

Datum
2020-08- 31
Handläggare

Dnr
2919.2019
Direkt
010-698 60 00

Mottagare
Infrastrukturdepartementet
i.registrator@regeringskansliet.se

Redovisning av uppdrag att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin (I2019/02252/TM, I2019/00648/TM)

Den 22 augusti 2019 fick Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag av regeringen att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av strategin.¹ I uppdraget har ingått att bygga vidare det uppföljningssystem och de indikatorer som tagits fram för årlig och fördjupad uppföljning, inom ramen för tidigare regeringsuppdrag som redovisades i februari 2018.

HaV lämnade en delredovisning till regeringen den 30 april 2020. Här lämnas slutlig redovisning av uppdraget.

Beslut om denna redovisning har fattats av generaldirektören Jakob Granit efter föredragning av utredaren Joacim Johannesson. I den slutliga handläggningen av ärendet har även avdelningschefen Mats Svensson, tf. avdelningschefen Thomas Klein, stabschefen Maria Hellsten, enhetschefen Eva Rosenhall, verksamhetsstrategen Johan Kling och utredaren Marie Hallberg deltagit.



Jakob Granit



Joacim Johannesson

¹ Regeringen, Infrastrukturdepartementet 2019-08-22 I2019/02252/TM I2019/00648/TM (delvis)

Innehåll

Sammanfattning	5
1 Inledning	8
1.1 Uppdraget	8
1.2 Genomförande och organisation av uppföljningen	8
1.3 Om den maritima strategin	9
1.4 Maritima strategins syfte och påverkan	10
2 Inriktning och metod för uppföljning	11
2.1 Inriktning	11
2.2 Kvalitetssäkring och utveckling av indikatorer	11
2.3 Indikatorerna och Agenda 2030	12
2.4 Definitioner och avgränsningar	13
2.5 Presentation av uppföljningen	14
2.6 Om fortsatt uppföljning	15
3 Fördjupad och årlig uppföljning	17
3.1 Hav i balans	17
3.1.1 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet	18
3.1.2 Indikator 2: Miljögifter i sill och strömming	20
3.1.3 Indikator 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd	23
3.1.4 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet	26
3.1.5 Indikator 5. Marint skräp på stränder	29
3.1.6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning	32
3.1.7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan	35
3.1.8 Indikator 8. Översiktsplanering	39
3.1.9 Indikator 9. Marint områdesskydd	41
3.1.10 Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg	44
3.2 Konkurrenskraftiga maritima näringar	48
3.2.1 Indikator 11 Konkurrenskraftiga näringar	48
3.2.2 Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft	52
3.2.3 Indikator 13. Maritimt innovationsindex	55
3.2.4 Indikator 14. Trafikslagsregelverk	59
3.2.5 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta	63
3.2.6 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion	66
3.2.7 Indikator 17. Fångst av fisk och skaldjur	69
3.2.8 Indikator 18. Vattenbruksproduktion	73
3.2.9 Indikator 19. Uppkopplade kustområden	76
3.3 Attraktiva kustområden	79
3.3.1 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer	79
3.3.2 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen	81
3.3.3 Indikator 22. Högutbildade i kustområden	83

3.3.4	Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd	85
3.3.5	Indikator 24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard	87
3.3.6	Indikator 24. Maritim turism	90
3.3.7	Indikator 26. Besöksattraktivitet	92
3.3.8	Indikator 27. Maritima gästrätter	94
3.3.9	Indikator 28. Säsongsförlängning	96
3.4	Samlad bedömning	100
3.4.1	Utvecklingen inom strategins områden	100
3.4.2	Utvecklingen kopplat till Agenda 2030	102
4	Referenser	105
Bilaga A:	Samarbete med myndigheter	109
Bilaga B:	Översikt av indikatorer	110
Bilaga C:	Teknisk bilaga för vissa indikatorer	115

Sammanfattning

Den 22 augusti 2019 fick Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag av regeringen att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av strategin. I uppdraget ingick att bygga vidare det uppföljningssystem och de indikatorer som tagits fram för årlig och fördjupad uppföljning, inom ramen för tidigare regeringsuppdrag.

Regeringen presenterade 2015 en nationell maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin är ett inriktningsdokument för arbetet med att utveckla de maritima näringarna och baseras på de tre perspektiven *Hav i balans*, *Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*.

Den maritima strategin sträcker sig över flera områden såsom närings-, arbetsmarknad-, kultur-, miljö-, energi-, transport-, turist-, fiske-, folkhälso- och innovationspolitik. I genomförande av uppdraget har därför flertalet sektor- och expertmyndigheter involverats i arbetet med uppföljning av strategin.

I strategin framgår att indikatorer för uppföljning bör identifieras. Syftet med indikatorerna är att de över tid ska ge bättre kunskapsunderlag inför framtida beslut om maritima frågor i Sverige, och säkra en stark hållbar blå ekonomi i Sverige. Indikatorerna ska spegla utvecklingen och kunna följas över tid.

Med utgångspunkt i det tidigare regeringsuppdrag som redovisades 2018 har systemet med indikatorer utvecklats. Genom detta uppdrag har nya indikatorer tillkommit som rör klimat och folkhälsa. Samtidigt har indikatorer för innovation och maritim turism vidareutvecklats. Ett fåtal indikatorer har utgått.

Med stöd av indikatorerna och annan kompletterande information har en fördjupad uppföljning av maritima strategin genomförts. Uppföljningen omfattar perioden från 2014 till 2019, eller så långt fram det finns tillgänglig statistik. Här ingår den årliga uppföljningen 2020.

En viss skillnad kan urskiljas när det gäller utvecklingen för de tre perspektiven i strategin. När det gäller perspektivet *Attraktiva kustområden* så saknas indikatorer som visar på en negativ utveckling. Alla indikatorerna inom detta perspektiv är antingen neutrala eller positiva. Det förefaller som att kustområdena ur ett attraktivitetsperspektiv har utvecklats gynnsamt sedan strategin lanserades. För den maritima turismen har nettoomsättningen ökat betydligt. Sysselsättningsökningen är dock betydligt mindre.

Inom perspektivet *Konkurrenskraftiga maritima näringar* är bilden mer delad. Den generella utvecklingen för de maritima näringar är gynnsam för perioden när det gäller förädlingsvärde och varuexport, även jämfört med

jämförelsebara näringar. Detta gäller i synnerhet för de maritima näringsgrupperna teknik, fritidsbåtar och kryssningar samt service. För sjöfarten har utvecklingen varit gynnsam, men i betydligt mindre grad. I slutet av perioden har fler fartyg fått svensk flagg efter en minskning i början av perioden. Under perioden har det inte skett någon utbyggnad av havsbaserad vindkraft, främst på grund av ekonomiska förutsättningar. För yrkesfisket har såväl fångstmängder som landningsvärden varierat. Även vattenbruksproduktionen har varierat under perioden, där en topp nåddes under 2016

Trots den kraftiga ökningen av de maritima näringarnas samlade förädlingsvärde har den sammantagna sysselsättningen för de maritima näringarna nästan varit oförändrad under perioden.

I övrigt kan noteras att möjligheten till bredbandsuppkoppling, som är viktig för företagandet, har förbättrats avsevärt.

Även för perspektivet *Hav i balans* är bilden delad. Det marina områdesskyddet har mer än fördubblats under perioden, fler kommuner planerar sina havsområden och fler EU-bad klassificeras som utmärkta när det gäller badkvalitet. Samtidigt har andelen hållbara nyttjade fiskbestånd inte ökat sett till hela perioden och Sverige utsläpp av kväve och fosfor är i flera fall för hög i förhållande till de beslutade belastningstaken.

Sverige når målen, dvs tillförsel under belastningstaken, i fem av sju havsbassänger när det gäller kväve, till övriga två bassänger är tillförseln av kväve högre än belastningstaket. För fosfor uppnås målen i två av fem havsbassänger, Till en bassäng är tillförseln högre än belastningstaket och för övriga två bassänger går det inte att med statistisk säkerhet säga att tillförseln av fosfor är lägre än belastningstaket. Mellan 2014 och 2017 har tillförseln av kväve till Egentliga Östersjön ökat, medan tillförseln av fosfor har varit oförändrad.

Sedan 2014 har det marina skräpet på Bohuskusten ökat kraftigt. Gällande olyckor och tillbud för fartyg kan en högre andel rapporterade olyckor och tillbud ge en bild av en ogynnsam utveckling, men det handlar istället om en ökad rapporteringsbenägenhet. När det gäller risk för översvämning har fler områden identifierats, men riskhanteringsplaner har ännu inte tagits fram för merparten av områdena. Planerna ska tas fram under 2020-2021.

När det gäller de maritima näringarnas klimatpåverkan, som i uppföljningen mäts som utsläpp av koldioxid (uttryckt som koldioxidekvivalenter) i förhållande till ekonomiskt förädlingsvärde, går det inte att avläsa en tydlig trend. Det är först en ökning mellan åren 2014 och 2016 och därefter en något ojämn utveckling fram till det senast tillgängliga året 2018. Utsläppen varierar stort mellan de maritima näringarnas olika delbranscher. Det är främst branscherna med sjötransporter dvs, transport, och magasinering, och fiske och vattenbruk som bidrar till utsläppen av

växthusgaser. Detta gäller både i absoluta tal (ton) och relaterat till förädlingsvärde.

Maritima strategin omfattar såväl ett ekonomiskt, ett miljömässigt och ett socialt hållbart perspektiv på tillväxt, i linje med Agenda 2030 som också fångar upp samtliga av dessa tre perspektiv av hållbar utveckling. Flertalet indikatorer som används i uppföljningen av maritima strategin har beröringspunkter med mål och delmål inom Agenda 2030.

HaV föreslår en fortsatt årlig uppföljning av den maritima strategin. Med det system som nu utvecklats finns det goda möjligheter att systematiskt och resurseffektivt årligen kunna följa utvecklingen för den marina miljön och de maritima verksamheterna. De årliga uppföljningarna bör kompletteras med fördjupade uppföljningar vart tredje eller fjärde år.

Uppföljningen av maritima strategin och dess tillhörande statistik kommer till nytta i många sammanhang. Förutom att visa på utvecklingen inom den maritima strategin, bidrar den till en uppföljning av målen inom Agenda 2030-arbetet.

Ett annat exempel är det system för uppföljning av kommande havsplaner som utvecklas av Havs- och vattenmyndigheten där uppföljningen av maritima strategin kan användas för att följa sektorernas utveckling. Ett annat område är havsmiljöförvaltningen där en samlad bedömning av den marina miljön och belastningarna på den från olika verksamheter bedöms vart sjätte år.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Den 22 augusti 2019 fick Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) i uppdrag av regeringen att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av strategin.² I uppdraget ingick att bygga vidare det uppföljningssystem och de indikatorer som tagits fram för årlig och fördjupad uppföljning inom ramen för tidigare regeringsuppdrag.

Uppdraget har bestått av följande delar:

- Utveckla indikatorerna, såsom relevanta myndigheter finner lämpligt
- Utveckla nya eller vidareutvecklade indikatorer för maritim innovation, maritim turism, klimat och folkhälsa
- Följa upp den maritima strategin med hjälp av indikatorerna, dels en årlig uppföljning (för 2020), dels en fördjupad uppföljning
- Utveckla ett grafiskt upplägg för presentation av indikatorerna

HaV lämnade en delredovisning till regeringen i april 2020.³ I delredovisningen redovisades förslag till utvecklade och nya indikatorer. Med den redovisningen som grund genomfördes därefter den årliga och fördjupade uppföljningen av den maritima strategin, samt togs fram förslag till grafisk presentation. Resultatet av arbetet redovisas i denna rapport som överlämnades till regeringen den 31 augusti 2020. Havs- och vattenmyndigheten vill tacka för allas bidrag i genomförandet av uppdraget.

1.2 Genomförande och organisation av uppföljningen

I uppföljningen av den maritima strategin har HaV varit sammanhållande och ansvarig myndighet i arbetet med att, i samarbete med flertalet andra myndigheter, vidareutveckla uppföljningsmodellen för uppföljning av den maritima strategin.

15 centrala myndigheter har haft olika roller i genomförandet av uppdraget. Myndigheter som ansvarar för en eller flera indikatorer har levererat statistik och tillhörande fördjupad analys. Några analyser har genomförts av HaV med stöd av konsulten WSP Sverige AB, där utgångspunkten har varit omfattande statistik som SCB (Statistiska centralbyrån) har levererat. I bilaga A Samarbete med myndigheter finns en sammanställning över

² Regeringen, Infrastrukturdepartementet 2019-08-22 I2019/02252/TM I2019/00648/TM (delvis)

³ HaV 2020, Delredovisning av regeringsuppdrag om att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin, dnr 2919-19, 2020-04-28

myndigheternas deltagande i genomförandet. Även ansvaret för specifika indikatorer framgår av redovisningen.

I vissa fall har myndigheters arbetsbelastning och behov av prioriteringar, delvis kopplat till Covid-19, resulterat i svårigheter att bidra med fördjupad analys. I de fallen har HaV, med stöd av konsulten, ansvarat för att färdigställa analysen. Utgångspunkten har dock varit att i möjligaste mån engagera berörda myndigheter i arbetet med indikatorerna med såväl data som analys, även om en begränsad tidsram i kombination med rådande omständigheter försvårat vissa myndigheters möjlighet att leverera underlag eller att delta på annat sätt denna gång.

1.3 Om den maritima strategin

Regeringen presenterade den 28 augusti 2015 en nationell maritim strategi – för människor, jobb och miljö. Strategin ska fungera som ett inriktningsdokument för arbetet med att utveckla de maritima näringarna och baseras på följande tre perspektiv: *Hav i balans*, *Konkurrenskraftiga maritima näringar* och *Attraktiva kustområden*.

I strategin finns utöver dessa tre perspektiv ett antal åtgärdsområden, listade till vänster i figuren nedan.

Figur 1. Perspektiv och åtgärdsområden i den maritima strategin



Strategin innehåller visionen:

”Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö.”

Som kan utläsas i visionen ovan omfattas både ett ekonomiskt, ett miljömässigt och ett socialt hållbart perspektiv på tillväxt, i linje med Agenda 2030 som också fångar upp samtliga av dessa tre perspektiv av hållbar utveckling. I uppföljningen av strategin har flertalet kopplingar till Agenda 2030 identifierats.

Den maritima strategin sträcker sig över flera områden såsom närings-, arbetsmarknad-, kultur-, miljö-, energi-, transport-, turist-, fiske-,

folkhälso- och innovationspolitik. Därför har flertalet sektorsmyndigheter involverats i arbetet med uppföljning av strategin.

Det är regeringen som har det övergripande ansvaret för genomförandet och finansieringen av den maritima strategin.

1.4 Maritima strategins syfte och påverkan

Den maritima strategin utgör framförallt ett inriktningsdokument för det kontinuerliga arbetet med att utveckla de maritima näringarna. Strategin kan förstås som en ambition att möta de utmaningar som dagens samhällsutveckling medför, i form av komplexa strukturer och därmed ett ökat behov av insatser på tvärs mellan flertalet sektorer och nivåer i samhället.

Strategin bidrar genom att komplettera den politik som redan förs inom ett antal områden och vidare förverkligas genom ett antal myndigheter. Därtill kompletterar den maritima strategin flera andra strategier med andra fokusområden, såsom utvecklingsarbetet för nyindustrialisering eller utveckling av livsmedelsnäringarna. Samtidigt sätter den maritima strategin utvecklingen av maritima miljöer och näringar i centrum. Den förstärker och uppmärksammar därmed det arbete som redan utförs för en stark och hållbar blå ekonomi. Därmed fyller strategin även en funktion som vision och för kommunikation. Utöver att vara ett inriktningsdokument ska strategin även vara ett kunskapsunderlag inför framtida beslut om maritima frågor på nationell nivå.

I strategin framgår att indikatorer för uppföljning bör identifieras. Syftet med indikatorerna är att de över tid ska ge bättre kunskapsunderlag inför framtida beslut om maritima frågor i Sverige, och säkra en stark hållbar blå ekonomi i Sverige.

2 Inriktning och metod för uppföljning

2.1 Inriktning

Strategin är till sin karaktär ett inriktningsdokument som visar önskad riktning, men som saknar kvantitativa mål. Uppföljningssystemet har utformats i linje med strategins upplägg. Därmed är uppföljningen i första hand ett sätt att följa upp tillstånd, såsom hur konkurrenskraftigt näringslivet är, hur attraktiva kustområden är samt huruvida våra hav är i balans. De indikatorer som ingår i uppföljningssystemet är framförallt så kallade *tillståndsindikatorer* som visar om tillståndet i den specifika indikatorn rör sig i önskad riktning. Genom årlig uppföljning av indikatorernas tillstånd går det att uttala sig om såväl riktning (positiv eller negativ) på den eventuella förändring som sker, som förändringstakt. Vissa indikatorer avser riktningen för åtgärder som genomförs. Genom en fördjupad uppföljning vart tredje eller fjärde år kan indikatorerna kompletteras med annan information för en fördjupad analys av längre trender och dess orsakssamband.

Som nämnts följer uppföljningssystemet för strategin framförallt upp de *tillstånd* som strategin som verktyg ämnar påverka, snarare än vilken *påverkan* strategin har på dessa tillstånd. Vi har med andra ord svårt att, utifrån uppföljningen av strategin, uttala oss om den eventuella påverkan strategin har på utvecklingen av indikatorernas tillstånd. Även om en relativt stor förändring i tillstånd uppvisas, är det inte möjligt att dra säkra slutsatser om huruvida strategin som verktyg har en del i den utvecklingen. De tillstånd som de utvalda indikatorerna följer kan påverkas av både regeringens och övriga aktörers initiativ på andra håll. Därtill kan de tillstånd som ingår i strategin också påverkas av andra faktorer, såsom väderförhållanden, konjunkturläge, EU-direktiv, m.fl.

2.2 Kvalitetssäkring och utveckling av indikatorer

För att skapa en tydligare systematik för de föreslagna indikatorerna har en enkel bedömningsmodell tagits fram. Modellen ska svara mot de grundläggande krav som regeringen ställer på de indikatorer som används för uppföljningen. Modellen utgörs av kriterier som ska peka på de avvägningar mellan olika intressen, mål, kostnader och praktiska möjligheter som alltid kännetecknar framtagandet och nyttjandet av den här typen av indikatorer. Följande kriterier har tillämpats:

- *Relevans* – Indikatorn ska vara relevant för uppföljningen av strategin, 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 har *kommunicerbarhet* ingått som ett perspektiv i kvalitetsöversynen av indikatorer. Detta mot bakgrund av att uppföljningen av indikatorerna, enligt så som det formulerats i regeringsuppdraget, över tid ska kunna fungera som ett kunskapsunderlag i beslutsfattande kring maritima frågor.

Som ett resultat av kvalitetssäkringen har några indikatorer justerats eller utgått. De som har utgått har delvis ersatts av nya framtagna indikatorer. En mer detaljerad redovisning av kvalitetssäkringen och utvecklingen av de nya indikatorerna finns i den delredovisning HaV lämnade till regeringen i april 2020.⁴ Sammanlagt 27 indikatorer har tagits fram för den årliga uppföljningen.

I bilaga B Översikt av indikatorer redovisas vilka indikatorer som har justerats eller tagits fram.

2.3 Indikatorerna och Agenda 2030

I den fördjupade uppföljningen nedan kopplas var och en av indikatorerna ihop med ett eller flera delmål för Agenda 2030.

Genom Agenda 2030 vill vi uppnå avskaffande av extrem fattigdom, minskning av ojämlikheter och orättvisor i världen, främjande av fred och rättvisa samt lösning klimatkrisen. Agendan avser social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet i varje land utifrån dess förutsättningar och behov.

För att nå ambitionen om en hållbar utveckling har världens länder antagit 17 globala mål, som består av ett antal delmål. Målen i agendan betonar sambanden mellan olika politikområden och understryker partnerskap mellan myndigheter, näringsliv, regering och forskning. Det innebär att målen rör många politikområden samtidigt och inkluderar olika samhällsaktörer.

Det innebär att de globala målen och strategin ofta har kopplingar. I vissa fall innebär det att maritima strategins indikatorer följer upp målen i sig och i andra fall innebär det att indikatorerna följer upp delar av målen eller delmålen. Eftersom den maritima strategin och de globala målen ofta överlappar kan indikatorerna för strategin vara relaterade till målen utan att säga någonting om huruvida indikatorns utfall påverkar utvecklingen mot målen.

⁴ HaV 2020, Delredovisning av regeringsuppdrag om att vidareutveckla den maritima strategins indikatorer och redovisa en uppföljning av den maritima strategin, dnr 2919-19, 2020-04-28

I analysen avgränsas kopplingen mellan Agenda 2030 och indikatorerna i uppföljningen av strategin utifrån huruvida indikatorerna *mäter utvecklingen* gentemot någon del av de globala målen. Eftersom delmålen är mer specifikt definierade än de övergripande målen görs analysen mot delmålen i stället för de övergripande målen.

Det är av vikt att notera att indikatorerna är utformade för att följa upp strategin och inte de globala målen, vilket innebär att det finns aspekter av delmål och mål i de globala målen som inte indikatorerna ämnar mäta. Det innebär att den maritima strategins indikatorer kan visa en positiv utveckling mot de globala målen, men att det finns aspekter av de globala målen där det varit en negativ utveckling som inte inkluderats. Indikatorerna ger därför inte en heltäckande bild av huruvida strategin har haft en positivt, negativ eller oförändrad utveckling gentemot de angivna målen.

2.4 Definitioner och avgränsningar

I uppföljningen av den maritima strategin finns två huvudsakliga definitioner eller avgränsningar som flera av indikatorerna baseras på.

Branschmässig avgränsning: Maritima näringar

Det finns en branschmässig avgränsning för ”maritima näringar”, som beskrivs 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.”

Med strategin som utgångspunkt har Statistiska centralbyrån, SCB, sedan i ett särskilt regeringsuppdrag definierat de näringsgrenar (enligt den s.k. SNI-indelningen) som ingår i de maritima näringarna. Vi har här utgått från den definitionen⁵.

Denna definition har utgjort grunden i uppföljningen. För några av indikatorerna har justeringar i avgränsningarna gjorts. Detta framgår i anslutning till presentationen av respektive indikator.

Geografisk avgränsning: Kustområden

Det finns en geografisk definition för ”kustområden” som avser:

Området från strandlinjen och 10 kilometer inåt land. Till kustområdet i denna definition hör också *allt* område utanför strandlinjen – dvs. 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).

⁵ SCB (2017b).

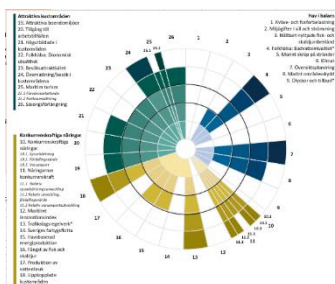
Tätorter med fler än 10 000 invånare ingår inte i definitionen även om de helt eller delvis ligger i kustområdet. För att skapa rättvisande jämförbarhet undantas tätorter med fler än 10 000 invånare både från kustområdena och från jämförelsebasen, (för de indikatorer som baseras på ”kustområdet” som 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 föregående rapportering, men avgörande är att data annars riskerar att spegla de stora städerna snarare än kustområdet.

2.5 Presentation av uppföljningen

I uppdraget ingick att utveckla ett grafiskt upplägg för att presentera (resultaten) av indikatorerna”. HaV har valt att tolka denna del av uppdraget som en önskan om att utveckla uppföljningens kommunicerbarhet, i linje med uppföljningens syfte om att utgöra ett kunskapsunderlag.

För den fördjupade uppföljningen har följande struktur för grafiskt upplägg tagits fram. Det består av två huvuddelar:

1. En samlad bild (i form av en så kallad värderos/tårtdiagram), som syftar till att ge en överblick över utvecklingen för samtliga indikatorer, där varje indikator sorteras in under ett av strategins tre perspektiv (Hav i balans/Konkurrenskraftiga maritima näringar/Attraktiva kustområden). Bilden finns i avsnitt 3.4.1 Utvecklingen inom strategins område.



2. En bild över varje enskild indikators utveckling, som i sin tur består av tre delar:
 - En kort text som beskriver indikatorns resultatutveckling över tid
 - Ett stiliserat linjediagram som visar indikatorns utveckling över tid
 - En info Graphics-bild, som illustrerar vilket/vilka av de globala hållbarhetsmålen som indikatorn relaterar till

Exempel:



2.6 Om fortsatt uppföljning

Uppföljningens huvudsyfte är att ge bättre kunskapsunderlag inför framtida beslut om maritima frågor i Sverige, och säkra en stark hållbar blå ekonomi i Sverige.

Uppföljningen är den första i sitt slag som omfattar alla tre hållbarhetsperspektiven. Indikatorerna representerar därför en bredd och helhet som visar på utvecklingen när det gäller marina och maritima frågor. Det finns samtidigt förankring för systemet med indikatorer och tillhörande analyser genom det breda myndighetssamarbete med vilken uppföljningen har genomförts.

Samarbetet har även underlättat en samordning av maritima strategis indikatorer med andra uppföljningssystem. Detta är positivt, dels för att vi då kan undvika att det finns olika indikatorer för uppföljning av samma aspekt, dels för att vi får en mer resurseffektiv uppföljning. Samtidigt har helt nya indikatorer utvecklats som rör exempelvis klimat och innovation, som kompletterar befintliga indikatorer, även i andra uppföljningssystem.

Uppföljningen av maritima strategin och dess tillhörande statistik kommer till nytta i många sammanhang. Förutom att visa på utvecklingen inom den maritima strategin, bidrar den till en uppföljning av målen inom Agenda 2030-arbetet. Maritima strategin omfattar såväl ett ekonomiskt, ett miljömässigt och ett socialt hållbart perspektiv på tillväxt, i linje med Agenda 2030 som också fångar upp samtliga av dessa tre perspektiv av hållbar utveckling. Flertalet indikatorer som används i uppföljningen av maritima strategin har beröringspunkter med mål och delmål inom Agenda 2030.

Ett annat exempel är det system för uppföljning av kommande havsplaner som utvecklas av Havs- och vattenmyndigheten där uppföljningen av maritima strategin kan användas för att följa sektorernas utveckling. Ett annat område är havsmiljöförvaltningen där en samlad bedömning av den marina miljön och belastningarna på den från olika verksamheter bedöms vart sjätte år.

HaV föreslår en fortsatt årlig uppföljning av den maritima strategin. Med det system som nu utvecklats finns det goda möjligheter att systematiskt och resurseffektivt årligen kunna följa utvecklingen för den marina miljön

och de maritima verksamheterna. De årliga uppföljningarna bör kompletteras med fördjupade uppföljningar vart tredje eller fjärde år.

I en sådan fortsatt uppföljning kan med fördel en liknande insamlingsmetod som vid genomförande av detta och tidigare regeringsuppdrag användas. Detta innebär bidrag och leverans i form av statistik och analys från nationella myndigheter, där några myndigheter ges särskilt indikatoransvar samt med stöd av årlig statistik från SCB. Genomförande av en årlig återkommande uppföljning kräver viss finansiering, exempelvis för framtagande och bearbetning av statistik. Som exempel på kostnad kan här nämnas att kostnaden för SCB:s statistikframtagning och bearbetning i detta uppdrag uppgick till ca. 480 000 kronor.

