftsprojekt Kriegers flak - Vattenfall](https://group.vattenfall.com/se/var-verksamhet/vindprojekt/kriegers-flak_2022-12-15)

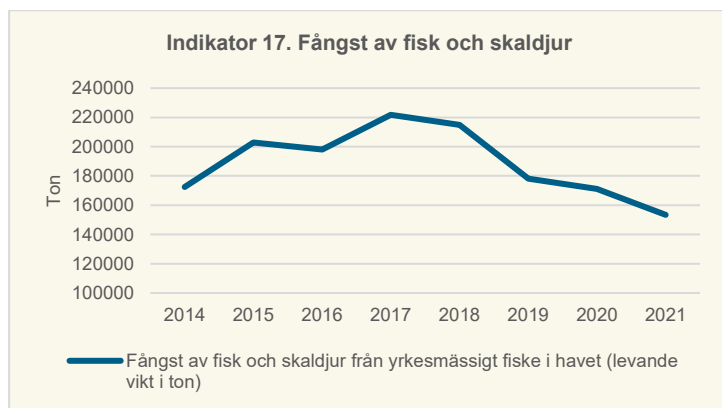
[https://group.vattenfall.com/se/var-verksamhet/vindprojekt/kriegers-flak\\_2022-12-15](https://group.vattenfall.com/se/var-verksamhet/vindprojekt/kriegers-flak_2022-12-15)

<sup>33</sup> Uppdrag om nya områden för energiutvinning i havsplanerna. Regeringsbeslut 2022-02-10. M2022/00276.

<https://www.havochvatten.se/om-oss-kontakt-och-karriar/om-oss/regeringsuppdrag/regeringsuppdrag/uppdrag-om-nya-omraden-for-energiutvinning-i-havsplanerna-2022.html>

<sup>34</sup> [Gemensam Östersjödeklaration för ökat energisamarbete - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/4ab5a2/contentassets/def2026cac0b4ef7acf4afeb988326ed/utgiftsomrade-21-energi.pdf)

<https://www.regeringen.se/4ab5a2/contentassets/def2026cac0b4ef7acf4afeb988326ed/utgiftsomrade-21-energi.pdf>



Figur 27 Indikator 17 Fångst av fisk och skaldjur, fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton), 2014–2021

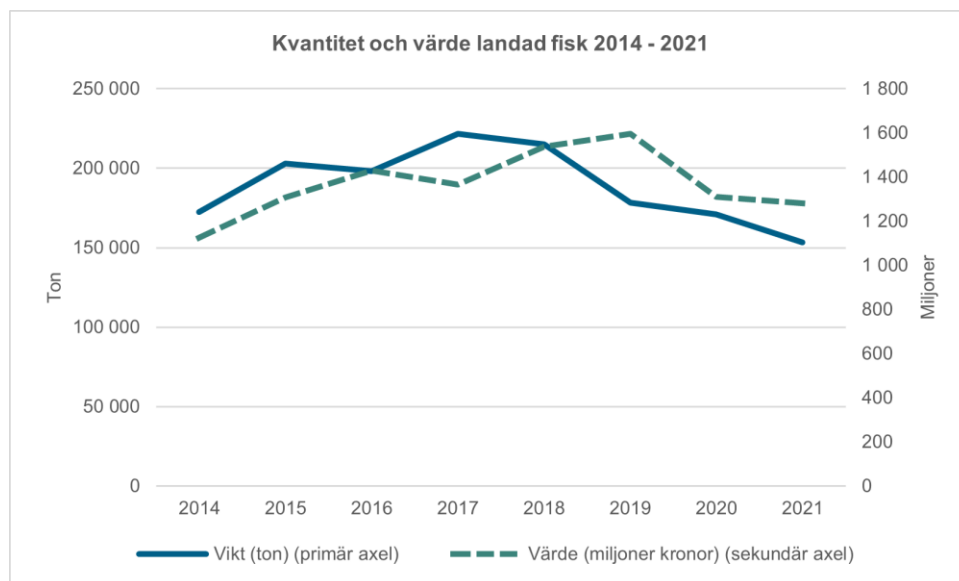
Tabell 24 Indikator 17. Fångst av fisk- och skaldjur, Fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton), 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton)	172 371	202 916	198 051	221 776	214 972	178 142	171 091	153 412

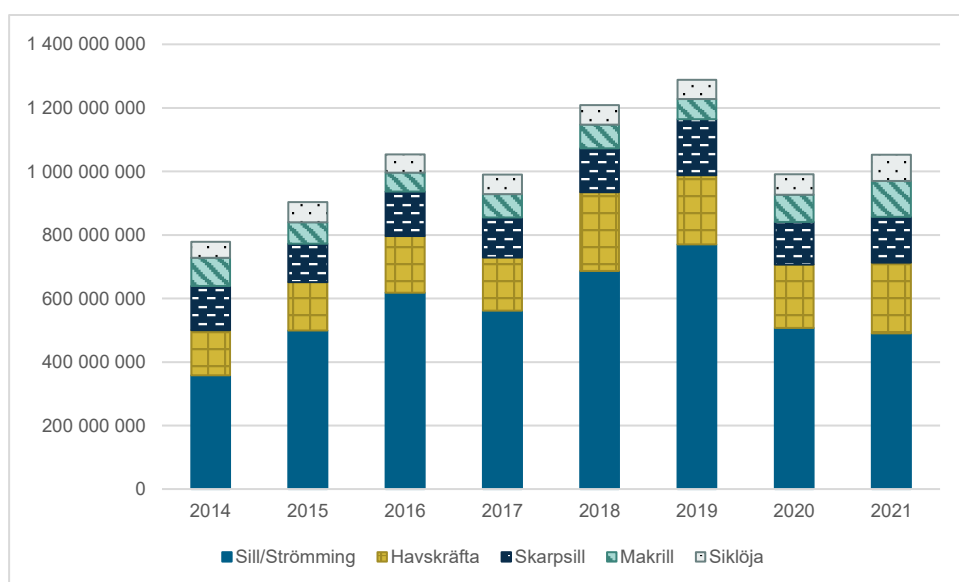
Källa: HaV (uå): Landningsdata för yrkesfisket.

### 2.17.1 Kommentarer

Den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet har varierat under perioden från som minst 172 371 ton år 2014 till som högst 221 776 ton år 2017. Sedan 2019 har den totala fångsten årligen minskat och år 2021 var den nere på 153 412 ton. Mellan år 2020 och 2021 minskade fångsterna med cirka 10 procent. Både år 2020 och 2021 var pandemiår, vilket har påverkat fångsterna, men framför allt har årens kvotnivåer en stor inverkan på mängden fisk som fångas. Jämfört med basåret 2014 motsvarade 2021 års fångst däremot en minskning med cirka 11 procent. Genomsnittlig fångst under hela perioden uppgår till 187 116 ton.



Figur 28 Kvantitet (ton) och värde (miljoner kronor) landad fisk 2014–2021<sup>35</sup>



Figur 29 Värde i kronor för de ekonomiskt viktigaste arterna baserat på landningsvärden 2014–2021<sup>36</sup>

Figur 28 visar den landade vikten och det landade värdet över tid. Sedan 2019 har både vikten och värdet på fångsten minskat, vikten har minskat sedan 2018. Denna nedgång har stark koppling till vilka kvotnivåer som sätts årligen samt graden av kvotnyttjande hos flottan. Figur 29 visar värdet i kronor för de ekonomiskt viktigaste arterna över tid med utgångspunkt i 2021. Sedan 2019 är torsk inte längre en av de sex ekonomiskt viktigaste arterna på grund av torskens beståndssituation. Sedan 2021 är inte heller nordhavsräkan längre bland de sex ekonomiskt viktigaste arterna, dock är den fortfarande viktig för svenskt yrkesfiske.

<sup>35</sup> Ekonomiska data för yrkesfisket i havet samlas in enligt Sveriges nationella datainsamlingsprogram som styrs av rådsförordningen (EU) 2017/1004 och består av uppgifter från loggböcker, avräkningsnotor, enkätundersökning samt register data från SCBs Företagsregistret. Vid bortfall har ytterligare estimering gjorts vilket bör tas i beaktning vid användning av uppgifterna.

<sup>36</sup> Ibid.

Under 2020 och 2021 drabbades även svenskt fiske av pandemin, vilket i början ledde till minskad efterfrågan på arter som är viktiga inom restaurang- och besöksnäringen. Även om vissa delar av fiskenäringen påverkats negativt tycks covid-19-pandemin haft en relativt liten påverkan på svenskt fiske totalt sett. (AgriFood 2021)<sup>37</sup>

### 2.17.2 Ytterligare information

Utfallet för indikatorn påverkas i hög grad av beslutade årliga fångstmängder för kommersiella bestånd. Dessa beslut fattas mot bakgrund av vetenskaplig rådgivning från Internationella havsforskningsrådet (ICES) och mål inom den gemensamma fiskeripolitiken om att uppnå maximal hållbar avkastning.

### 2.17.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorn är ett kvantitativt mått relaterat till vikt med begränsat underlag för bedömning av bidrag till agenda 2030. Utfallet för indikatorn påverkas, som nämnts, i hög grad av beslutade årliga fångstmängder för kommersiella bestånd. Dessa beslut fattas mot bakgrund av vetenskaplig rådgivning från Internationella havsforskningsrådet (ICES) och mål inom den gemensamma fiskeripolitiken om att uppnå maximal hållbar avkastning. Beträffande delmål 12.2 och 14.2 utgör indikator 3. *Hållbara bestånd* en kompletterande indikator.

Relaterade globala delmål med potentiell påverkan bedöms vara:

- 8.1 *Hållbar ekonomisk tillväxt*, avseende att *"upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita i enlighet med nationella förhållanden"*.
- 12.2 *Hållbar förvaltning och användning av naturresurser*, avseende att *"Senast 2030 uppnå en hållbar förvaltning och ett effektivt nyttjande av naturresurser"*.
- 14.2 *Skydda och återställ ekosystem*, avseende att *"Senast 2020 förvalta och skydda marina och kustnära ekosystem på ett hållbart sätt för att undvika betydande negativa konsekvenser, bland annat genom att stärka deras motståndskraft, samt vidta åtgärder för att återställa dem i syfte att uppnå friska och produktiva hav"*.
- 14.4 *Främja ett hållbart fiske*, avseende att *"senast 2020 införa en effektiv fångstreglering och stoppa överfiske, olagligt, orapporterat och oreglerat fiske liksom destruktiva fiskemetoder samt genomföra vetenskapligt baserade förvaltningsplaner i syfte att återställa fiskbestånden så snabbt som möjligt, åtminstone till de nivåer som kan producera maximalt hållbart uttag, fastställt utifrån deras biologiska egenskaper"*

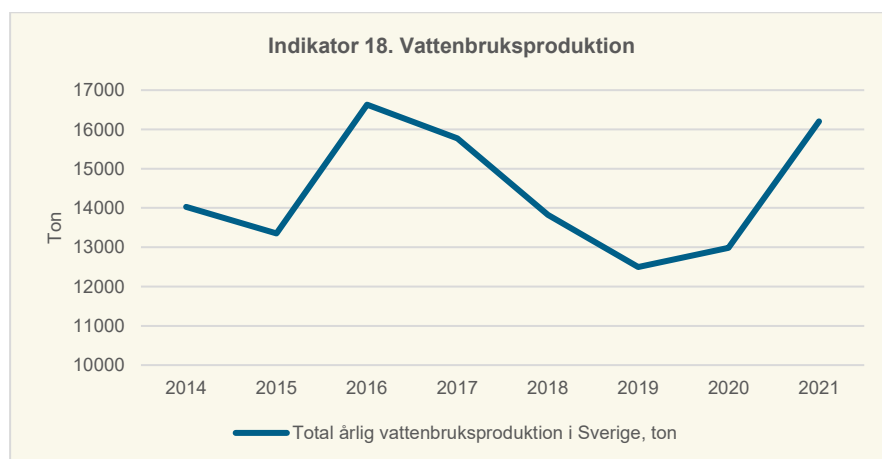
<sup>37</sup> AgriFood 2021, [https://pub.epsilon.slu.se/25092/1/blomquist\\_j\\_et\\_al\\_210830.pdf](https://pub.epsilon.slu.se/25092/1/blomquist_j_et_al_210830.pdf)

## 2.18 Indikator 18. Vattenbruksproduktion

Indikatorn avseende den sammanlagda vattenbruksproduktionen (kvantitet) i Sverige av mat- och sättfisk samt blöt- och kräftdjur har varierat under perioden och en topp nåddes under 2016 och nästan samma produktion nåddes 2021. Indikatorn avser att följa upp produktionen inom vattenbruket. Indikatorn inkluderar allt vattenbruk i Sverige, det vill säga både i söt- och saltvatten. I strategin framgår att vattenbruket världen över har vuxit under de senaste åren och har en god potential till utveckling. Sveriges vattentillgångar ger förutsättningar för ett hållbart vattenbruk på flera håll runt om i landet, men begränsas när det gäller odling av fisk av vattnets miljöstatus där vissa områden inte tål en ökad närsaltsbelastning. Utveckling av nya och förbättrade odlingstekniker kan möjliggöra produktion och påverka effektiviteten och lönsamheten i produktionen.



Indikatoransvarig myndighet: Jordbruksverket



Figur 30 Indikator 18. Vattenbruksproduktion, totalt årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton, 2014–2021

Tabell 25 Indikator 18. Vattenbruksproduktion, totalt årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton, 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton	14 029	13 351	16 630	15 773	13 825	12 497	12 989	16 207

Källa: Jordbruksverkets officiella statistik, Vattenbruk 2021

### 2.18.1 Kommentarer

Den sammanlagda vattenbruksproduktionen (kvantitet) i Sverige av mat- och sättfisk samt blöt- och kräftdjur (framförallt blåmusslor) har varierat under perioden, där en topp som tangerande toppnivå år 2016, med 16 207 ton, nåddes under 2021 (tabell 25). Avseende saluvärdet (tabell 26) av den odlade matfiskerna har det efter en nedgång 2019 ökat mellan 2020 och 2021 och uppgick 2021 till cirka 541 miljoner.

Tabell 26 Saluvärde av odlad matfisk 2014-2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Saluvärde för odlad matfisk i Sverige (miljoner kronor)	369,8	344,6	487	521	520,6	395,6	404,3	540,9

Källa: Jordbruksverkets officiella statistik, Vattenbruk 2021

Indikatorn består av den totala produktionen av vattenbruksprodukter uppdelad på de olika slags djur och växter som odlas i vattenbruk i Sverige, tabell 27. Under 2021 producerade svenska vattenbruk 12 750 ton fisk (både som matfisk samt sättfisk) och 3 457 ton musslor och ostron. Regnbåge är den dominerande fiskarten och uppgår till 10 935 ton, vilket innebär en ökning jämfört med 2020 med 1 784 ton (16 procent). I övrig fiskproduktion ingår bland annat röding, ål, gös, tilapia, abborre etc. Den rapporterade kräftproduktionen, både av kräftor för konsumtion och för utsättning är liten. De fem senaste åren har produktionen av matkräftor legat på 0–1 ton och produktionen för utsättning på 0–1 ton.

Ungefär 30 procent av regnbågsproduktionen till konsumtion och hela musselskörden kom år 2021 från kustbaserade odlingar i havet.

Tabell 27 Vattenbruksproduktion i Sverige, översikt, 2014-2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Totalt, ton</b>	14 029	13 351	16 630	15 773	13 825	12 497	12 989	16 207
- Årlig förändring	-2,5 %	-4,8 %	-24,6 %	-5,2 %	-12,4 %	-7 %	+4 %	+25 %
<b>Fisk, ton</b>	12 282	11 825	14 311	13 758	11 839	10 520	10 692	12 750
- Årlig förändring	-3,1 %	-3,7 %	+21,0 %	-3,9 %	-13,9 %	-11 %	+2 %	+19 %
<b>Blötdjur och kräftdjur, ton</b>	1 747	1 526	2 319	2 015	1 986	1 977	2 297	3 457
- Årlig förändring	+2,6 %	-12,7 %	+52,0 %	-13,1	-1,4 %		+16 %	+50 %

Källa: Statistiska centralbyrån. (2021). Vattenbruk, Statistiska meddelanden JO 60 SM 1901 för 2014–2021. Örebro: Statistiska centralbyrån, Jordbruksverkets officiella statistik, Vattenbruk 2021

Blåmusslor odlas idag främst på västkusten, och denna typ av odling har möjligheter att växa, förutsatt att framförallt den inhemska efterfrågan på musslor för konsumtion ökar. De största problemen för musselodlingarna på västkusten idag är marknaden och svårigheter att få dispens från strandskyddsreglerna när det gäller att anlägga odlingar. Dessa problem härrör främst från att odlingarna upplevs inskränka det rörliga friluftslivet.