3 Fördjupad och årlig uppföljning

Indikatorerna är indelade med strategins tre perspektiv som grund. För att presentera respektive indikatorns utveckling över tid redovisas data från 2014 fram till senast tillgängliga år. I de fall datainsamling började senare än 2014 utgår data ifrån tidigast möjliga år. Den fördjupade uppföljningen inkluderar den senaste årliga uppföljningen.

Indikatorerna har sorterats in under det perspektiv, dvs. Hav i balans, Konkurrenskraftiga näringar eller Attraktiv kustmiljö som ligger närmast. Flera indikatorer rör flera perspektiv, men redovisas under ett perspektiv av praktiska skäl.

Varje indikator inleds med en förklarande text och med en grafisk sammanfattning i form av tre mindre bilder:

- En kort text som beskriver indikatorns resultatutveckling över tid
- Ett stiliserat linjediagram som visar indikatorns utveckling över tid
- En bild som illustrerar vilka av de globala hållbarhetsmålen som indikatorn relaterar till

Därefter följer en tabell med indikatorns värden samt kommentarer, resultatvärdering, möjliga förklaringar till utvecklingen, eventuell ytterligare information samt kopplingen till Agenda 2030.

3.1 Hav i balans

Ett *hav i balans* är angeläget för såväl fortlevnad och 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 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 produktionen av mat, rening av vatten och upplevelsemässiga värden.

I den maritima strategin fastslås således 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. Dessa presenteras nedan, tillsammans med sin respektive fördjupade

uppföljning. Flera av indikatorerna används redan inom miljömålsuppföljningen. Havets tillstånd och utveckling följs även upp inom exempelvis havsmiljöförvaltning där återkommande bedömningar tas fram vart sjätte år. Tanken är att inte dubblera olika uppföljningar utan att de ska knyta an till varandra.

3.1.1 Indikator 1. Kväve- och fosforbelastning på havet

För att säkerställa ett friskt och säkert hav framgår i den maritima strategin att det krävs kunskap och medvetenhet. Vidare är ett friskt och säkert hav en förutsättning för att marina näringar, turism och tillväxt ska kunna fortsätta att utvecklas. Övergödning är idag ett problem som bland annat leder till syrefattiga bottenar och algbloomning. Tillförsel av närsalter behöver därför minska, särskilt utsläppen av kväve och fosfor. För att åstadkomma detta behöver läckaget från bland annat jordbruket och avloppen eller utsläpp från luftburna källor minska.



Indikatorn visar på kväve- och fosforbelastning från Sverige i förhållande till respektive beslutat belastningstak. I diagrammet ovan visas situationen i Egentliga Östersjön, som är den del av Sveriges omgivande hav där övergödningssproblematiken är som störst.

Indikatorn baseras helt och hållet 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](#)

Tabell 1. Utveckling för indikator 1. Kväve och fosforsbelastning på havet

Havsbassäng, belastning från Sverige i förhållande till belastningstaket	2014 (kväve)	2017 (kväve)	2014 (fosfor)	2017 (fosfor)
Bottenviken	81 %	91 %	121 %	106 % ¹
Bottenhavet	86 %	80 %	78 %	72 %
Egentliga Östersjön	106 %	119 %	235 %	235 %
Finska viken	107 %	102 %	saknas	saknas
Rigabukten	93 %	80 %	saknas	saknas
Öresund	85 %	88 %	82 %	81 %
Kattegatt	80 %	86 %	97 %	104 % ¹

¹Under belastningstak men inte statistiskt säkerställt

Källa: HaV (2019a), Data kommer från Helcom

Kommentar

Data från 2017 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. 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 övriga två bassänger är tillförseln av kväve högre än belastningstaket. För fosfor uppnås målen i två av fem havsbassänger, till en bassäng är tillförseln högre i belastningstaket, och för övriga två bassänger går det inte att med statistisk säkerhet säga att tillförseln är lägre än belastningstaket.

Till havsbassängen Egentliga Östersjön är tillförseln av både kväve och fosfor över belastningstaken. Fosfortillförseln måste mer än halveras för att hamna under belastningstaket.

Jämfört med 2014 har tillförseln av kväve ökat till Bottenviken, Egentliga Östersjön, Öresund och Kattegatt. Kvävetillförseln till Bottenhavet, Finska viken och Rigabukten har minskat under samma period. Jämfört med referensperioden 1997-2003 är dock kvävetillförseln signifikant lägre till alla bassänger år 2017.

Jämfört med 2014 har tillförseln av fosfor ökat till Kattegatt. Till övriga bassänger har tillförseln minskat. Jämfört med referensperioden (1997-2003) är fosfortillförseln signifikant lägre till Bottenhavet, Egentliga

Östersjön och Öresund år 2017. Till Bottenviken och Kattegatt finns ingen signifikant förändring jämfört med referensperioden.⁶

Resultatvärdering

Tillförseln av kväve och fosfor är till flera bassänger högre än de nivåer (belastningstak) som har beslutats inom Helcoms aktionsplan för Östersjön, vilket gör att det inte går att uppnå miljö kvalitetsmålen *Ingen övergödning* och *Hav i balans samt levande kust och skärgård*.

Utvecklingen är både positiv och negativ, då tillförseln minskar till en del bassänger men ökar till andra.⁷

Möjlig förklaring

Många åtgärder genomförs för att minska kväve- och fosfortillförseln till våra omgivande hav. I några havsbassänger kan man se effekt av dessa åtgärder genom minskad tillförsel. Det är oklart vad de senaste årens ökning i tillförsel till vissa havsbassänger beror på.⁸

Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling under perioden 2014–2017 påverkar både positivt och negativt på globalt delmål 6.3 avseende ”förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar” samt globalt delmål 14.1 avseende ”... avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet, inklusive marint skräp och tillförsel av näringsämnen”.

3.1.2 Indikator 2: Miljögifter i sill och strömming

I den maritima strategin slås det fast att ett friskt och säkert hav är en förutsättning för att marina näringar, turism och tillväxt ska kunna fortsätta att utvecklas. Ett led i detta är att säkerställa att konsumtionen av fisk är säker och att fiskbestånden inte innehåller miljögifter som är skadliga för människor. Mot bakgrund av detta följs miljögifter i sill och strömming upp i denna indikator.



⁶ HaV (2019a), Naturvårdsverket (2020a)

⁷ HaV (2019a)

⁸ HaV (2019a)

Indikatorn baseras helt och hållet på en indikator för uppföljning av miljögifter i sill och strömming inom miljömålssystemet. Den utgår från en sammanslagning av nio miljögifter på sju platser. Mer utvecklad och detaljerad information om indikatorn finns på webbplatsen för [Sveriges miljömål, miljögifter i sill och strömming](#)

Tabell 2. Utveckling för indikator 2. Miljögifter i sill och strömming

	2014	2015	2016	2017	2018
Andel provtagningsstationer med låg miljörisk för sill och strömming	71 %	71 %	71 %	86 %	86 %

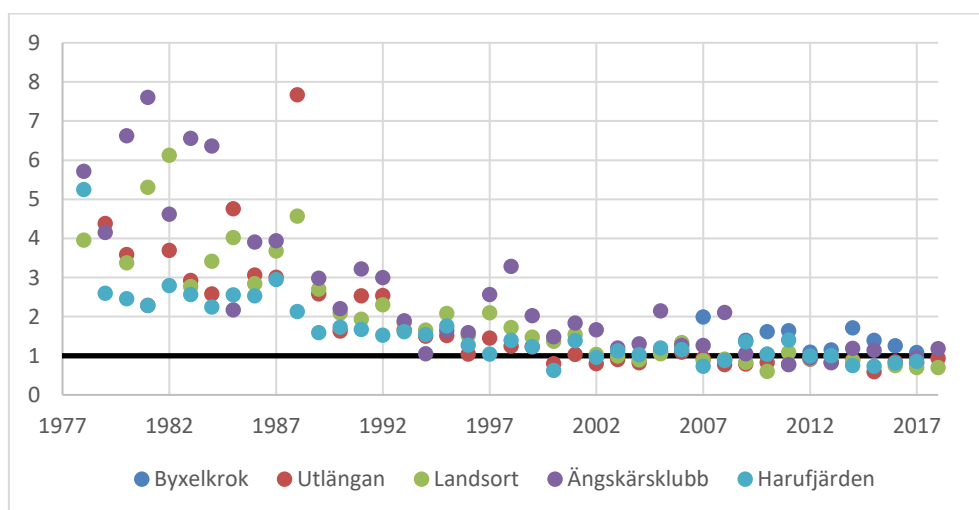
Källa: HaV (2019b). Data kommer från den nationella miljöövervakningen av miljögifter i kust och hav. För övervakningen ansvarar Naturhistoriska riksmuseet (NRM).

Kommentar

Enligt den senaste skattningen (2018) 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. En station 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 minskats 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.

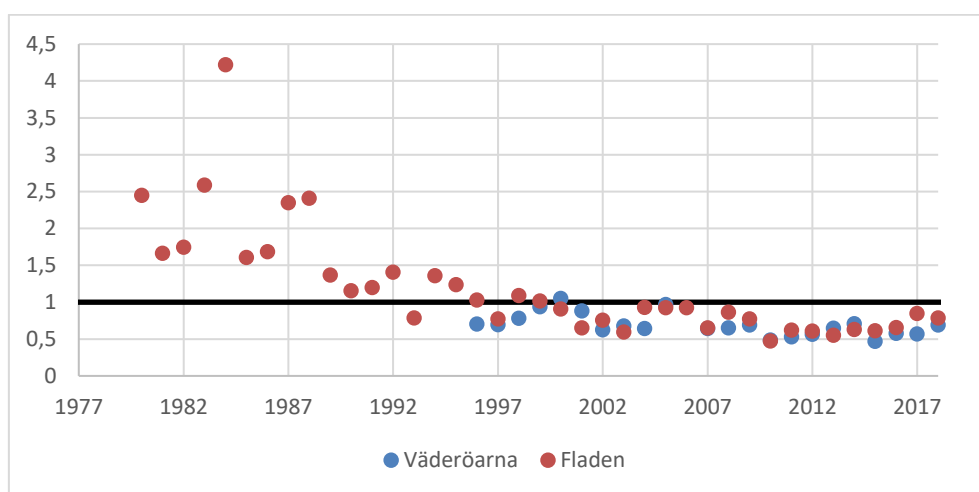
Figur 2. Miljögifter i strömming, Östersjön



Källa: HaV 2019, 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. Det har skett en viss ökning av indexvärdet sedan 2014. Ett indexvärde över eller under 1 indikerar hög respektive låg miljörisk.

Figur 3. Miljögifter i sill, Västerhavet.



Källa: HaV 2019, Naturhistoriska riksmuseet (datakälla)

Resultatvärdering

Det är positivt för möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* att exponeringen för miljögifter i sill och strömming minskar. Det är även positivt för miljö kvalitetsmålet *Giftfri miljö*.

I Västerhavet har exponeringen för miljögifter i sill minskat sedan början av 1980-talet, och den sammanlagda exponeringen för ämnena som ingår i indikatorn har legat under gränsen för hög miljörisk sedan ungefär år 2000. Den sammanlagda risken för de ämnen som ingår i indikatorn är idag relativt låg. Halterna av de flesta ämnen har minskat eller varit relativt stabila. Det finns inget som tyder på att ingående ämnen ska utgöra ett framtida miljöhot i Västerhavet. Tvärtom är det mest troliga att exponeringen för dessa ämnen kommer att vara fortsatt låg och svagt minskande.

I Östersjön behöver halterna minska ytterligare för att risken ska kunna betecknas som låg.⁹

⁹ HaV (2019b)

Möjlig förklaring

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 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.¹⁰

Koppling till Agenda 2030

Havs och vattenmyndighetens uppföljning visar att utvecklingen av indikatorn går i positiv riktning, detta enligt den senaste skattningen år 2018. Indikatorns utveckling under perioden 2014–2017 påverkar därmed positivt de globala delmål som berör indikatorn, vad gäller de i indikatorn ingående kemikalierna. Detta gäller globalt delmål 6.3 avseende ”förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar, stoppa dumpning och minimera utsläpp av farliga kemikalier” samt globalt delmål 14.1 avseende ”... avsevärt minska alla slags föroreningar i havet” och globalt delmål 12.4: ”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.” 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 hur vattenkvaliteten och havsföroreningarna vad gäller kemikalier har minskat eller ökat i de uppmätta bassängerna.

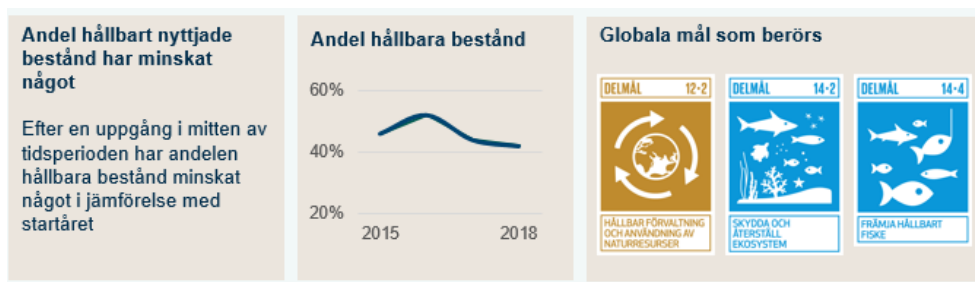
3.1.3 Indikator 3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd

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 fiskenäring.

Med anledning av detta används en indikator som följer andelen hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd.

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](#)

¹⁰ HaV (2019b)



Tabell 3. Utveckling för indikator 3 Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd

	2015	2016	2017	2018
Andelen bestånd som nyttjas på ett hållbart sätt	46 %	52 %	44 %	42 %

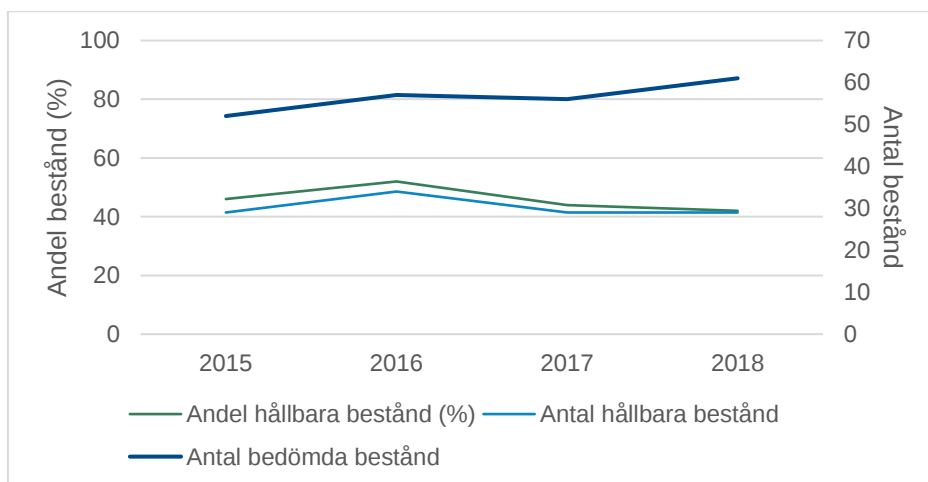
Källa: HaV (2020a), Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten 2019 (resurs- och miljööversikt), Rapport 2020:3. Rapporten framtagen av Sveriges lantbruksuniversitet, Institutionen för akvatiska resurser på uppdrag av HaV

Kommentar

Andelen fisk- och skaldjursbestånd som nyttjas på ett hållbart sätt minskade något från 44 procent år 2017 till 42 procent år 2018. 2016 var andelen hållbart nyttjade bestånd 52 procent. De enskilda bestånden har bedömts med analytisk beståndsuppskattning eller expertbedömning (metod).

Det finns regionala variationer mellan olika havsbassänger. I Bottenhavet och Bottenviken bedöms 63 respektive 33 procent av bestånden som hållbart nyttjade. I Östersjön och Västerhavet bedöms 45 respektive 44 procent av bestånden som hållbart nyttjade.

Figur 4. Andel hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd



Källa: HaV (2019b)

Resultatvärdering

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*. Att bara 42 procent av fiskbestånden nyttjades på ett hållbart sätt 2018 betyder att vi inte är nära att nå målet. Trots att fler bestånd bedömts under senare år har antalet hållbart nyttjade bestånd minskat i antal.¹¹

Möjlig förklaring

Antalet bestånd som bedömts nyttjas hållbart har varierat marginellt mellan 2015 och 2018. Andelen hållbart nyttjade bestånd har minskat från 52 procent 2016 till 42 procent 2018. Minskningen beror på att flera bestånd av sill både i Västerhavet och i Östersjön har gått från "Hållbart nyttjade" till "Ej hållbart nyttjade". Under 2018 har också fler bestånd kunnat bedömas, och av de bestånd som inkluderats i bedömningen har flera klassats som "Ej hållbart nyttjade".

För flera arter, bestånd och bedömningsenheter är bedömningar av beståndstatus fortfarande inte möjliga att göra, men att antalet bestånd där bedömning tidigare inte varit möjlig att göra har minskat är positivt för förvaltningen.

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.¹²

Koppling till Agenda 2030

Indikatorn visar att vi inte har uppnått de globala delmålen:

12.2 Senast 2030 uppnå en hållbar förvaltning och ett effektivt nyttjande av naturresurser.

14.2 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 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

¹¹ HaV (2019b), HaV (2020a)

¹² HaV (2019b), HaV (2020a)

som kan producera maximalt hållbart uttag, fastställt utifrån deras biologiska egenskaper.

3.1.4 Indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet

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 attraktiva kustområden.

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.

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).



Tabell 4. Utveckling för indikator 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet

	2015	2016	2017	2018	2019
Andel EU- bad med klassificering utmärkt vid havet och vid de stora sjöarna	61 %	72 %	76 %	82 %	83 %

Källa: HaV (2020c). Provtagningsresultat rapporteras in av kommuner. Resultaten granskas därefter av Folkhälsomyndigheten på uppdrag av Havs- och vattenmyndigheten.

Kommentar

Andelen EU-bad vid havet eller de stora sjöarna med utmärkt badvattenkvalitet har ökat under perioden 2015 till 2019.

Resultatvärdering¹³

De allra flesta EU-baden i Sverige har en god vattenkvalitet. Inför badsäsongen varje år klassificeras badvattenkvaliteten som ”utmärkt”, ”bra”, ”tillfredsställande” eller ”dålig”. När det gäller fördelning mellan klasserna är det endast små skillnader mellan de EU-bad som redovisas här och övriga EU-bad vid insjöar andra än de stora sjöarna. Sedan några år tillbaka är det endast någon enstaka badplats som klassificeras som dålig och antalet som är otillräckligt provtagna har varit minskande. Under 2019 hade ungefär 94 procent av Sveriges alla EU-bad minst tillfredsställande kvalitet, de flesta (83 procent) hade utmärkt kvalitet.

Det finns många olika typer av badplatser i Sverige. I kommunernas badvattenregister, som finns listade på webbsidan [Badplatsen](#), finns cirka 2 500 badplatser; allt ifrån långgrunda sandstränder, klippbad, sötvattenssjöar, till 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 (de dagar som vädret inbjuder till bad). Att anläggningar som lockar till bad erbjuds (bryggor m.m.) kan också vara ett skäl att registrera badet som ett EU-bad. Förutom EU-baden, kontrolleras även många av de övriga mindre baden regelbundet av kommunerna. Av Sveriges 438 EU-bad under 2019, låg 311 vid havet eller de stora sjöarna.

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.

Hur badvatten klassificeras

Provtagningen på badplatser är inriktad på en bedömning av hälsorisker och omfattar två typer av bakterier, *Escherichia coli* (*E. coli*) och intestinala enterokocker. Bakterierna fungerar som indikatorer för att påvisa en eventuell förorening som innehåller avföring (fekalier). Bakterierna utgör inte i sig själva en fara för badande men kan, genom sin närvaro, indikera att vattnet är förorenat. Sådana fekala föroreningar kan exempelvis vara avlopp, djurgödsel och fågelspillning. Även de badande kan tillföra indikatorbakterier till badvattnet. Provtagningen skiljer sig från den provtagning som görs för att säkerställa ekologiskt hållbar vattenkvalitet. Badplatserna besiktigas även visuellt för förekomst av eventuell algbloomning och avfall i samband med provtagningen, men dessa parametrar beaktas inte vid klassificeringen av badvatten. Kommunerna

¹³ HaV (2020b)

provtagningarna i EU-bad minst 3-4 gånger per år, beroende på badsäsongens längd. Om det vid provtagning visar sig finnas höga halter bakterier i vattnet (som ger bedömningen otjänligt), förekomst av algbloomning eller avfall bör kommunen göra en avrådan från bad. Nulägesbedömningen av bakteriehalterna görs utifrån Havs- och vattenmyndighetens vägledning kring EU-bad där halter för tjänligt, tjänligt med anmärkning och otjänligt återfinns.

Varje år görs en klassificering av svenska EU-bad baserat på rapporterade provresultat under de fyra senaste badsäsongerna.

Klassificeringen är alltså en historisk bedömning av badvattenkvaliteten. Klassificeringen ger därmed också en indikation om hur badvattnets kvalitet kan komma att se ut framöver Enligt badvattenförordningen är det kommunen som ansvarar för klassificeringen av EU-bad. Folkhälsomyndigheten och Havs- och vattenmyndigheten sammanställer det data som kommunerna rapporterat in och rapporterar i sin tur data för EU-baden till EU.

Möjlig förklaring

De centrala myndigheterna som ansvarar för badvatten, dvs. Havs- och vattenmyndigheten och Folkhälsomyndigheten som arbetar på uppdrag av HaV bedömer att medvetenheten hos kommunerna har ökat och att arbete görs för att förbättra kvaliteten, särskilt inom turistområden. Det finns krav på att vidta åtgärder om ett EU-bad har 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 samt att redovisa åtgärder för att få bort eller förebygga. 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 verksamhetsutövarna (kommunerna) blivit tydligare

Administrativa faktorer kan också ha påverkat den positiva utvecklingen av indikatorn. Fler kommuner har med tiden tagit tillräckligt antal prover så att EU-baden kan få en klassificering vilket kan leda till förflyttning av bad från resultatet "otillräckligt provtagen" till klassificeringen "utmärkt". Så kallade kortvariga föroreningar har också identifierats och hanterats korrekt av kommunerna i större utsträckning. I den långsiktiga fyraåriga klassificeringen kan kortvariga föroreningar exkluderas från beräkningen om uppföljande provtagning sker korrekt vid ett prov med högre bakteriehalt. Ett fåtal bad med klassificeringen "dålig" har också avregistrerats som EU-bad.

Indikatorn är relativt sårbar för förändringar då enstaka provtagningar 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.

Ytterligare information

Det finnas andra aspekter på badvattenkvalitet som inte omfattas av HaV:s [föreskrifter och allmänna råd om badvatten \(HVMFS 2012:14\)](#). 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.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling under perioden 2015–2019 påverkar positivt på globalt delmål 6.3 avseende ”*förbättra vattenkvaliteten genom att minska föroreningar, stoppa dumpning och minimera utsläpp av farliga kemikalier*” samt globalt delmål 14.1 avseende ”... *avsevärt minska alla slags föroreningar i havet*”.

Indikatorn har även koppling till globalt delmål 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).

Indikatorn har koppling till delmål 8.9 *Främja gynnsam och hållbar turism* genom att bra badvattenkvalitet främjar turism.

3.1.5 Indikator 5. Marint skräp på stränder

Marint skräp sprids genom havsströmmar, vilket i sin tur påverkar både miljön i havet och på land. Det är därför av stor betydelse att dessa föroreningar hanteras och att åtgärder vidtas för att motverka nedskräpningen.



Denna indikator följer upp förekomsten av marint skräp på stränder längs två av landets kuststräckor. Indikatorn kan även relateras till folkhälsa och attraktiva kustområden utifrån dess betydelse för rekreation och turism.

Indikatorn baseras på en indikator för uppföljning av marint skräp inom miljömålssystemet. Diagrammet ovan 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](#)

Tabell 5. Utveckling för indikator 5. Marint skräp på stränder, antal skräp per 100 meter

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Skagerrak (Bohuskusten), oexploaterade stränder	677	2 370	5 746	14 041	9 992	9 657
Kattegatt och Östersjön, stadsnära stränder	174	108	163	141	181	146
Kattegatt och Östersjön, oexploaterade stränder	18	25	64	101	73	74

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 (2019b). Håll Sverige rent är datakälla.

Kommentar

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 perioden 2012-2017 pekar på en kraftig ökning av antalet skräpföremål på stränderna längs Bohuskusten (Skagerrak) och på de oexploaterade stränderna i Kattegatt och Östersjön. Skräpet består till nästan 90 procent av plastmaterial. Under 2018 och 2019 var medelvärdet för antalet skräp lägre än 2017, men högre än åren före 2017.

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 plast. Detta överensstämmer med hur det ser ut globalt.

Resultatvärdering

Den ökning av strandskräp som ses är negativ för möjligheterna att uppnå miljökvalitetsmålet *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 kan också ha negativa effekter på folkhälsan. Marint skräp innebär även årliga kostnader för kommuner och enskilda för strandstädning, vilket resulterat i ett statligt stöd för strandstädning i omfattningen cirka 17 miljoner kronor på årsbasis¹⁴.

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 (t ex att ett fartyg tappar en del av sin last i närheten av stranden). Resultaten kan även påverkas av strandstädning.

En närmare granskning av de enskilda Bohusstränderna tyder på att det framförallt är två specifika stränder som har en utveckling som bidrar till den kraftiga ökningen av antal skräp. För övriga Bohusstränder är det stora variationer mellan åren och resultaten visar inte på någon tydlig trend. Gällande en ökning av antal skräpföremål på de oexploaterade stränderna i Kattegatt och Östersjön tyder granskningen av de enskilda stränderna på att det är en specifik strand som har en utveckling som bidrar till ökningen. För övriga stränder är medelvärdena relativt konstanta.¹⁵

Möjlig förklaring

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.¹⁶

Koppling till Agenda 2030

Rapporteringen om indikatorn för perioden 2012–2017 från Havs och vattenmyndigheten visar att medelvärdet för antal skräpföremål per 100 meter strandsträcka pekar på en kraftig ökning på stränderna längs Bohuskusten (Skagerrak) och på de oexploaterade stränderna i Kattegatt och Östersjön.

Indikatorns utveckling under perioden 2012–2017 påverkar därmed negativt på de båda globala delmål som berör indikatorn. Detta gäller globalt delmål 14.1 avseende "... Till 2025 förebygga och avsevärt minska alla slags föroreningar i havet, i synnerhet från landbaserad verksamhet,

¹⁴ Naturvårdsverket (2020d)

¹⁵ HaV (2019b)

¹⁶ HaV (2019b)

inklusive marint skräp...” samt globalt delmål 12.4: ”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.” Även delmål 11.6 Minska städers 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.

3.1.6 Indikator 6. Minskad risk för översvämning

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. EU:s ramdirektiv om en marin strategi 2008/56/EG identifierar kustskydd och översvämningsskydd som en mänsklig verksamhet i eller med påverkan på den marina miljön.

Den svenska översvämningsförordningen, vilken bygger på Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/60/EG av den 23 oktober 2007 om bedömning och hantering av översvämningssrisker syftar till att minska ogynnsamma följder av översvämningar för människors hälsa, miljön, kulturarvet och ekonomisk verksamhet. Arbetet sker genom en systematisk kartläggning av översvämningsshot och översvämningssrisker och genom att framställa en riskhanteringsplan för översvämningsshotade områden.¹⁷ En översyn av områden genomfördes 2016-2017 då 17 tätorter vid kusten identifierades som områden med betydande översvämningssrisk.¹⁸

Riskhanteringsplanerna ska bland annat särskilt beakta risker för sjöfart och hamninfrastruktur. I EU:s utvärdering av översvämningssdirektivet (2019) kom det fram att få länder hittills har hanterat sjöfart och hamninfrastruktur i sina riskhanteringsplaner.

Indikator 6. Minskad risk för översvämning visar antal riskhanteringsplaner för de, enligt översvämningssdirektivet, identifierade områdena med betydande översvämningssrisk.



¹⁷ MSB (2020)

¹⁸ MSB (2018)

Tabell 6.

Utveckling för indikator
6. Minskad risk för
översvämning

	2011	2018
Områden vid kusten med betydande översvämningsrisk, antal	4	17
Områden med riskhanteringsplaner antal	4	4

Källor: MSB (2018)

Kommentar

Halva Sveriges befolkning bor mindre än tio kilometer från havet. Redan idag är samhällen runt kusten utsatta för klimatrelaterade händelser som t.ex. stormar och översvämning. Ett förändrat klimat väntas ge stor påverkan på fysiska förutsättningar och ekosystemtjänster i kust- och havsområden. Kustområden kommer att påverkas av stigande havsnivåer och risken av översvämningar från havet kommer att öka. Risken för ökad nederbörd och skyfall, kusterosion, ras och skred samt längre torrperioder förväntas också påverka fler områden.

Havsplanerna för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet¹⁹ har uppmärksammat att olyckor kan ge skadliga konsekvenser för människor och djur- och växtliv i havet. De största riskerna finns i samband med olyckor som kan föra med sig risker för utsläpp av olja, kemikalier eller andra skadliga ämnen. Detta kan handla om exempelvis kollisioner inom sjöfarten, men miljöfarliga ämnen kan även hamna i havet via utsläpp från land, exempelvis vid en översvämning.

Hur risken för översvämning kommer att se ut längs Sveriges kuster i framtiden kommer bero till stor del på hur kustnära bebyggelse och infrastruktur utvecklas i framtiden och vilka förebyggande åtgärder som vidtas.

Resultatvärdering

Fler områden med betydande risk för översvämning har identifierats vid kusten. De riskhanteringsplanerna som har tagits fram hittills har inte hanterat maritima intressen och översvämning från havet i något större utsträckning. Ambitionen är att dessa aspekter ska ta betydligt mer plats i den kommande generation av riskhanteringsplaner som ska tas fram under 2020-2021.

¹⁹ HaV (2019c)

Möjlig förklaring

2011 var fyra kustsamhällen; Göteborg, Kungälv, Haparanda och Kristianstad identifierade som områden med betydande översvämningsrisk på grund av översvämning från vattendrag. Nytt underlag, såsom ny nationell detaljerad höjddatabasen (GSD-Höjddata 2+) och nya beräkningar från SMHI har gjort det möjligt att bättre bedöma översvämningsrisk från havet. En översyn som genomfördes av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 2017 identifierade ytterligare 13 områden vid kusten med betydande risk för översvämning. Ny kunskap kring översvämning från havet växer ständig fram och arbetet med riskhanteringsplaner och framtagande av mål och åtgärder för översvämningsrisk är fortfarande relativt nytt för många kommuner och länsstyrelser.²⁰

Kartan nedan visar identifierade områden med betydande översvämningsrisk enligt översvämningsdirektivets cykel 2. Riskhanteringsplaner framställs under 2020-2021.²¹



Ytterligare information

För att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor för människor och miljö har EU antagit det så kallade Sevesodirektivet. I Sverige är direktivet infört genom Sevesolagen. Verksamhetsutövare som hanterar farliga ämnen i större mängder vid ett och samma tillfälle omfattas av reglerna och ska utarbeta ett skriftligt handlingsprogram. Ett stort antal s.k. Sevesoanläggningar ligger i kustnära lägen och i anslutning till hamnar t.ex. raffinaderier, pappersbruk, lagringsplatser. m.m. Många av områdena identifierade enligt översvämningsförfordningen innehåller

²⁰ MSB (2018)

²¹ Källa: MSB

Sevesoanläggningar. Åtgärder som tas fram enligt Sevesolagen och som har anknytning till översvämningar ska redovisas i riskhanteringsplanerna.

Sendairamverket för katastrofriskreducering 2015–2030 antogs vid FN:s tredje världskonferens i Sendai, Japan 2015. Ramverket har fyra särskilda fokusområden 1. utveckla förståelsen för och bedömningen av risker, 2. stärka förmåga för katastrofriskreducering, 3. investera i förebyggande åtgärder för att skapa resiliens och 4. stärka beredskapen och återuppbyggnaden efter en katastrof. Målsättningarna för Sendairamverket är bland annat att väsentligt minska dödligheten och antalet personer som påverkas negativt av katastrofer, minska ekonomiska förluster och skador på kritisk infrastruktur, öka antalet nationella och lokala strategier för katastrofriskreducering, samt öka användningen av system för tidig varning och krisinformation. FN har tagit fram 38 indikatorer för Sendairamverket.

Koppling till Agenda 2030

Mål 11, med delmålen 11.5 och 11.B är särskilt relevant för översvänningsförordningen och arbetet med rikshanteringsplanerna.

Agenda 2030 mål 11: Hållbara städer och samhällen handlar om att göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara. Delmål 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.

Kust- 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 och Agenda 2030 mål 14 Hav i balans också relevant.

3.1.7 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan

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.²² De klimatförändringar som följer av uppvärmningen leder ofta till att det blir svårare att leva nära havet och nyttja dess resurser. Det kan exempelvis handla om vattennivåhöjning, påverkan på vattenkvalitet på grund av ökad avrinning eller ändrad utbredning för vissa fiskarter. De svenska maritima näringarnas totala utsläpp av växthusgaser är små sett till de totala utsläppen i ett nationellt och ett globalt perspektiv, men bidrar förstås ändå med utsläpp.

Med den här indikatorn följer vi upp utvecklingen av de maritima näringarna när det gäller koldioxidutsläpp, Indikatorn mäter de maritima

²² IPCC (2018)

näringarnas utsläpp, uttryckt som koldioxidekvivalenter, i förhållande till näringarnas förädlingsvärde. 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. För maritima strategins indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan används produktionsbaserade utsläpp. Det finns även andra sätt att beräkna utsläpp såsom, beräkningar av konsumtionsbaserade respektive territoriella utsläpp.²³ 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. I bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer beskrivs hur indikatorn är uppbyggd och hur den räknas fram.

Koldioxidekvivalenter eller CO₂e 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 företagens bidrag till ett lands bruttonationalprodukt (BNP).

Eftersom miljöräkenskaperna inte innehåller tillräckligt detaljerad information för att redovisa utsläppen för de relativt små branscherna inom de maritima näringarna, har Statistiska centralbyrån låtit göra en modellskattning som tar hänsyn till branschtillhörighet och företagsstorlek.

Resultatet blir ett värde som visar CO₂ utsläppsekvivalenter i förhållande till förädlingsvärde för maritima näringar i Sverige. Vissa av de maritima delbranscherna har dock inte kunnat inkluderas i denna beräkning.

Indikatorn 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 maritima företag direkt matchas mot 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. De produktionsbaserade utsläppen avser utsläpp från svenska ekonomiska aktörer, som är förknippade med Sveriges BNP oavsett var i världen utsläppen sker. Metoden för att beräkna klimatindikatorn har utvecklats av Statistiska centralbyrån, som även har utfört beräkningarna. Se mer om metoden i bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer.

²³ <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/>



Tabell 7. Utveckling för indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan

	2014	2015	2016	2017	2018
Koldioxidekvivalenter (ton) i förhållande till förädlingsvärde (miljoner kronor)	86	113	124	99	114

Källa: SCB. Baseras på statistik från Miljöräkenskaperna och SCB Företagsdatabasen 2014-2018. SCB har utfört beräkningarna.

Kommentar

Indikatorn visar inte på någon tydlig trend över tid. Vi ser först en ökning mellan åren 2014 och 2016 och därefter en något ojämn utveckling fram till det sista tillgängliga året 2018.

Utsläppen som utgör indikatorn varierar stort mellan de maritima näringarnas olika delbranscher. Det är främst branscherna transport och magasinering, och fiske och vattenbruk som bidrar till utsläppen av växthusgaser. Inom den första är det i första hand rederier som står för merparten av utsläppen. Detta gäller både i absoluta tal (ton CO₂e) och relaterat till förädlingsvärde. Fördelningen av utsläppen med en stor del av totalen i just dessa branscher, som i princip i sin helhet är maritima, gör också att osäkerheten i de modellskattningar som använts för övriga branscher påverkar den totala indikatorn i mindre grad.

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

Maritim näring	2014	2015	2016	2017	2018
A03 Fiske och vattenbruk	133	108	97	88	79
H50 Rederier	325	381	480	416	458

Källa: SCB. Baseras på statistik från Miljöräkenskaperna och SCB Företagsdatabasen 2014-2018. SCB har utfört beräkningarna.

Resultatvärdering

Över tid sker en minskning av utsläppen av växthusgaser i Sverige, både i absoluta tal och relaterat till den ekonomiska aktiviteten. Men de årliga och branschvisa variationerna i utvecklingen är stora. Med denna avgränsning av maritima näringarna står rederiverksamheten för merparten av utsläppen. Samtidigt är de maritima näringarna små i relation till den totala näringsverksamheten. Vår bedömning är att det är svårt att dra några säkra slutsatser på basen av indikatorns utveckling. Givet att branscherna är små kan tillfälligheter av olika slag få en stor betydelse för indikatorns utveckling på kort sikt.

Möjlig förklaring

Utvecklingen av utsläppen i förhållande till förädlingsvärdet för de maritima näringarna torde i hög grad förklaras av utsläppen inom rederiverksamheten, dvs. sjöfarten. För att söka eventuella förklaringar kan man därför jämföra med indikatorn över antalet registrerade svenska fartyg. Där ser vi en minskning av antalet fartyg mellan 2014 och 2017. Efter 2017 ökar antalet fartyg istället något, både 2018 och 2019. Förändringarna är dock relativt små och säger inte något om vari förändringarna består. Det gör det vanskligt att se i vilken riktning ett förändrat antal fartyg kan påverka indikatorn över utsläpp per förädlingsvärde. Om t.ex. äldre fartyg ersätts med nyare kan man anta att utsläppen per förädlingsvärde skulle minska.

Jämför vi istället med transportindustrin totalt ser vi en utveckling av utsläpp i förhållande till förädlingsvärde över tid som i någon mån överensstämmer med den vi ser för de maritima näringarna. Vi ser här en minskning för perioden från 2014, som för transportindustrin pågått sedan finanskrisen 2009, som sedan vänds i en ökning från 2017.

Indikator 13. Trafikslagsregelverk redovisar den så kallade internaliseringsgraden för sjöfarten. Indikatorn mäter hur stor andel av de externa marginalkostnaderna som täcks av rörliga skatter och avgifter. För sjöfarten domineras de externa marginalkostnaderna av utsläppskostnader.

Ytterligare information

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. Vissa förändringar i statistiken över utsläppen har genomförts under tid. Mer information om dessa finns på SCB:s webbplats, Miljöräkenskaperna. Se även bilaga C Tekniska bilaga för vissa indikatorer.

Koppling till Agenda 2030

Ovan har konstaterats att indikatorn inte visar på någon tydlig trend över tid. Därtill har beskrivits att branscherna som omfattas är små, varför tillfälligheter kan få betydelse för indikatorns kortsiktiga utveckling.

Därmed är det svårt att dra några slutsatser om indikatorns eventuella påverkan på de globala hållbarhetsmålen 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, respektive 13. Bekämpa klimatförändringarna.

För uppföljning av delmål 9.4 används globalt liknande indikator som i maritima strategin, dvs. utsläpp av koldioxid i förhållande till förädlingsvärdet.

3.1.8 Indikator 8. Översiktsplanering

I den maritima strategin framgår att havs- kustområdet behöver en god planering eftersom det finns ökade anspråk på området för turism, bostäder, fiske, sjöfart med mera. Planeringen behöver ta hänsyn till olika anspråk och samtidigt värna havets ekosystem och hantera klimatförändringar. Havsplanering förbättrar möjligheterna att ta hänsyn till ekosystemens förutsättningar och trygga de värden som är grund för näringar som exempelvis turism. Vidare genererar planeringsarbetet kunskapsunderlag, nya möten, möjligheter och idéer som ger nytta till de maritima näringarna och verksamheterna. I denna indikator följs översiktsplanering av kust-, sjö- och havsområden upp.

Indikatorn grundar sig på en undersökning av Sveriges 82 kustkommuner samt de 45 kommuner som angränsar till Väneren, Vättern, Mälaren, Hjälmaren och Storsjön. De sistnämnda kommunerna har tillkommit sedan den uppföljning som gjordes 2018.

Undersökningen har begränsats till en övergripande studie av kommunernas översiktsplaner, tematiska tillägg eller ändringar för viss del av kommunens yta. Endast de kommuner som i gällande översiktsplanedokument redovisar att de planerat kust-, sjö- och havsområdet har bedömts uppfylla kriterierna för studien.

Oftast sker redovisningen genom att i den kommunomfattande översiktsplanen samla kust-, sjö- och havsplaneringen i egna avsnitt med tydligt redovisade intresseavvägningar och värden/aspekter utöver givna riksintressen och med väl underbyggda ställningstaganden. Ofta är ställningstagandena även kopplade till en karta, vilket ytterligare ökar

tydligheten och förenklar vidare förankring av kommunernas ställningstaganden i planering och intresseavvägningar.²⁴



Tabell 9. Utveckling för indikator 8.Översiktsplanering

	2017	2020
Andelen kommuner som har översiktsplanerat sitt kust-, havsområde.	44 %	55 %
Andelen kommuner som har översiktsplanerat sitt kust-, sjöområde (fem stora sjöarna)	Saknas data	27 %

Källa: Boverket (2020)

Kommentar

I 45 av landets 82 kustkommuner har kommunerna översiktsplanerat på ett sätt som uppfyller kriterierna för att kommunen ska anses ha planerat sitt kust- och havsområde. Kriterierna är att intressen har ställts mot varandra och att kommunen i planen har utmejslat ett strategiskt förhållningssätt till mark- och vattenanvändningen i havet, kusten och skärgården. Antalet kommuner som har översiktsplanerat havet har ökat med nio kommuner sedan samma undersökning 2017.

Av de 45 kommunerna kring de större sjöarna har 12 översiktsplanerat sitt kust- och sjöområde. I 20 av de 70 kommuner som inte bedömts planera för kust- och havs/sjöområde pågår arbete med översiktsplaner eller andra underlag för översiktsplanering.

Resultatvärdering

Det är en mindre ökning av andelen kommuner som antagit översiktsplaner som omfattar kust- och havsområde. Men om de kommuner som har påbörjat framtagandet av en ny översiktsplan, där havs- eller sjöområdet ingår, inräknas ökar andelen kommuner från 55 till närmare 70 procent.

Möjlig förklaring

Sedan 2015 finns det lagstiftning om vägledande statlig havsplanering i Sverige. Förslag till havsplaner har tagits fram i en bred process där bl.a.

²⁴ Boverket (2018), Boverket (2020)

kommuner medverkat. Förslagen bereds nu av regeringen. Från 2016 till 2018 har kustkommuner kunnat få bidrag för att stödja och förstärka förberedelser och genomförande av översiktsplanering av havet. Projektformen gick under benämningen KOMPIS (kommunal planering i statlig samverkan) och målet var bland annat att ge kommunerna ett stöd för ökad planering i sitt havsområde och för att stödja mellankommunal samverkan.

Den genomförda havsplaneringsprocessen och KOMPIS-bidragen förefaller ha medverkat till att kust- och havsplaneringen har kommit igång. Det verkar vara ett lyckat koncept att gå samman i kungemensamma projekt för att ta fram gemensamma riktlinjer för kust- och havsplanering.²⁵ Även andra former av mellankommunala samarbeten har genomförts som mynnat ut i olika typer av planeringsdokument. Bland kommunerna kring de större sjöarna har inget mellankommunalt samarbete i den omfattningen förekommit, men det har inte heller gjorts någon nationell eller regional satsning på dessa kommuners planering av sjöarna.

Ytterligare information

I flera översiktsplaner går det att utläsa att kommunerna fokuserar mycket på tekniska aspekter såsom vattendirektivet och ekologiskt status. Dessa avsnitt ingår förstås som en del i en god kust- och havsplanering men i många fall presenteras riksintressen utan att egentligen vägas gentemot varandra, vilket leder till att översiktsplanen inte blir tillräcklig vägledning för vidare planering.

Koppling till Agenda 2030

Boverket har i sin uppföljning av indikatorn funnit att andelen kust- och havskommuner som översiktsplanerat kust- och havsområden har ökat.

Därmed har förutsättningarna förbättrats för en positiv påverkan på globalt delmål 11.a vad gäller att *”positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden skall stärkas genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen”*. I förlängningen har även förutsättningarna stärkts för en positiv påverkan även på globalt mål 14 Hav och marina resurser, men en sådan påverkan är det för tidigt att ännu kunna konstatera.

3.1.9 Indikator 9. Marint områdesskydd

I strategin framgår att miljöanpassade lösningar i maritima områden ska framhåvas och stöttas. Områdesskyddet stärker förutsättningarna för den biologiska mångfalden och därmed även tillgången till ekosystemtjänster.

²⁵ Länsstyrelserna (2019)

Indikator visar hur stor andel av de svenska havsområden som omfattas av marint områdesskydd.



Tabell 10. Indikator 9. Marint områdesskydd

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

Källor: Hav (2016), SCB (2019), SCB (2020a)

Kommentar

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. Länsstyrelserna är de myndigheter som förvaltar de marina skyddade områdena och kommunerna förvaltar de skyddade områden som de själva beslutat. Inom arbetet med framtagande av Handlingsplanen för marint områdesskydd 2016²⁶ kom Havs- och vattenmyndigheten fram till att i den statistiska analysen inkludera former av marint skydd där skyddet är tillräckligt starkt för att skydda marina bevarandevärden. Hit hör marina nationalparker, marina naturreservat, marina Natura 2000-områden samt marina biotopskyddsområden. För att ett område ska bli ett marint naturreservat eller en marin nationalpark, ska området uppfylla vissa kriterier som fastställdes 2007 i Naturvårdsverkets rapport Skydd av marina miljöer med höga naturvärden²⁷. I Sverige har vi för närvarande ett hundratal marina naturreservat och en marin nationalpark som uppfyller dessa kriterier.

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

²⁶ HaV (2016b)

²⁷ Naturvårdsverket (2007)

förvaltning av dessa områden. Nya mål håller på att tas fram i en s.k. post-2020 process där befintliga målsättningar ska utvärderas och följas upp och ersättas med nya mål. 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.

I dagsläget, fram till 2020, gäller målnivån minst 10 procent skydd av Sveriges havsområde genom ett ekologiskt representativt, sammanhängande och funktionellt nätverk av marina skyddade områden. Med havsområde avses Sveriges inre vatten, territorial hav och ekonomiska zon.

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; Bottniska viken, Egentliga Östersjön och Västerhavet. Arbeta pågår för att utveckla ett ramverk som ska möjliggöra en mer detaljerad uppföljning av kvalitetsaspekterna avseende ekologisk representativitet och funktionalitet.

Indikatorn är densamma som används vid uppföljning av Agenda 2030 och uppföljningen sker sedan 2018 av Statistiska centralbyrån med hjälp av underlag från Metria som analyserar andelen skydd.

Tabell 11. Andel av respektive havsområde som har marint områdesskydd

	2013 ¹	2015 ¹	2018 ²	2019 ³
Sveriges havsområden	6,3 %	6,6 %	13,6 %	13,8 %
Bottniska viken	saknas	4,7%	5 %	5,2 %
Egentliga Östersjön	saknas	5,4 %	16 %	16 %
Västerhavet	saknas	20,7 %	32 %	32 %

¹ HaV (2016)

² SCB (2020a)

³ SCB (2019)

Resultatvärdering

Vid uppföljningen av indikatorn avseende skydd som beslutats fram till årsskiftet 2019 framkom att 13,8 procent av Sveriges havsområde omfattas av skydd. Här ingår marina naturreservat, marina nationalparker, marina Natura 2000 områden och marina biotopskyddsområden. I Bottniska viken skyddas 5,2 procent av havsområdet, Egentliga Östersjön 16 procent och i Västerhavet 32 procent. Västerhavet är dock ytmässigt ett betydligt mindre havsområde än Bottniska viken eller Egentliga Östersjön.

Då denna typ av analyser är beroende av rätt underlag avseende geografisk data är det av största vikt att indikatorn mäts på samma sätt varje år. I samband med framtagande av handlingsplanen för marint områdesskydd

och det havsområdesvis mer detaljerade regionala handlingsplanerna har fler analyser gjorts, dock av olika utförare och med något olika underlag.

Det är svårt att utläsa något om funktionaliteten i skyddet genom att bara analysera areal som skyddats, men sannolikheten att nätverket av områdesskyddet är ekologiskt representativt och sammanhängande är större om skyddet är mer rättvist fördelat mellan havsområdena.

Möjlig förklaring

Andelen marint områdesskydd fortsätter att öka i samtliga havsområden och är ett resultat av en särskild satsning från regeringen; *Rent hav* som inneburit att riktade medel har fördelats till arbete med marint områdesskydd. Den stora ökning i andel marint områdesskydd som skett sedan 2015 beror främst på regeringens utpekande 2016 av stora områden som Natura 2000-områden för skydd av tumlare.

Ytterligare information

I en kommande post-2020 process med framtagande av nya mål för marint områdesskydd kommer indikatorn vara värdefull att följa. Med tanke på eventuell utveckling av EU:s strategi för biologisk mångfald skulle uppföljning av den maritima strategin senare kunna kompletteras även med en indikator över andelen strikt skyddad areal.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling en positiv påverkan på globalt delmål 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.”*

Indikatorns utveckling påverkar även delmål 11.4 Skydda världens kultur- och naturarv som handlar om *att stärka insatserna för att skydda och trygga världens kultur- och naturarv.*

3.1.10 Indikator 10. Olyckor och tillbud för fartyg

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.



Indikatorn visar antal inrapporterade olyckor och tillbud, fördelat på händelsetyp. De flesta allvarliga olyckor rapporteras men benägenheten att rapportera tillbud och vissa typer av mindre allvarliga olyckor är låg inom yrkessjöfarten.

Tabell 12. Utveckling för indikator 10 Olyckor och tillbud för fartyg

	2014	2015	2016	2017	2018
Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud	211	199	190	204	231

Tabell 13. Antal rapporterade sjöolyckor och tillbud 2014-2018, fördelat på utländska fartyg på svenskt territorialvatten och svenskflaggade fartyg

	2014	2015	2016	2017	2018
Svenskflaggade fartyg, totalt	159	155	155	151	175
- varav allvarlig olycka	22	24	25	18	18
- varav mindre allvarlig olycka	125	118	103	108	117
- tillbud	12	13	27	25	40
Utländsflaggade fartyg, totalt	52	44	35	53	46
- varav allvarlig olycka	4	12	6	8	7
- varav mindre allvarlig olycka	33	26	20	32	36
- tillbud	15	6	9	13	13

Källa: SjöOlycksSystemet, SOS Transportstyrelsen

Kommentar

Rapporteringen av sjöolyckor är i stort sett oförändrad sedan 2014. En liten nedgång av rapporteringen skedde 2015 och 2016, men antalet har åter börjat stiga upp till tidigare nivåer. Antalet allvarliga olyckor ligger sedan 2014 på en relativt oförändrad nivå med mellan 25 och 36 händelser per år.

Resultatvärdering

2018 rapporterades något fler sjöolyckor och tillbud än vanligt, 231 stycken. Sommaren 2018 var en ovanligt varm sommar och skärgårdstrafiken var mer aktiv än vanligt. 25 allvarliga olyckor, 153 mindre allvarliga olyckor och 53 tillbud rapporterades. Rapporteringen av antalet allvarliga olyckor för 2018 var låg i jämförelse med antalet rapporterade mindre allvarliga olyckor och tillbud. Detta tyder på en försiktigt ökad rapporteringsbenägenhet i jämförelse med de andra åren, vilket är positivt.

Rapporteringen av tillbud har ökat sedan 2014, men ökningen är marginell. Ökningen kan till viss del förklaras med att maskinhaverier, som inte lett till någon konsekvens för fartyget, succesivt började läggas in i statistiken som tillbud i stället för mindre allvarlig olycka sedan 2016. Från och med 2018 läggs konsekvent maskinhaverier, som inte lett till någon konsekvens för fartyget, in som tillbud.

Möjlig förklaring

Transportstyrelsen genomförde en informationskampanj 2017 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). Myndigheten informerade då, genom olika kanaler, branschen om olycksrapportering och vikten av en ökad rapporteringsbenägenhet för en bättre säkerhetskultur till sjöss. Informationskampanjen kan ha varit en faktor som medförde att rapporteringen av mindre allvarliga olyckor och tillbud vände uppåt igen 2017.

Ytterligare information

Tre kategorier inom sjöfarten sticker ut i olycksstatistiken. Dessa kategorier har även varit föremål för utredningar av Statens haverikommission och har lyfts som risksegment inom den riskbaserade tillsynen för nationell sjöfart hos Transportstyrelsen:

- Allvarliga olyckor med pråmar som lastas till bristfällig stabilitet och används på ett felaktigt sätt är fortsatt överrepresenterat i statistiken. Det finns indikationer på att fler aktörer på marknaden köper in pråmar för att använda vid byggen och transport, men detta kan inte bekräftas statistiskt. En möjlig delförklaring till att användningen av pråmar ökar kan vara att det är trångt vid byggarbeten och vattnet behöver nyttjas runt omkring för att få mer plats.
- 2015 uppmärksammade Transportstyrelsen att olyckor med RIB-båtar tillhör ett risksegment. Passagerare och besättning skadar sig när fartygen förs fram i hög sjö och hög hastighet.
- Fiskefartygen är fortsatt ett risksegment sedan 2014. Det är inte ovanligt att fiskefartyg byggs om och får en otillräcklig stabilitet samt lastas på ett felaktigt sätt. Det förekommer också att fiskefartygen inte lever upp till de säkerhetskrav som ställs och att besättningen saknar eller inte förnyar de utbildningar och certifikat som krävs.