### 2.18.2 Ytterligare information

Tillväxtnålet för det svenska vattenbruket till 2030 är en genomsnittlig ökning med 5 procent årligen (eller totalt cirka 71 procents ökning från 2021 till 2030). Detta motsvaras av en årlig produktion av matfisk, kräftor och musslor på cirka 21 803 ton och en total årlig produktion inklusive sättfisk och sättkräftor på 23 384 ton år 2030. Dessa siffror förutsätter en utveckling som även fortsatt liknar den mellan 2013 och 2019. Det är svårt att uttala sig om det framtida

storleksförhållandet mellan de olika segmenten matfisk, sättfisk, kräftor och blötdjur och om detta kommer att vara relativt konstant eller förändras. De segment där en tillväxt är mest sannolik är dock matfiskproduktion och produktion av musslor för konsumtion och möjligen även för foderändamål.

Den betydligt högre nettoimporten än nettoexporten av vattenbruksprodukter är fortfarande tecken på en möjlig utvecklingspotential för det svenska vattenbruket. De senaste åren har dock flera anläggningar nekats förnyade eller utökade miljötillstånd på grund av nya tolkningar av miljölagstiftningen. Från en studie som gjordes 2017 ser vi att en majoritet av vattenbruksutövarna uppfattar att regelbördan begränsar företagens utveckling<sup>38</sup>.

Bestämmelser som rör vattenbruksverksamheter finns både i EU-rätten och i ett antal nationella författningar. Det är inte bara fiskerilagstiftningen som man ska förhålla sig till utan även livsmedelslagstiftningen, djurskyddslagstiftningen, smittskyddslagstiftningen, miljölagstiftningen med flera. För att starta och bedriva vattenbruksverksamhet kan det krävas tillstånd och andra former av godkännanden enligt flera parallellt tillämpliga regelverk. Vilka prövningar som krävs och respektive prövnings omfattning är beroende av bland annat den aktuella verksamhetens storlek och lokalisering, vilken teknik som ska användas och vilken art som ska odlas.

Sedan reglerna som styr tillståndsprocessen för vattenbruk tillkom har en rad nya produktionsformer utvecklats samt nya politiska initiativ tillkommit. Ny teknik och användningen av andra organismer än traditionella fiskarter ställer högre krav på ett förändrat regelverk för att både kunna öka vattenbruksproduktionen och samtidigt upprätthålla kraven på miljöhänsyn.

I juni 2022 beslutade regeringen om en utredning om en moderniserad fiskelag och förbättrade förutsättningar att bedriva vattenbruk. En särskild utredare ska se över hur bestämmelserna om vattenbruk kan förenklas för att främja ett mer konkurrenskraftigt och hållbart vattenbruk.

När det gäller havsbaserat vattenbruk för energiproduktion, är det ur förnybar energisynpunkt även av intresse att följa utvecklingen av produktionssystem för nya arter. Makroalger och filtrerande organismer som sjöpungrar har stor tillväxtpotential och kan användas både som foder, bioråvara till industrin och råvara för biodrivmedel (biogas, etanol etc.). Vidare kan energi utvinnas ur restprodukter som uppkommer från beredningen av fisk etc. Torrsubstansen varierar mycket mellan olika arter. Sjöpungrar kan innehålla 95 procent vatten medan fisk innehåller cirka 70–80 procent vatten. Mängden torrsubstans är direkt relaterad till exempelvis energimängden i biomassan.

Vattenbruket bedöms öka och diversifieras i framtiden, men utvecklingen kommer troligen ske i relativt lugn takt och uppföljning vart tredje år bedöms vara tillräckligt.

### 2.18.3 Koppling till Agenda 2030

Uppföljningen visar ingen generell trend för indikatorn under mätperioden 2014–2019 och kan därför bedömas som neutral vad gäller globalt delmål:

- *8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt*, avseende att *”upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita i enlighet med nationella förhållanden”*.

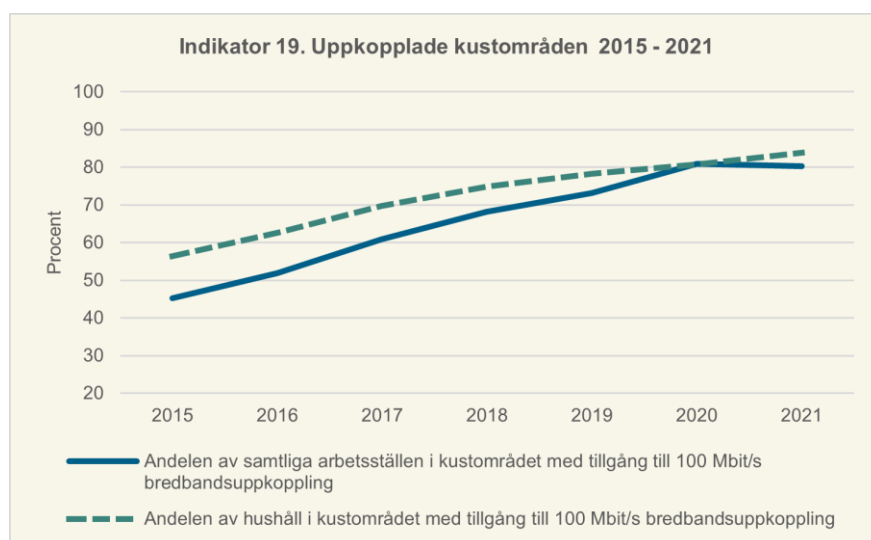
<sup>38</sup> Vattenbruk - en grön näring som hämmas av omodern lagstiftning, <https://www.svenskvattenbruk.se/download/18.5a87e1071622a03e6671bc6/1521124126730/Vattenbruksrapport.pdf>.

## 2.19 Indikator 19. Uppkopplade kustområden

Indikatorn visar att andelen av samtliga arbetsplatser i kustområden som har tillgång till bredband med minst 100 Mbit/s har ökat sedan 2014. Indikatorn bygger på Post- och telestyrelsens (PTS) statistik över mobil- och bredbandstäckningen i Sverige och är ett samlat medelvärde. Indikatorn visar bredbandstäckningen för arbetsplatser i kustområdet (här definierade utifrån Boverkets definition av kustkommuner). Detta ger också en god bild av hur tillgången för hushåll och privatpersoner kan se ut. Indikatorn visar hur stor andel av alla arbetsställen, såväl hushåll, i kustområdet/kommuner som har tillgång till en snabb bredbandsuppkoppling.



Indikatoransvarig myndighet:  
Havs- och vattenmyndigheten  
(Källa: PTS)



Figur 31 Indikator 19. Uppkopplade kustområden 2015–2021.

Tabell 28 Indikator 19. Uppkopplade kustområden 2015–2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Andelen av samtliga arbetsställen i kustområdet/kommuner med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling</b>	45,2	51,9	60,8	68,2	73,1	80,9	80,3
<b>Andelen av hushåll i kustområdet/kommuner med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling</b>	56,4	62,6	69,8	74,8	78,3	80,8	83,8

Källa: Post- och telestyrelsen, PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2021.

### 2.19.1 Kommentarer

Indikatorn visar att andelen av samtliga arbetsplatser i kustområden som har tillgång till bredband med minst 100 Mbit/s har ökat sedan 2014. Det innebär att fler arbetsplatser har tillgång till tillförlitlig infrastruktur i form av bredband. Indikatorn visar också på en stadigt ökande tillgänglighet till snabba uppkopplingar i kustområdet. Ökningstakten varierar över perioden med mellan 6 och 8 procentenheters ökning per år. Ökningstakten verkar dock ha klingat av något mellan åren 2020 och 2021, beträffande arbetsställen i kustområdet/kommuner med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling. Motsvarande utveckling har även skett för hushåll i kustkommuner.



## 2.19.2 Ytterligare information

Enligt notering av Post- och telestyrelsen har vissa kommuner en minskning mellan 2019 och 2020, vilket främst beror på strukturella förändringar, det vill säga att hushåll som tidigare varit anslutna inte räknas som hushåll i årets kartläggning (mer information finns i kartläggningens metodbilaga) (Post- och telestyrelsen 2021).

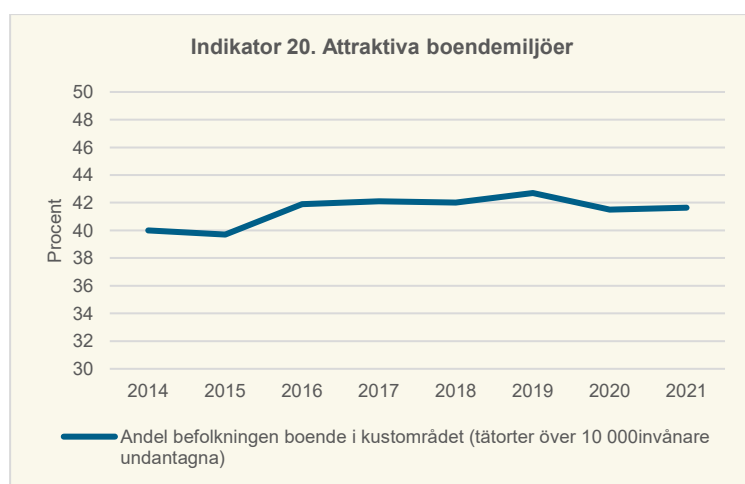
## 2.19.3 Koppling till Agenda 2030

Relaterade globala delmål med potentiell påverkan bedöms vara:

- 9.1 *Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer*, vilket handlar om att *”bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet...”* för att främja både tillväxt och människors välbefinnande, vilket har en tydlig koppling till utbyggnad av bredband för arbetsplatser.

## 2.20 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer

Indikatorn med andelen boende i kustområdet har ökat något under perioden, men legat relativt stabil runt cirka 42 procent från 2016 och framåt. Indikatorn Attraktiva boendemiljöer utgörs av andelen av befolkningen boende i kustområdet och utgår från SCB:s register över totalbefolkningen. Indikatorn visar på kustområdenas attraktionskraft när det gäller att attrahera människor som vill och kan bo i området. Indikatorn visar på befolkningen som återfinns i kustområdet som andelen av befolkning i hela landet (tätorter med över 10 000 invånare undantagna<sup>39</sup>). En ökande andel kan antas visa att kustområdena blir mer attraktiva när det gäller att bo och leva där.



Figur 32 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer, andel befolkningen boende i kustområdet, åren 2014–2021 (tätorter över 10 000 invånare undantagna)

<sup>39</sup> Enligt föregående redovisning undantas större tätorter, liksom för övriga indikatorer, för att inte skapa orättvisa jämförelsebaser. Detta för att minska risken att en förändring handla mer om skillnader mellan större och mindre tätorter, för mer information se avsnitt avgränsningar.

Tabell 29 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer, andel befolkningen boende i kustområdet, åren 2014–2021 (tätorter över 10 000 invånare undantagna)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Andelen (%) av befolkningen boende i kustområdet (jämfört med övriga landet) (tätorter över 10 000 invånare undantagna)	40,0 %	39,7 %	41,9 %	42,1 %	42,0 %	42,7 %	42,3%	42,5%

Källa: SCB, Registret över totalbefolkningen 2014-12-31-2021-12-31

### 2.20.1 Kommentarer

Andelen boende i kustområdet (tätorter med över 10 000 invånare undantaget) har legat relativt stabil runt cirka 40-42 procent över perioden 2014–2021, med en viss ökning till cirka 42 procent 2016 och framåt. Inga skillnader kan urskiljas mellan kvinnor och män. Det noterades vid föregående uppföljning, 2014–2019, att det är en relativt kort period och befolkningsförändringar är en relativt långsam process, och utifrån det bedömdes det att ökningen var relativt stor. Noteras bör dock att det statistiska underlaget och urvalet kan ha förändrats utifrån förändringar av klassificering av tätorter mellan de olika uppföljningsperioderna.

Totalt har befolkningen i kustområdet ökat från ca 1 550 000 personer till 1 615 000, med en viss minskning i antalet mellan åren 2020 och 2021, medan en konstant ökning skett i icke-kustområdet.

### 2.20.2 Ytterligare information

Som en underförstådd grund för den maritima strategin ligger att kustområdena ska fortsätta att vara levande och attraktiva, både vad gäller boende, besök och verksamheter. Kustnära exploatering och fler boende kan även öka exponering av både befolkning och egendom för naturolyckor, såsom exempelvis stormar och översvämning från havet. En befolkningsökning ställer därmed krav på en hållbar utveckling och planering av kustområden, vilket kopplar till indikator 8 Översiktsplanering.

## 2.21 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen

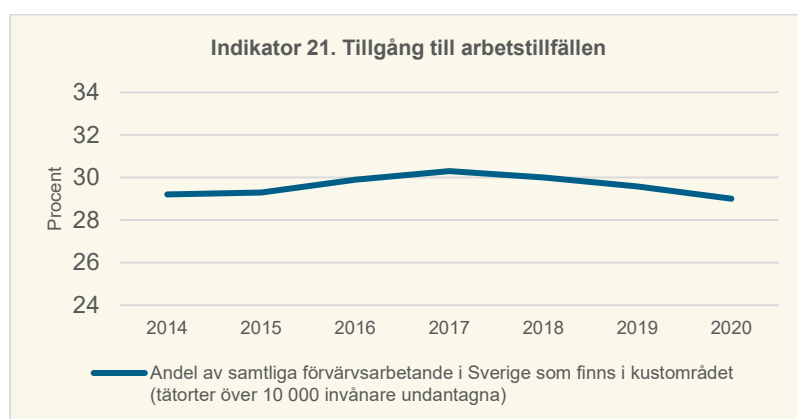
Andelen arbetsplatstillfällen i kustområdet har de senaste åren minskat marginellt, från att ha varit som högst 2017 med lite drygt 30 procent tillbaks till ungefär samma nivå, 29 procent, som 2014. Indikatorn arbetstillfällen visar andelen av förvärvsarbetande i landet (tätorter med över 10 000 invånare undantagna<sup>40</sup>) som återfinns i kustområdet. Indikatorn visar på kustområdenas attraktionskraft när det gäller att skapa och vidmakthålla arbetstillfällen och utgår från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån

<sup>40</sup> Enligt föregående redovisning undantas större tätorter, liksom för övriga indikatorer, för att inte skapa orättvisa jämförelsebasen. Detta för att minska risken att en förändring handlar mer om skillnader mellan större och mindre tätorter, för mer information se avsnitt avgränsningar.

För att kustområdena ska vara attraktiva krävs att det finns möjligheter både att bo och verka där. I Sverige bor en betydande del av svenskarna i närheten av kusten. I den maritima strategin framgår hur en god havsmiljö i Östersjön i framtiden kan generera tiotusentals nya jobb i kustområdena, vilket belyser samspelet mellan tillväxt och en hållbar utveckling. Tillgången till arbetstillfällen i kustområdena bidrar förstås till inkomstmöjligheter, men det är också en förutsättning för det vi kallar för levande kustområden. Att det finns män och kvinnor som inte bara bor, utan även lever och verkar längs kusterna är en avgörande del i att skapa attraktiva miljöer.



Figur 33 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen, andel (%) av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet, år 2014–2020 (tätorter med över 10 000 invånare undantagna).

Notering: teknisk rättning figurbeskrivning skett efter beslutet om denna redovisning.

Tabell 30 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen, andel (%) av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet, år 2014–2020 (tätorter med över 10 000 invånare undantagna)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Andelen (%) av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet (tätorter över 10 000 invånare undantagna)	29,2 %	29,3 %	29,9 %	30,3 %	30,0 %	29,6%	29,0

Källa: SCB, Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2018–2020

### 2.21.1 Kommentarer

Andelen arbetsplatstillfällen i kustområdet (tätorter med över 10 000 invånare undantagna) har de senaste åren minskat marginellt, från att ha varit som högst 2017 med lite drygt 30 procent till 29 procent. Minskningen återfinns även i absoluta tal, från cirka 463 000 år 2018 till 449 000 år 2020. Förändringen är relativt begränsad vilket innebär att det är svårt att dra några slutsatser om utveckling. För 2020 kan dock en allmän nedgång av verksamheter, i synnerhet i besöksnäringen, antas vara en följd av pandemin.