Även om rapporteringsbenägenheten bedöms öka marginellt under 2018, så är underrapporteringen av mindre allvarliga olyckor och tillbud fortsatt mycket stor. Rapporteringsbenägenheten är fortsatt lägre hos de utländska fartygen jämfört med de svenska. Bland de svenskflaggade fartygen bedöms underrapporteringen vara extra stor bland fiskefartygen. Flest rapporter kommer in från den nationella sjöfarten och skärgårdsrederierna. För att

kunna uppnå god säkerhetskultur och att allvarliga olyckor över tid minskar behöver rapporteringsbenägenheten av mindre allvarliga olyckor och tillbud öka.

Koppling till Agenda 2030

En ökad rapporteringsbenägenhet är viktig för att kunna följa utvecklingen mot de globala målen 8.8 och 14.1 i Agenda 2030 där man beskriver att händelser som leder till föroreningar i havet ska minska (14.1) samt att arbetstagare har rätt till en god arbetsmiljö (8.8).²⁸ För att rapporteringen ska öka krävs informationsinsatser till både aktiva fartygsbefäl men också till studenter vid sjöbefälsskolorna.

²⁸ Regeringskansliet (uå)

3.2 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. Nedan följer en genomgång av var och en av indikatorerna som tillhör detta perspektiv, med start i indikator 10 som ger en samlad bild av de maritima näringarnas utveckling.

3.2.1 Indikator 11 Konkurrenskraftiga näringar

I maritima strategin framgår vikten av konkurrenskraftiga företag inom svensk företagsamhet i stort för att kunna mäta sig med internationella motsvarigheter. Det gäller även maritima näringarna. Utvecklingen maritima näringarnas konkurrenskraft ska även samspela med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Definitionen av de maritima näringarna i uppföljningen bygger i huvudsak på Statistiska centralbyråns tidigare redovisning 2017 av ett regeringsuppdrag att utveckla statistiken för de maritima näringarna.²⁹

När det gäller maritim turism omfattas indikatorn endast av butikshandel av båtar och icke reguljär sjötrafik med passagerare. Orsaken är att samma metod och typ av statistik bör användas för de olika näringsgrupperna. Det är svårt att avgränsa vad som är maritim turism och vad som är annan typ av turism eller besöksnäring. I uppföljningen av strategin används därför även en annan indikator för maritim turism (indikator 24, Maritim turism) som beräknas utifrån en annan metod som fångar upp fler typer av verksamheter som kan kopplas till maritim turism.

Indikatorn 11 Konkurrenskraftiga näringar visar utvecklingen av de samlade maritima näringarnas konkurrenskraft. Indikatorn hör ihop med Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft som visar utvecklingen uppdelat i olika delbranscher och i relation till relevanta jämförelsebranscher.

²⁹ SCB (2017b)

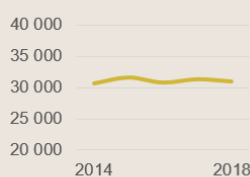
Ökat värdeskapande men få nya jobb

Både förädlingsvärdet och varuexporten har ökat markant sedan 2014 – de maritima näringarna blir effektivare och mer internationaliserade. Men sysselsättningen är i princip oförändrad sedan 2014.

Globala mål som berörs



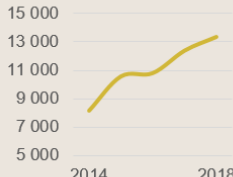
Antal anställda



Förädlingsvärde (i mkr)



Varuexport (i mkr)



Indikatorn består av tre delmått; antalet förvärvsarbetande, förädlingsvärdet samt värdet av varuexporten (löpande priser). För att utveckla indikatorn har måtten indexerats med basåret 2014. Index 100 betyder således att måttet är oförändrat jämfört med år 2014.

Tabell 14. Utveckling för indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar (index 2014=100)

	2014	2015	2016	2017	2018
Antal förvärvsarbetande	100	103	100	102	101
Förädlingsvärde	100	118	115	128	142
Varuexport	100	130	133	153	165

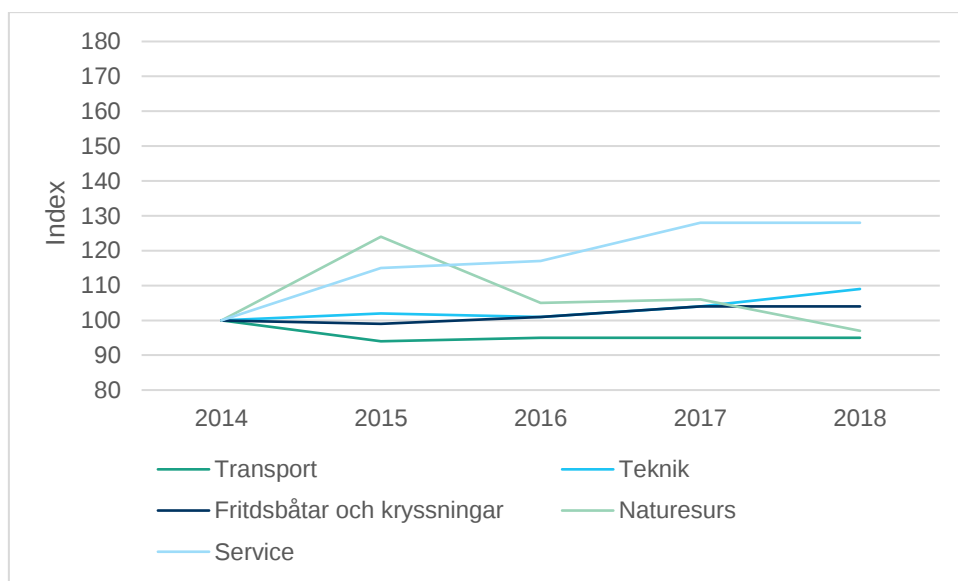
Källa: SCB (uå): Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik, Utrikeshandelsstatistik, Företagens ekonomi 2014-2018

Kommentar

Indikatorn visar på en ökning av de maritima näringarnas förädlingsvärde och varuexport under perioden. Dessa har ökat med 42 respektive 65 procent (räknat på löpande priser) sedan 2014. När det gäller sysselsättningen är denna dock i princip oförändrad under perioden. Det är liten skillnad mellan män och kvinnor.

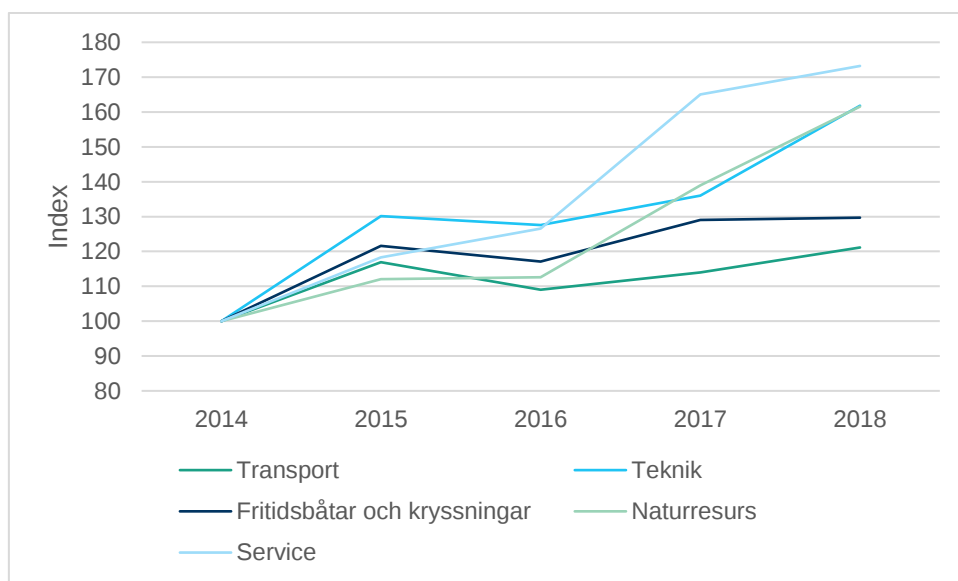
Ser vi till utvecklingen över tiden så ökar både förädlingsvärdet och varuexporten snabbast i början och i slutet av perioden, medan särskilt åren 2015 -2016 visar på en lite långsammare ökningstakt och när det gäller förädlingsvärdet, en liten minskning mellan de två åren.

Figur 5. Antal förvärvsarbetande 2014-2018 för maritim näringsgrupper index (2014=100)



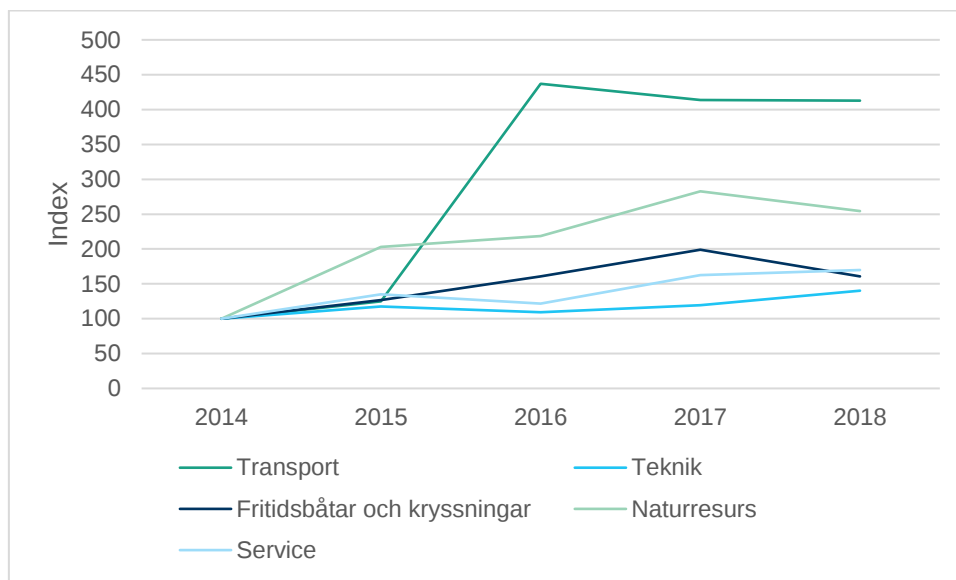
Källa: SCB (uå:e) Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik

Figur 6. Förädlingsvärde 2014-2018 för maritima näringsgrupper, index (2014=100)



Källa: SCB (uå:a). Företagens ekonomi 2014-2018

Figur 7. Varuexport 2014-2018 för maritima näringsgrupper, index (2014=100)



Källa: SCB (uå:i) Utrikeshandelsstatistik

Resultatvärdering

Maritima strategin ska bidra till utvecklingen av konkurrenskraftiga maritima näringar. Indikatorns utveckling kan tolkas olika. Å ena sidan kan vi konstatera att sysselsättningsutvecklingen i de maritima näringarna i princip varit oförändrad sedan 2014. Däremot ser vi en positiv utveckling av förädlingsvärdet och värdet av varuexporten.

Data antyder således en ökad arbetsproduktivitet i de maritima näringarna, vilket är ett tecken på en god konkurrenskraft.

Möjlig förklaring

Från indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft kan vi utläsa att fördelningen mellan delbranscherna är relativt jämn vad gäller utvecklingen av förädlingsvärdet. När det gäller sysselsättningen är det främst branscherna Transport och branscher kopplade till Havet som naturresurs som uppvisar en svagare utveckling. När det gäller de två övriga måtten – förädlingsvärde och varuexport – är det dock inte lika tydligt att dessa delbranscher skulle uppvisa sämre utveckling.

Ytterligare information

Vi har under perioden från 2014 även sett en utveckling där ett tidigare underskott i utrikeshandeln med varor, dvs. att värdet av importen översteg det av exporten, har förbytts i ett överskott. Det samlade värdet av varuexporten uppgick 2018 till 13,4 miljarder kronor medan värdet av varuimporten samma år uppgick till 12,4 miljarder kronor.

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 i princip har varit oförändrad sedan 2014. Däremot ser vi en positiv utveckling av förädlingsvärdet och värdet av varuexporten. Delmål 8.2 handlar dels om att *”fokusera på sektorer med högt förädlingsvärde för att främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering”*. Förädlingsvärdets utveckling indikerar därför en positiv utveckling gentemot delmålet 8.2. Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering.

3.2.2 Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft

Denna indikator hör ihop med indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar som visar samlad utveckling. Indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft visar utvecklingen uppdelat för olika maritima näringsgrupper och i relation till relevanta jämförelsebranscher. De maritima näringarna är Transport, Maritim Teknik och produktion, Havet som naturresurs, Fritid och turism, och Service. Definitionen av de maritima näringarna bygger i huvudsak på Statistiska centralbyråns tidigare redovisning 2017 av ett regeringsuppdrag om utveckling av statistik för de maritima näringarna.³⁰

När det gäller maritim turism omfattas indikatorn endast av butikshandel av båtar och icke reguljär sjötrafik med passagerare. Orsaken är att samma metod och typ av statistik bör användas för de olika näringsgrupperna. Det är svårt att avgränsa vad som är maritim turism och vad som är annan typ av turism eller besöksnäring. I uppföljningen av strategin används därför även en annan indikator för maritim turism (indikator 24, Maritim turism) som beräknas utifrån en annan metod som fångar upp fler typer av verksamheter som kan kopplas till maritim turism.

³⁰ SCB (2017b)

De maritima näringarna överpresterar

Sedan 2014 har de maritima näringarna vuxit snabbare än jämförelsebranscher, för sysselsättning, förädlingsvärde och varuexport.

Globala mål som berörs



Indikatorn består av tre olika delmått, *antalet förvärvsarbetande*, *förädlingsvärdet* samt *värdet av varuexporten* (i löpande priser). Måtten har relaterats till utvalda jämförelsebranscher. Se bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer för vilka jämförelsebranscher som har använts i analysen. Siffran +10 betyder att den maritima branschen ifråga har utvecklats 10 procentenheter mer positivt än relevanta jämförelsebara näringar sett till hela perioden 2014 - 2018. Ett negativt värde (-10) betyder att den maritima näringen ifråga har utvecklats 10 procentenheter sämre än jämförelsebar näring.

Tabell 15. Utveckling inom maritima näringar jämfört med jämförelsebara näringar 2014-2018. Avser jämförelse mellan index.

	Sysselsättning jämfört med jämförelsebar näring	Förädlingsvärde jämfört med jämförelsebar näring	Varuexport jämfört med jämförelsebar näring
Transport	-10	+2	+308
Maritim teknik och produktion	+9	+42	+17
Havet som naturresurs	-5	+55	+92
Fritidsbåtar och kryssningar	-1	+14	+26
Service	+29	+51	-13

Källa: SCB (uå): Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik, Utrikeshandelsstatistik, Företagens ekonomi 2014-2018

Kommentar

De maritima näringarnas utveckling är blandad. Jämfört med relevanta jämförelsebranscher har förädlingsvärdet i de maritima näringarna utvecklats bättre än de jämförelsebara näringarna. För tjänstenäringarna och näringarna knutna till havets resurser (energiutvinning, fiske och vattenbruk) har de maritima näringarnas förädlingsvärde vuxit ungefär 50 procentenheter snabbare än i jämförelsebranscherna. Även inom maritima tekniknäringar har utvecklingen varit avsevärt bättre än i jämförelsebranscherna.

Ser vi istället till sysselsättningen så är bilden annorlunda. För de maritima transportnäringarna, butikshandel med fritidsbåtar och kryssningar, och de maritima naturresursnäringarna har sysselsättningsutvecklingen varit sämre än i jämförelsebranscherna. Inom de maritima teknikbranscherna och servicenäringarna har den dock varit bättre än i jämförelsebranscherna. Här är det dock viktigt att komma ihåg att den maritima turismen är snävt definierad i den här indikatorn och inkluderar inte branscher som hotell och restauranter och liknande. Detta beror på att företagsstatistiken inte innehåller renodlad statistik för maritim turism. Istället krävs andra metoder för att uppskatta den maritima turismens omfattning ekonomiskt. Indikator 26 Maritim turism utgör en sådan särskild uppskattning.

När det gäller varuexporten är det främst inom teknikbranscherna som vi har en nämnvärd export. Övriga siffror blir därför svåra att tolka då redan små förändringar i absoluta tal kan få stora effekter på de relativa siffrorna i tabellen ovan. Vi ser då en positiv utveckling för den maritima tekniknäringens varuexport, som har ökat 17 procentenheter snabbare än varuexporten i jämförelsebranscher.

Resultatvärdering

Strategins mål är att bidra till utvecklingen av hållbara, konkurrenskraftiga maritima näringar. Indikatorn pekar i lite olika riktning. När det gäller sysselsättningen är det främst inom de maritima service- och tekniknäringarna som vi ser en utveckling där de maritima näringarna utvecklas bättre än jämförelsebara näringar. I övriga branscher är sysselsättningsutvecklingen sämre än i jämförelsebara näringar..

Mer positiv är utvecklingen när det gäller förädlingsvärdet. Här utvecklar sig alla maritima näringar bättre än jämförelsebara näringar.

När det gäller varuexporten är det svårt att utläsa något ur data utom för de maritima tekniknäringarna då exporten i de övriga näringarna är väldigt liten.

Generellt kan sägas att de maritima näringarnas konkurrenskraft utvecklats relativt starkare under perioden 2014 – 2018, i relation till jämförelsebara näringar. För flera delbranscher har den gynnsamma utvecklingen av konkurrenskraften skett samtidigt som branschernas sysselsättningsutveckling har varit sämre än i jämförelsebranscherna. Detta

tyder på att konkurrenskraften delvis stärkts genom ökad produktivitet och rationaliseringar.

För den maritima teknikinäringen och servicenäringen är utvecklingen dock gynnsam även ur ett sysselsättningsperspektiv.

Möjlig förklaring

Den tydligaste utvecklingen som visas i indikatorn är den gynnsamma utvecklingen i framför allt service- och teknikbranscherna. De visar på god utveckling när man mäter förädlingsvärden och sysselsättning. Övriga branscher uppvisar en mer blandad utveckling. Framförallt finns en tendens till att de maritima näringarnas konkurrenskraft vis-à-vis andra jämförbara näringar skapas genom rationaliseringar som leder till relativt färre sysselsatta.

Ytterligare information

De maritima näringsgrupperna Transporter och Naturresurser upplever också en betydande konkurrens från importsektorn. Här ökar importen snabbare än för de andra delbranscherna och snabbare än i de relevanta jämförelsebranscherna.

Koppling till Agenda 2030

Strategins mål är att bidra till utvecklingen av konkurrenskraftiga maritima näringar, men indikatorn pekar i olika riktningar. De maritima näringarnas förädlingsvärde har dock haft en positiv utveckling i jämförelse med andra relevanta jämförelsebranscher. Delmål 8.2 handlar dels om att *”fokusera på sektorer med högt förädlingsvärde för att främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering”*. Förädlingsvärdets utveckling indikerar därför en positiv utveckling gentemot delmålet 8.2 Främja ekonomisk produktivitet genom diversifiering, teknisk innovation och uppgradering.

Delmål 9.2 Främja inkluderande och hållbar industrialisering, handlar om att verka för en hållbar industrialisering i förhållande till de nationella förhållandena, bland annat genom att öka industrins andel av sysselsättningen. Indikatorn visar dock inte ett samlat resultat gällande de maritima näringarnas konkurrenskraft, i synnerhet inte för sysselsättningsmättet, varför det är svårt att göra en samlad bedömning av hur utvecklingen mot det globala delmålet 9.2 har sett ut.

3.2.3 Indikator 13. Maritimt innovationsindex

De maritima näringarna och kustområdena som sådana behöver präglas av förnyelse och innovation för att vara långsiktigt hållbara ur ett ekonomiskt perspektiv. Ett innovativt kustområde och maritimt näringsliv kräver att det finns en potential för avkastning på gjorda investeringar, men det kräver också att det finns aktörer som kan främja innovationer och utveckling. Vid sidan av företagets och människornas vilja att investera i

innovationer krävs också ett aktivt främjande från myndigheter och organisationer som kommuner och regioner, universitet och högskolor, forskningsinstitut och statliga myndigheter.

Indikatorn syftar till att följa upp och mäta den samlade innovationsförmågan i de maritima näringarna och i kustområdena. Innovationer kan mätas från flera utgångspunkter: t.ex. från innovationsförutsättningar, från utgifter för innovationer eller från ”faktiskt realiserade” innovationer. Alla tre utgångspunkter har dock begränsningar.

Varken innovationsförutsättningar eller utgifter för innovationer säger något om hur innovativ en bransch eller en region faktiskt är. Mäter man innovationsförutsättningar regionalt tenderar det att gynna exempelvis regioner med många invånare, hög utbildningsnivå och många utbildnings- och forskningsinstitutioner. Mäter man istället utgifter för innovationer fångar man för det första sällan alla utgifter och för det andra säger även detta mått litet om faktiskt åstadkommen innovation. Försöker man istället mäta just realiserade innovationer är problemet att det saknas bra mått. Patent används ibland, men är trubbigt då patent är olika viktiga i olika branscher. I tjänstenäringarna är det sällan man tar patent på en innovation. Vidare är inte heller patent ett mått på en realiserad innovation då det krävs en kommersiell eller praktisk tillämpning för att vi ska tala om innovationer.

Indikatorn Maritimt innovationsindex syftar till att mäta innovationer från olika utgångspunkter. För det första vill vi fånga innovativiteten i både maritima näringar och i kustområdena. För det andra vill vi fånga både förutsättningar och utgifter för innovationer. Att mäta utifrån patent har vi dock bedömt som mindre intressant, mot bakgrund av de branscher vi intresserar oss för.

Maritimt innovationsindex är index sammansatt utifrån tre olika delmått: innovationsutgifter i maritima näringar, de maritima näringarnas förnyelsegrad samt entreprenörskap i kustområdet.

Måttet innovationsutgifter i de maritima näringarna mäter företagen i dessa näringars investeringar i innovationer. Med innovationsutgifter avses företagens utgifter för egen samt utlagd forskning och utveckling, samt utgifter för s.k. övrig innovation. Måttet bygger på två olika SCB-undersökningar (*Innovationsverksamhet i Sverige*³¹ och *Forskning och utveckling i företagssektorn*³²). Undersökningarna genomförs olika år och utgår från delvis olika källor och metoder. För att nå målet om ett årligt mått har en skattning gjorts av SCB i syfte att sammanföra de två källorna. Skattningar har även behövt göras för att utifrån undersökningarna som omfattar hela näringslivet beräkna utgifterna inom de maritima näringarna.

³¹ SCB (2020b)

³² SCB (2017)

Måttet för näringarnas förnyelsegrad mäter andelen företag yngre än tre år i de maritima näringarna. Sambandet mellan näringarnas förnyelsegrad och innovationsförmågan är inte entydigt. Å ena sidan finns studier som visar att större och etablerade företag investerar mer i FoU än mindre och nyare företag t.ex. Tillväxtverkets enkätstudie *Företagens villkor och verklighet*³³. Å andra sidan finns studier som visar att nya företag ofta krävs för att anställda i stora företag eller vid universitet och högskolor eller fria uppfinnare ska kunna realisera sina innovationer. Samma studie visar också att betydelsen av den enskilda uppfinnaren för att åstadkomma innovationer har ökat över tid, något som förklaras med en ökad tillgång till riskkapital.³⁴ I de maritima näringarna, som i hög grad saknar stora innovativa företag, menar vi därför att andelen unga företag kan visa på näringarnas utvecklingskraft, som i sin tur kan förknippas med innovation i vid mening. En ökande andel unga företag tyder på att nya innovativa idéer har en förmåga att ta sig hela vägen till marknaden.

För det tredje måttet fokuserar vi istället på det geografiska kustområdet. Här mäter vi hur många som är engagerade i att driva entreprenöriell verksamhet. Detta behöver i sig inte vara förknippat med innovativitet. Entreprenöriella individer är ett nödvändigt men inte tillräckligt villkor för innovativitet³⁵. Genom att kombinera de tre måtten får vi dock en approximation för maritim innovation.

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 (som vi har definierat den här) i maritima näringar och kustområden. Mer information om detta och om hur indexet har konstruerats finns i bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer.



³³ Tillväxtverket (2020).

³⁴ Sandström, C. (2014).

³⁵ Braunerhjelm, P. (2010).

Tabell 16. Utveckling för indikator 13. Samlat maritimt innovationsindex (2016=100)

	2016	2017	2018
Maritimt innovations-index	100	123	212

Källa: SCB (uå): Innovationsverksamhet i svenska företag, 2016–2018 (Community Innovation Survey), Forskning och utveckling i Sverige, 2017 (Företagssektorn), Företagsdatabasen 2014–2018, Registerbaserad aktivitetsstatistik 2014–2018.

Kommentar

Vi ser en snabb förstärkning av vad vi kallar de maritima näringarnas och kustområdenas innovationsförmåga. Maritimt innovationsindex går från 100 (basåret 2016) till över 200 för år 2018.

Indikatorns snabba utveckling förklaras i mycket stor utsträckning av de snabba ökningarna av innovationsutgifterna i de maritima näringarna. Övriga mått i indexet är mer stabila.

Resultatvärdering

Indikatorns utveckling manar till försiktighet i tolkningen. Utgifterna för innovationer i maritima näringar är små i absoluta tal och även i relativa tal, jämfört med många andra branscher. I konstruktionen av indexet var ambitionen ursprungligen att relatera de maritima näringarnas utgifter för innovationer till dem i andra jämförbara branscher, något som visade sig svårt pga. de skattningar som hade behövt göras.

Möjlig förklaring

Trots uppmaningen till försiktighet i tolkningen av indikatorns utveckling, kan man peka på några faktorer som skulle kunna förklara en ökad innovationsförmåga inom området på senare tid.

Under senare år har flera viktiga insatser gjorts kopplade till maritima näringar och deras innovationsförmåga. I Västra Götalandsregionen driver man sedan första halvan av 2010-talet flera utvecklingsprojekt med inriktning mot maritima näringar och miljöer och med fokus på innovationer. Man har dels finansierat insatser för utvecklingen av ett maritimt kluster, vilket innebär att man stimulerat en innovativ samverkan mellan företag i olika branscher som har det maritima gemensamt.³⁶ I ett kluster är tanken att exempelvis ett innovationsarbete drivs som samverkansprojekt mellan kunder och leverantörer eller mellan olika leverantörer i samverkan istället för i konkurrens. Andra projekt har försökt att etablera olika typer av lokala innovationsarenor, där mindre företag kan

³⁶ Västra Götalandsregionen (2019)

få stöd genom affärsutvecklare, innovationsrådgivare och forskare i ett kontinuerligt utvecklingsarbete.

Tillsammans med generellt förbättrade förutsättningar för innovationer i såväl de maritima näringarna som i kustområdet kan den typen av insatser ha en stor påverkanspotential i avgränsade näringar och regioner.