### 2.21.2 Ytterligare information

Vid tidigare uppföljning konstaterades att analysen av övriga indikatorer visar att vissa tjänstenärings-, såsom allmänna servicenärings- och turism- och besöksnäringarna, växer medan vissa maritima industrinärings- minskar. Denna utveckling skulle möjligen kunna vara en del i förklaringen till varför kustområdena hade en något lägre andel av förvärvsarbetande under

pandemin 2020 då nedgången inom turism- och besöksnäring varit relativt omfattande (Tillväxtverket 2022).

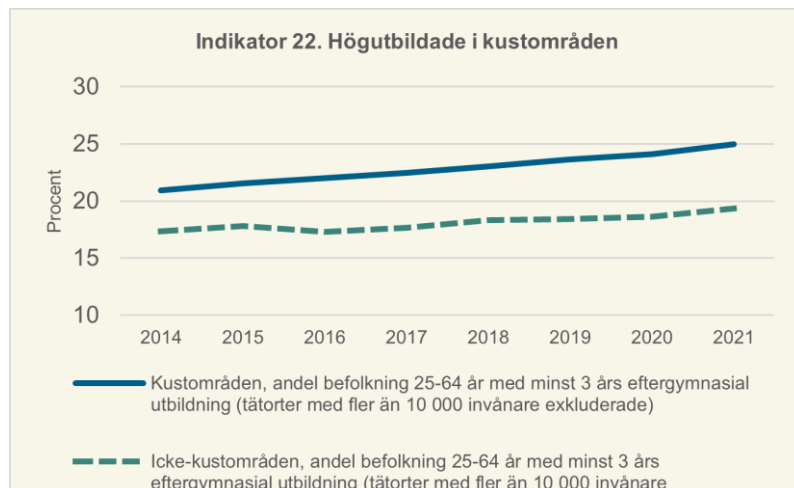
### 2.21.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorn visar andelen arbetstillfällen vid kustområdena. Relaterade globala delmål med potentiell påverkan bedöms vara:

- 8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt, avseende att "upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita i enlighet med nationella förhållanden".
- 8.5 Full sysselsättning och anständiga arbetsvillkor med lika lön för alla, avseende att senast "2030 uppnå full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla kvinnor och män, inklusive ungdomar och personer med funktionsnedsättning, samt lika lön för likvärdigt arbete."

## 2.22 Indikator 22. Högutbildade i kustområden

Uppföljning av indikator visar att antal personer i kustområdet med eftergymnasial utbildning som andel av befolkningen ökar fortsatt både i absoluta tal och i relation till övriga Sverige. Indikatorn visar på skillnaderna i andelar av befolkning (25–64 år) med åtminstone tre års eftergymnasial utbildning, i kustområdet jämfört med i övriga landet. Indikatorn tjänar här som en indikation på attraktiva kustområden och deras förmåga att behålla och attrahera personer med högre utbildning.



Figur 34 Indikator 22 Högutbildade i kustområdet, andel 25–64 år med minst 3 års eftergymnasial utbildning i kustområde och icke-kustområde, år 2014–2020 (tätorter över 10 000 invånare undantagna)

Tabell 31 Skillnader procentenheter av andel högutbildade i kustområden relaterat till övriga landet år 2014–2021.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skillnaden i procentenheter mellan kustområdet och övriga Sverige för andelen med minst 3 års eftergymnasial utbildning	+3,6	+3,8	+4,7	+4,8	+4,7	+5,2	+5,5	+5,6

Källa: SCB (2022) Utbildningsregistret 2014-01-01--2022-01-01

### 2.22.1 Kommentrar

Antal personer i kustområdet med eftergymnasial utbildning som andel av befolkningen (25–64 år) ökar fortsatt både i absoluta tal och i relation till övriga Sverige. År 2014 var andelen högutbildade i kustområdet cirka 21 procent, medan andelen 2021 var cirka 25 procent. Det visar även på en skillnad på nära sex procentenheter jämfört med övriga Sverige.

Som tidigare redovisas när det gäller utbildningsnivåer i Sverige finns en stor skillnad mellan könen. Kvinnors utbildningsnivåer är i allmänhet högre än mäns. Detta gäller också för kustområdena, där andelen högutbildade kvinnor ökat något de senaste åren från drygt 30 procent 2019 till knappt 33 procent, att jämföra med andelen högutbildade män som var knappt 17 procent 2019 och ungefär densamma, drygt 17 procent, 2020. Motsvarande utveckling kan även ses för hela riket, om än mindre skillnader.

### 2.22.2 Ytterligare information

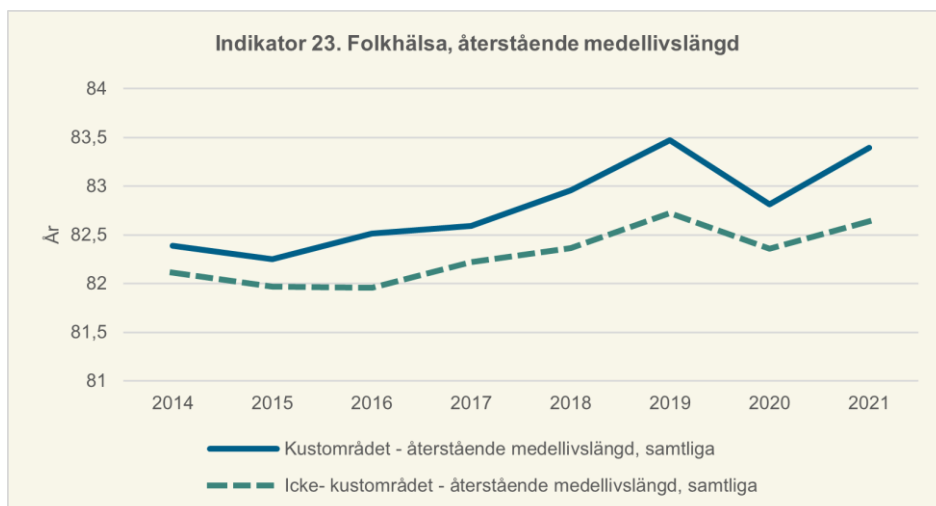
Som noterats vid föregående bedömning finns en tydlig tendens till ett ökat ”utbildningsgap” mellan kustområdet och övriga landet, till kustområdets fördel. Indikatorn visar att kustområdenas attraktivitet är växande, när det gäller förmågan att bibehålla och attrahera människor med längre utbildning.

## 2.23 Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd

Uppföljning av indikatorn visar att befolkningen i kustområdet i genomsnitt lever omkring  $\frac{3}{4}$  år längre än befolkningen i övriga Sverige och att skillnad i medellivslängd ökar. Indikatorn fångar upp folkhälsa relaterat till förväntad återstående medellivslängd i kustområdet i relation till övriga landet (tätorter med fler än 10 000 invånare exkluderade). Indikatorn återger skillnaden i återstående medellivslängd vid födseln mellan befolkningen i kustområdet och den i övriga Sverige. Positiva värden betyder att den förväntade återstående medellivslängden vid födseln i kustområdet är högre än i övriga Sverige. Medellivslängd är ett grundläggande och väl använt mått för att mäta hälsan i en befolkning. Att säkerställa en god livskvalitet omnämns i strategin som en viktig del i att kustområdet ska vara attraktivt att bo och leva i.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån



Figur 35 Indikator 23 Folkhälsa, återstående medellivslängd, kustområde och icke-kustområde (tätorter med fler än 10 000 invånare exkluderade) år 2014–2021

Tabell 32 Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd, skillnad i förväntad medellivslängd kustområdet och övriga Sverige, antal år

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skillnaden i genomsnittlig förväntad medellivslängd vid födseln mellan kustområdet och övriga Sverige, i antal år	0,28	0,28	0,56	0,38	0,59	0,75	0,45	0,75

Källa: SCB (2020, 2022): Registret över totalbefolkningen 2013-12-31--2021-12-31

### 2.23.1 Kommentarer

Indikatorn visar att befolkningen i kustområdet i genomsnitt lever omkring  $\frac{3}{4}$  år längre än befolkningen i övriga Sverige (tätorter med fler än 10 000 invånare exkluderade). Indikatorn visar också att skillnaden i medellivslängd mellan områdena ökar över tid, dock med en mindre differens under år 2020. Medellivslängden sjönk generellt i hela landet (enligt här gällande definition) år 2020, och relativt sett kraftigare i kustområdet. År 2020 var året då pandemin bröt ut i Sverige, vilket kan förklara den lägre medellivslängden generellt. Orsaken till större nedgång i medellivslängd i kust- relativt icke-kustområdet är svårt att uttala sig om. Det kan möjligen vara kopplat till skillnader i åldersstrukturer i kustområdet eller andra orsaker.

Tabell 33 Återstående medellivslängd vid födseln i kustområdet, skillnad mellan kvinnor och män

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Skillnad i år mellan kvinnor och män i kustområdet	3,38	3,40	3,36	3,15	3,12	2,55	3,14	3,31

Källa: SCB (2020, 2022): Registret över totalbefolkningen 2013-12-31-- 2021-12-31

Sett till skillnad i år av medellivslängd mellan kvinnor och män är denna relativt konstant över mätperioden, cirka 3–3,5 år, vilket till synes inte skiljer sig åt från övriga Sverige.

### 2.23.2 Ytterligare information

I föregående redovisning konstaterades att sett till den samlade informationen från indikatorerna över ekonomisk utsatthet, utbildningsnivåer och förväntad återstående medellivslängd framträder bilden av att kustområdet är strukturellt gynnat, jämfört med övriga landet. Detta förefaller fortsatt gälla.

### 2.23.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling över tid är försiktigt positiv för den aktuella mätperioden. Mot bakgrund av detta bedöms indikatorns utveckling, det vill säga hur kustområdet förhåller sig i relation till övriga Sverige avseende medellivslängd, bidra till det övergripande globala målet:

- 3 *God hälsa och välbefinnande*. Det globala hållbarhetsmålet handlar ytterst om att "Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar".

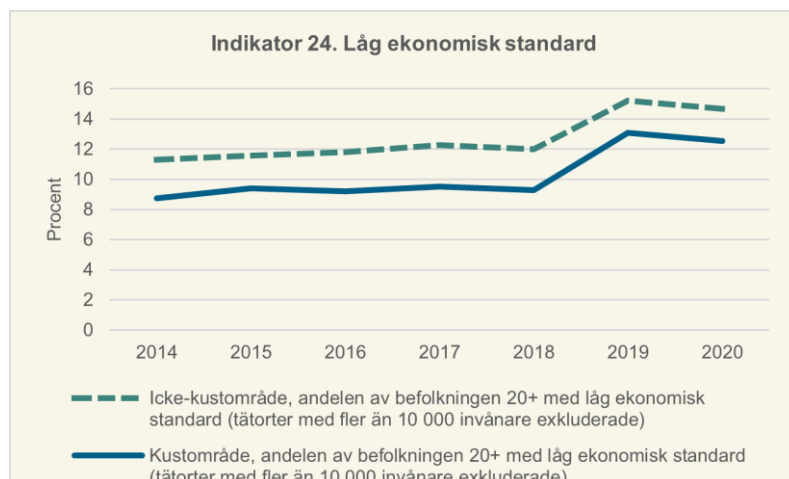
## 2.24 Indikator 24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard

Uppföljning visar, som konstaterades även vid föregående uppföljning, att andelen av befolkningen över 20 år med låg ekonomisk standard är lägre i kustområdet, jämfört med övriga Sverige. Indikatorn återger skillnaden mellan andelen i befolkningen över 20 år som lever i hushåll som har låg ekonomisk standard<sup>41</sup> i kustområdena jämfört med övriga landet. Ett minustecken framför indikatorns värde betyder att andelen hushåll med låg ekonomisk standard i kustområdet är lägre än i övriga Sverige. Hälsan påverkas bland annat av socioekonomiska faktorer som ekonomiska förutsättningar och utbildningsnivå, vilka har stor betydelse för skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen. I den maritima strategin framhålls att det ska vara attraktivt att bo i kustnära områden eftersom levande områden främjar både näringslivet och besöksnäringen. Att säkerställa en god livskvalitet samt erbjuda den samhällsservice som efterfrågas omnämns i strategin som viktiga beståndsdelar för att säkerställa attraktiva boendemiljöer.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska centralbyrån

<sup>41</sup> Låg ekonomisk standard definieras här som att man bor i ett hushåll med en disponibel inkomst som understiger 60 procent av medianinkomsten i landet (SCB 2022).



Figur 36 Indikator 24 Låg ekonomisk standard, andel (%) befolkning 20+ med låg ekonomisk standard, kustområde och icke-kustområde (tätorter med över 10 000 invånare exkluderade).

Tabell 34 Indikator 24 Låg ekonomisk standard

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Skilnaden i andel befolkning med låg ekonomisk standard mellan kustområdet och övriga Sverige i procentenheter	-2,5	-2,1	-2,6	-2,8	-2,7	-3,7	-3,7

Källa: SCB (2020, 2022). Inkomst- och taxeringsregistret 2014–2020

### 2.24.1 Kommentarer

Som konstaterades vid föregående uppföljning är andelen av befolkningen över 20 år med låg ekonomisk standard lägre i kustområdet, jämfört med övriga Sverige (tätorter med över 10 000 invånare exkluderat). Skillnaden har varit relativt stabil med en lägre andel på motsvarande 2,5 procentenheter över perioden 2014–2018, med en ökad skillnad med 3,7 procentenheter för 2019 och 2020.

Sedan senaste uppföljningen 2020 har även andelen befolkning med låg ekonomisk standard ökat, både i kustområdet och icke-kustområdet, från 9,3 procent 2018 till 12,5 procent 2020, det vill säga en ökning med lite drygt 3 procentenheter mellan perioden 2018 och 2020, motsvarande en ökning med drygt 38 900 personer.

Som noterades i föregående uppföljning finns även betydande skillnader mellan olika grupper inom kustområdet, avseende utbildningsnivå och kön. Andelen kvinnor i kustområdet med låg ekonomisk standard är generellt högre än andelen män, där andel av kvinnor 2020 var 14,1 procent, medan motsvarande andel för män var 11 procent. Motsvarande siffror ses även vad gäller utbildningsnivå där andelen är relativt hög för befolkning med förgymnasial utbildning eller där uppgift om utbildning och minskar med utbildningsnivå. Skillnaderna mellan kvinnor och män avseende andelen av befolkning med låg ekonomisk standard verkar dock minska.

Som tidigare konstaterats, visar indikatorn på att förekomsten av hushåll med låg ekonomisk standard är lägre i kustområdet än i övriga landet. Personer med kortare utbildning löper större risk för att leva med låg ekonomisk standard (Folkhälsomyndigheten 2020).



### 2.24.2 Övrig information

Någon samlad förklaring till varför andelen med låg ekonomisk standard är lägre i kustområdet än i övriga Sverige (som områdena är definierade) saknas. Möjligen kan vissa andra indikatorer i uppföljningen, till exempel andelen med eftergymnasial utbildning och indikatorer över sysselsättningsutvecklingen, visa på att kustområden är strukturellt gynnade i jämförelse med övriga Sverige, men det kan även finnas andra faktorer som exempelvis åldersstruktur eller livsmiljö.

### 2.24.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling över tid är relativt stabil över den aktuella mätperioden. Mot bakgrund av detta bedöms att indikatorns utveckling potentiellt har påverkan på globala mål och delmål:

- 1.2 *Minska fattigdomen med 50 %, avseende att "till 2030 minst halvera den andel män, kvinnor och barn i alla åldrar som lever i någon form av fattigdom enligt nationella definitioner."*
- 3. *God hälsa och välbefinnande, avseende att "säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar"*
- 10.1 *Minska inkomstklyftorna, avseende att "Till 2030 successivt uppnå och upprätthålla en inkomstillväxt högre än det nationella genomsnittet för de 40 procent av befolkningen som har lägst inkomst."*

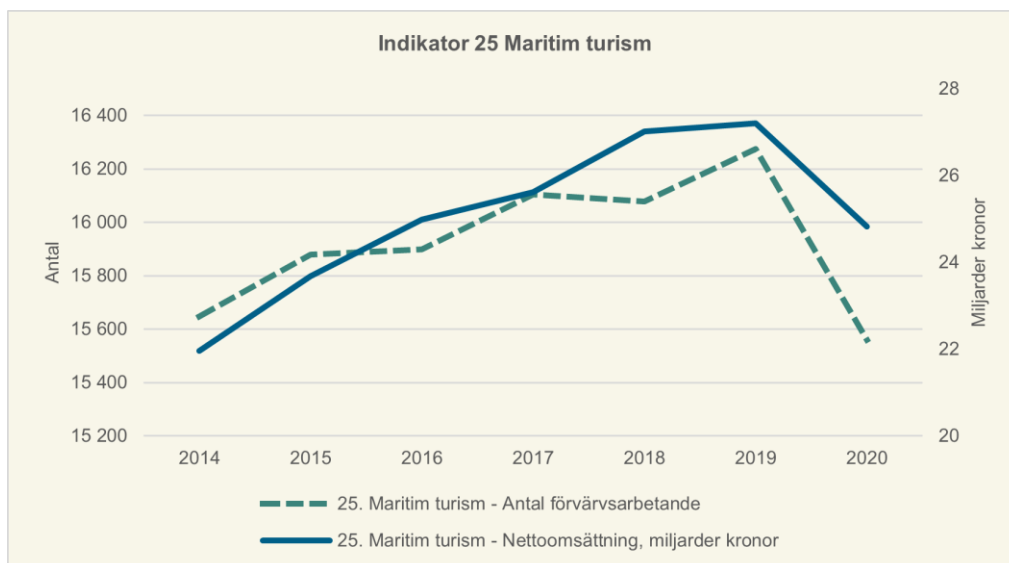
Värt att notera är dock att det relativa måttet med övriga Sverige som jämförelsebas följer en generell ökning i andelen individer som lever med låg ekonomisk standard.

## 2.25 Indikator 25. Maritim turism

Sedan föregående uppföljning av indikatorn noteras för 2019 en fortsatt ökning av sysselsatta och ökad en nettoomsättning inom marin turism. En relativt kraftig nedgång noteras dock 2020, startår för pandemin, och antalet förvärvsarbetande minskade till färre än vid 2014. Även nettoomsättning minskade 2020, men är fortsatt på nivå över 2014. Indikator avser maritim turism med fokus på aktivitet med måtten sysselsättning (förvärvsarbetande) och nettoomsättning. Indikatorn Maritim turism kopplar även till indikator 11 och 12 vilka inkluderar en delkomponent av maritim turism (fritidsbåtar och kryssning), samt kompletterar indikator 26–28 vilka avser gästrätter i kustområdet. Maritim turism framhålls i strategin som en viktig beståndsdel i utvecklingen av de maritima näringarna. Det finns en ökad efterfrågan på att uppleva kustnära områden och miljöer där särskilt de storstadsnära skärgårdarna har utvecklingspotential. För mer information om indikator se metodbeskrivning i bilaga C Teknisk bilaga.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska Centralbyrån



Figur 37 Indikator 25. Maritim turism - förvärvsarbete(antal) och nettoomsättning (Mdr) 2014–2020

Tabell 35 Indikator 25. Maritim turism - förvärvsarbete(antal) och nettoomsättning (Mdr) 2014–2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Antal förvärvsarbete* inom maritim turism</b>	15 648	15 879	15 899	16 103	16 077	16 275	15 560
<b>Nettoomsättning, miljarder kronor</b>	22,0	23,7	25,0	25,6	27,0	27,2	24,8

Källa: SCB (2020, 2022) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2014–2020, Företagens ekonomi 2014–2020.

\*Notera gällande Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik genomfördes en metodändring mellan 2018 och 2019. Se: [Ny källa och metod vid framställning av RAMS \(scb.se\)](#)

### 2.25.1 Kommentarer

Sedan föregående uppföljning noteras för 2019 en fortsatt ökning av sysselsatta och ökad nettoomsättning inom maritim turism (enligt aktuell definition). Följande år 2020, startår för pandemin, visar dock på en kraftig nedgång där antalet förvärvsarbete föll med drygt 700 stycken, färre än vid starten för perioden 2014. Nettoomsättningen sjönk till 24,8 miljarder, en minskning med cirka 2,4 miljarder, dock fortsatt på en nivå högre än startår 2014. Det kraftiga fallet inom maritim turism är troligen till stor del en effekt av pandemin som överlag medförde stora effekter nationellt för flera branscher och synnerligen turism- och besöksnäringen (Tillväxtverket 2022).

### 2.25.2 Ytterligare information

Den så annars gynnsamma utvecklingen i den maritima turismen, och turismen överlag, har kraftigt gått tillbaka till följd av pandemin och de restriktioner som det innebar. Näringen har tidigare vuxit under en längre tid, med relativt snabb ökning av framför allt antalet utländska besökare. Hur återhämtningen efter de inledande åren av pandemi och utvecklingen kommer att se ut framöver, med inhemska och utländska besökare, är i nuläget svårt att uttala sig om.

### 2.25.3 Koppling till Agenda 2030

Indikatorn avser sysselsättning och nettoomsättning inom maritim turism (enligt given definition). Nettoomsättning säger inget om huruvida ekonomisk tillväxt sker, ej heller om något om

hållbarhet eller ej. Ändock bedöms utvecklingen som indikatorn visar på kunna ha en potentiell påverkan gentemot globala delmål:

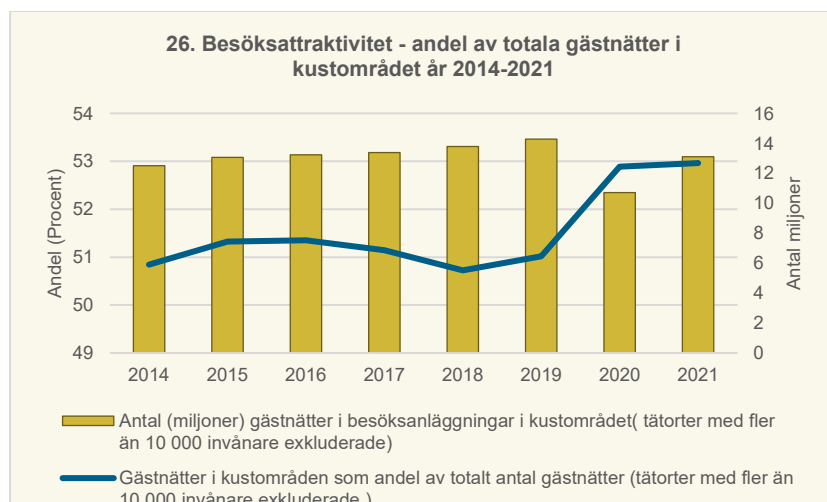
- 8.1 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, avseende strävan att "... Upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita...".
- 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism* och strävan efter att "...utarbeta och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter"

## 2.26 Indikator 26. Besöksattraktivitet

Uppföljning av indikator visar att antalet gästrätter i kustområdet har stadigt ökat fram till 2020, med tydlig nedgång 2020. Andelen av totala antal gästrätter, har varit relativt konstant runt 51 procent under perioden fram till 2019, men att en viss ökning har skett de två senaste åren till en andel på 53 procent 2021. Indikator mäter kustområdenas besöksattraktivitet i form av gästrätter på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingar. I strategin framhålls att besöksnäringen påverkas av möjligheten att resa och besöka kustområdena. Att tillvarata det maritima kulturarvet och skapa nya besöksmål är även sätt att utvidga besöksmöjligheterna i de maritima näringarna. Vidare är möjligheterna till fritidsbåtliv och fritidsfiske viktiga för att skapa fler tillfällen och inkomstkällor till kustområdena. För att säkerställa en levande kust och skärgård är det viktigt att områdena är tillgängliga, nyttjas hållbart och är välbevarade. Detta främjar både friluftsliv, turism och besöksnäring, samt regional utveckling.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska Centralbyrån



Figur 38 Indikator 26 Besöksattraktivitet - andel av totala gästrätter i kustområdet

Tabell 36 Indikator 26. Besöksattraktivitet

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gästnätter i kustområden som andel av totalt antal gästnätter. (Tätorter med mer än 10 000 invånare är undantagna.)	50,8 %	51,3 %	51,4 %	51,1 %	50,7 %	51,0 %	52,9%	53,0%

Källor: SCB (2020, 2022) SCB:s/Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik 2014–2021

### 2.26.1 Kommentarer

Antalet gästnätter i kustområdet, som andel av totala antal gästnätter, har varit relativt konstant runt 51 procent under perioden fram till 2019. Därefter har en viss ökning skett de två senaste åren. Detta innebär att kustområdet år 2020 svarade för 53 procent av Sveriges gästnätter (tätorter med mer än 10 000 invånare). Sett till antalet gästnätter i kustområdet, har antalet ökat under perioden 2014 fram till 2019, från cirka 12,5 miljoner till cirka 14,3 miljoner, för att därefter minska till cirka 10,7 miljoner 2020. Under 2021 skedde dock en viss återhämtning till cirka 13,1 miljoner. Beträffande nedgången i antalet gästnätter 2020 kan det antas vara en effekt av pandemin. Möjligen gäller det även den ökade andelen i kustområdet med hänsyn till säsongvariationer av pandemin och perioder av vistelserestriktioner. Antalet gästnätter i kustområdet minskade under 2020 med cirka 25 procent och i hela landet med cirka 28 procent, det vill säga en relativt mindre minskning av antal gästnätter i kustområdet.

Tabell 37 Gästnätter i besöksanläggningar i kustområdet, miljoner, 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal gästnätter (miljoner) i besöksanläggningar i kustområdet (Tätorter med mer än 10 000 invånare är undantagna.)	12,5	13,1	13,2	13,4	13,8	14,3	10,7	13,11

Källor: SCB (2020, 2022) SCB:s/Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik 2014–2021

### 2.26.2 Ytterligare information

Som noterades vid föregående uppföljning är förändringarna i indikatorn relativt begränsade. Förutom för de två senaste åren, vilka påverkats av pandemin, har det inte skett någon direkt förändring i kustområdets attraktionsförmåga vad gäller övernattande besökare, i relation till andra delar av landet. Sannolikt finns vissa strukturella skillnader i sammansättningen av både besökare och boendeformer mellan åtminstone vissa delar av kustområdet och andra delar av landet. Gemensamt för flera av indikatorerna där kustområdet jämförs med övriga landet är ju att tätorter med fler än 10 000 invånare har undantagits i analyserna (såväl i kustområdet som i övriga riket). De största tätorterna är samtidigt stora besöksmål, året runt.

### 2.26.3 Koppling till Agenda 2030

SCB:s och Tillväxtverkets gemensamma inkvarteringsstatistik visar att andelen gästnätter i Sverige som tillbringas i kustområdena i princip är oförändrad, dock med en tillväxt i antalet gästnätter, med undantag för året 2020. Tillväxten kan tolkas som att kustområdena fortsatt är attraktiva, vilket bedömts möjligen kunna främja lokal kultur och lokala produkter och stimulera

ökad sysselsättning inom besöksnäringen, med möjliga spridningseffekter för lokalt näringsliv. Indikatorn säger dock inget direkt avseende hållbarhet, men bedöms ändå kunna ha en potentiell påverkan gentemot globala delmål:

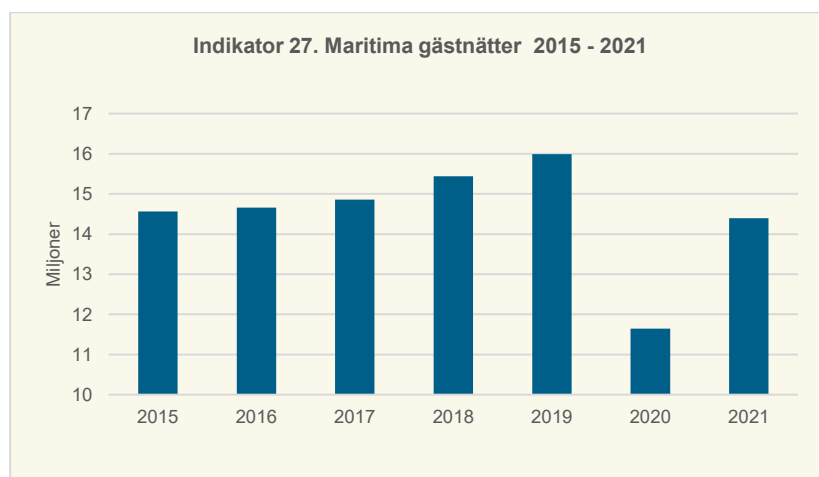
- 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism*, som handlar om att "...utarbeta och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter".
- 12.B *Utveckla och implementera verktyg för övervakning av hållbar turism*. Delmålet handlar om att övervaka hur en hållbar utveckling påverkar en hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter.

## 2.27 Indikator 27. Maritima gäsnätter

Antalet maritima gäsnätter har stadigt ökat fram till år 2019, men en tydlig minskning skedde 2020 från cirka 16 miljoner maritima gäsnätter år 2019 till cirka 11,6 miljoner 2020. Viss återhämnning har skett under 2021, dock i mindre omfattning vad gäller kryssningspassagerare. Indikatorn är en komplettering till indikator 26 *Besöksattraktivitet*, med komplettering av gäststatistik för gästhamnar och kryssningspassagerare. Statistiken kommer från tre olika källor: antalet övernattnings på besöksanläggningar i kustområdet, antalet övernattnings i svenska gästhamnar (privata fritidsbåtar) samt antalet besökande kryssningspassagerare till svenska hamnar med kommersiell trafik. Viss osäkerhet finns gällande statistiken, se avsnitt Ytterligare information.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska Centralbyrån



Figur 39 Indikator 27. Maritima gäsnätter - Antalet maritima gäsnätter (besöksanläggningar i kustområdet, gästhamnar och kryssningspassagerare), miljoner, 2015–2021

Tabell 38 Indikator 27. Maritima gästnätter - Antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, och kryssningspassagerare och gästhamnar), miljoner, 2015–2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, gästhamnar och kryssningspassagerare), i miljoner	14,6	14,7	14,9	15,4	16,0	11,6	14,4

Källa: SCB (2020, 2022) SCB:s/Tillväxtverkets Inskvarteringsstatistik 2014–2021, Trafikanalys 2023, Riksföreningen Svenska Gästhamnar Sverige, samt Tillväxtverket (2022).

### 2.27.1 Kommentarer

År 2019 tillbringades närmare 16 miljoner maritima gästnätter i Sverige, inkluderat gästhamnar och kryssningspassagerare. Antalet har ökat sen 2015 då motsvarande siffra var ungefär 14,6 miljoner. En tydlig minskning skedde under pandemiåret 2020, från cirka 16 miljoner till cirka 11,6 miljoner maritima gästnätter. En viss återhämtning under 2021, dock inte i motsvarande omfattning gällande kryssningspassagerare. Merparten av de maritima gästnätterna härrör från besöksnäringens anläggningar (hotell, pensionat, stugbyar, campingar samt privatförmedlade stugor) belägna i kustområdet (tätorter med fler än 10 000 invånare exkluderade). Indikatorn visar att bidraget från kryssningstrafiken och gästnätter i gästhamnarna i förhållande till det totala antalet gästnätter i kustområdet är relativt litet, omkring 10 procent. Notera att statistiken innefattar en del osäkerheter, se ytterligare information nedan.

### 2.27.2 Ytterligare information

Statistiken kommer från tre olika källor: antalet övernattningar på besöksanläggningar i kustområdet, antalet övernattningar i svenska gästhamnar (privata fritidsbåtar) samt antalet besökande kryssningspassagerare till svenska hamnar med kommersiell trafik. Här ska först och främst noteras att det finns en viss osäkerhet i statistiken, främst när det gäller kryssningstrafiken och gästhamnsstatistiken. Bland annat har ändrade metoder för datainsamling påverkat kvaliteten i statistiken. Liksom vid föregående redovisning utelämnas år 2014 för denna indikator. Även antalet rapporterade hamnar påverkar statistiken för gästhamnarna.