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, och 9.5 Öka forskningsinsatser och teknisk kapacitet inom industrisektorn. Indikatorns ökning har framförallt drivits av investeringar i privat FoU, varför det senare hållbarhetsmålet (9.5) är av särskild betydelse; *”...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.”*

3.2.4 Indikator 14. Trafikslagsregelverk

I Sverige pågår en modernisering av regelverk gällande fartyg i nationell trafik och i den maritima strategin slås det därtill fast att regelverk kring avgifter behöver anpassas efter användningen och att regelverken ska möjliggöra att Sverige kan ha en konkurrenskraftig sjöfart.

Indikatorn trafikslagsregelverk är tänkt att ge en indikation på regelverkens funktionalitet för sjöfarten givet de kostnader som trafiken medför och sätta detta i relation till regelverken för konkurrerande trafikslag.³⁷



Indikatorn mäter internaliseringsgraden vilken avser hur stor andel av de externa marginalkostnaderna som täcks av rörliga skatter och avgifter. För sjöfarten domineras de externa marginalkostnaderna av utsläppskostnader.

³⁷ HaV (2018)

Tabell 17. Utveckling för Indikator 14. Trafikslagsregelverk

	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (låg CO ₂)	2019 (hög CO ₂)
Internaliseringsgrad för godstransporter	55 %	58 %	69 %	76 %	120 %	66 %	16 %
Internaliseringsgrad för persontransporter	82 %	76 %	53 %	56 %	70 %	37 %	9 %

Not. För 2019 noteras internaliseringsgrad med koldioxidvärderingen från såväl ASEK 6.1 som här anges som låg CO₂ (1,14 kr/kg) som den nya värderingen som väntas komma under 2020 som här benämns hög CO₂ (7 kr/kg).

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

Kommentar

Mellan 2018 och 2019 har internaliseringsgraden för sjöfartens externa marginalkostnader, såsom de definierats här, minskat. Den stora minskningen beror sannolikt på den nya metoden att mäta såväl sjöfartens transportarbete som bränsleförbrukning mellan 2018 och 2019. För persontransporter till sjöss har den minskat från 70 till 37 procent (alt. 9 procent givet den högre koldioxidvärderingen). Internaliseringsgraden för persontransporter till sjöss har inte beräknats nå upp till 100 procent något år under perioden 2014 till 2019. Under perioden har nivån varierat men 2019 beräknas nivån vara den lägsta, oavsett vilken värdering av koldioxid som används. Fram till 2018 ökade internaliseringsgraden för godstransporter till sjöss varje år, men från 2018 till 2019 har det minskat från 120 till 66 procent alternativt 16 procent, sett till den nya koldioxidvärderingen.

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 (låg CO ₂)	2019 (hög CO ₂)
Färjetrafik, person	icke-internaliserad kostnad	0,07	0,1	0,25	0,24	0,12	0,32	1,92
Färjetrafik, person	Internaliseringsgrad	82 %	76 %	53 %	56 %	70 %	37 %	9 %
Buss, diesel	icke-internaliserad kostnad	0,08- 0,1	0,07	0,02	0,03	0,04	0,025	0,28
Buss, diesel	Internaliseringsgrad	52-62 %	66 %	90 %	83 %	79 %	83 %	31 %
Persontåg	icke-internaliserad kostnad	0,01	-0,01	0,02	0,02	-0,005	-0,003	0,003
Persontåg	Internaliseringsgrad	90 %	115 %	84 %	80 %	106 %	103 %	96 %
Sjöfart, gods	icke-internaliserad kostnad	0,028	0,024	0,014	0,012	-0,007	0,03	0,26
Sjöfart, gods	Internaliseringsgrad	55 %	58 %	69 %	76 %	120 %	66 %	16 %
Tung lastbil, utan släp	icke-internaliserad kostnad	0,24- 0,3	0,22	0,11	0,1	0,13	0,09	0,79
Tung lastbil, utan släp	Internaliseringsgrad	40-46 %	49 %	69 %	71 %	72 %	78 %	30 %
Tung lastbil, med släp	icke-internaliserad kostnad	0,07- 0,09	0,05	0,016	0,07	0,06	0,04	0,24
Tung lastbil, utan släp	Internaliseringsgrad	54-61 %	70 %	62 %	61 %	65 %	74 %	29 %
Godståg	icke-internaliserad kostnad	0,035	0,031	0,06	0,06	0,03	0,03	0,03
Godståg	Internaliseringsgrad	34 %	38 %	28 %	30 %	45 %	46 %	46 %

Not. För 2019 noteras internaliseringsgrad med koldioxidvärderingen från såväl ASEK 6.1 som här anges som låg CO₂ (1,14 kr/kg) som den nya värderingen som väntas komma under 2020 som här benämns hög CO₂ (7 kr/kg).

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

Arbetet med att ta fram de samhällsekonomiska kostnaderna och beräkna internaliseringsgrad är ett pågående arbete där metoder utvecklas över tid. Det gör att variationer mellan år utöver reell förändring (exempelvis att skatter och avgifter höjs) också kan bero på att metoder och underlag har förändrats och tas fram på ett annorlunda sätt. Till exempel ändrades metoden för att mäta såväl sjöfartens transportarbete som bränsleförbrukning mellan 2018 och 2019.³⁸ Det 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 2019.

Resultatvärdering

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.³⁹ Sett till målsättningen i de transportpolitiska målen kan inte sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader anses vara fullt internaliserade under perioden 2014-2019 och därmed kan inte heller sjöfarten, i tillräcklig omfattning, anses bidra till de transportpolitiska målen uppfyllelse.

Att jämföra de olika trafikslagens internalisering, skatter och avgifters storlek sinsemellan, är här ett sätt att bedöma konkurrensvillkor inom transportsektorn. En sådan jämförelse ger en indikation på de olika trafikslagens möjligheter att konkurrera med varandra. I detta sammanhang kan regeringens ambition att flytta gods från väg till sjöfart (och järnväg).⁴⁰

Ytterligare information

Sjöfartens externa marginalkostnader består till stor del av kostnader för koldioxidutsläpp. För exempelvis järnväg domineras marginalkostnaden istället av kostnader kopplat till infrastrukturen och i mindre utsträckning av kostnader för utsläpp. Dessutom tas internaliserande skatter och avgifter ut för delvis olika saker.⁴¹ Det finns externa kostnader kopplade som inte är inkluderade i de externa marginalkostnaderna här, till exempel påverkan på biologisk mångfald genom buller eller annat sätt.

För persontransporter har persontåg den lägsta andelen icke-internaliserade kostnader under perioden 2014 till 2019. Persontåg är också det enda trafikslag för persontransporter som är överinternaliserat över tid, vilket innebär att skatter och avgifter överstiger de externa marginalkostnaderna. Färjetrafik har däremot högst andel icke-

³⁸ Trafikanalys (2020)

³⁹ Prop. 2008/09:93

⁴⁰ Regeringen (2018)

⁴¹ För sjöfarten är det Sjöfartsverkets lots- och farledsavgifter som räknas som internaliserande. För vägtrafik räknas bland annat bränslebeskattning, trängselskatt, eurovinjettavgift och vägavgift som internaliserande.

internaliserade kostnader och dessutom sedan 2016 den lägsta internaliseringsgraden av trafikslagen inom persontransporter.

För godstransporter har sjöfarten istället de lägsta icke-internaliserade kostnaderna under flertalet år, jämfört med övriga trafikslag. Den högsta internaliseringsgraden pendlar däremot mellan de olika trafikslagen. För 2018 beräknades sjöfarten betala mer än de externa marginalkostnaderna, men med de nya beräkningsmetoderna för 2019 för bränsleförbrukning och transportarbete har internaliseringsgraden minskat till bland de lägsta av trafikslagen, oavsett koldioxidvärdering. Att trafikslagens skatter och avgifter varierar och i olika stor utsträckning täcker de kostnader som uppstår på grund av trafiken kan vara en konkurrensnackdel för olika trafikslag. Samtidigt är variationer över tid delvis kopplade till metodval och beräkningsgrunder för framtagandet av underlaget, vilket kan påverka jämförelser över tid.

Koppling till Agenda 2030

Utfallet för indikatorerna visar att internaliseringsgraden minskar vilket innebär en negativ påverkan på globalt delmål 8.4 vad gäller att ...”sträva efter att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och miljöförstöring, i enlighet med det tioåriga ramverket för hållbar konsumtion och produktion”.

3.2.5 Indikator 15. Sveriges fartygsflotta

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.



Tabell 19. Utveckling för indikator 15. Sveriges fartygsflotta

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal svenskregistrerade fartyg	320	319	310	304	318	323

Källa: Trafikanalys (uå)

Kommentar

Ett sätt att mäta Sveriges konkurrenskraft gentemot andra länder är att följa utvecklingen av fartygsflottan i svensk regi. Fartyg i svensk regi är svenskregistrerade fartyg och inhyrda utländska fartyg. Den svenskregistrerade handelsflottan har mellan 2018 och 2019 ökat från 318 till 323 fartyg över 100 brutto. Fram till 2017 hade antalet svensk-registrerade fartyg i handelsflottan minskat varje år men 2018 bröts trenden och 2019 är andra året i rad som flottan ökar. Ökningen beror på fler svenskregistrerade tankfartyg, och övriga passagerarfartyg. Antalet svenskregistrerade specialfartyg har ökat kontinuerligt sedan 2014 men minskade mellan 2018 och 2019. Specialfartyg är fartyg är exempelvis isbrytare, bogserfartyg, arbetsfartyg med mera. Pråmar har exkluderats eftersom de inte har en egen framdrift. Fartyg i svensk regi med utländsk flagg har minskat mellan 2018 och 2019, från 486 till 449 stycken.

Tabell 20. Fartygsflotta i svensk regi över 100 brutto, data från Trafikanalys (uå)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Svenskregistrerade fartyg, totalt	320	319	310	304	318	323
- tankfartyg	30	30	31	31	44	48
- bulkfartyg	6	6	6	5	5	5
- torrlastfartyg	92	89	81	78	82	81
- passagerarfärjor	41	41	40	40	52	52
- övriga passagerarfartyg	151	153	152	150	135	137
Svenskregistrerade specialfartyg	119	127	128	132	138	115
Fartyg med utländsk flagg, totalt	477	490	429	443	486	449
- tankfartyg	246	259	224	230	275	240
- bulkfartyg					14	12
- torrlastfartyg	199	193	171	187	162	157
- passagerarfärjor	26	37	34	25	30	34
- övriga passagerarfartyg	6	1		1	5	6

Resultatvärdering

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.

Sett till regeringens ambition med fler svenskflaggade fartyg är det också positivt att svenskregistrerade specialfartyg har ökat år för år under hela perioden fram till 2018. Specialfartygen har emellertid minskat mellan 2018 och 2019. Det beror troligtvis på flera faktorer, såsom överföringar mellan skepps- och båtdelarna i registret, förändringar i artbenämning av fartyg och utflaggning. Det återstår att se hur utvecklingen av specialfartyg fortsätter framöver.

Möjlig förklaring

Fartyg i svensk regi med utländsk flagg varierar över perioden och svenska fartygsflottan har trendmässigt minskat under en längre tid. Sjöfarten är internationell i sin karaktär, därmed konkurrerar också olika stater till viss del 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 sjöfartsnäringen⁴² 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.

Trafikanalys menar i rapporten *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader* för 2020⁴³ att många länders sjöfartspolitik till stor del går ut på att förbättra konkurrensvillkoren för den egna flottan i förhållande till andra konkurrerande flaggstater. Många länder i EU har dock svårt att konkurrera med länder med betydligt lägre kostnader utanför EU, samtidigt kan det också finnas skillnader mellan länder inom EU. Förutsättningar eller villkor som rör den internationella konkurrenskraften handlar bl.a. om registrering, kontroll och tillsyn, finansierings-, skatte- och investeringsvillkor, bemanning och bemanningsstöd, och forskning och utveckling. Dessa aspekter analyseras årligen sedan 2012 av Trafikanalys och redovisas i rapporten *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation*.⁴⁴

⁴² Näringsdepartementet (2013)

⁴³ Trafikanalys (2020a)

⁴⁴ Trafikanalys (2020b)

I utredningsrapporten *Ett svenskt tonnageskattesystem*⁴⁵ 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 tonnageskatt⁴⁶ år 2017. Dessa åtgärder kan, direkt eller indirekt, ha bidragit till att den svenskregistrerade flottan nu har ökat.

Det återstår att se om flottan fortsätter öka framöver. Det finns flera faktorer i vår omvärld som skulle kunna påverka utvecklingen av indikatorn framöver, bland dessa kan nämnas minskad globalisering och förändrade handelsmönster, Covid-19-pandemin, förändrade ekonomiska utsikter med mera.

Den svenska handelsflottan kan till viss del spegla svenska rederiers välstånd, konkurrensvillkor och branschens välmående. 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.

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 *”säkerställa att skydda arbetstagares rättigheter och främja en trygg och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare...”*, vilket berör delmål 8.8.

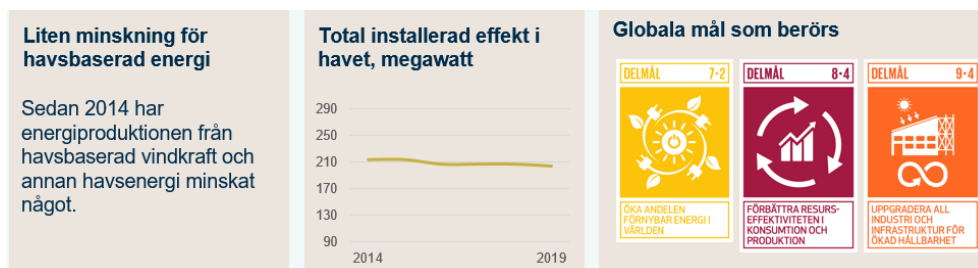
3.2.6 Indikator 16. Havsbaserad energiproduktion

Energiproduktionen från havet beskrivs i den maritima strategin som ett utvecklingsområde under tillväxt. Den havsbaserade energin utgörs av vind-, våg- och strömkraft vilka har en möjlighet att utgöra en förnybar resurs av eltillgång i Sverige.

⁴⁵ SOU 2015:4

⁴⁶ Tonnageskattesystemet är ett alternativt sätt till konventionell beskattning som innebär att inkomst beskattas schablonmässigt.

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.



Tabell 21. Utveckling för indikator 15. Havsbaserad energiproduktion

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Total installerad effekt havsbaserad vind och vågkraft, MW	213,2	213,2	206,2	206,3	206,3	203,3

Källa: Energimyndigheten (2020). Statistikdatabas (2020-08-17) och IEA OES-rapportering

Kommentar

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 74 procent (från 4 875 till 8 478 MW) och producerade 19 240 GWh 2019.⁴⁷

Tabell 22. Svensk havsbaserad vindkraft, översikt

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Installerad effekt, MW	213	213	203	203	203	203
Antal verk	87	87	82	82	82	82
Elproduktion, GWh	669	714	608	670	550	606

Källa: Energimyndigheten (2020). Statistikdatabas (2020-08-17)

Den installerade effekten för havsenergianläggningar i svenska vatten var 0,261 MW år 2019 vilket är en ökning av den installerade effekten med 45 procent sedan 2014. Dock var den installerade effekten år 2019 mindre än för år 2018 då den installerade effekten var 3,26 MW. 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.

⁴⁷ STEM (2020)

Se tabell nedan som visar effekt havsenergi som varit installerad i marin miljö i Sverige någon gång under året. Det finns inga inrapporterade mätvärden gällande elcertifikat från havsenergi under aktuell period.

Tabell 23. Svensk havsenergi , installerad effekt och antal anläggningar 2014-2019

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

Källa: IEA OES-rapportering och Energimyndigheten.

Resultatvärdering

År 2040 ska 100 procent av elproduktionen vara förnybar enligt riksdagens beslut 2018-06-09 om energipolitikens inriktning.⁴⁸ Indikatorns utveckling innebär att elproduktionen från havsbaserad vindkraft (0,6 TWh år 2019) bidrar till denna måluppfyllelse i väsentligt mindre utsträckning än elproduktionen från landbaserad vindkraft (19,2 TWh år 2019). Det har inte skett någon ökning avseende installerad effekt i havsbaserad vindkraft sedan 2014.

Havsenergi skulle på sikt kunna bidra till riksdagens beslutade mål om 100 procent förnybar elproduktion till 2040. Men den idag installerade effekten härrör till forskningsprojekt.

Möjlig förklaring

Den obefintliga utveckling som indikatorn 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. I övrigt kan indikatorns stillastående utveckling förklaras av hinder i tillståndsprocessen (exempelvis avseende totalförsvaret och skyddad natur) samt frågor om anslutningskostnader till elnätet.

De högre siffrorna installerad effekt inom havsenergin för år 2016 till 2018 beror på den större demonstrationsanläggning för vågkraft som byggdes på västkusten (Sotenäs) av utvecklingsbolaget Seabased Industry AB tillsammans med Fortum och samfinansierat av Energimyndigheten. Totalt installerades 3 MW. Demonstrationsanläggningen har dock avvecklats då Seabased Industry AB gick i konkurs år 2019 och Fortum tidigare avslutat sitt engagemang.

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

⁴⁸ Betänkande 2017/18:NU22. (2018).

söka efter potentiella projekt i svenska havsområden. Detta har även avspeglats i anspråk som framkommit under den svenska nationella havsplaneringsprocessen. Det finns flera projekt som är i olika faser i tillståndsprcessen. Projekten finns i Bottenhavet, Egentliga Östersjön och Kattegatt.

Ett fåtal projekt har beviljats tillstånd under senare år. Ingen av dessa projekterade anläggningar har ännu uppförts.

Havsenergi och havsbaserad vindkraft befinner sig i olika utvecklingsfaser. Koncepten för omvandling av havsenergi till el befinner sig fortfarande på prototyp- och demonstrationsstadiet medan vindkraft som teknik är kommersiell sedan länge.

I nuläget är också elproduktion genom omvandling av havsenergi betydligt dyrare än andra förnybara energiresurser som vind och sol. För nyttjande av havsenergi för elproduktion i Sverige är det framförallt vågkraft som kan vara aktuellt men den stora marknaden för vågenergi och övrig havsenergi förväntas finnas utomlands. Det finns flera erkända svenska innovativa företag inom havsenergi och flerparten inriktar sig på kommersialisering utomlands.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorns utveckling innebär en neutral påverkan på globalt delmål 7.2 vad gäller att *”Till 2030 väsentligen öka andelen förnybar energi i den globala energimixen.”* Det samma gäller utvecklingen för att *”successivt förbättra den globala resurseffektiviteten i konsumtionen och produktionen”* vilket är en del av delmålet 8.4 Förbättra resurseffektiviteten i konsumtion och produktion. Det globala delmålet 9.4 Uppgradera all industri och infrastruktur för ökad hållbarhet, har också haft en neutral påverkan eftersom det inte har skapats effektivare resursanvändning, vilket är en del av delmålet.

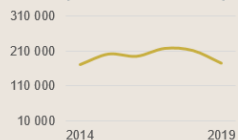
3.2.7 Indikator 17. Fångst av fisk och skaldjur

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. Indikator 17. Fångst av fisk och skaldjur följer upp fångsten av fisk och skaldjur från det yrkesmässiga fisket. Indikator 3. Hållbart nyttjade fisk och skaldjursbestånd visar utvecklingen för bestånden.

Ingen generell trend för fångster i yrkesfisket

Det finns ingen generell trend för total fångst av fisk och skaldjur över perioden, utan det är variation mellan år i olika riktningar.

Fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton)



Globala mål som berörs



Tabell 24. Utveckling för indikator 17. Fångst av fisk- och skaldjur

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fångst av fisk och skaldjur från yrkesmässigt fiske i havet (levande vikt i ton)	171 938	201 967	195 647	218 112	211 891	175 903

Källa: HaV (uå): Landningsdata för yrkesfisket.

Kommentar

Den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet har varierat under perioden från som minst 171 938 ton år 2014 till som högst 218 112 ton år 2017. Under 2019 minskade den totala fångsten med ca 17 procent jämfört med 2018. Jämfört med basåret 2014 motsvarade 2019 års fångst däremot en ökning med ca 2,3 procent. Genomsnittlig fångst under hela perioden uppgår till knappt 196 000 ton.

Resultatvärdering

Den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet visar inte på någon generell trend under perioden.

Möjlig förklaring

Fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet består till stor del av kommersiella arter och bestånd som omfattas av EU:s gemensamma fiskeripolitik. För dessa arter beslutar rådets fiskeministrar årligen om totala tillåtna fångstmängder. Beslut fattas efter förslag från EU-kommissionen som i sin tur baseras på vetenskaplig rådgivning från bl.a. Internationella havsforskningsrådet, ICES.

Fångster av fisk och skaldjur i svenskt fiske i havet beror därför till stor del på de fångstmängder som beslutas för olika arter liksom i vilken

utsträckning dessa fångstmängder nyttjas. I kvantitet utgör sill, skarpsill, tobisfiskar, makrill och torsk de fem vanligaste arterna i svenskt fiske. En stor del av den totala fångsten kommer från det storskaliga fisket, mestadels pelagiskt trålfiske, av arterna sill och skarpsill. Under perioden 2014-2019 motsvarade den årliga fångsten av sill och skarpsill i genomsnitt cirka 80 procent av den totala årliga fångsten i svenskt fiske. Eftersom fångsten av dessa arter utgör en stor del av den totala fångsten och att nyttjandet är generellt högt har tillåtna fångstmängder stor inverkan på indikatorns utveckling över tid. Under 2019 reducerades tillåten fångstmängd av sill i Östersjön med 20 471 ton vilket motsvarar en minskning med ca 22 procent jämfört med 2018. Till stor del förklarar det också den minskning med 17 procent som kan observeras i total fångst år 2019 jämfört med 2018.

Det förekommer samtidigt fisken av arter och bestånd med minskande fångster trots ett redan lågt nyttjande av tillåten fångstmängd. I dessa fall påverkas utvecklingen inte i första hand av begränsade fiskemöjligheter utan av andra faktorer. Ett exempel är fisket av torsk där fångsten minskat med 70 procent från 6 873 ton år 2014 till 2 088 ton 2019 trots generellt lågt nyttjande under samma period. Utvecklingen förklaras till stor del av bristande lönsamhet inom fisket av torsk i Östersjön till följd av de beståndsförändringar som skett succesivt över tid och påverkat fiskens tillväxt, könsmognad m.m. För att skydda torskbeståndet i Östersjön infördes nödåtgärder under hösten 2019 som stoppade en stor del av fisket.

Ytterligare information

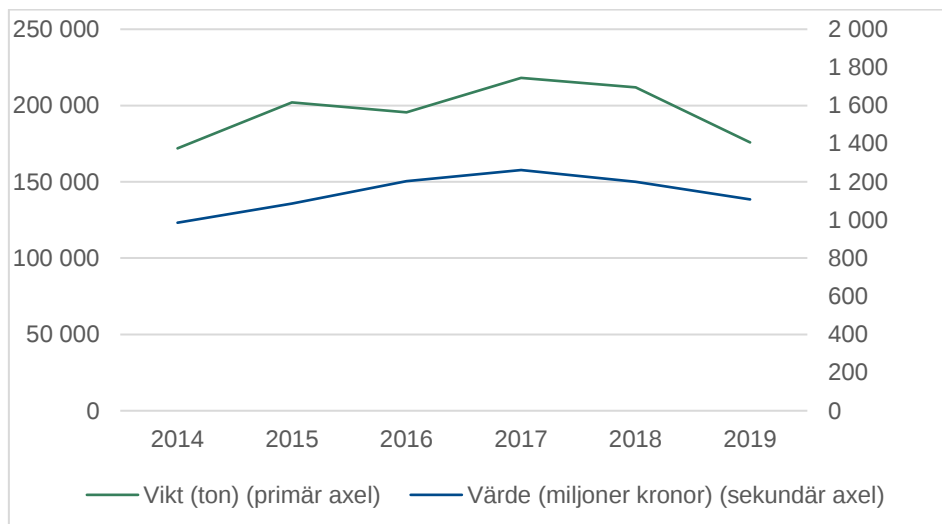
Totalt infiskat värde har under perioden varierat från som minst 986 miljoner kr år 2014 till som mest 1 262 miljoner kr år 2017. Eftersom marknadspriset varierar mellan olika arter skiljer sig de viktigaste arterna om man ser till infiskat värde istället för angivna fångstmängder. De sex viktigaste arterna inom svenskt havsfiske sett till värde är i ordningen sill, havskräfta, skarpsill, nordhavsräka, siklöja och torsk. Under perioden 2014-2019 utgjorde dessa arter i genomsnitt 83 procent av det totala värdet. Fiske efter sill och skarpsill som står för en stor andel av den totala fångsten, ca 80 procent, utgör en mindre andel av det totala värdet, ca 40 procent.

Även om värdet av fångsten i det yrkesmässiga fisket i havet också beror på beslutade fångstmängder som tillåts fiskas och säljas ser man inte samma volatilitet över tid vad avser infiskat värde. Detta beror på rådande marknadseffekter, lägre utbud reglerar priset uppåt, givet att efterfrågan är konstant. Man får således mindre fluktuation i det totala värdet jämfört med den totala fångsten. Fisket efter siklöja är ett sådant exempel där fångsterna under perioden minskat med ca 55 procent samtidigt som infiskat värde varit mer eller mindre konstant, runt 60 miljoner kr per år.

Fångst av sill står dock fortfarande för en stor del av det totala värdet, cirka 30 procent. Som en följd av lägre tillåtna fångstmängder av sill i Östersjön

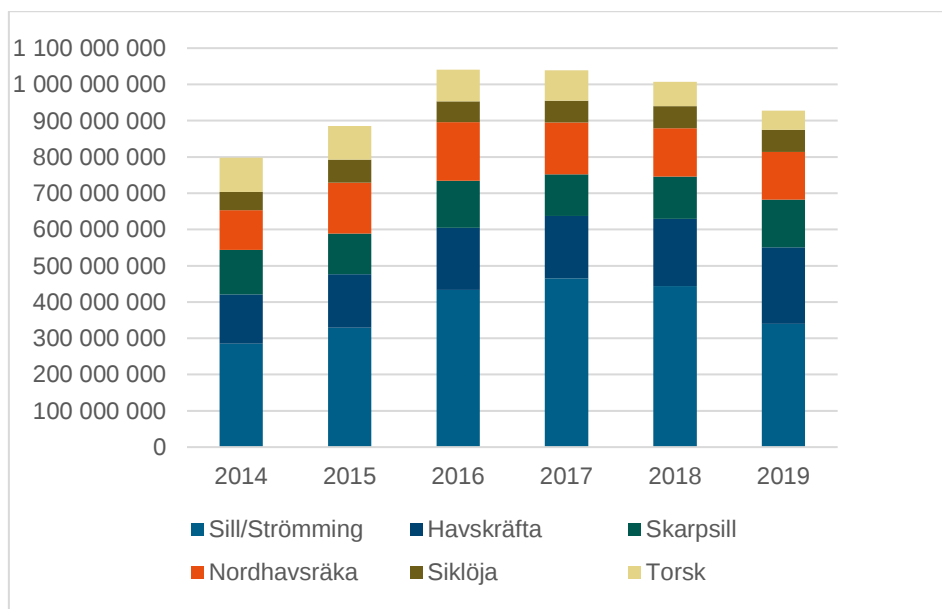
under 2019 sjönk värdet från sill med nästan 100 miljoner kr jämfört med 2018. Detta hade också en stor påverkan på det totala infiskade värdet under 2019.