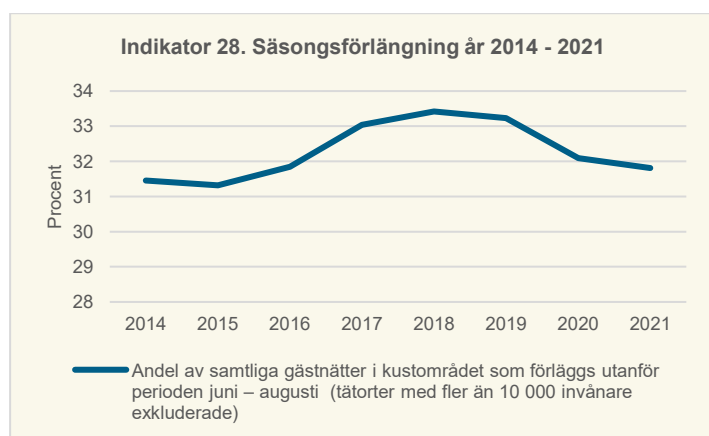
Som noterades under föregående uppföljning kommer utvecklingen av gästnätterna i hög grad att påverkas av effekterna av covid-19-pandemin. När det gäller hur effekterna kommer att slå och hur långvariga de blir är detta fortfarande för tidigt att bedöma. Sannolikt kommer kryssningstrafiken att påverkas negativt och förmodligen ha effekter under flera års tid. Sannolikt kan gästhamnarna komma att gynnas av ett växande intresse för inhemsk båtsemester. När det gäller näringen i stort kan det antas bli en förändring gällande utländska och inhemska besökare.

## 2.28 Indikator 28. Säsongsförlängning

Uppföljning av indikatorn visar att andelen gästnätter utanför perioden juni till augusti ökade något, från 31 procent till 33 procent mellan åren 2014 till 2019, för att därefter minska något 2020 och landa på knappt 32 procent 2021. Indikatorn följer upp säsongsförlängning i kustområdena. Indikatorn mäter andelen av samtliga gästnätter under året som förläggs utanför de tre månaderna juni till augusti. Indikatorn mäter kustområdenas besöksattraktivitet i form av gästnätter utanför säsong på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingar. I den maritima strategin framhålls att tillgänglighet och infrastruktur är viktiga beståndsdelar i hur turismen och besöksnäringen kan utvecklas i kustområden. Vidare identifieras produktutveckling som en viktig aspekt i att förlänga turistsäsongen, samt en ökad samverkan vad gäller service och tillgänglighet. En viktig del i att vara ett attraktivt kustområde och skapa en hållbar besöksnäring är att kunna attrahera besökare även utanför den korta sommarsäsongen. Detta bidrar även i högsta grad till att skapa ett levande och livskraftigt kustområde.



Indikatoransvarig myndighet: Statistiska Centralbyrån



Figur 40 Indikator 28. Säsongsförlängning - andel av samtliga gästnätter i kustområdet som förläggs utanför perioden juni–augusti år 2014–2021

Tabell 39 Indikator 28. Säsongsförlängning, andel av samtliga gästnätter i kustområdet som förläggs utanför perioden juni–augustim 2014–2021

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Andel av samtliga gästnätter i kustområdet som förläggs utanför perioden juni – augusti	31,5 %	31,3 %	31,8 %	33,0 %	33,4 %	33,2 %	32,1%	31,8%

Källor: SCB (2020, 2022) SCB:s/Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik 2014–2021

### 2.28.1 Kommentarer

Andelen gästnätter utanför perioden juni till augusti ökade något, från drygt 31 procent till drygt 33 procent mellan åren 2014 och 2019, för att därefter minska något 2020 och landa på knappt 32 procent 2021. Det innebär att cirka en tredjedel av gästnätterna i kustområdet spenderas utanför högsäsong (juni till augusti). Minskningen, om än marginell, i andelen gästnätter 2020 och 2021, kan bero på pandemin med hänsyn till tidsperioder av smittspridning, restriktioner och förändringar i resmönster, både gällande nationella och internationella gäster.

### 2.28.2 Ytterligare information

Som konstaterades i föregående uppföljning är säsongförlängningen en viktig del i att skapa hållbara näringar i kustområdet. Till detta kan läggas den ökade sociala hållbarhet som säsongförlängningen kan bidra till. Med längre säsonger skapas förutsättningar för ökad trygghet i arbetslivet inom näringen. Vad känt finns ingen samlad analys över säsongfördelningen inom besöksnäringen. Men i till exempel den statliga utredningen om besöksnäringen (SOU 2017:95) så har de flesta större svenska besöksdestinationer arbetat aktivt med strategier för säsongförlängning under många år.

### 2.28.3 Koppling till Agenda 2030

En spridning av gästnätter mellan säsongerna kan innebära en ökad ekonomisk hållbarhet bland annat eftersom antalet arbetstillfällen inom besöksnäringen blir stabilare över året och företagens ekonomiska förutsättningar förbättras eftersom intäkterna sprids ut över året. Företagens ekonomiska sårbarhet kan därmed minska. Det innebär att förlängning av besökssäsongen också kan bidra till förbättrade arbetsvillkor för anställda, som kan möjliggöra tryggare anställningsformer. Om gästnätterna sprids över året kan också belastningen under en specifik tidsperiod minska, vilket i vissa fall är viktigt för den ekologiska hållbarheten. Säsongförlängning bedöms därmed ha en potentiell påverkan gentemot globala delmål:

- 8.1 *Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt*, avseende strävan att "...upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita...".
- 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism*, vilket handlar om att "...utarbeta och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter".
- 12.B *Utveckla och implementera verktyg för övervakning av hållbar turism*. Delmålet handlar om att "...övervaka hur en hållbar utveckling påverkar en hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter".



### 3 Samlad bedömning av indikatorerna

#### 3.1 Utvecklingen inom strategins områden

Med utgångspunkt i strategins perspektiv och åtgärdsområden visar uppföljningen en varierande utveckling för indikatorer under hela perioden 2014 och 2021, med relativt tydliga effekter 2020–2021 för vissa indikatorer, troligen kopplat till effekter av covid-19-pandemin.



Figur 41. Perspektiv och åtgärdsområden i den maritima strategin

Indikatorerna 1–10, vilka främst relaterar till perspektivet *Hav i balans*, visar för vissa indikatorer en positiv utveckling sedan 2014, dock med variationer inom perioden. Exempelvis visar indikatorer på minskade nivåer av miljögifter i sill och strömming, ökad andel hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd, bättre badvattenkvalitet och lägre nivå av maritima näringars klimatpåverkan. När det däremot gäller miljöaspekter såsom övergödning, tillförsel av fosfor och kväve till Egentliga Östersjön och förekomst av marint skräp på stränder visar indikatorerna en negativ utveckling. Särskilt tydligt gäller det marint skräp på våra stränder. En negativ utveckling ses även för olyckor och tillbud till havs. När det gäller översiktsplanering av kust- och sjöområden har detta förbättrats och en större andel, drygt 70 procent, av kommuner har nu tagit fram översiktsplaner för sina kust- och sjöområden.

När det gäller perspektivet konkurrenskraftiga maritima näringar, visar indikatorerna för urvalet av branscher en fortsatt positiv utveckling för sysselsättning, förädlingsvärdena och varuexporten, men med ett tydligt avbräck under inledningen av pandemin, år 2020. Under 2021 skedde en viss återhämtning, men inte till fullt ut för sysselsättningen. Sysselsättningen var lägre än start året 2014 (indikator 11). När det gäller konkurrenskraft på nationell nivå (indikator 12), visar indikatorerna att de maritima näringarna i relation till utvalda jämförelsebranscher, en relativt större ökning, förutom för sysselsättning där de aktuella maritima näringarna visar en relativt lägre utveckling, om än marginell. Urvalet av maritima näringar som ingår påverkar utfallet av indikatorn. Det finns även skillnader mellan de ingående maritima näringarna, beträffande utveckling sysselsättning, förädlingsvärden och export. Indikatorn avgränsas tydligt gällande maritim turism, och kompletteras med särskild indikator 25 Maritim turism, där liknande effekter från pandemin kan noteras.

Internaliseringsgraden av sjöfartens externa marginalkostnader har sjunkit kraftigt. År 2021 nåddes den lägsta nivån hittills, både avseende persontransporter och godstransporter, vilken även var lägre än för andra redovisade trafikslag. Den lägre nivån kan till viss del förklaras av att beräkningar av sjöfartens internaliseringsgrad ändrats under perioden (indikator 14). Indexet för innovationer inom de maritima näringarna har varit relativt konstant under perioden, med en ökning 2018 men en tillbakagång 2020 (indikator 13). Bland indikatorerna för de maritima branscherna sjöfart (antal svenskregistrerade fartyg), havsbaserad energi (installerad effekt), fångst av fisk och skaldjur (vikt) och produktion i vattenbruk (vikt) är det endast vattenbruk som visar en ökning under perioden 2014–2021, med en relativt stark ökning de två senaste åren 2020–2021.

När det gäller perspektivet attraktiva kustområden visar ett flertal indikatorer en positiv utveckling, dock med en nedgång under 2020 vilket troligen kan bero på effekter av pandemin. Nedgången gäller sysselsättning inom maritim turism, medellivslängd och möjligen även ekonomisk utsatthet.

När det gäller förutsättningar för boende och företagande i kustområdet har andelen arbetsställen med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling i kustkommunerna har ökat stadigt under perioden (indikator 19). Andelen av befolkningen i landet som återfinns i kustområdet (tätorter med över 10 000 invånare undantagna), har ökat de inledande åren för att sedan ligga relativt konstant runt 42 procent (indikator 20). Man ser en liknande utveckling vad gäller tillgång till arbetstillfällen och andelen av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet. Andelen har under perioden varit relativt konstant runt 29–30 procent (indikator 21).

Andelen högutbildade med minst 3 års eftergymnasial utbildning är något högre i kustområden än i andra områden. Skillnaderna har ökat sedan mätperiodens början 2014 (indikator 22). Även när det gäller återstående medellivslängd och andel befolkning med låg ekonomisk standard, verkar kustområden jämfört med övriga landet visa på en mer positiv utveckling. Befolkningen i kustområden lever i genomsnitt omkring  $\frac{3}{4}$  år längre än befolkningen i övriga Sverige. Uppföljning visar också att skillnaden i medellivslängd mellan kust- och icke kustområden ökat över tid, dock med en mindre differens under år 2020, där den förväntade medellivslängden sjönk generellt i hela landet, vilket troligen kan vara en effekt av pandemin (indikator 23).

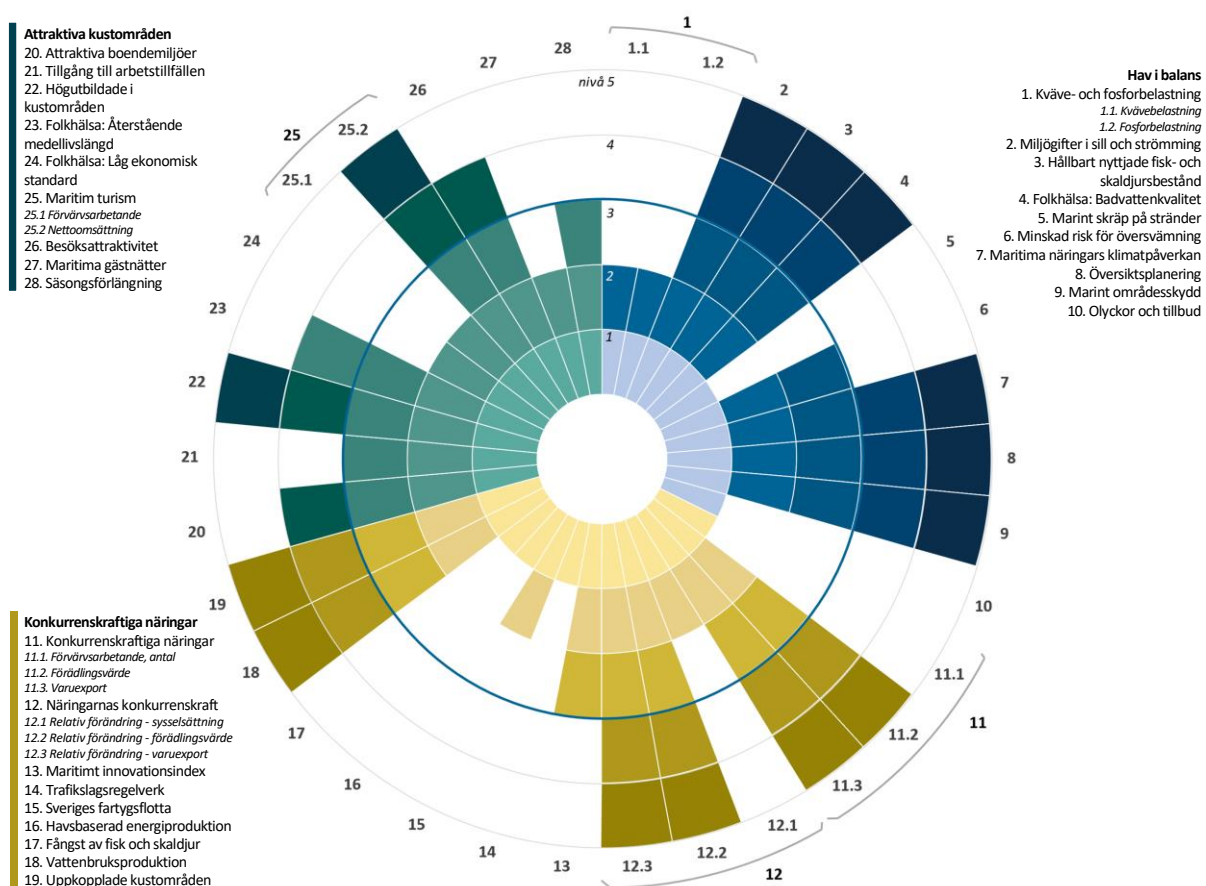
Som konstaterades vid föregående uppföljning är även andelen av befolkningen över 20 år med låg ekonomisk standard lägre i kustområdet, jämfört med övriga Sverige. Skillnaden har varit relativt stabil runt 2,5 procentenheter lägre över perioden 2014–2018, med en ökad differens motsvarande 3,7 procentenheter lägre i kustområden för 2019 och 2020 (indikator 24). Sedan den senaste uppföljningen 2020 har även andelen befolkning med låg ekonomisk standard ökat generellt, både i kustområdet och i icke-kustområdet, vilket kan antas till viss del förklaras av pandemin och dess effekter på sysselsättning och försörjning.

När det gäller kustområdets attraktivitet kopplat till besöksnäring och maritim turism har antalet gästnätter i besöksanläggningar ökat stadigt under perioden från 2014 fram till 2019, för att kraftigt minska under 2020 (indikator 26). Även antalet sysselsatta och nettoomsättningen inom maritim turism sjönk 2020 (indikator 25). Sysselsättningen minskade till nivåer lägre än år 2014. Dock ökade kustområdets andel gästnätter som andel av totala gästnätter i landet, under 2020 till cirka 53 procent (indikator 26). Beträffande andelen av gästnätter i kustområdet utanför högsäsong, juni till augusti, vilket i föregående uppföljning visade på ökad andel på cirka 33 procent år 2018, har andelen minskat något under 2020 och 2021 till cirka 30 procent (indikator

28). Även detta kan vara en effekt av pandemin utifrån tidsperioder av smittspridning, restriktioner och förändringar i resmönster för både nationella och internationella gäster.

Figur 42 illustrerar i en sammanfattande bild av utvecklingen i samtliga indikatorer för uppföljningen av den maritima strategin. Figuren visar den procentuella förändringar per indikator, standardiserat till intervall 1-5<sup>42</sup>. Syftet är att ge en snabb, visuell överblick, för att kunna identifiera hur indikatorerna för perspektiven och delar av strategin utvecklas, positivt eller inte. Varje "tårtbit" i figuren representerar en indikator, t.ex. indikator 28. "Säsongsförlängning". Ju "helare" tårtbiten är – dvs. ju längre ut mot kanten den är fylld med färg – desto mer positiv är utvecklingen för indikatorn sen basåret 2014 (eller för det senast tillgängliga basåret).

En halv tårtbit, (tre ifyllda fält, sektorn är fylld halvvägs ut mot kanten) representerar att utvecklingen för indikatorn i princip varit oförändrad sedan senast tillgängligt basår. Gränsen för den halvfyllda tårtbiten markeras med något tjockare linjer. Mindre tårtbitar än så representerar att utvecklingen varit negativ sen basår och mer fyllda än halvvägs att den varit positiv.



Figur 42 Samlad bild över indikatorernas utveckling

<sup>42</sup> Procentuella förändringar enligt intervall:

1 = <5 procent, 2 = - 5 – (-) 0,01 procent, 3 = 0 – 2 procent, 4 = 2 – 10 procent, 5 = > 10 procent

### 3.2 Avslutande reflektioner och kommentarer

Utifrån uppföljning och inkomna kommentarer lämnas följande medskick inför eventuella fortsatta uppdrag om uppföljning av indikatorerna för den maritima strategin. Det gäller dels uppdragets utformning, dels indikatorer.