Figur 8. Kvantitet (ton) och värde (miljoner kronor) landad fisk 2014-2019



Källa: HaV (uå) Landningsdata för yrkesfiske.

Figur 9. Värde i kronor för de ekonomiskt viktigaste arterna baserat på landningsvärden



Källa: HaV (uå). Landningsdata för yrkesfisket.

Koppling till Agenda 2030

Uppföljningen visar ingen generell trend för indikatorn under mätperioden 2014–2019. Vad gäller globalt *delmål 8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt, 12.2*

Hållbar förvaltning och användning av naturresurser och 14.2 Skydda och återställ ekosystem ger indikatorns utveckling inte tillräckligt underlag för att bedöma om delmålen har påverkats eller ej under angiven mätperiod. 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.

3.2.8 Indikator 18. Vattenbruksproduktion

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. Denna indikator knyter an till detta område genom att följa upp produktionen inom vattenbruket. Indikatorn inkluderar allt vattenbruk i Sverige, dvs. både i söt- och saltvatten.



Tabell 25. Utveckling för indikator 18. Vattenbruksproduktion

	2014	2015	2016	2017	2018
Total årlig vattenbruksproduktion i Sverige, ton	14 029	13 351	16 630	15 773	13 825

Källa: SCB: Vattenbruk, Statistiska meddelanden JO 60 SM 1901 för 2014-2018

Kommentar

Den sammanlagda vattenbruksproduktion (kvantitet) i Sverige av mat- och sättdjur samt blöt- och kräftdjur (framförallt blåmusslor) har varierat under perioden, där en topp nåddes under 2016. Saluvärdet av den odlade matfisken har däremot ökat med ungefär 40 procent mellan 2014 och 2018.

Tabell 26. Saluvärde av matfisk 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Saluvärde för odlad matfisk i Sverige (miljoner kronor)	369,8	344,6	487	521	520,6

Källa: SCB: Vattenbruk, Statistiska meddelanden JO 60 SM 1901 för 2014-2018

Resultatvärdering

Indikatorn består av den totala produktionen av vattenbruksprodukter uppdelad på de olika slags djur och växter som odlas i vattenbruk i Sverige.

Tabell 27. Vattenbruksproduktion i Sverige, översikt, 2014-2018

	2014	2015	2016	2017	2018
Totalt, ton	14 029	13 351	16 630	15 773	13 825
- Årlig förändring	-2,5 %	-4,8 %	-24,6 %	-5,2 %	-12,4 %
Fisk, ton	12 282	11 825	14 311	13 758	11 839
- Årlig förändring	-3,1 %	-3,7 %	+21,0 %	-3,9 %	-13,9 %
Blötdjur och kräftdjur, ton	1 747	1 526	2 319	2 015	1 986
- Årlig förändring	+2,6 %	-12,7 %	+52,0 %	-13,1	-1,4 %

Källa: SCB (2019b)

Under 2018 producerade svenska vattenbruk 11 839 ton fisk (både som matfisk samt sättfisk) och 1 986 ton musslor och ostron. Regnbåge är den dominerande fiskarten och uppgår till 9 586 ton, vilket innebär en minskning jämfört med 2017 med 1 775 ton (16 procent). I övrig fiskproduktion ingår bland annat röding, ål, gös, tilapia, abborre etc. Av sekretesskäl kan inte produktionen av övrig matfisk redovisas. Den rapporterade kräftproduktionen, både av kräftor för konsumtion och för utsättning är liten, de fem senaste åren har produktionen av matkräftor legat mellan 0-1 ton och produktionen för utsättning på 0-1 ton.

Ungefär 30 procent av regnbågsproduktionen och hela musselskörden kom år 2018 från kustbaserade odlingar i havet.

När det gäller regnbågsproduktionen i havet så odlas 2 754 ton (97 procent), längs med Norra ostkusten. Sett till de senaste 10 åren har produktionen längs med Norra ostkusten ökat, samtidigt som produktionen längs med övriga kust-sträckor har minskat.

Blåmusslor odlas idag främst på västkusten, och denna typ av odling har möjligheter att växa, förutsatt att fr.a. 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.

Tillväxtnålet för det svenska vattenbruket till 2020 är en genomsnittlig ökning med 8 procent årligen (eller totalt ca 71 procent ökning från 2013 till 2020). Detta motsvaras av en årlig produktion av matfisk, kräfter och musslor på ca 23 000 ton och en total årlig produktion inklusive sättfisk och sättkräfter på 25 000 ton år 2020. Statistiken för 2018 visar en liten nedgång i produktionen av fisk samt musslor (-12 procent respektive -1 procent). Minskningarna i produktionen av fisk kan under 2018 härledas till sjukdomsutbrott i ett flertal anläggningar.

Möjlig förklaring

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 ökade miljötillstånd på grund av nya tolkningar av miljölagstiftningen. Från en studie som gjordes i 2017⁴⁹ ser vi att en majoritet av vattenbruksutövarna uppfattar att regelbördan begränsar företagets utveckling.

Ytterligare information

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 m.fl. 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 bl.a. den aktuella verksamhetens storlek och lokalisering, vilken teknik som ska användas och vilken art som ska odlas. Sedan reglerna som styr tillståndsprcessen 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.

Det har ifrågasatts om dagens regelverk är utformat på ett optimalt sätt för att kunna hantera den tekniska utveckling som skett och om regelverket i tillräcklig grad uppmuntrar näringen att göra tillgängliga investeringar.

I augusti 2018 fick Jordbruksverket i uppdrag från regeringen att, inom ramen för livsmedelsstrategin, samt i samarbete med näringen och andra berörda organisationer och myndigheter, kartlägga och utreda

⁴⁹ SWEMARC mfl. (2017)

förutsättningar för en enklare prövning av vattenbruksverksamheter (N2018/04401/FJR). En rapport från uppdraget kommer tillsammans med författningsförslag att lämnas till regeringen senast den 30 september 2020. Förhoppningsvis kommer resultaten från uppdraget hjälpa till att driva utvecklingen framåt och minska den administrativa bördan för företagen.

Havsbaserat vattenbruk för energiproduktion

Ur förnybar energisynpunkt är det av intresse att följa utvecklingen av produktionssystem för nya arter. Makroalger och filtrerande organismer som sjöpungar har stor tillväxtpotential och kan användas både för foder, bioråvara till industrin och som råvara för biodrivmedel (biogas, etanol, etc.). Vidare kan energi utvinnas ur restprodukter som uppkommer från beredningen av fisk, etc. till livsmedel eller foder. Vattenbruket bedöms öka och diversifieras i framtiden, men utvecklingen kommer troligen ske i relativt lugn takt. Därför är uppföljning vart tredje år tillräckligt.

Torrsubstansen varierar mycket mellan olika arter. Sjöpungar kan innehålla 95 procent vatten medan fisk innehåller ca 70-80 procent vatten. Tillförlitliga mätningar av torrsubstansen för de olika biomassorna är nödvändig för att kunna jämföra olika organismer. Mängden torrsubstans är direkt relaterad till exempelvis energimängden i biomassan.

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*.

3.2.9 Indikator 19. Uppkopplade kustområden

I Sverige bor en betydande del av befolkningen i närheten av kusten. I den maritima strategin framgår hur en god havsmiljö i framtiden kan generera tiotusentals nya jobb i kustområdena, vilket belyser samspelet mellan tillväxt och en hållbar utveckling. För att underlätta att verka vid kustområden behöver vissa förutsättningar vara på plats, såsom tillgänglighet till nödvändig infrastruktur.

Tillgången till digital kommunikationsteknik i form av mobil telefoni och internet är idag avgörande för utvecklingen inom de flesta samhällsområden. Det är exempelvis en förutsättning för såväl ett innovativt näringsliv som för små och medelstora företag i samtliga branscher i allmänhet. Det är en förutsättning för besöksnäringen och för en väl fungerande offentlig service. Därmed är det också en förutsättning för att kustområdena ska vara attraktiva och behålla och attrahera invånare.



Indikatorn bygger på Post- och telestyrelsens (PTS) statistik över mobil- och bredbandstäckningen i Sverige. Indikatorn visar bredbandstäckningen för arbetsplatser i kustområdet. Detta ger också en god bild av hur tillgången för hushåll och privatpersoner kan se ut. Indikatorn visar hur stor andel av alla arbetsställen i kustområdet som har tillgång till en snabb bredbandsuppkoppling. En metodbeskrivning finns i bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer.

Tabell 28. Utveckling för indikator 19. Uppkopplade kustområden

	2014	2015	2016	2017	2018
Andelen av samtliga arbetsställen i kustområdet med tillgång till 100 Mbit/s bredbandsuppkoppling	25 %	31 %	38 %	48 %	56 %

Källa: Andel arbetsplatser med tillgång till MBIT 100 (Post- och telestyrelsen: Mobiltäcknings- och bredbandskartläggning), Antal arbetsställen (SCB). För information om bearbetning, se bilaga C.

Kommentar

År 2018 hade över hälften, 56 procent, av arbetsplatserna i kustområdet en möjlighet till en snabb internetuppkoppling. Indikatorn visar också på en stadigt ökande tillgänglighet till snabba uppkopplingar i kustområdet. Ökningstakten varierar över perioden med mellan 6 och 10 procentenheters ökning per år. Ökningstakten var långsammast mellan de första åren (2014 – 2015).

Resultatvärdering

Sveriges mål för bredbandstäckning, som också bygger på EU:s digitala agenda, har formulerats i två strategier (2009 och 2016). Målen som sätts upp där är att 90 respektive 95 procent av Sveriges hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/sekund år 2020 respektive 2023. År 2018 var täckningsgraden i kustområdet som uppgick till 56 procent fortfarande avsevärt lägre än för hela landet där 81 procent av företagen hade tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s. Ökningstakten i andelen företag med tillgång till bredband är dock fortsatt snabb, och något snabbare än den som gäller för hela riket. Även om vi kan anta att många av de företag (arbetsställen) som finns inom kustområdet är sådana som kommer att nås sent av tillgänglighetsmöjligheten så kan man ändå säga att

tillgängligheten till bredband fortfarande är betydligt lägre i kustområdet än i Sverige i sin helhet.

Det finns enligt Post- och telestyrelsen fortfarande stora skillnader mellan tätorter och småorter å ena sidan och områden utanför dessa å andra sidan. I den förra kategorin hade 81 procent tillgång till snabbt bredband medan andelen i den senare kategorin var mindre än hälften, 40 procent. Även här ökar andelen som har tillgång till snabbare bredband utanför tätorter och småorter och skillnaderna minskar härigenom.⁵⁰

Möjlig förklaring

En snabb utbyggnad av infrastrukturen i form av fiber och bredband via mobila lösningar har präglat hela analysperioden. Den snabbare ökningen utanför tätorter och småorter förklaras enligt Post- och telestyrelsen av nya tekniska accessmöjligheter för snabba fasta bredbandsuppkopplingar och av ett tidigare stöd från EU:s landsbygdsprogram för utbyggnad utanför större tätorter. 100 Mbit/s kan idag uppnås antingen med fiberkabel eller med en fast uppkoppling till en mast med radiovågssändning. Det är utvecklingen av denna senare lösning som bidragit till den snabba ökningen i mer perifert belägna områden.

Ytterligare information

En studie⁵¹ från Länsstyrelsen i Stockholms län om mobiltäckningen i Stockholms skärgård visar att skärgårdens *faktiska* tillgång till bredband kan uppvisa stora kvalitativa skillnader. Länsstyrelsens undersökning bygger på mätningar av bandbredden i områden som har bredband till fasta uppkopplingar via radiovågor och visar på att den faktiska uppkopplingshastigheten varierar stort, beroende på leverantörer och på geografi. Detta gör att man bör beakta att särskilt kustområdena (liksom andra områden utanför tätorterna) kan ha en större kvalitativ variation i bredbandstillgången jämfört med andra områden.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorn visar att andelen av samtliga arbetsplatser i kustområden som har tillgång till bredband med minst 100 mb/s har ökat sedan 2014. Det innebär att fler arbetsplatser har tillgång till tillförlitlig infrastruktur i form av bredband. Delmålet 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer, 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. Indikatorns resultat påvisar därför en positiv utveckling gentemot det globala målet 9.1.

⁵⁰ PTS (2018)

⁵¹ Länsstyrelsen i Stockholms län (2018)

3.3 Attraktiva kustområden

I den maritima strategin beskrivs vikten av *Attraktiva kustområden*, för möjligheterna att leva och verka i dem, men också för att öka förutsättningarna för att besöka dem. Tillgängliga kustområden, fysiskt såväl som virtuellt, är av betydelse för att underlätta för försörjning, rekreation och natur- och kulturupplevelser.

Vidare beskrivs i strategin hur maritima näringar utgör en bas för en levande och attraktiv kust och skärgård. Ekosystemtjänster i hav- och kustområden behöver därmed skyddas för fortsatt livskraftiga maritima näringar och ett hav i balans. Attraktiva kust- och skärgårdsområden utgör vidare en möjlighet till utökad turism och besöksnäring. 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. Dessa indikatorer omfattar attraktivitet vad gäller både boende, arbete och turism, men även att hälsa och socioekonomiskt perspektiv där utbildningsnivå och ekonomisk standard studeras.

3.3.1 Indikator 20. Attraktiva boendemiljöer

För att kustområdena ska vara attraktiva krävs att där finns möjligheter både att bo och att verka. I den maritima strategin framgår att det ska vara attraktivt att bo vid 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.



Indikatorn Andelen av befolkningen boende i kustområdet 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 andelen av befolkningen i landet som återfinns i kustområdet. (tätorter över 10 000 invånare undantagna, för kustområdet såväl som för jämförelsebasen övriga Sverige). En över tid ökande andel kan antas visa att kustområdena blir mer attraktiva när det gäller att bo och leva där.

Tabell 29. Utveckling för indikator 20. Attraktiva boendemiljöer

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

Källa: SCB, Register över totalbefolkningen, 2014-2019

Kommentar

År 2019 bodde 42,7 procent av landets befolkning (tätorter över 10 000 invånare undantaget) i kustområdet. Andelen har ökat från 40,0 procent år 2014. Ökningstakten är någorlunda stabil över perioden. Det är inga skillnader mellan kvinnor och män.

Resultatvärdering

Givet den relativt korta perioden och den relativt långsamma process som befolkningsförändringar utgör så är ökningen relativt stor. Andelen bosatta i kustområdet har ökat med nära 3 procentenheter under en period på bara sex år.

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. I det ligger att kustområdena åtminstone bör förväntas behålla sin andel av landets befolkning. För att inte skapa orättvisa jämförelsebasen undantas större tätorter, liksom för övriga indikatorer för attraktiva kustområden. Annars skulle en förändring riskera att handla mer om skillnader mellan större och mindre tätorter.

Indikatorn visar således att kustområdenas attraktivitet är växande, när det gäller förmågan att bibehålla och attrahera nya invånare.

Samtidigt kan kustnära exploatering och fler boende kan öka exponering av både befolkning och egendom för naturolyckor som exempelvis stormar och översvämning från havet. En befolkningsökning ställer också krav på en hållbar utveckling och planering av kustområden.

Möjlig förklaring

Totalt har befolkningen i kustområdet ökat från ca 1 550 000 personer till 1 620 000. Den procentuella ökningen är snabbare än vad som gäller för landet i sin helhet (tätorter över 10 000 invånare undantagna)).

Det är svårt att tolka och förklara utvecklingen i den här typen av indikatorer även om vi som nämnts menar att ökningen är påtaglig över tid.

Det förefaller som att kustområdena (utanför de största tätorterna) ser ut att växa något snabbare än vad övriga landet (utanför de största tätorterna) gör. Vi kan tolka det som att kustområdena förefaller att utgöra något mer attraktiva boendemiljöer än andra delar av landet, allt övrigt lika.

Ytterligare information

All analys av befolkningsutvecklingen under senare delen av 2010-talet behöver ta hänsyn till den snabba folkökningen i landet och den relativt stora inflyttningen från andra länder.

Antalet som sökt asyl i Sverige har uppgått till flera hundra tusen personer under den här perioden. Bosättningen för de som beviljats uppehållstillstånd har delvis varit reglerad i lag, vilket påverkar inflyttningen till olika delar av landet.

3.3.2 Indikator 21. Tillgång till arbetstillfällen

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 förstas 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 lever och verkar längs kusterna är en avgörande del i att skapa attraktiva miljöer. Indikatorn utgår från SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik. Indikatorn visar på kustområdenas attraktionskraft när det gäller att skapa och vidmakthålla arbetstillfällen.



Indikatorn visar andelen av förvärvsarbetande i landet (tätorter över 10 000 invånare undantagna) som återfinns i kustområdet.

Tabell 30. Utveckling för indikator 20. Tillgång till arbetstillfällen

	2014	2015	2016	2017	2018
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 %

Källa: SCB, Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik 2014-2018.

Kommentar

År 2018 fanns 30 procent av landets arbetstillfällen (tätorter över 10 000 invånare undantagna) i kustområdet. Kustområdets andel av det totala antalet arbetstillfällen i landet ökar något under perioden (med 0,8 procentenheter). Förutom för sista året (2017 - 2018) så ökar andelen år för år. Ökningen är måttlig, men ändå relativt stabil över perioden.

Resultatvärdering

Det finns inga tydliga mål för indikatorn, men 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. I det ligger att kustområdena åtminstone bör förväntas behålla sin andel av landets arbetstillfällen. För att inte skapa orättvisa jämförelsebasen har, liksom i övriga indikatorer, större tätorter undantagits. Annars skulle en förändring riskera att handla mer om skillnader mellan större och mindre tätorter.

Indikatorn visar således att kustområdenas attraktivitet är stabil, när det gäller förmågan att bibehålla och skapa nya arbetstillfällen.

Möjlig förklaring

Förändringarna i indikatorn är relativt begränsade. Därför är det svårt att diskutera förändringar och drivkrafter bakom dess utveckling. Generellt menar vi att man kan skilja mellan sektoriella och geografiska drivkrafter bakom utvecklingen. En del av förändringen kan förklaras av den sammansättning av branscher som präglar kustområdet och en annan del kan förklaras av kustområdenas attraktionskraft i sig.

Analysen av övriga indikatorer visar att vissa tjänstenärings-, såsom allmänna servicenärings- och turism- och besöksnärings- växer medan vissa maritima industrinärings- minskar. Denna utveckling skulle möjligen kunna vara en del i förklaringen till varför kustområdena fortsätter att hysa arbetstillfällen på en nivå som åtminstone inte tappar i jämförelse med övriga riket. Omvandlingen från industri till tjänster, såsom besöksnäring, är således en viktig förklaring till att kustområdenas attraktionsförmåga kan bibehållas.

Ytterligare information

Analysen av data från arbetsmarknadsstatistiken visar att det 2018 fanns omkring 463 000 arbetstillfällen i kustområdet, drygt 20 000 fler än 2014. Analysen visar också att det var en obalans mellan män och kvinnor så tillvida att drygt 261 000 av dessa arbeten innehades av män medan det var drygt 202 000 som innehades av kvinnor. Även sett till andelen arbetstillfällen som finns i kustområdena så var denna något större för män än för kvinnor (30,6 jämfört med 29,2).

Koppling till Agenda 2030

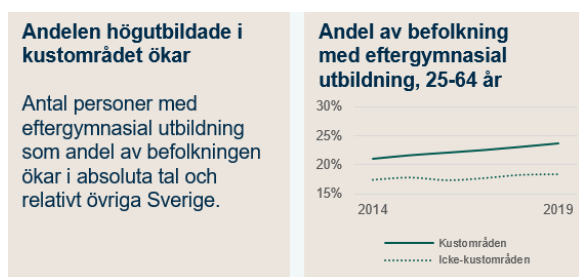
Indikatorn visar att andelen arbetstillfällen vid kustområdena, av det totala antalet arbetsplatser i riket, ökar marginellt under tidsperioden 2014–2018,

Det går att anta att ökningen i antalet sysselsatta inom näringen leder till ekonomisk tillväxt per capita, vilket delmål 8.1 *Hållbar ekonomisk tillväxt*, adresserar. Det innebär att indikatorn visar på en aningen positiv utveckling gentemot delmål 8.1, eller åtminstone en stabilitet.

Att andelen arbetstillfällen i kustområden ökar relativt övriga Sverige innebär det en positiv utveckling gentemot delmålet 8.5 *Full sysselsättning och anständiga arbetsvillkor med lika lön för alla*. Såväl delmål 8.1 och 8.5 berör strävan mot hållbar ekonomisk tillväxt och trygghet för individen. Detta knyter an till indikatorn som berör möjligheter att bo och verka vid kustområden, i form av inkomstmöjligheter men också i form av attraktiva, levande kustområden.

3.3.3 Indikator 22. Högutbildade i kustområden

En indikation på attraktiva kustområden är deras förmåga att behålla och attrahera personer med högre utbildning.



Indikatorn visar på skillnaderna i andelar av befolkning med åtminstone tre års eftergymnasial utbildning, i kustområdet jämfört med i övriga landet.

Tabell 31. Utveckling för indikator 22. Högutbildade i kustområden

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

Källa: SCB (u.å:g). Utbildningsregistret

Kommentar

I kustområden var det år 2019 23,6 procent av befolkningen 25–64 år som hade en högre utbildning, medan motsvarande siffra i övriga landet var 18,4 procent. Skillnaden mellan kustområdet och övriga landet var således 5,2 procentenheter, vilket är den siffra som utgör denna indikator. Skillnaden mellan kustområdet och övriga landet har ökat från 3,6 procentenheter 2014.

Som alltid när det gäller utbildningsnivåer i Sverige finns en stor skillnad mellan könen. Kvinnors utbildningsnivåer är i allmänhet högre än männens. Detta gäller också för kustområdena, där andelen högutbildade kvinnor uppgår till drygt 30 procent 2019, att jämföra med andelen högutbildade män som var cirka 17 procent.

När det gäller relationen mellan kustområdenas utbildningsnivå och den i övriga riket ser vi dock inga stora skillnader mellan könen. Skillnaden är i princip densamma mellan män och kvinnor när det gäller differensen i andelen högutbildade i kustområdet jämfört med i övriga Sverige. Även utvecklingen av skillnaderna över tid är ungefär densamma för männen som för kvinnorna.

Resultatvärdering

Bedömningen är att det finns en tydlig tendens till ett ökat ”utbildningsgap” mellan kustområdet och övriga landet, till kustområdets fördel.

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. I det ligger att kustområdena också förväntas fortsätta att behålla och attrahera invånare med god utbildning.

Indikatorn visar att kustområdenas attraktivitet är växande, när det gäller förmågan att bibehålla och attrahera människor med längre utbildning.

Möjlig förklaring

Indikatorns resultat ligger i linje med utvecklingen i några av de övriga indikatorerna som också syftar till att mäta kustområdets attraktivitet, t.ex. andelen boende eller arbetsplatsernas utveckling. Data tyder på en i

grunden gynnsam utveckling vad gäller kustområdenas attraktivitet. Om kustområdena är framgångsrika i att behålla människor i allmänhet är det också rimligt att anta att de kan attrahera människor med högre utbildning.

3.3.4 Indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd

Att säkerställa en god livskvalitet omnämns i strategin som en viktig del i att kustområdet ska vara attraktivt för att bo och leva i. I denna indikator fångas detta som en koppling till förväntad återstående medellivslängd.

Medellivslängd är ett grundläggande och väl använt mått för att mäta hälsan i en befolkning.



Indikatorn återger skillnaden i återstående medellivslängd vid födseln mellan befolkningen i kustområdet och de i övriga Sverige. Positiva värden betyder att den förväntade återstående medellivslängden vid födseln i kustområdet är högre än i övriga Sverige.

Tabell 32. Utveckling för indikator 23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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

Källa: SCB (uå:h): Registret över totalbefolkningen

Kommentar

Indikatorn visar att befolkningen i kustområdet i genomsnitt lever omkring ¾ år längre än befolkningen i övriga Sverige (enligt samma definitioner av de två områdena som används i övrigt i uppföljningen). Indikatorn visar också att skillnaden i medellivslängd mellan områdena ökar över tid. Från 2015 har den ökat med nästan ett halvår.

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

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

Källa: SCB (uå:h). Registret över totalbefolkningen

Resultatvärdering

Skillnaderna i förväntad återstående medellivslängd mellan kustområdet och övriga områden kan tyckas vara relativt liten, t.ex. om vi jämför mellan enskilda kommuner i landen. Jämför vi istället med grupper av kommuner, enligt SKR:s indelning i kommungrupper, så är skillnaderna större än mellan flera av dessa grupper. Dessutom ökar skillnaden påtagligt även under den relativt korta tiden – 2014- 2019.

Resultatet kan också sägas vara i linje med några av de övriga indikatorerna för uppföljningen, t.ex. indikatorerna för utbildningsnivå och låg ekonomisk standard. Dessa visar alla att kustområdet är något mer gynnat än övriga Sverige när det gäller utvecklingen av socioekonomiska variabler och att skillnaderna mellan områdena tenderar att öka över tid till kustområdets fördel. Samtidigt ska betonas att de observerade skillnaderna genomgående är små.

Möjlig förklaring

En stor del av ökningen mellan åren beror på en extra stor årsökning för män i kustområdet för just det senaste året - 2019 (en ökning med 0,8 år i kustområdet jämfört med bara 0,3 år i övrigt område och motsvarande ökning för kvinnor 0,23 år i kust och 0,41 år övriga). Sedan 2016 har skillnaden mellan kustområdet och övriga landet ökat för män och minskat för kvinnor. År 2016 var skillnaden mellan kust och annat område ungefär lika stor för kvinnor och män (0,58 år för män och 0,54 år för kvinnor). År 2019 hade gapet däremot ökat till 1,19 år för män och minskat till 0,32 år för kvinnor.

Bryter vi ner data på utbildningsnivå så finner vi att det för just männen verkar finnas en högre förväntad återstående medellivslängd i kustområdet jämfört med i landet i övrigt. En skillnad som inte framträder på samma sätt för kvinnor. En försiktig tolkning är att det finns något förhållande som gör att just män i kustområdet gynnas av en högre förväntad återstående medellivslängd utöver vad som kan förväntas utifrån skillnader i utbildningsnivå.

Sammantaget utvecklas alltså medellivslängden i kustområdet bättre än för övriga landet. Skillnaderna verkar dessutom öka över tiden. Detta är i linje med en utveckling mot ökande skillnader, där t.ex. kommuner som redan har längre medellivslängd tenderar att öka sin livslängd snabbare än de

med kortare medellivslängd. I fallet med förväntad återstående medellivslängd förklaras också en stor del av detta av utvecklingen av männens medellivslängd.