Genomförande av uppdrag:

- Aktuellt uppdrag riktas främst till HaV. För en större del av indikatorerna beställer och bearbetar HaV data från SCB (indikator 7, 11–13, 20–28). HaV är inte expertmyndighet för denna typ av indikatorer, varför det troligtvis vore mer resurseffektivt att uppdrag riktas både till HaV och SCB. Dels ett uppdrag till HaV angående redovisning, men även ett riktat uppdrag till SCB om att tillhandahålla såväl data som analys av respektive indikator, för de indikatorer som SCB är ansvariga för.

När det gäller indikatorer bedöms det finnas ett visst behov av översyn även av dessa. Det gäller bland annat dess sammansättning, resurseffektivitet, benämning och relativa stabilitet under perioden.

- Exempelvis sammansättning av indikatorer Konkurrenskraftiga näringar, branscher och jämförande branscher finns en viss otydlighet. Indikator Närings konkurrenskraft har även snarlika benämningar och innehåll, samt innefattar främst nationell jämförelse.
- Värden (förädlingsvärden, nettoomsättning och värde varuexport/import) redovisas i löpande priser. I dagens läge med en kraftig inflation bör detta tas hänsyn till vid eventuella kommande uppföljningar och relatera till prisnivå 2014.
- Gällande indikator Trafikregelverk föreslås att benämningen justeras, för att tydliggöra innebörden, till förslagsvis Samhällsekonomisk effektivitet eller Internaliseringsgrad.
- Utifrån de två senaste uppföljningarna kan även konstateras att vissa indikatorer ligger relativt konstant, till exempel boende och sysselsättning i kustområden, vilket möjligen innebär att dessa inte har full relevans och är intressanta att följa på sikt.

### 3.3 Uppföljning indikatorer relaterat till mål och delmål för Agenda 2030

Vid föregående redovisning konstaterades följande mål och delmål för Agenda 2030 ha relevans för uppföljning av strategins indikatorer:



Figur 43. Globala hållbarhetsmål som berörs - samlad bild

- 1. Ingen fattigdom
- 3. Global hälsa och välbefinnande
- 6. Rent vatten och sanitet för alla
- 7. Hållbar energi för alla
- 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt
- 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- 10. Minskad ojämlikhet
- 11. Hållbara städer och samhällen
- 12. Hållbar konsumtion och produktion
- 13. Bekämpa klimatförändringarna
- 14. Hav och marina resurser

De delmål som berörs i anslutning till flest antal indikatorer är delmål

- 8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt och
- delmål 8.9 Främja gynnsam och hållbar turism, vilket har sin förklaring i ett antal indikatorer kopplat till besöksnäring och ekonomisk hållbarhet för denna.

Övriga relevanta delmål är bland annat

- 8.2 kopplat till främjandet av ekonomisk produktivitet och
- 8.4 kopplat till ökad resurseffektivitet i konsumtion och produktion.

Dessa delmål återfinns generellt som kopplingar till indikatorer för maritima näringar och övriga näringsrelaterade indikatorer.

Övriga återkommande delmål, främst för de miljörelaterade indikatorerna, är

- 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening samt öka återanvändning,
- 14.1 Minska föroreningarna i haven och

- 14.2 Skydda och återställ ekosystem. Det gäller främst för de miljörelaterade indikatorerna.

Sammanfattningsvis, som konstaterades vid föregående redovisning, visar antalet globala mål, eller framförallt delmål, som berörs av indikatorerna på strategins mångfald av perspektiv, där såväl ekonomisk som ekologisk och social hållbarhet omfattas, samt knyter an till strategins tre perspektiv, *Hav i balans*, *Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*.

## 4 Figur och tabellförteckning

Figur 1 Processkiss för genomförande av uppdrag om uppföljning av indikatorer i den maritima strategin 2020–2021 .....	12
Figur 2 Perspektiv och åtgärdsområden i den maritima strategin .....	13
Figur 3 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet 2017 och 2020, Källa: Helcom 2023.....	17
Figur 4 Indikator 2 Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming (%), 2014–2020.....	20
Figur 5 Miljögifter i strömming, Östersjön år 1977–2020 .....	20
Figur 6 Miljögifter i sill, Västerhavet, år 1977–2020. ....	21
Figur 7 Indikator 3 - Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd, Andel hållbara bestånd (%) år 2015–2021.....	22
Figur 8 Andel och antal hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd år 2015–2021 .....	23
Figur 9 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet - andel EU-bad med klassificering utmärkt, vid havet och vid de stora sjöarna, Klassificeringen 2014–2021 gäller för badsäsongen året efter, det vill säga under perioden 2015–2022. ....	24
Figur 10 Indikator 5. Marint skräp - totalt antal skräp på stränder/100 m, (Bohuskusten) år 2012–2021. ....	27
Figur 11 Indikator 6. Minskad risk för översvämning - antal områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, samt antal riskhanteringsplaner vid kusten, 2011, 2018, 2020 .....	29
Figur 12 Karta över identifierade områden med betydande översvämningsrisk enligt översvämningsdirektivets cykel 2. Källa: MSB .....	30
Figur 13 Indikator 7 Maritima näringars klimatpåverkan, koldioxidekvivalenter (ton) per förädlingsvärde (mkr) år 2014–2020. ....	31
Figur 14 Indikator 8. Översiktsplanering - andelen med översiktsplaner kust-, havs- och sjöområden 2017–2021.....	34
Figur 15 Indikator 9. Marint områdesskydd - andel av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd 2013–2021 .....	36
Figur 16 Indikator 10 - Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud år 2014–2021.....	38
Figur 17 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar: förvärvsarbetande(antal), förädlingsvärde(mkr), samt varuexport (mkr), 2014–2020. ....	41
Figur 18a & b, Fördelning aktuella delbranscher i maritim näringsgrupp, förvärvsarbetande (antal) och förädlingsvärden (mkr), år 2014 och 2020 .....	42
Figur 19a&b, Utveckling förvärvsarbetande och förädlingsvärde för delbranscher, maritim näringsgrupp, år 2014–2020 index (2014=100).....	42
Figur 20 Utveckling varuexport för delbranscher, maritim näringsgrupp, år 2014–2020 index (2014=100) .....	43
Figur 21 a,b Indikator 12. Konkurrenskraftiga näringar - indexerat antal förvärvsarbetande och förädlingsvärden, genomsnitt utveckling, maritima näringar och jämförelsebranscher, 2014–2020 (Index 2014=100). ....	44
Figur 22 Indikator 13 Maritimt innovationsindex, 2016–2020.....	46
Figur 23 Indikator 14. Trafikslagsregelverk – internaliseringsgrad 2014–2021 .....	48
Figur 24 Internaliseringsgrad för olika fartygskategorier .....	49
Figur 25 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta 2014–2021.....	52
Figur 26 Indikator 16. Total installerad effekt i havet, megawatt 2014–2021.....	55
Figur 27 Indikator 17 Fångst av fisk och skaldjur, fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton), 2014–2021 .....	58
Figur 28 Kvantitet (ton) och värde (miljoner kronor) landad fisk 2014–2021 .....	59
Figur 29 Värde i kronor för de ekonomiskt viktigaste arterna baserat på landningsvärden 2014–2021	59

Figur 30 Indikator 18. Vattenbruksproduktion, totalt årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton, 2014–2021 .....	61
Figur 31 Indikator 19. Uppkopplade kustområden 2015–2021. ....	64
Figur 32 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer, andel befolkningen boende i kustområdet, åren 2014–2021 (tätorter över 10 000 invånare undantagna).....	65
Figur 33 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen, andel (%) av samtliga förvärvsarbetande i Sverige som finns i kustområdet, år 2014–2020 (tätorter med över 10 000 invånare undantagna). ....	67
Figur 34 Indikator 22 Högutbildade i kustområdet, andel 25–64 år med minst 3 års eftergymnasial utbildning i kustområde och icke-kustområde, år 2014–2020 (tätorter över 10 000 invånare undantagna) .....	68
Figur 35 Indikator 23 Folkhälsa, återstående medellivslängd, kustområde och icke-kustområde (tätorter med fler än 10 000 invånare exkluderade) år 2014–2021 .....	70
Figur 36 Indikator 24 Låg ekonomisk standard, andel (%) befolkning 20+ med låg ekonomisk standard, kustområde och icke-kustområde (tätorter med över 10 000 invånare exkluderade).....	72
Figur 37 Indikator 25. Maritim turism - förvärvsarbetande(antal) och nettoomsättning (Mdr) 2014–2020 .....	74
Figur 38 Indikator 26 Besöksattraktivitet - andel av totala gästnätter i kustområdet.....	75
Figur 39 Indikator 27. Maritima gästnätter - Antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, gästhamnar och kryssningspassagerare), miljoner, 2015–2021.....	77
Figur 40 Indikator 28. Säsongsförlängning - andel av samtliga gästnätter i kustområdet som förläggs utanför perioden juni–augusti år 2014–2021.....	79
Figur 41. Perspektiv och åtgärdsområden i den maritima strategin.....	81
Figur 42 Samlad bild över indikatorernas utveckling.....	83
Figur 43. Globala hållbarhetsmål som berörs - samlad bild.....	85

Tabell 1 Indikator 1. Kväve och fosforsbelastning på havet, per havsbassäng <sup>2</sup> , belastning från Sverige i förhållande till beslatsningstak <sup>3</sup> 2014–2020.....	18
Tabell 2 Indikator 2. Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming (%), 2014–2020.....	20
Tabell 3 Indikator 3 Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd, Andel hållbara bestånd (%) år 2015–2021.....	22
Tabell 4 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet - andel EU-bad med klassificering utmärkt vid havet och vid de stora sjöarna. Klassificeringen 2014–2021 gäller för badsäsongen året efter, det vill säga under perioden 2015–2022. ....	24
Tabell 5 Indikator 5. Marint skräp - totalt antal skräp på stränder/100 m, (Bohuskusten) år 2012–2021. ....	27
Tabell 6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning - antal områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, samt antal riskhanteringsplaner vid kusten, 2011, 2018, 2020 .....	29
Tabell 7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan, koldioxidekvivalenter (ton) per förädlingsvärde (mkr) år 2014–2020 .....	32
Tabell 8 Klimatpåverkan från fiske och vattenbruk, samt rederier, 2014–2020. Koldioxidekvivalenter (ton) i förhållande till förädlingsvärde (miljoner kronor) .....	32
Tabell 9 Indikator 8. Översiktsplanering - andelen med översiktsplaner kust-, havs- och sjöområden 2017–2021.....	34
Tabell 10 Indikator 9. Marint områdesskydd - andel av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd .....	36
Tabell 11 Andel av respektive havsområde som har marint områdesskydd, Sveriges havsområde, respektive Bottniska viken, Egentliga Östersjön och Västerhavet år 2013–2021.....	37
Tabell 12 Indikator 10 - Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud år 2014–2021 .....	38



Tabell 13 Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud till sjöolycka 2014–2021, fördelat på utländska fartyg på svenskt territorialvatten och svenskflaggade fartyg .....	39
Tabell 14 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar, antal förvärvsarbete, förädlingsvärde (mkr), varuexport, varuexport netto (mkr), 2014–2020, indexerat (index 2014=100).....	41
Tabell 15 Indikator 12 Maritima näringar jämfört med jämförelsebara näringar 2014–2020. Avser jämförelse, differens, mellan index, indexår 2014=100.....	45
Tabell 16 Indikator 13. Samlat maritimt innovationsindex, 2016–2020 (2016=100).....	47
Tabell 17 Indikator 14. Trafikslagsregelverk – internaliseringsgrad gods- och persontransporter 2014–2021.....	48
Tabell 18 Icke-internaliserad kostnad (kr) per personkilometer respektive tonkilometer och internaliseringsgrad .....	50
Tabell 19 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta 2014–2021 .....	52
Tabell 20 Fartygsflotta I svensk regi uppdelning fartygstyp .....	53
Tabell 21 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion.....	55
Tabell 22 Svensk havsbaserad vindkraft, översikt 2014–2021 .....	55
Tabell 23 Svensk havsenergi , installerad effekt och antal anläggningar 2014-2021 .....	56
Tabell 24 Indikator 17. Fångst av fisk- och skaldjur, Fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton), 2014–2021.....	58
Tabell 25 Indikator 18. Vattenbruksproduktion, totalt årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton, 2014–2021.....	61
Tabell 26 Saluvärde av odlad matfisk 2014-2021 .....	62
Tabell 27 Vattenbruksproduktion I Sverige, översikt, 2014-2021.....	62
Tabell 28 Indikator 19. Uppkopplade kustområden 2015–2021 .....	64
Tabell 29 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer, andel befolkningen boende i kustområdet, åren 2014–2021 (tätorter över 10 000 invånare undantagna).....	66
Tabell 30 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen, andel (%) av samtliga förvärvsarbete i Sverige som finns i kustområdet, år 2014–2020 (tätorter med över 10 000 invånare undantagna).....	67
Tabell 31 Skillnader procentenheter av andel högutbildade i kustområden relaterat till övriga landet år 2014–2021.....	68
Tabell 32 Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd, skillnad i förväntad medellivslängd kustområdet och övriga Sverige, antal år.....	70
Tabell 33 Återstående medellivslängd vid födslen I kustområdet, skillnad mellan kvinnor och män .....	70
Tabell 34 Indikator 24 Låg ekonomisk standard .....	72
Tabell 35 Indikator 25. Maritim turism - förvärvsarbete(antal) och nettoomsättning (Mdr) 2014–2020.....	74
Tabell 36 Indikator 26. Besöksattraktivitet.....	76
Tabell 37 Gästnätter i besöksanläggningar i kustområdet, miljoner, 2014–2021 .....	76
Tabell 38 Indikator 27. Maritima gästnätter - Antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, och kryssningspassagerare och gästhamnar), miljoner, 2015–2021.....	78
Tabell 39 Indikator 28. Säsongsförlängning, andel av samtliga gästnätter i kustområdet som förläggs utanför perioden juni–augustim 2014–2021 .....	79

## 5 Referenser

- AgriFood (2021). *Fiske i spåren av Covid-19 - en analys av det svenska yrkesfiskets utveckling och tillgång till stöd*. Rapport 2021:2. Lund: AgriFood Economics Centre
- Energimyndigheten (2022). Statistikdatabas (2022-12-15) och IEA OES-rapportering
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2016). *Fördjupad analys av befintligt nätverk av marina skyddade områden, Delredovisning av regeringsuppdrag M2015/771/MI*. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2018). *Uppföljning av den maritima strategin*. Rapport 2018:11. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2020A). *Redovisning av uppdrag att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin (I2019/02252/TM, I2019/00648/TM)*. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2020B). *Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten 2019*. Resursöversikt, Rapport 2020:3. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2022A). *Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten 2021*. Resursöversikt. Rapport 2022:2. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2022B). *Hav i balans samt levande kust och skärgård – Fördjupad utvärdering av miljö kvalitetsmålen 2023*. Rapport 2022:18. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV, (2022C). *Sveriges badvattenkvalitet – inför badsäsong 2022*. Rapport 2022:9. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Helcom (2013). Copenhagen Ministerial Declaration 2013.
- IPCC (2018). *Global Warming of 1.5°C. An IPCC Special Report on the impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. In Press.
- Jordbruksverket (2021). Jordbruksverkets officiella statistik, Vattenbruk 2021.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, (2018). *Översyn av områden med betydande översvämningsrisk enligt förordning (2009:956) om översvämningsrisker*. Östersund: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, (2020). *Vägledning Riskhanteringsplaner*. Östersund: Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.
- Prop. 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.
- SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*. Näringsdepartementet.
- SOU 2017:95. *Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring*. Näringsdepartementet.
- Statistiska centralbyrån, SCB, (2017). *N2016/08065/MRT Redovisning av regeringsuppdraget att utveckla statistiken kring de maritima näringarna – Delredovisning*. Örebro: Statistiska centralbyrån.