Ytterligare information

Ser vi 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, i något avseende som inte tydligt framträder i analysen av de variabler som inkluderats i denna uppföljning. Denna struktur syns allra tydligast om man ser till männens utveckling.

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 positivt till det övergripande hållbarhetsmålet 3 God hälsa och välbefinnande. Det globala hållbarhetsmålet handlar ytterst om att *”Säkerställa hälsosamma liv och främja välbefinnande för alla i alla åldrar”*.

3.3.5 Indikator 24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard

I den maritima strategin framhålls att det ska vara attraktivt att bo vid 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.

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.

Färre med låg ekonomisk standard i kustområdena än i övriga Sverige

Vi ser att andelen med låg ekonomisk standard bland personer som bor i kustområden är lägre jämfört med i övriga Sverige (tätorter över 10 000 invånare undantagna).

Andelen av befolkningen 20+ med låg ekonomisk standard





Indikatorn återger skillnaden mellan andelen i befolkningen över 20 år som lever i hushåll som har låg ekonomisk standard 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.

Tabell 34. Utveckling för indikator 24 Låg ekonomisk standard

	2014	2015	2016	2017	2018
Skillnaden i andel hushåll med låg ekonomisk standard mellan kustområdet och övriga Sverige i procentenheter	-2,5	-2,1	-2,6	-2,8	-2,7

Källa: SCB (uå:b). Inkomst- och taxeringsregistret 2014–2018

Kommentar

Indikatorn visar att det är en lägre andel av befolkningen över 20 år i kustområdena som lever i hushåll med låg ekonomisk standard än i landet i övrigt. Skillnaden är ungefär 2,7 procentenheter. Skillnaden är relativt stabil över tid.

Låg ekonomisk standard definieras här som att man bor i ett hushåll med en disponibel inkomst som understiger 60 procent av medianinkomsten i landet.

I kustområdet var det 2018 9,3 procent av befolkningen som levde i hushåll med låg ekonomisk standard definierad på det sättet. Motsvarande siffra i övriga landet var 12,0 procent. Stabiliteten i siffrorna i tabellen ovan döljer en generell ökning i andelen individer som lever med låg ekonomisk standard. För kustområdet så ökade andelen från 8,8 till 9,3 procent mellan 2014 och 2018.

Det finns också betydande skillnader mellan olika grupper inom kustområdet. För de med enbart för gymnasial utbildning eller där uppgift om utbildning saknas är det hela 19,1 procent som lever i med låg ekonomisk standard 2018. Den andelen hade dessutom ökat från 15,9 procent sedan 2014. För dessa grupper så var skillnaden mellan kustområdet och övriga landet större än för totalen, skillnaden mellan områdena ökade också över tid.

Det är fler kvinnor än män som lever med låg ekonomisk standard. 54 procent av samtliga med låg ekonomisk standard var kvinnor. Här syns ingen skillnad över tid och heller ingen skillnad mellan kustområdet och övriga landet. Andelen kvinnor är ytterligare något högre (55 - 56 procent) för personer med endast förgymnasial utbildning.

Resultatvärdering

Indikatorn visar på att förekomsten av hushåll med låg ekonomisk standard är lägre i kustområdet än i övriga landet. Skillnaden är relativt konstant över tid. Personer med kortare utbildning löper större risk för att leva med låg ekonomisk standard.⁵² Men relativt övriga landet så löper personer med kortare utbildning i kustområdet en lägre risk för låg ekonomisk standard

Samtidigt är det viktigt att notera att andelen med låg ekonomisk standard ökar även i kustområdet och totalt handlade det om över 112 000 personer år 2018.

Möjlig förklaring

Andelen hushåll med låg ekonomisk standard har ökat under senare år. Den relativa definitionen av ekonomisk standard innebär att en del av ökningen förklaras av en relativt snabbt växande medianinkomst. Under den studerade perioden steg medianinkomsten med 11,7 procent. En ökande andel med låg ekonomisk standard innebär således växande inkomstklyftor i landet.

Vi saknar en samlad förklaring till varför andelen med låg ekonomisk standard är lägre i kustområdet än i övriga Sverige (såsom vi definierat de båda områdena). Andra indikatorer i uppföljningen till exempel andelen med eftergymnasial utbildning och indikatorer över sysselsättningsutvecklingen, dock i riktning mot att kustområdet är strukturellt gynnat i jämförelse med övriga Sverige.

Koppling till Agenda 2030

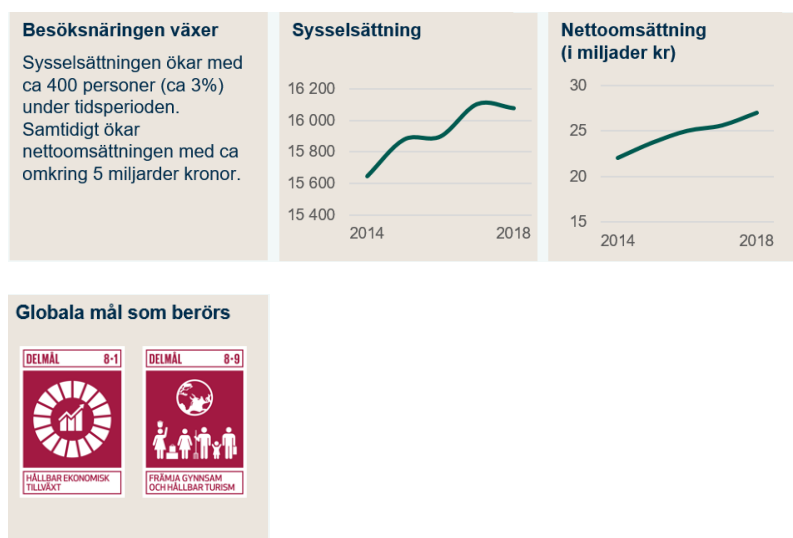
Indikatorns utveckling över tid är relativt stabil över den aktuella mätperioden. Mot bakgrund av detta bedöms att indikatorns utveckling varken bidragit positivt eller negativt gentemot delmål 1.2 om att halvera fattigdomen, övergripande mål 3 God hälsa och välbefinnande, samt delmål 10.1 Minska inkomstklyftorna.

Samtidigt visar indikatorn att det är en lägre andel av befolkningen över 20 år i kustområdena som lever med låg ekonomisk standard än i landet i övrigt. Värt att notera är dock att det relativa måttet med övriga Sverige som jämförelsebas döljer en generell ökning i andelen individer som lever med låg ekonomisk standard.

⁵² Folkhälsomyndigheten (2020)

3.3.6 Indikator 24. Maritim turism

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. Denna indikator fångar delar av detta genom att fokusera på sysselsättning och nettoomsättning. Se mer metodbeskrivning i bilaga C Teknisk bilaga för vissa indikatorer.



Tabell 35. Utveckling för indikator 24. Maritim turism

	2014	2015	2016	2017	2018
Antal förvärvsarbetsande inom maritim turism	15 648	15 879	15 899	16 103	16 077
Nettoomsättning, miljarder kronor	22,0	23,7	25,0	25,6	27,0

Källa: SCB. Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik samt Företagens ekonomi

Kommentar

Omkring 16 000 personer beräknas förvärvsarbetsa i ”den maritima besöksnäringen”, såsom den definierats här. Antalet har ökat med cirka 400 personer de senaste fem åren. Sammantaget omsätter näringen cirka 27 miljarder kronor, vilket motsvarar en ökning med omkring 5 miljarder kronor sett över en femårsperiod (löpande priser).

Ökningstakten i omsättning är således betydligt snabbare än i sysselsättning vilket tyder på en ökad produktivitet i näringen.

Resultatvärdering

De indikatorer som rör gästnätter (indikatorer 26, 27 och 28) visar att kustområdena upprätthåller och till och med ökar sin andel av det totala antalet gästnätter i landet och vi har sett att säsongen för besöksnäringen

tenderar att förlängas. Denna indikator understryker den utvecklingen. Med absoluta tal får vi genom denna indikator en mer heltäckande förståelse för utvecklingen i den maritima besöksnäringen. Sammantaget visar denna och övriga besöksnäringensindikatorer på att besöksnäringen är en av de starkaste och snabbast växande näringarna, både i kustområdet och totalt sett.

Möjlig förklaring

Den gynnsamma utvecklingen i den maritima turismen förklaras främst av den generella utvecklingen i besöksnäringen. Näringen har vuxit under en längre tid, vilket förklaras av stigande inkomster och ändrade konsumtionsmönster från konsumtion av varor till konsumtion av upplevelser. Svensk besöksnäring har också utvecklats positivt under en längre period, med snabba ökningar i framför allt antalet utländska besökare. Detta har flera förklaringar, men växelkursens utveckling har skapat gynnsamma grundförutsättningar samtidigt som kvaliteten i besöksmålen har utvecklats.

Ytterligare information

Utvecklingen under första halvåret 2020 syns förstås inte i indikatorns statistik, men redan tillgänglig data visar på den sårbarhet som är knuten till en växande besöksnäring – i just detta fall kopplat till Covid-19. Uteblir besökarna, av någon anledning, så påverkas många anställda inom många olika verksamheter. I kustområdet finns exempel på orter, kommuner och regioner med ett stort beroende till besöksnäringen.

Det är för tidigt att bedöma de långsiktiga effekterna av Covid-19 - pandemin på besöksnäringen, men det finns anledning att fortsätta följa utvecklingen noga framöver.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorn visar på att sysselsättning ökat något, men att det framförallt är omsättningen som ökat vilket samlat tyder på en ökad produktivitet.

Detta bedöms i någon mån ha en positiv påverkan gentemot det globala delmålet 8.1 avseende strävan att "... *Upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita*" .

Vad gäller delmål 8.9 och strävan efter att *...utarbета och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter* är utvecklingen däremot inte fullt lika tydlig (med anledning av den blygsamma ökningen i sysselsättning i förhållande till omsättning), även om branschens framgångar i sig kan väntas medföra positiva effekter för de individer som verkar inom den.

3.3.7 Indikator 26. Besöksattraktivitet

I strategin framhålls att när kustområdena är attraktiva att besöka gynnas både de maritima näringarna och allmänhetens tillgång till miljön. För att säkerställa en levande kust och skärgård är det viktigt att områdena är tillgängliga och välbevarade för att främja besöksnäringen, som i sin tur främjar de maritima näringarna.



Indikator mäter kustområdenas besöksattraktivitet i form av gästnätter på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingar.

Tabell 36. Utveckling för Indikator 26. Besöksattraktivitet

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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 %

Källor: SCB, Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik

Kommentar

År 2019 svarade kustområdet för 51 procent av Sveriges gästnätter utanför tätorter med mer än 10 000 invånare. Indikatorn har i princip varit oförändrad sedan 2014.

Indikatorn döljer dock att det har varit en tillväxt i antalet gästnätter i kustområdet. Totalt tillbringades knappt 12,5 miljoner gästnätter i kustområdet 2014. Till år 2019 hade den siffran ökat till knappt 14,3 miljoner gästnätter. Ökningen av antalet gästnätter i kustområdet motsvarar i allt väsentligt ökningen i resten av landet vilket innebär att indikatorn förblir oförändrad, dvs. i relation till övriga landet är kustområdets attraktionskraft oförändrad.

Tabell 37. Maritima gästnätter i besöksanläggningar i kustområdet 2014-2019

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Antal gästnätter i besöksanläggningar i kustområdet (miljoner)	12,5	13,1	13,2	13,4	13,8	14,3

Källor: SCB, Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik

Resultatvärdering

Som en underförstådd grund för den maritima strategin ligger att kustområdena ska fortsätta att vara attraktiva, vad gäller boende, besök och verksamheter. I det ligger att kustområdena åtminstone bör förväntas behålla sin andel av landets gästnätter. Indikatorn visar således att kustområdenas attraktionskraft är stabil när det gäller övernattande besök.

Möjlig förklaring

Förändringarna i indikatorn är relativt begränsade. Det sker ingen synbar förändring i kustområdets attraktionsförmåga vad gäller övernattande besökare, relativt 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. Inget av detta ger dock utslag för denna indikator.

Ytterligare information

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 förstas stora besöksmål, året runt. De kan i någon mån också sägas konkurrera med det som vi här har definierat som kustområdet när det gäller besökare. Under senare år har storstäderna ofta stärkt sin konkurrenskraft gentemot mindre orter, inte minst gäller detta bland den växande gruppen utländska besökare och då i synnerhet långväga utländska besökare. I någon mån vägs detta upp av ett ökande intresse för friluftsturism som främst märks bland inhemska och nordiska besökare.

Utvecklingen av gästnätterna kommer i hög grad att påverkas av effekterna av Covid 19-pandemin. När det gäller hur effekterna kommer slå och hur långvariga de blir är detta fortfarande tidigt att bedöma.

Koppling till Agenda 2030

SCB:s och Tillväxtverkets gemensamma inkvarteringsstatistik visar att andelen gästnätter i Sverige som tillbringas i kustområdena i princip är oförändrad, men att det har varit en tillväxt i antalet gästnätter. Tillväxten kan tolkas som att kustområdena är attraktiva ur ett

attraktivitetsperspektiv och kan antas främja lokal kultur och produkter och stimulera ökad sysselsättning inom besöksnäringen.

Delmål 8.9 Främja gynnsam och hållbar turism, handlar om att ”...utarbeta och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter”. Indikatorn visar att utvecklingen är oförändrad under mätperioden, men att antalet gästnätter i sig ökar. Därigenom kan indikatorn i någon mån påvisa en positiv utveckling gentemot strävan i delmålet 8.9.

Indikatorn är ett möjligt verktyg för att studera en aspekt av hållbar turism i kustområden. Därigenom är indikatorn i sig ett steg i en positiv utveckling gentemot delmålet 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.

3.3.8 Indikator 27. Maritima gästnätter

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 fritidsbåtsliv och fritidsfiske viktiga för att skapa fler tillfällen och inkomstkällor till kustområdena. Indikatorn mäter det totala antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, gästhamnar och kryssningspassagerare).



Tabell 38. Utveckling för indikator 27. Maritima gästnätter

	2015	2016	2017	2018	2019
Antalet maritima gästnätter (besöksanläggningar i kustområdet, gästhamnar och kryssningspassagerare), i miljoner	14,5	14,7	14,9	15,4	16,0

Källa: SCB, Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik, Svenska Gästhamnsföreningen och Trafikanalys.

Kommentar

År 2019 tillbringades närmare 16 miljoner maritima gästnätter i Sverige. Antalet har ökat sen 2015 då motsvarande siffra var ungefär 14,5 miljoner.

Merparten av de maritima gästnätterna härrör från besöksnäringens anläggningar (hotell, pensionat, stugbyar, campingar samt privatförmedlade stugor belägna i kustområdet, såsom vi definierat kustområdet. Totalt härrör cirka 14,3 miljoner besökare från den kategorin medan cirka 700 000 var besökare i kryssningstrafik och drygt 1 miljon besökare härrörde från övernattare i gästhamnarna (samtliga siffror gäller 2019). Ökningen med totalt 1,5 miljoner maritima gästnätter sedan 2015 motsvarar en ökning med 10,3 procent.

Resultatvärdering

I likhet med övriga indikatorer med koppling till besöksnäringarna så visar även denna på en stabil och relativt stor ökning under perioden. Indikatorn visar också att bidraget från kryssningstrafiken och gästhamnarna i förhållande till det totala antalet gästnätter i kustområdet är relativt litet, omkring 10 procent.

Möjlig förklaring

I Tillväxtverkets analys över gästnätternas utveckling visas att det är de utländska gästnätterna som står för den största ökningen. Norge och Tyskland står för en stor del av de utländska gästnätterna i Sverige och besöken från bägge dessa länder ökar. Än snabbare ökar besöken från Danmark som är det tredje största landet vad gäller utländska gästnätter i Sverige. Vi har inte data över hur stor del av de maritima gästnätterna som de utländska besökarna svarar för, men det är inte orimligt att anta att andelen utländska besökare i kustområdena inte avviker markant från dem i Sverige i övrigt. Vi kan därför anta att en del av den gynnsamma utvecklingen för de maritima gästnätterna sannolikt drivs av en generell ökning av gästnätter som spenderas av personer som kommer från andra länder än Sverige.

Andra öknings kan knytas till de förklaringar som diskuterats i relation till andra indikatorer, såsom exempelvis säsongsförlängningen, ett ökat antal aktiviteter och anläggningar kopplade till konferenser och möten.

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, varför vi valt att utesluta redovisning av år 2014 för denna indikator. Även antalet rapporterade hamnar påverkar statistiken för gästhamnarna, därför har data justerats för variationen i antalet rapporterade hamnar.

Utvecklingen av gästnätterna kommer i hög grad att påverkas av effekterna av Covid 19-pandemin. När det gäller hur effekterna kommer slå och hur långvariga de blir är detta fortfarande 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 vi förvänta oss ett skifte mellan utländska och inhemska besökare, åtminstone under 2020. Även på lite längre sikt kan vi anta att andelen utländska besökare kommer att vara lägre än tidigare.

Koppling till Agenda 2030

Indikatorns positiva utveckling indikerar en positiv utveckling gentemot delmål 8.1 vad gäller att *”Upprätthålla ekonomisk tillväxt per capita”*, men även i någon mån gentemot delmål 8.9 avseende strävan att *”... utarbeta och genomföra politik för hållbar turism som skapar arbetstillfällen och främjar lokal kultur och lokala produkter.”*

Som anges i uppföljningen kan utvecklingen av antalet gästnätter i hög grad väntas påverkas av effekterna av Covid19- pandemin. Därmed blir kopplingen till delmålen ovan – med anknytning till hållbar ekonomisk tillväxt respektive hållbar turism – än mer relevanta.

3.3.9 Indikator 28. Säsongsförlängning

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 för att 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.

Denna indikator följer upp säsongsförlängning i kustområdena. Indikatorn mäter andelen av samtliga gästnätter under året som förläggs utanför de tre månaderna juni – augusti. Indikator mäter kustområdenas besöksattraktivitet i form av gästnätter utanför säsong på hotell, stugbyar, vandrarhem och campingar.

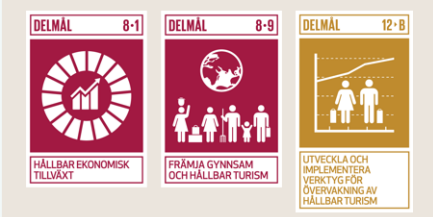
Turistsäsongen blir allt längre

Andelen gästnätter utanför perioden juni till augusti ökar något, från drygt 31 procent till drygt 33 procent under tidsperioden.

Andelen gästnätter utanför säsong



Globala mål som berörs



Tabell 39. Utveckling för indikator 28. Säsongsförlängning

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

Källa: SCB, Tillväxtverket, Inkvarteringsstatistik

Kommentar

En tredjedel av gästnätterna i kustområdet spenderas utanför högsäsong (juni – augusti). Siffran har inte förändrats mycket, men det finns ändå en tendens till att andelen gästnätter utanför högsäsong ökar. Andelen har ökat med 1,7 procentenheter sen 2014.

Resultatvärdering

Måttet kan förväntas uppvisa en relativt stor stabilitet, åtminstone sett över relativt korta perioder som 5-6 år. Därför är bedömningen att ökningen som vi observerar för kustområdet - med nästan 2 procentenheter - visar på en tydlig trend, såtillvida att andelen av gästnätterna utanför högsäsong blir allt viktigare. Man ska också komma ihåg att det totala antalet gästnätter i kustområdet under den här perioden har ökat med omkring 1,8 miljoner över perioden, så i absoluta tal är ökningen betydelsefull för besöksnäringen och dess över 3 000 anläggningar i kustområdet.

Möjlig förklaring

Det finns ingen samlad analys över säsongsfördelningen inom besöksnäringen. Men som visas i t.ex. den statliga utredningen om besöksnäringen⁵³ så har de flesta större svenska besöksdestinationer aktivt

⁵³ SOU 2017:95

arbetat med strategier för säsongsförlängning under många år. Olika typer av evenemang och teman som kan förläggas utanför högsäsong utgör nyckeln, men också anläggningar av olika slag som kan attrahera besökare utöver sommarsäsongen är viktiga delar i sådana strategier. I maritima miljöer kan det handla om kulturevenemang, idrotts- och friluftsevenemang eller evenemang kopplade till fisket.

Det kan också finnas andra förklaringar till ett ökat antal gästnätter utanför säsong. En förklaring kan vara att fler anläggningar erbjuder konferenser. I andra studier har noterats att olika typer av gästarbetskraft (t.ex. inom byggindustrin) bebor besöksanläggningar som campingar och liknande.

Slutsatsen är ändå att vi ser en ökad attraktivitet för kustområdena vad gäller besökare, även utanför den absoluta högsäsongen. Detta bidrar till ökad ekonomisk och social hållbarhet i kustområdets besöksnäring.

Ytterligare information

Säsongsförlängningen är som nämnts en viktig del i att skapa hållbara näringar i kustområdet. Till detta kan läggas den ökade sociala hållbarhet som säsongsförlängningen kan bidra till. Korta säsonger är en del i förklaringen till varför besöksnäringen har många tillfälliga och otrygga arbetstillfällen. Med längre säsonger skapas förutsättningar för ökad trygghet i arbetslivet inom näringen. Då många yngre och kvinnor arbetar i besöksnäringen bidrar detta också till ökad jämställdhet i arbetslivet.

Koppling till Agenda 2030

Den redovisade statistiken ovan indikerar att andelen gästnätter utanför högsäsong inte har förändrats avsevärt, men att det finns en viss positiv utveckling. En spridning av gästnätter mellan säsongerna innebär en ökad ekonomisk hållbarhet bland annat eftersom antalet arbetstillfällen inom besöksnäringen blir stabila över året och företagens ekonomiska förutsättningar förbättras eftersom intäkterna sprids ut över året. Företagens ekonomiska sårbarhet minskar därmed. Det innebär att förlängning av besökssäsongen också kan bidra till förbättrade arbetsvillkor för anställda eftersom det möjliggör 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.

Säsongsförlängning bidrar därmed till delmålen 8.9 Främja gynnsam och hållbar turism och 8.1 Hållbar ekonomisk tillväxt. Eftersom indikatorn visar att besöksnäringen till viss del är förlängd, men att det inte sker någon förändring i utvecklingen, är utvecklingen gentemot målen dock neutral.

Indikatorn är ett möjligt verktyg för att studera en aspekt av hållbar turism i kustområden. Därigenom är indikatorn i sig ett steg i en positiv utveckling gentemot delmålet 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”.

3.4 Samlad bedömning

3.4.1 Utvecklingen inom strategins områden

Figuren nedan illustrerar i en sammanfattande bild utvecklingen i samtliga indikatorer för uppföljningen av den maritima strategin. Syftet är att ge en snabb, visuell överblick, för att kunna identifiera delar av strategin som utvecklas särskilt positivt eller omvänt som inte utvecklas så positivt.

Varje ”tårtbit” i figuren representerar en indikator, t.ex. indikator 28. Säsongsförlängning inom besöksnäringen eller indikator 22. Högutbildade i kustområdet. 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). Så helt enkelt: Ju mer tårta, desto bättre är det!

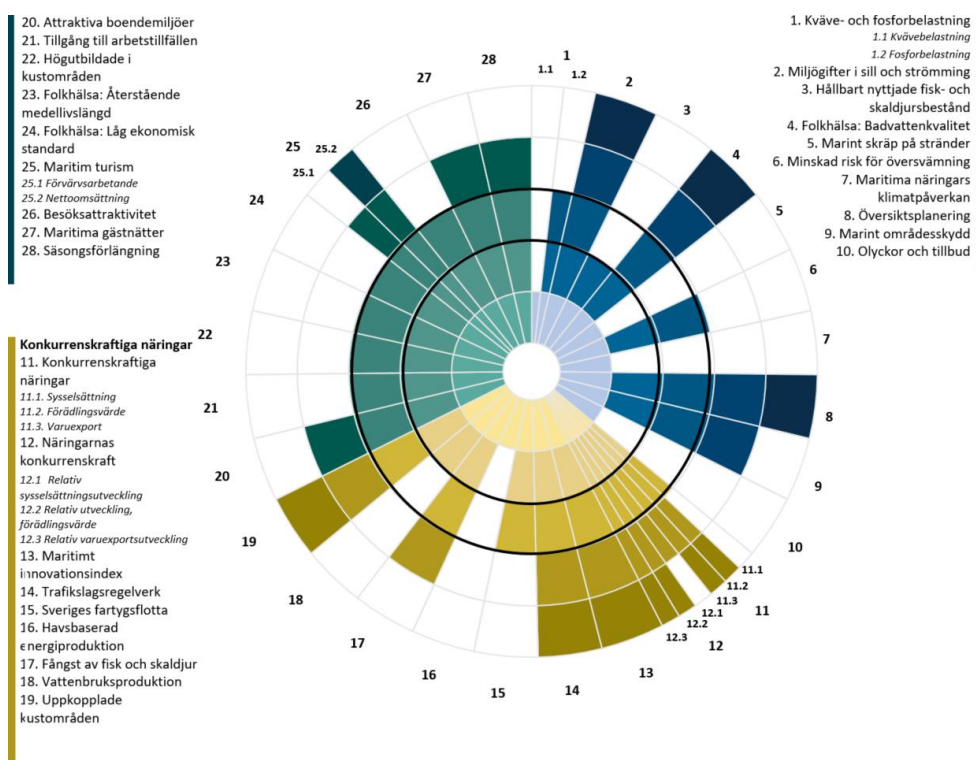
En halv tårtbit (sektorn är fylld halvvägs ut mot kanten) representerar att utvecklingen för indikatorn i princip varit oförändrad sen 2014. Gränserna för den halvfyllda tårtbiten markeras med något tjockare linjer. Mindre tårtbitar än så representerar att utvecklingen varit negativ sen 2014 och mer fyllda än halvvägs att den varit positiv.⁵⁴

Tårtan är förutom de 28 bitarna indelad i tre sektorer – Hav i balans (blåa), Konkurrenskraftiga näringar (guldfärgade) och Attraktiva kustområden (gröna). De representerar de tre perspektiven i den maritima strategin. Detta gör det möjligt att övergripande och visuellt också jämföra utvecklingen i de tre perspektiven.

Observera att ”tårtan” bara illustrerar den relativa förändringen i indikatorn. *Exakt hur* positiv respektive negativ utvecklingen har varit varierar beroende på indikatorns utformning. Figuren säger dock inget om nivån för indikatorn.