- Statistiska centralbyrån (2020, 2022) *Företagens ekonomi 2014–2020*.
- Statistiska centralbyrån (2020, 2022) *Inkomst- och taxeringsregistret 2018-2020*
- Statistiska centralbyrån (2020, 2022) *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2014–2020*,
- Statistiska centralbyrån (2020, 2022) *SCB:s/Tillväxtverkets Inkvarteringsstatistik 2014–2020*
- Statistiska centralbyrån. (2019–2022A). *Skydd natur*. Statistiska meddelanden 2018–2022 MI 41 2020A01. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Statistiska centralbyrån, SCB, (2019–2022B). *Vattenbruk*, Statistiska meddelanden JO 60 SM 1901 för 2014–2021. Örebro: Statistiska centralbyrån.
- Trafikanalys (2015). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2015:4. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2016). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2016:6. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2017). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2017:2. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2018). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2018:7. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2019). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2019:4. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2020). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2020:4. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2021). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2021:4. Stockholm: Trafikanalys.
- Trafikanalys (2022). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*. Rapport 2022:8. Stockholm: Trafikanalys.
- WSP (2022). *Uppföljning av kommunernas havs- och sjöplanering – enligt indikator 8 Översiktsplanering i maritima strategin*. På uppdrag av Boverket, uppdragsnummer 10343452. Stockholm: WSP.

### Elektroniska källor

- Folkhälsomyndigheten. (2020). *Ekonomisk standard*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/fu-ekonomisk-standard/> (länk 2023-02-13).
- Naturvårdsverket (2023). *Strandstädning*. <https://www.naturvardsverket.se/bidrag/strandstadning/> (hämtad 2023-01-26).
- Post- och telestyrelsen (2021). *PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2021*. <https://statistik.pts.se/mobiltackning-och-bredband/dokument/> (dokumentet "Uppdaterad Tabellbilaga MTBBK 2021\_220506", hämtad 2022-12-06).
- Statistiska centralbyrån (2022). *Innovation i företagssektorn 2018-2020*. <https://scb.se/uf0315> (länkad 2023-02-05).

Statistiska centralbyrån (2023). *Prisomräknare*. <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/prisomraknaren/> (hämtad 2023-02-07).

Tillväxtverket (2022). *Fakta om svensk turism 2021*. <https://tillvaxtverket.se/tillvaxtverket/publikationer/publikationer2022/faktaomsvenskturism2021.1440.html> (hämtad 2023-02-16).

## Bilaga A Medverkande myndigheter och indikatorer

Tabell Indikator för respektive myndighet, data samt bearbetning underlag

	Indikatoransvarig/datakälla	Bearbetning underlag
1. Kväve- och fosforbelastning	Havs- och vattenmyndigheten	Havs- och vattenmyndigheten
2. Miljögifter i sill och strömming	Havs- och Vattenmyndigheten	Havs- och Vattenmyndigheten
3. Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd	Havs- och Vattenmyndigheten	Havs- och Vattenmyndigheten
4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet	Havs- och Vattenmyndigheten	Havs- och Vattenmyndigheten
5. Marint skräp på stränder	Havs- och vattenmyndigheten	Havs- och Vattenmyndigheten
6. Minskad risk för översvämning	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
7. Maritima näringars klimatpåverkan	Statistiska centralbyrån (SCB)	Statistiska centralbyrån (SCB)
8. Översiktsplanering	Boverket	Boverket
9. Marint områdesskydd	Havs- och Vattenmyndigheten	Havs- och vattenmyndigheten
10. Olyckor och tillbud för fartyg	Transportstyrelsen	Transportstyrelsen
11. Konkurrenskraftiga näringar	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
12. Näringarnas konkurrenskraft	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
13. Maritimt innovationsindex	HaV/Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
14. Trafikslagsregelverk	Transportstyrelsen/Trafikanalys	Transportstyrelsen/Trafikanalys
15. Sveriges fartygsflotta	Transportstyrelsen/Trafikanalys	Transportstyrelsen/Trafikanalys
16. Havsbaserad energiproduktion	Energimyndigheten	Energimyndigheten
17. Fångst av fisk och skaldjur	Havs- och Vattenmyndigheten	Havs- och Vattenmyndigheten
18. Vattenbruksproduktion	Jordbruksverket	Jordbruksverket
19. Uppkopplade kustområden	Havs- och vattenmyndigheten (PTS)	Havs- och vattenmyndigheten
20. Attraktiva boendemiljöer	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
21. Tillgång till arbetstillfällen	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
22. Högutbildade i kustområden	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
25. Maritim turism	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
26. Besöksattraktivitet	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten
27. Maritima gästnätter	Statistiska centralbyrån/Trafa +	Havs- och vattenmyndigheten
28. Säsongsförlängning	Statistiska centralbyrån	Havs- och vattenmyndigheten

## Bilaga B Översikt av indikatorer

	Trend basår	Beskrivning	Kommentar
<b>1. Kväve- och fosforbelastning</b>	-	Indikatorn mäter kväve- och fosforbelastning från Sverige i förhållande till respektive beslutat belastningstak inom Helcom.  Källa: HaV: indikator för miljömål Ingen övergödning.	Att minska övergödningen framhålls i strategin som en viktig förutsättning för balans i de marina ekosystemen. Minskad övergödning är också en del i de nationella miljömålen och Agenda 2030-målen.
<b>2. Miljögifter i sill och strömming</b>	+	Indikatorn utgår från en sammanslagning av nio miljögifter på sju platser. Den visar hur många platser som uppvisar låg miljörisk.  Källa: HaV:	Indikatorn visar utvecklingen av miljögifter i havet. Giftfria marina livsmedel är grundläggande för att säkerställa "ekosystemtjänster som behövs för en fortsatt utveckling av de maritima näringarna".
<b>3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd</b>	+	Indikatorn är ett aggregerat mått på andelen fisk och skaldjursbestånd som nyttjas hållbart.  Källa: HaV	Hållbart fiske är en av de grundläggande förutsättningarna för att säkerställa marina ekosystem i balans samt "ekosystemtjänster som behövs för en fortsatt utveckling av de maritima näringarna"
<b>4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet</b>	+	Indikatorn mäter andelen bad klassificerade med "Utmärkt kvalitet", av EU- bad  Källa: HaV	Marint skräp påverkar havs- och kustmiljön, men som en följd av detta, även människors upplevelser av kustområdet.
<b>5. Marint skräp på stränder</b>	-	Indikatorn mäter antal skräp per 100 meter strand. I indikatorn ingår sex referensstränder längs Bohuskusten (Skagerrak) resp. tio stränder i Kattegatt och Östersjön.  Källa: HaV: indikator för miljömål Hav i balans och levande kust och skärgård	Marint skräp påverkar havs- och kustmiljön, men som en följd av detta, även människors upplevelser av kustområdet.
<b>6. Minskad risk för översvämning</b>	+/- 0	Indikatorn mäter antal riskhanteringsplaner för de, enligt översvämningsdirektivet, identifierade områden med betydande översvämningsrisk.  Källa: MSB	EU:s ramdirektiv om en marin strategi 2008/56/EG identifierar kustskydd och översvämningskydd som en mänsklig verksamhet i eller med påverkan på den marina miljön. Arbetet sker genom en systematisk kartläggning av översvämningshot och översvämningsrisker och genom att framställa en riskhanteringsplan för översvämningshotade områden.
<b>7. Maritima näringars klimatpåverkan</b>	+	Indikatorn mäter utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter) per förädlingsvärde i de maritima näringarna.  Källa: SCB	Indikatorn mäter de maritima näringarnas påverkan på klimatet.
<b>8. Översiktsplanering</b>	+	Indikatorn mäter andelen av Sveriges kustkommuner som har översiktsplanerat hela sitt kust- sjö- och havsområde.  Källa: Boverket	Den fysiska planeringen skapar förutsättningar för den maritima näringen. För att kunna följa utvecklingen för havs- och kustområden är det därför relevant att mäta utvecklingen inom den fysiska planeringen.

	Trend basår	Beskrivning	Kommentar
<b>9. Marint områdesskydd</b>	+	Indikatorn mäter andelen av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd  Källa: HaV	Det finns nationella mål för marint områdesskydd som grundar sig på mål utarbetade inom konventionen för biologisk mångfald, och andra globala eller regionala konventioner som strävar efter att uppnå en viss andel marint områdesskydd, tillsammans med kvalitetsaspekter bl.a. rörande förvaltning av dessa områden.  Andelen marint områdesskydd blir därför en viktig indikator att följa, idag och framåt.
<b>10. Olyckor och tillbud för fartyg</b>	-	Indikatorn mäter samtliga rapporterade olyckor och tillbud med svenskflaggade fartyg och utländska fartyg på svenskt territorialvatten. Data delas upp på tre kategorier: allvarliga olyckor, mindre allvarliga olyckor, samt tillbud.  Källa: Transportstyrelsen	Att minska antalet olyckor till sjöss är på flera sätt viktigt för att nå visionen om ett friskt och säkert hav. Indikatorn visar utvecklingen av antalet olyckor och tillbud fördelat på händelsernas karaktär.
<b>11. Konkurrenskraftiga näringar</b>	- + +	Indikatorn består av tre delar som tillsammans avser de samlade maritima näringarna enligt SCB:s definition:  Antal förvärvsarbete i de maritima näringarna Förädlingsvärdet i de maritima näringarna (miljoner kronor) Varuexport i de maritima näringarna (miljoner kronor) Varuimport i de maritima näringarna (miljoner kronor)  Källa: SCB: registerbaserad arbetsmarknadsstatistik, utrikeshandelsstatistik, företagens ekonomi	De tre måtten ger sammantagna en god bild av de maritima näringarnas utveckling och konkurrenskraft.
<b>12. Näringarnas konkurrenskraft</b>	- + +	Indikatorn består av tre delar som tillsammans avser de samlade maritima näringarna samt jämförande branscher enligt SCB:s definition:  Antal förvärvsarbete i de maritima näringarna, i relation till jämförelsebransch Förädlingsvärdet i de maritima näringarna i relation till jämförelsebransch (miljoner kronor) Varuexport i de maritima näringarna i relation till jämförelsebransch (miljoner kronor)  Källa: SCB: registerbaserad arbetsmarknadsstatistik, utrikeshandelsstatistik, företagens ekonomi	Indikatorn ger en mer detaljerad bild över utvecklingen i de olika maritima delbranscherna, ställt i relation till utvecklingen i relevanta jämförelsebranschgrupper.
<b>13. Maritimt innovationsindex</b>	+/- 0	Det sammansatta innovationsindexet är ett oviktat index som utgår från den relativa förändringen över tid i de tre måtten. Indexvärden över 100 anger alltså den procentuella ökningen (förbättringen) av innovationsförmågan i maritima näringar och kustområden.  Indexet är uppbyggt av:  1. De maritima näringarnas utgifter för forskning och utveckling, jämfört med övriga näringar (Bilaga C)  2. Andelen företag i de maritima näringarna som är yngre än tre år, jämfört med övriga näringar	Indikatorn mäter investeringarna i forskning och utveckling (FoU) i de maritima näringarna, dvs. företagens egen "input".  De kompletteras med ett mått som fångar dynamiken i de maritima näringarna, det är ett mått på resultaten av mer grundläggande innovationsprocesser.  Det fångar förutsättningarna för innovationer i kustområdet genom att inkludera måttet andelen entreprenöriella individer.

	Trend basår	Beskrivning	Kommentar
		<p>3. Andelen entreprenöriella individer i dagbefolkningen för kustområdena, jämfört med övriga Sverige</p> <p>Källa SCB:  - Innovationsverksamhet i Sverige, forskning och utveckling inom företagssektorn  - Företagsdatabasen 2018-2020  - Registerbaserad aktivitetsstatistik 2018-2020</p>	
<b>14. Trafikslagsregelverk</b>	-	<p>Mäter sjötrafikens internalisering av samhällsekonomiska kostnader (procent av samhällskostnaderna som internaliseras i skatter, avgifter, etc.).</p> <p>Källa: Trafikanalys</p>	Indikatorn trafikslagsregelverk ger en indikation på regelverkens funktionalitet för sjöfarten givet de kostnader som trafiken medför och sätta detta i relation till regelverken för konkurrerande trafikslag
<b>15. Sveriges fartygsflotta</b>	-	<p>Indikatorn mäter fartyg med en bruttodräktighet över 100, i det svenska registret.</p> <p>Källa: Trafikanalys</p>	
<b>16. Havsbaserad energiproduktion</b>	-	<p>Indikatorn består av tre delmått:</p> <p>Installerad effekt i havsbaserad vindkraft i svenska vatten och i svensk ekonomisk zon (megawatt)</p> <p>Antal havsenergianläggningar (våg- och strömkraft, energiutvinning från skillnader i temperatur- och salthalt) i svenska vatten och i svensk ekonomisk zon.</p> <p>Installerad effekt (megawatt) i dito anläggningar</p> <p>Källa: Energimyndigheten (IEA OES-rapporteringen)</p>	Indikatorn visar på den havsbaserade energiproduktionens omfattning och utveckling.
<b>17. Fångst av fisk och skaldjur</b>	-	<p>Indikatorn mäter den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet uttryckt i levande vikt.</p> <p>Källa: HaV årlig officiell statistik för yrkesfisket</p>	Indikatorn ger ett mått på hur mycket fisk och skaldjur som det yrkesmässiga fisket i havet fiskar varje år.
<b>18. Vattenbruksproduktion</b>	+	<p>Indikatorn mäter den totala produktionen av vattenbruksprodukter.</p> <p>Källa: Jordbruksverket</p>	Indikatorn ger ett mått på hur mycket fisk och skaldjur som vattenbruket producerar varje år.
<b>19. Uppkopplade kustområden</b>	+	<p>Indikatorn mäter andelen av arbetsplatser och hushåll i kustområdena som har tillgång till bredband med minst 100 mb/s</p> <p>Källa: Post- och telestyrelsen</p>	<p>Indikatorn ger en indikation på möjligheterna att bedriva näringsverksamhet och villkor för boende i kustområdena utifrån tillgången till bredband.</p> <p>Åter, enligt definition 2018</p>
<b>20. Attraktiva boendemiljöer</b>	+	<p>Indikatorn mäter andelen av Sveriges befolkning bosatta inom kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna).</p> <p>Källa: SCB: Registret över totalbefolkningen</p>	Indikatorn visar utvecklingen av befolkningen i kustområdena. Indikatorn visar kustområdenas attraktionskraft för bosättning.
<b>21. Tillgång till arbetstillfällen</b>	+/-0	<p>Mäter andelen av samtliga arbetstillfällen i Sverige som återfinns i kustområdet (tätorter över 10 000 invånare undantagna).</p> <p>Källa: SCB: registerbaserad arbetsmarknadsstatistik</p>	Utgör ett samlat mått på mängden arbetstillfällen i kustområdena i relation till samtliga arbetstillfällen i landet. Måttet gör att det går att få en uppfattning om hur väl utvecklingen av antalet arbetstillfällen i kustområdena står sig i förhållande till utvecklingen i hela Sverige.



	Trend basår	Beskrivning	Kommentar
<b>22. Högutbildade i kustområden</b>	+	Indikatorn mäter andelen i befolkningen i kustområdena som har minst 3 års eftergymnasial utbildning i relation till övriga Sverige (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB: utbildningsregistret	Indikatorn visar på kustkommunernas förmåga att attrahera högutbildade.
<b>23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd</b>	+	Återstående medellivslängd vid födseln för befolkningen i kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB: registret över totalbefolkningen.	Indikatorn är det mest grundläggande måttet som används för att beskriva folkhälsa. Att säkerställa en god livskvalitet omnämns i strategin som en viktig del i att kustområdet ska vara attraktivt för att bo och leva i.
<b>24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard</b>	-	Andelen individer i kustområdena som lever i med låg ekonomisk standard, i relation till andelen av befolkningen i övriga landet (som indexvärde). Tätorter över 10 000 invånare undantagna. Källa: SCB: befolkningsregister respektive inkomst- och taxeringsregistret	Indikatorn ger en bild av en av hälsans sociala bestämningsfaktorer i kustområdena. En jämförelse görs med övriga landet.
<b>25. Maritim turism</b>	- +	Sysselsättning och nettoomsättning i maritima turismnäringar och turism- och besöksrelaterade branscher i kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna).  Källa: SCB: Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik samt Företagens ekonomi	Måttet för antal förvärvsarbetande respektive omsättning erhålls genom att man summerar a) data för den maritima turism- och besöksnäringen (definierad som en delbransch i de maritima näringarna) samt b) data för arbetsställen belägna i kustområdet, inom ett urval övriga turism- och besöksrelaterade branscher. Värdena för dessa arbetsställen multipliceras med faktorvärden hämtade från den s.k. Turistkronan som anger hur stora andelar av de värden som skapas i dessa branscher som kan hänföras till turism och besöksnäringen.
<b>26. Besöksattraktivitet</b>	+	Indikatorn mäter andelen av samtliga gästnätter i Sverige som tillbringas i kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB:s bearbetning av Tillväxtverkets Gästnattsstatistik.	Indikatorn visar andelen av alla gästnätter som tillbringas i kustområdena. Indikatorn visar kustområdenas attraktionskraft för besök i förhållande till övriga Sverige.
<b>27. Maritima gästnätter</b>	-	Indikatorn består av tre delmätt: •Antalet gästnätter i besöksanläggningar i svenska kustområden (SCB:s definition). •Antalet besökare i kryssningstrafik i svenska hamnar •Antalet gästhamnsnätter Källa: Källa: SCB: Tillväxtverkets in kvarteringsstatistik, Trafikanalys, Svenska Gästhamnsföreningen	Indikatorn kompletterar indikatorn för maritim turism med ytterligare maritima gästnätter.
<b>28. Säsongsförändring</b>	+/-0	Indikatorn består av förändringen i andel av totala antalet gästnätter i kustområdena som ligger utanför juni – augusti. Källa: SCB: Tillväxtverkets in kvarteringsstatistik	Indikatorn ger ett mått på den totala säsongen för kustnära besöksanläggningar.

## **Bilaga C      Teknisk bilaga för vissa indikatorer**

### **Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan**

Klimatindikatorn är definierad som utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter) per förädlingsvärde.

Statistiken/indikatorerna om de maritima näringarna utgår från en population med företag inom ett antal näringsgrenar som har klassats som maritima. Statistiken över växthusgasutsläpp finns dock generellt inte på företagsnivå och därför kan inte populationen direkt matchas på utsläppsdata.

Den statistik som finns tillgänglig på företagsnivå är växthusgasutsläpp för stationära utsläpp inom tillverkningsindustrin (SNI 10-33). För mobila utsläpp och övriga utsläpp samt i övriga näringsgrenar behöver antaganden göras. En metod för att skatta klimatindikatorn utvecklats av miljöräkenskaperna på SCB i ett uppdraget som SCB genomförde till Hav 2020. I detta uppdrag har denna metod återanvänts för att skatta nya värden på klimatindikatorer för maritima näringar.

Klimatindikatorn har tagits fram med hjälp av utsläppsdata från miljöräkenskaperna. Miljöräkenskaperna är ett satellitsystem till nationalräkenskaperna och används bland annat för att beskriva växthusgasutsläpp till luft per näringsgren. Statistiken över utsläpp till luft finns publicerad per 53 näringsgrenar på 2-siffer SNI-nivå inklusive offentlig verksamhet och privat konsumtion. I vissa fall finns det data på finare nivå.

Utsläppen av växthusgaser från de maritima näringarna domineras av SNI 50 – Sjötransport och till viss del SNI 03 – Fiske och vattenbruk. I dessa branscher är också alla, eller nära alla, företag inkluderade som maritima. Osäkerheterna i dessa skattningar är därmed också låga eftersom utsläppsdata på 2-siffer SNI-nivå redan är tillgänglig. I övriga branscher har klimatutsläppen estimerats med hjälp av uppgifter om populationen i FDB (Företagsdatabasen).

Nedan beskrivs metoden för att estimeras klimatutsläppen för de maritima näringarna.

#### **Metod**

Uppdraget utgår från en population med maritima företag per år 2014-2020.

Den utsläppsstatistik som finns tillgänglig på företagsnivå är stationära utsläpp inom tillverkningsindustrin (SNI 10-33). Populationen med företag har därför matchats med utsläppsdata inom tillverkningsindustrin från miljöräkenskapernas mikrodata. Detta innefattar stationär förbränning, det vill säga utsläpp från mobila eller övriga källor ingår inte. Mikrodata över utsläpp från stationär förbränning kommer i sin tur från undersökningen ISEN (Industrins energianvändning, EN0113).

Eftersom endast en delmängd av populationen har kunnat matchas med mikrodata över utsläpp har modellantaganden gjorts för övriga populationen. Detta har gjorts utifrån företagets storlek med hjälp av FDB. Detta gäller således:

- näringsgrenar utöver tillverkningsindustrin (SNI 10-33);
- små företag inom tillverkningsindustrin (dessa omfattas ej av ISEN);
- tillverkningsindustrins utsläpp från mobil förbränning och övriga utsläpp.

För att estimeras dessa utsläpp har populationen med maritima näringar matchats på med information om huvudsaklig näringsgren och antal anställda per år (2014-2020) från FDB utifrån organisationsnummer. Antal anställda valdes eftersom det var det mest heltäckande mått som fanns tillgängligt. Det andra alternativet var att använda omsättning men där fanns det mycket bortfall i det tillgängliga underlaget.

Antal anställda har använts för att räkna ut de maritima näringarnas procentuella andel per näringsgren på 2-siffer SNI-nivå per år 2014-2020. Dessa andelar har använts som en proxy för de maritima näringarnas växthusgasutsläpp utifrån totala utsläpp per näringsgren på 2-siffer SNI-nivå. I nedan tabell beskrivs vilka näringsgrenar som ingår som maritima näringar samt deras andelar (år 2014 och 2020) utifrån denna matchning av populationen. Observera att andelarna är avrundade till heltal och mindre andelar kan finnas i andra näringsgrenar.

Tabell 1 Andel maritima näringar per näringsgren 2014

Näringsgren	Andel 2014	Andel 2020
A03 fiskare och vattenbrukare	100%	100%
C10-C12 livsmedel, drycker och tobak	3%	3%
C22 gummi- och plastvaruindustri	1%	0%
C25 industri för metallvaror utom maskiner och apparater	1%	1%
C28 övrig maskinindustri	1%	2%
C30 annan transportmedelsindustri	13%	14%
C33 reparationsverkstäder och installationsföretag för maskiner och apparater	9%	11%
G45-G47 handel	1%	1%
H50 rederier	99%	99%
H52-H53 magasinering och stödtjänster till transport, post och kurirverksamhet	8%	12%
N77 uthyrningsfirmor	1%	1%

Populationen innehåller ett antal företag inom SNI 35 - el-, gas- och värmeverk. Dessa företag har inte kunnat matchas på med utsläppsmikrodata eftersom den undersökning som är aktuell, Årlig energistatistik, (EN0105) inte utgår från organisationsnummer. Samtliga av dessa företag har dock undersökts och dessa är verksamma som vatten- eller vindkraftsproducenter och bidrar därmed inte till några växthusgasutsläpp. Därför har en manuell justering gjorts där utsläppen inom denna näringsgren nollats. De ekonomiska värdena har dock räknats med.

Samma andelar som räknats ut som proxy för utsläppen har använts för att skatta förädlingsvärde för populationen inom de maritima näringarna. Förädlingsvärde per näringsgren har hämtats från Nationalräkenskaperna och de maritima näringarnas andel har multiplicerats med totalerna på 2-siffer SNI-nivå per år. Undantaget är SNI 35 där andelen antas vara noll för utsläpp men inte för de ekonomiska värdena. Indikatorn har sedan räknats ut som utsläpp dividerat med förädlingsvärde. Det finns dock möjligheter till förbättring genom att använda sig av mikrodata.

## Osäkerheter

Den bransch som bidrar allra mest till klimatutsläppen från maritima näringar är rederier (SNI 50). Bidraget till totala utsläpp av växthusgaser varierar mellan 89-90% under tidsserien 2014-2020. I denna bransch ingår i princip all näringsverksamhet så osäkerheten i skattningarna är låg.

Miljöräkenskapernas utsläppsstatistik följer samma avgränsningar som nationalräkenskaperna, vilket innebär att utsläpp från alla svenska ekonomiska aktörer är inkluderade. Det innebär att alla utsläpp från svenska rederier är inkluderade, oavsett om det sker på svenskt eller internationellt territorium. För att justera för att bara inkludera svenska ekonomiska aktörer görs en så kallad residensjustering. I kvalitetsdeklarationen för miljöräkenskapernas statistik om utsläpp till luft finns mer information om vilka antaganden som ligger bakom denna justering och hur det påverkar statistikens kvalitet (SCB, Miljöräkenskaperna, 2022).

Miljöräkenskapernas utsläppsstatistik följer samma avgränsningar som nationalräkenskaperna, vilket innebär att utsläpp från alla svenska ekonomiska aktörer är inkluderade. Det innebär att alla utsläpp från svenska rederier är inkluderade, oavsett om det sker på svenskt eller internationellt territorium. För att justera för att bara inkludera svenska ekonomiska aktörer görs en så kallad residensjustering. I kvalitetsdeklarationen för miljöräkenskapernas statistik om utsläpp till luft finns mer information om vilka antaganden som ligger bakom denna justering och hur det påverkar statistikens kvalitet (SCB, Miljöräkenskaperna, 2022).

## **Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar och indikator 12. Nättingarnas konkurrenskraft**

Indikatorer återspeglar utvecklingen i de maritima nättingarnas olika delbranscher (också kallade nättingsgrupper).

Definitionen av de maritima nättingarna i uppföljningen bygger i huvudsak på Statistiska centralbyråns tidigare redovisning 2017 av ett regeringsuppdrag att utveckla statistiken för de maritima nättingarna. (SCB 2017)

- Nättingsgruppen *Transport* omfattar sjötransporter och stödtjänster till sjöfart såsom hamnar. Hamnar inom offentlig förvaltning ingår inte.
- Nättingsgruppen *Teknik* omfattar bland annat byggande och reparation av fartyg och fritidsbåtar.
- Nättingsgruppen *Naturresurs* omfattar bland annat fiske, vattenbruk, beredning av fisk, partihandel med fisk, utvinning av energi, mineral och bioresurser.
- Nättingsgruppen *Service* omfattar skeppsmäkleri, försäkringsbolag, kommersiell sjömätning samt undersökningsverksamhet till service.
- Nättingsgruppen *Fritidsbåtar och kryssningar* omfattar specialiserad butikshandel med båtar samt icke-reguljär sjötrafik av passagerare. I SCB:s redovisning ingår gruppen i Fritid och turism. I uppföljningen av den maritima strategin har istället en separat indikator för maritim turism utvecklats (indikator 25. Maritim turism).

För varje maritim nättingsgrupp finns det tre delmått: sysselsättning, förädlingsvärde samt varuexport (även varuimport har inkluderats i statistiken), i löpande priser.

För vart och ett av de tre måtten redovisas absoluta tal – årligen från 2014, relativ förändring, årligen relaterat till 2014 som basår samt relativ förändring sen 2014 satt i relation till relevant jämförelsebransch.

För varje delbransch:

1. Totalt antal sysselsatta (absoluta tal, år för år 2014 – senast tillgängliga år)
  - a. Relativ förändring i antal sysselsatta jmf. med 2014 i procent (år för år 2015 – senast tillgängliga år)
  - b. Relativ förändring i antal sysselsatta jmf med 2014 i procent i relation till relevant jämförelsebransch, uttryckt som index.
2. Totalt förädlingsvärde i löpande priser, som också den relativa förändringen har beräknats på som i punkt 1.
3. Varuexport i löpande priser, som också den relativa förändringen har beräknats på som i punkt 1

Jämförelsebranschgrupper ur SNI-klassificeringen som har använts för indexvärdeberäkning av de maritima nättingarna:

- Transport - Avd. H: Transport och Magasinering
- Maritim teknik och produktion - Avd. C: Tillverkning
- Havet som naturresurs - D: Försörjning el, gas mm; A03 Jordbruk, skogsbruk, fiske.
- Fritidsbåtar och kryssningar - G: Handel, H Transport och magasinering.
- Service - S: Annan service

### **Indikator 13. Maritimt innovationsindex**

Det sammansatta innovationsindexet är ett oviktat index som utgår från den relativa förändringen över tid i de tre måtten. Indexvärden över 100 anger alltså den procentuella ökningen (förbättringen) av innovationsförmågan i maritima näringar och kustområden.

Indexet är uppbyggt av:

1. De maritima näringarnas utgifter för forskning och utveckling, jämfört med övriga näringar (Bilaga C)
2. Andelen företag i de maritima näringarna som är yngre än tre år, jämfört med övriga näringar
3. Andelen entreprenöriella individer i dagbefolkningen för kustområdena, jämfört med övriga Sverige

Nedan beskrivs metoden för att estimerar utgifter för innovation för de maritima näringarna samt jämförelsebranscherna.

#### **Metod**

Statistiken som ligger som grund för indikatorn är hämtad från undersökningen Innovation i företagssektorn 2018-2020 ([Innovation i företagssektorn \(scb.se\)](https://scb.se/innovation-i-foretagssektorn)). Undersökningen genomförs vartannat år.

Innovationsutgifterna är en sammansättning av utgifter från innovationsaktiviteter. Dessa inkluderar utgifter för egen FoU, utlagd FoU och övriga innovationsutgifter (exkl. FoU).

Totala innovationsutgifter 2020 för jämförelsegruppen SNI 49-53 redovisas inte på grund av risk för röjande. Innovationsutgifter för jämförelsegrupperna SNI 10-33 och SNI 45-47 + 49-53 redovisas.

Sedan föregående leverans av detta uppdrag (2020), har statistiken avseende referensperiod 2016-2018 reviderats. En uppdaterad tabell av tidigare ordinarie leveransuppdrag finns tillgängligt och kan levereras på begäran. Revideringen har påverkat följande levererade variabler:

- Totala innovationsutgifter för maritima näringar
- Innovationsaktiva företag bland maritima näringar
- Antal anställda
- Antal anställda i innovationsaktiva företag
- Omsättning

Omsättning i innovationsaktiva företag

#### **Elektronisk datakälla**

SCB Innovation i företagssektorn: <https://scb.se/uf0315>

## Indikator 24. Maritim turism

Sysselsättning och omsättning i maritima turismnäringar och turism- och besöksrelaterade branscher i kustområdena.

Måttet för sysselsättning respektive omsättning erhålls genom att man summerar:

- data för den maritima turism- och besöksnäringen (definierad som en delbransch i de maritima näringarna, oavsett var i landet dessa arbetsställen är belägna), samt
- data för arbetsställen belägna i kustområdet, inom ett urval övriga turism- och besöksrelaterade branscher. Värdena för dessa arbetsställen multipliceras med faktorvärden hämtade från den s.k. Turistkronan<sup>43</sup> (se tabell nedan) som anger hur stora andelar av de värden som skapas i dessa branscher som kan hänföras till turism och besöksnäringen.

Genom att addera värdena för a) och b) ovan för både sysselsättning och omsättning erhålls samlade sysselsättnings- respektive omsättningsmått för den maritima turismnäringen och turismen i kustområdena.

För att få korrekta mått på omsättningen för kustområdenas arbetsställen görs en särskild skattning grundad på sysselsättningen.

Ovanstående branscher bör ingå i den vidare definitionen av besöksnäringen i kustområdena. Antalet sysselsatta i arbetsställen i dessa branscher ska multipliceras med den faktor som anges för respektive bransch. T.ex. totalt 1 000 anställda inom handeln (SNI 45 – 47) ska multipliceras med 0,04, dvs. antalet anställda som räknas till besöksnäringen (för handeln) blir då 40.

Tabell 1. Faktor för turistkrona

SNI	Beskrivning	Faktor enligt turistkronan
45 – 47	Handel	0,04
49	Landtransport	
	Taxi (49320, 49390)	0,3
	Järnväg (49100)	0,2
	Kollektivtrafik (49319)	0,07
50	Sjöfart	0,1
51	Lufttransport	0,9
55	Hotell- och logiverksamhet	0,6
56	Restaurant-, catering och barverksamhet	0,35
74	Annan verksamhet, juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	0,01
77	Uthyrning och leasing	0,08
79	Resebyrå- och researrangörsverksamhet	0,99
82	Kontorstjänster och andra företagstjänster	0,05

<sup>43</sup> Källa, turismsatellitkontot, SOU 2017:95 Ett land att besöka

SNI	Beskrivning	Faktor enligt turismkronan
90 – 92, 96	Konst och kulturell verksamhet, biblioteks- och museiverksamhet, spel- och vadslagningsverksamhet, sport, fritids- och nöjesverksamhet samt andra konsumenttjänster	0,17

Ovanstående branscher bör ingå i den vidare definitionen av besöksnäringen i kustområdena. Antalet sysselsatta i arbetsställen i dessa branscher ska multipliceras med den faktor som anges för respektive bransch. T.ex. totalt 1 000 anställda inom handeln (SNI 45 – 47) ska multipliceras med 0,04, dvs. antalet anställda som räknas till besöksnäringen (för handeln) blir då 40.