⁵⁴ De intervaller som används mellan de fem stegen i varje tårtbit är 1 (den innersta) < - 5%, 2) -5% - 0, 3) 0 - 2, 4) 2-10%, 5) > 10%

Figur 10. Samlad bild över indikatorernas utveckling



Diagrammet visar på en relativt stor variation mellan de olika indikatorerna. Till exempel visar indikatorerna 4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet, 8. Översiktsplanering, 11. Konkurrenskraftiga näringar, 12. Näringarnas konkurrenskraft och 27. Maritima gästnätter på en mycket gynnsam utveckling av förhållandena som strategin riktas mot. Å andra sidan finns också exempel på indikatorer som visar på en sämre utveckling sett ur strategins perspektiv, t.ex. i indikatorerna 5. Marint skräp och 18. Vattenbruksproduktion.. Däremellan finns indikatorer med en mer neutral utveckling.

En viss skillnad kan urskiljas när det gäller utvecklingen för de tre perspektiven i strategin. När det gäller perspektivet *Attraktiva kustområden* så saknas indikatorer som visar på en negativ utveckling. Alla indikatorerna inom detta perspektiv är antingen neutrala eller positiva. Det förefaller som att kustområdena ur ett attraktivitetsperspektiv har utvecklats gynnsamt sedan strategin lanserades. För den maritima turismen har nettoomsättningen ökat betydligt. Sysselsättningsökningen är dock betydligt mindre.

Inom perspektivet *Konkurrenskraftiga maritima näringar* är bilden mer delad. Den generella utvecklingen för de maritima näringar är gynnsam för perioden när det gäller förädlingsvärde och varuexport, även jämfört med

jämförelsebara näringar. Detta gäller i synnerhet för branscherna maritim teknik och fritid, fritidsbåtar och kryssningar, samt service. För sjöfarten har utvecklingen varit gynnsam, men i betydligt mindre grad. I slutet av perioden har fler fartyg fått svensk flagg efter minskning i början av perioden. Under perioden har det inte skett någon utbyggnad av havsbaserad vindkraft, främst på grund av ekonomiska förutsättningar. För yrkesfisket har såväl fångstmängder och landningsvärden varierat. Vattenbruksproduktionen har varierat under perioden, där en topp nåddes under 2016

Trots den kraftiga ökningen av de maritima näringarnas samlade förädlingsvärde har den sammantagna sysselsättningen för de maritima näringarna nästan varit oförändrad under perioden.

I övrigt kan noteras att möjligheten till bredbandsuppkoppling, som är viktig för företagandet, avsevärt har förbättrats.

Även i perspektivet *Hav i balans* är bilden delad. Det marina områdesskyddet har mer än fördubblats under perioden, fler kommuner planerar sina havsområden och fler EU-bad klassificeras som utmärkta när det gäller badkvalitet. Samtidigt har andelen hållbara nyttjade fiskbestånd inte ökat under perioden och Sveriges utsläpp av kväve och fosfor är i flera fall för hög i förhållande till de beslutade belastningstaken.

Sverige når målen, dvs tillförsel under belastningstaken, i fem av sju havsbassänger när det gäller kväve, till övriga två bassänger är tillförseln av kväve högre än belastningstaket. För fosfor uppnås målen i två av fem havsbassänger, Till en bassäng är tillförseln högre än belastningstaket och för övriga två bassänger går det inte att med statistisk säkerhet säga att tillförseln av fosfor är lägre än belastningstaket. Mellan 2014 och 2017 har tillförseln av kväve till Egentliga Östersjön ökat, medan tillförseln av fosfor har varit oförändrad.

Gällande indikatorn olyckor och tillbud för fartyg kan en högre andel rapporterade olyckor och tillbud ge en bild av en ogynnsam utveckling, men att de rapporterade mindre allvarliga olyckorna och tillbuden ökar handlar istället om en ökad rapporteringsbenägenhet.

3.4.2 Utvecklingen kopplat till Agenda 2030

Som figuren nedan illustrerar har ett stort antal hållbarhetsmål berörts på delmålsnivå. I tidigare avsnitt återfinns en generell beskrivning av hur indikatorer kopplas till Agenda 2030 inom ramen för denna uppföljning. I uppföljningen av respektive indikator finns en kortare analys där kopplingen till hållbarhetsmål motiveras.

Figur 11. Globala hållbarhetsmål som berörs - samlad bild



Av de 17 övergripande globala målen har följande på något sätt berörts:

- 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 är 6.3 Förbättra vattenkvalitet och avloppsrening samt öka

återanvändning, 14.1 Minska föroreningarna i haven och 14.2 Skydda och återställ ekosystem. Främst för de miljörelaterade indikatorerna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det stora antalet globala mål, eller framförallt delmål, som berörs av indikatorerna inom ramen för denna uppföljning visar på strategins mångfald av perspektiv, inom vilka såväl ekonomisk som ekologisk och social hållbarhet omfattas. Detta knyter också an till de tre perspektiv, Hav i balans, Konkurrenskraftiga maritima näringar och Attraktiva kustområden, som den maritima strategin vilar på.

4 Referenser

- Betänkande 2017/18:NU22. (2018). *Näringsutskottets betänkande 2017/18:NU22*
- Boverket. (2018). *PM - Uppföljning av område Fysisk planering - land, kust och hav inom den MARITIMA Strategin*. Boverket.
- Boverket. (2020). *Promemoria: Uppföljning av indikator Å06, översiktsplanering för kust, hav och skärgård, inom den Maritima strategin*. Boverket.
- Braunerhjelm, P. (2010). *Globalisering och regional utveckling: betydelsen av entreprenörskap och innovation*. Kungliga tekniska högskolan.
- Folkhälsomyndigheten. (2020). *Ekonomisk standard*.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/fu-ekonomisk-standard/>
 (hämtad 2020-08-05).
- Havs- och vattenmyndigheten,. (2016). *Fördjupad analys av befintligt nätverk av marina skyddade områden, Delredovisning av regeringsuppdrag M2015/771/MI*. Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2016b). *Handlingsplan för marint områdesskydd*. 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. (2019a). *Fördjupad utvärdering av miljökvalitetsmålen 2019. Uppföljning av miljökvalitetsmålet Ingen övergödning, Rapport 2019: 1*, Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2019b). *Fördjupad utvärdering av miljökvalitetsmålen 2019. Uppföljning av miljökvalitetsmålet Hav i balans samt levande kust och skärgård., Rapport 2019: 3*, Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2019c). *Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Förslag till regeringen*. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2020a). *Fisk- och skaldjursbestånd i hav och sötvatten 2019. Resursöversikt, Rapport 2020:3*, Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2020b). *Sveriges badvattenkvalitet inför badsäsongen 2020 – Havs- och vattenmyndigheten i samarbete med Folkhälsomyndigheten. Rapport 2020:5*. Göteborg: Havs- och vattenmyndigheten.
- Havs- och vattenmyndigheten, HaV. (2020c). *Statistik över badvattenkvalitet*.
<https://www.havochvatten.se/hav/fiske--fritid/badvatten/statistik-over-badvattenkvalitet.html> (hämtad 2020-07-03).
- Havs- och vattenmyndigheten. (u-å). *Landningsdata för yrkesfisket*

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.

Länsstyrelsen i Stockholms län. (2018). *Kartläggning av mobiltäckningen i Stockholms läns skärgård, Rapport 2018:10*. Stockholm: Länsstyrelsen i Stockholms län.

Länsstyrelserna. (2019). *Slutrapport över KOMPIS-bidraget. Kommunal kust- och havsplanering i statlig samverkan under 2016-2018. Rapportnr: 2019:24*. Länsstyrelserna Kalmar, Västernorrlands och Västra Götalands län.

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.

Naturvårdsverket. (2007). *Skydd av marina miljöer med hög naturvärden. Vägledning, Rapport 5739*. Stockholm: Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket. (2020a). *Årlig uppföljning av Sveriges nationella miljömål 2020 – Med fokus på statliga insatser*. ISBN 978-91-620-6919-3, Rapport 6919, mars 2020. Stockholm, Naturvårdsverket.

Naturvårdsverket. (2020b). *Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd i kust och hav*. <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/hav-i-balans-samt-levande-kust-och-skargard/hallbart-nyttjade-fisk--och-skaldjursbestand-i-kust-och-hav/> (hämtad 2020-07-06).

Naturvårdsverket. (2020c). *Kväve- och fosforbelastning på havet*. från <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/ingen-overgodning/kvave--och-fosforbelastning-pa-havet/> (hämtad 2020-07-06).

Naturvårdsverket. (2020d). *Miljögifter i sill och strömming*. <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/hav-i-balans-samt-levande-kust-och-skargard/miljogifter-i-sill-och-stromming/> (hämtad 2020-07-06).

Naturvårdsverket. (2020e). *Marint skräp på stränder*. <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/hav-i-balans-samt-levande-kust-och-skargard/marint-skrap-pa-strander/> (hämtad 2020-07-06).

Naturvårdsverket. (2020f). *Strandstädning*. <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Strandstadning> (hämtad 2020-08-24).

Näringsdepartementet (2013). *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*. Dnr. N2013/342/TE. [hhttps://www.regeringen.se/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb](https://www.regeringen.se/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb)

[28da4b/svensk-sjofartsnaring--handlingsplan-for-forbattrad-konkurrenskraft-n2013.01](#) (hämtad 2020-04-27).

Post- och telestyrelsen (2018). *PTS Mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2018, En geografisk översikt av tillgången till bredband och mobiltelefoni i Sverige, PTS-ER-2019:5*. Stockholm: Post- och telestyrelsen.

Prop. 2008/09:93. *Mål för framtidens resor och transporter*.

Regeringskansliet (2018). *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi*. Art.nr. N2018.21. Stockholm: Regeringskansliet.

Regeringskansliet (u.å.). *Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling*.
https://www.regeringen.se/49c2e4/globalassets/regeringen/dokument/fina nsdepartementet/agenda-2030/att-forandra-var-varld_agenda-2030-for-en-hallbar-utveckling.png.pdf (hämtad 2020-05-14).

Sandström, C. (2014). *Var skapades Sveriges 100 främsta innovationer?*. Reforminstitutet.

SOU 2015:4. *Ett svenskt tonnageskattesystem*. Näringsdepartementet.

SOU 2017:95. *Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring*. Näringsdepartementet.

Statens energimyndighet, STEM (2020). *Vindkraftsstatistik*.
<http://www.energimyndigheten.se/statistik/den-officiella-statistiken/statistikprodukter/vindkraftsstatistik/>

Statistiska centralbyrån, SCB . (2017). *Forskning och utveckling i Sverige, 2017*.

Statistiska centralbyrån. (2017b), N2016/08065/MRT *Redovisning av regeringsuppdraget att utveckla statistiken kring de maritima näringarna – Delredovisning*. Statistiska centralbyrån.

Statistiska centralbyrån. (2019a). *Skyddad natur 2019: Statistiska meddelanden MI 41 SM 2001*. Örebro: Statistiska centralbyrån,

Statistiska centralbyrån. (2019b). *Vattenbruk, Statistiska meddelanden JO 60 SM 1901 för 2014-2018*. Örebro: Statistiska centralbyrån.

Statistiska centralbyrån. (2020a). *Skyddad natur 2018, Korrigerad 2020-05-14 Statistiska meddelanden MI 41 SM 2001*. Örebro: Statistiska centralbyrån.

Statistiska centralbyrån SCB.(2020b). *Innovationsverksamhet i Sverige 2016–2018*. Örebro: Statistiska centralbyrån.

Statistiska centralbyrån, SCB (uå:a). *Företagsdatabasen 2014–2018*.

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:b) *Inkomst- och taxeringsregistret 2014–2018*.

Statistiska centralbyrån, SCB (uå:c). *Innovationsverksamhet i svenska företag, 2016–2018 (Community Innovation Survey)*.

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:d). *Registerbaserad aktivitetsstatistik 2014–2018.*

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:e).. *Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik.*

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:f) *Registret över totalbefolkningen.*

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:g). *Utbildningsregistret.*

Statistiska centralbyrån, SCB. (uå:h) *Inkomst- och taxeringsregistret 2014–2018.*

Statistiska centralbyrån, SCB (uå:i) *Utrikeshandelsstatistik.*

SWEMARC mfl (2017). *Vattenbruk - en grön näring som hämmas av omodern lagstiftning.*

Tillväxtverket (2020). *Företagens villkor och verklighet.*
<https://tillvaxtverket.se/statistik/vara-undersokningar/foretagens-villkor-och-verklighet.html> (hämtad 2020-08-27).

Tillväxtverket (uå). *Inkvarteringsstatistik.*

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. (2020a). *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader. Rapport 2020:4.* Stockholm: Trafikanalys.

Trafikanalys. (2020b). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020.* Stockholm: Trafikanalys.

Trafikanalys (uå). *Fartyg.* <https://www.trafa.se/sjofart/fartyg/> (hämtad 2020-04-29).

Transportstyrelsen. (u.å). *Sjöolyckssystemet SOS*

Västra Götalandsregionen. (2019). *Slutrapport Maritim utveckling i Bohuslän, Maritima klustret. Västra Götalandsregionen.*

Bilaga A: Samarbete med myndigheter

I tabellen nedan och i efterföljande text redogörs för myndigheters deltagande i arbetet med att utveckla maritima strategins indikatorer och i genomförandet av uppföljningen.

Tabell 40. Samarbete med myndigheter

	Leverans statistik	Koordinering av underlagsrapport
Boverket	Indikator: 8	Indikator: 8
Energimyndigheten	Indikator: 16	Indikator: 16
Jordbruksverket	Indikatorer: 17,18	Indikatorer: 17,18
Havs- och vattenmyndigheten	Indikatorer: 1, 2, 3, 4, 5, 9, 17	Indikatorer: 1, 2, 3, 4, 5, 9
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	Indikator:6	Indikator: 6
Statistiska centralbyrån	Indikatorer: 7,11, 12, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28	
Tillväxtverket	Indikator: 27 (delvis)	
Trafikanalys	Indikatorer: 14, 15	
Transportstyrelsen		

Folkhälsomyndigheten, Formas, Naturvårdsverket, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI), Sveriges geotekniska institut (SGI), Trafikverket och Vinnova har deltagit i möten lämnat textbidrag eller synpunkter under arbetet med ny- eller vidareutveckling av indikatorer eller i framtagande av rapporten

Bilaga B: Översikt av indikatorer

Tabell 41. Översikt av indikatorer

	Beskrivning	Kommentar
1. Kväve- och fosforbelastning	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.
2. Miljögifter i sill och strömming	Indikatorn utgår från en sammanslagning av nio miljögifter på sju platser. Den visar hur många platser som uppvisar låg miljörisk.	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".
3. Hållbart nyttjade fisk- och skaldjursbestånd	Indikatorn är ett aggregat mått på andelen fisk och skaldjursbestånd som nyttjas hållbart.	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"
4. Folkhälsa: Badvattenkvalitet	Indikatorn mäter andelen bad klassificerade med "Utmärkt kvalitet", av EU- bad	Marint skräp påverkar havs- och kustmiljön, men som en följd av detta, även människors upplevelser av kustområdet. Ny indikator
5. Marint skräp på stränder	Indikatorn mäter antal skräp per 100 meter strand. I indikatorn ingår sex referensstränder längs Bohuskusten (Skagerrak) resp. tio stränder i Kattegatt och Östersjön.	Marint skräp påverkar havs- och kustmiljön, men som en följd av detta, även människors upplevelser av kustområdet. Ny indikator.
6. Minskad risk för översvämning	Indikatorn mäter antal riskhanteringsplaner för de, enligt översvämningdirektivet, identifierade områden med betydande översvämningrisk. Källa: MSB	EU:s ramdirektiv om en marin strategi 2008/56/EG identifierar kustskydd och översvämningsskydd som en mänsklig verksamhet i eller med påverkan på den marina miljön. Arbetet sker genom en systematisk kartläggning av översvämningsshot och översvämningrisker och genom att framställa en riskhanteringsplan för översvämningsshotade områden. Ny indikator.
7. Maritima näringars klimatpåverkan	Indikatorn mäter utsläpp av växthusgaser (koldioxidekvivalenter) per förädlingsvärde i de maritima näringarna.	Indikatorn mäter de maritima näringarnas påverkan på klimatet. Ny indikator.
8. Översiktsplanering	Indikatorn mäter andelen av Sveriges kustkommuner som har översiktsplanerat hela sitt kust-sjö- och havsområde.	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.

	Beskrivning	Kommentar
9. Marint områdesskydd	Indikatorn mäter andelen av Sveriges havsområden som omfattas av marint områdesskydd	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. Ny indikator.
10. Olyckor och tillbud för fartyg	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.	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.
11. Konkurrenskraftiga näringar	Indikatorn består av tre delar som tillsammans avser de samlade maritima näringarna enligt SCB:s definition: Antal förvärvsarbetande i de maritima näringarna Förädlingsvärdet i de maritima näringarna (miljoner kronor) Varuexport 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 konkurrenskraft.
12. Näringarnas konkurrenskraft	Indikatorn består av tre delar som tillsammans avser de samlade maritima näringarna enligt SCB:s definition: Antal förvärvsarbetande i de maritima näringarna Förädlingsvärdet i de maritima näringarna (miljoner kronor) Varuexport i de maritima näringarna (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.
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	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.

	Beskrivning	Kommentar
	innovationsförmågan i maritima näringar och kustområden. Indexet är uppbyggt av: •De maritima näringarnas utgifter för forskning och utveckling, jämfört med övriga näringar •Andelen företag i de maritima näringarna som är yngre än tre år, jämfört med övriga näringar •Andelen entreprenöriella individer i dagbefolkningen för kustområdena, jämfört med övriga Sverige Källa: SCB: innovationsverksamhet i Sverige, forskning och utveckling inom företagssektorn	Det fångar förutsättningarna för innovationer i kustområdet genom att inkludera måttet andelen entreprenöriella individer. Ny indikator.
14. Trafikslagsregelverk	Mäter sjötrafikens internalisering av samhällsekonomiska kostnader (procent av samhällskostnaderna som internaliseras i skatter, avgifter, etc.). Källa: Trafikanalys	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
15. Sveriges fartygsflotta	Indikatorn mäter fartyg med en bruttodräktighet över 100, i det svenska registret. Källa: Trafikanalys	
16. Havsbaserad energiproduktion	Indikatorn består av tre delmått: Installerad effekt i havsbaserad vindkraft i svenska vatten och i svensk ekonomisk zon (megawatt) Källa: Länsstyrelsen i Västra Götaland (www.vindlov.se) Antal havsenergianläggningar (våg- och strömkraft, energiutvinning från skillnader i temperatur- och salthalt) i svenska vatten och i svensk ekonomisk zon. Installerad effekt (megawatt) i dito anläggningar Källa: Energimyndigheten (IEA OES-rapporteringen)	Indikatorn visar på den havsbaserade energiproduktionens omfattning och utveckling.
17. Fångst av fisk och skaldjur	Indikatorn mäter den totala fångsten av fisk och skaldjur i det yrkesmässiga fisket i havet uttryckt i levande vikt. Källa: SCB/HaV årlig officiell statistik för yrkesfisket	Indikatorn ger ett mått på hur mycket fisk och skaldjur som det yrkesmässiga fisket i havet fiskar varje år.

	Beskrivning	Kommentar
18. Vattenbruksproduktion	Indikatorn mäter den totala produktionen av vattenbruksprodukter. Källa: SCB årlig officiell statistik för vattenbruket på uppdrag av Jordbruksverket	Indikatorn ger ett mått på hur mycket fisk och skaldjur som vattenbruket producerar varje år.
19. Uppkopplade kustområden	Indikatorn mäter andelen av samtliga arbetsplatser i kustområden som har tillgång till bredband med minst 100 mb/s Källa: Post- och telestyrelsen, SCB register över arbetsställen	Indikatorn ger en indikation på möjligheterna att bedriva näringsverksamhet i kustområdena utifrån tillgången till bredband. Ändrad indikator
20. Attraktiva boendemiljöer	Indikatorn mäter andelen av Sveriges befolkning bosatta inom kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB: Registret över totalbefolkningen	Indikatorn visar utvecklingen av befolkningen i kustområdena. Indikatorn visar kustområdenas attraktionskraft för bosättning.
21. Tillgång till arbetstillfällen	Mäter andelen av samtliga arbetstillfällen i Sverige som återfinns i kustområdet (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB: registerbaserad arbetsmarknadsstatistik	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.
22. Högutbildade i kustområden	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. Ändrad indikator.
23. Folkhälsa: Återstående medellivslängd	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. Ny indikator.
24. Folkhälsa: Låg ekonomisk standard	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. Ny indikator.
25. Maritim turism	Sysselsättning och nettoomsättning i maritima turismnäringar och turism- och besöksrelaterade branscher i	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

	Beskrivning	Kommentar
	kustområdena (tätorter över 10 000 invånare undantagna). Källa: SCB: SCB. Registerbaserad arbetsmarknadsstatistik samt Företagens ekonomi	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. Ny indikator.
26. Besöksattraktivitet	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.
27. Maritima gästnätter	Indikatorn består av tre delmått: •Antalet gästnätter i besöksanläggningar i svenska kustområden (SCB:s definition). •Antalet besökare i kryssningstrafik i svenska hamnar •Antalet gästhamnsnätter Källa: Svenska Gästhamnsföreningen, TRAFKA, samt SCB.	Indikatorn kompletterar indikatorn för maritim turism med ytterligare maritima gästnätter.
28. Säsongsförlängning	Indikatorn består av förändringen i andel av totala antalet gästnätter i kustområdena som ligger utanför juni – augusti. Källa: SCB: Tillväxtverkets inkvarteringsstatistik	Indikatorn ger ett mått på den totala säsongen för kustnära besöksanläggningar.

Bilaga C: Teknisk bilaga för vissa indikatorer

4.1 Indikator 7. Maritima näringars klimatpåverkan

Indikatorn 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 maritima företag direkt matchas på mot 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. Därför har en metod för att skatta klimatindikatorn utvecklats av miljöräkenskaperna på SCB.

För maritima strategins indikator 6. Maritima näringars klimatpåverkan används produktionsbaserade utsläpp. Det finns även andra sätt att beräkna utsläpp såsom, beräkningar av konsumtionsbaserade respektive territoriella utsläpp.⁵⁵

Statistiken över utsläpp till luft finns publicerad per 53 näringsgrenar på 2-siffer SNI-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 näringar i enlighet med den generella definitionen av dessa. 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).

Den utsläppsstatistik som finns tillgänglig på företagsnivå är, som ovan nämnt, 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. 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);

⁵⁵ <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/>

- tillverkningsindustrins utsläpp från mobil förbränning och övriga utsläpp.

För att estimerar dessa utsläpp har populationen med maritima näringar matchats på med information om huvudsaklig näringsgren och antal anställda per år (2014-2018) från FDB utifrån organisationsnummer. Antal anställda valdes eftersom det var det mest heltäckande mått som fanns tillgängligt.

Antal anställda har använts för att räkna ut de maritima näringarnas procentuella andel per näringsgren på 2-siffer SNI-nivå per år 2014-2018. Dessa andelar har använts som en proxy (närmvärde) 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) utifrån denna matchning av populationen. Observera att andelarna är avrundade till heltal och mindre andelar kan finnas i andra näringsgrenar.

Tabell 42.

Andel maritim verksamhet per näringsgren 2014

Näringsgren	Andel
A03 fiskare och vattenbrukare	100 %
C10-C12 livsmedel, drycker och tobak	3 %
C22 gummi- och plastvaruindustri	1 %
C25 industri för metallvaror utom maskiner och apparater	1 %
C28 övrig maskinindustri	1 %
C30 annan transportmedelsindustri	13 %
C33 reparationsverkstäder och installationsföretag för maskiner och apparater	9 %
G45-G47 handel	1 %
H50 rederier	99 %
H52-H53 magasinering och stödtjänster till transport, post och kurirverksamhet	8 %
N77 uthyrningsfirmor	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 (närmevärde) för utsläppen har även 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.

Utsläpp till luft enligt miljöräkenskaperna utgår från ett **produktionsperspektiv i denna statistik om utsläpp per bransch** och avgränsas utifrån de ekonomiska aktörernas bidrag till landets bruttonationalprodukt. Här redovisas direkta utsläpp från svenska **ekonomiska aktörer**, som är förknippade med Sveriges BNP oavsett var i världen utsläppen sker – enligt den så kallade **residensprincipen**. Den innefattar följande tre delar:

- Utsläpp inom Sveriges gränser
- Minus utsläpp från flyg, sjöfart och landtransporter från utländska aktörer i Sverige
- Plus utsläpp från flyg, sjöfart och landtransporter från svenska aktörer i utlandet.

4.2 Indikator 11. Konkurrenskraftiga näringar och indikator 12. Näringarnas konkurrenskraft

Indikatorer återspeglar utvecklingen i de maritima näringarnas olika delbranscher (också kallade näringsgrupper).

Definitionen av de maritima näringarna i uppföljningen bygger i huvudsak på Statistiska centralbyråns tidigare redovisning 2017 av ett regeringsuppdrag att utveckla statistiken för de maritima näringarna.⁵⁶

Näringsgruppen Transport omfattar sjötransporter och stödtjänster till sjöfart såsom hamnar. Hamnar inom offentlig förvaltning ingår inte.

Näringsgruppen Teknik omfattar bland annat byggande och reparation av fartyg och fritidsbåtar.

Näringsgruppen naturresurs omfattar bland annat fiske, vattenbruk, beredning av fisk, partihandel med fisk utvinning av energi, mineral och bioresurser.

Näringsgruppen Service omfattar skeppsmäkleri, försäkringsbolag, kommersiell sjömätning samt undersökningsverksamhet till service.

Näringsgruppen 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 24. Maritim turism).

För varje maritim näringsgrupp 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:

3. 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.
4. Totalt förädlingsvärde i löpande priser, som också den relativa förändringen har beräknats på som i punkt 1.

⁵⁶ SCB (2017b)

5. 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 näringarna:

- 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

4.3 Indikattor 13. Maritimt innovationsindex

. Innovationsindikatorn baseras på de insatser företag avsätter för att främja innovation inom den egna verksamheten. Observationsobjektet utgörs av; utgifter för egen samt utlagd forskning och utveckling samt utgifter för övrig innovationsutgifter (personalkostnader för innovationsarbete, förvärvsmaterial och kapitalvaror associerade med innovation).

Statistiken rörande de maritima näringarna utgår från en population av företag inom ett antal näringsgrenar som har klassats som maritima. Dessa ställs även i kontrast mot tre jämförelsebranscher enligt SNI2007; 49-53, 10-33 samt 45-47, 49-53.

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

4.3.1 Metod

Uppdraget utgår från en population med maritima företag per år 2016-2018.

Statistiken som ligger till grund för innovationsindikatorn baseras på undersökningen Innovationsverksamhet i Sverige, en undersökning som genomförs vartannat år. Punktskattningar för observationsobjekten är alltså enbart tillgängliga för referensåren 2016 samt 2018. En modellskattning har tagits fram för innovationsutgifter 2017. Modellskattningen är baserad på innovationsutgifter 2016 uppräknad med en inflationsfaktor samt justerad med hjälp av uppgifter från undersökningen Forskning och utveckling i företagssektorn 2017 som ger en bild av den generella tillväxttenden under referensåret.

För samtliga referensår har populationen inom den maritima näringen matchats med ordinarie undersökningars urval samt svarande. Jämförelsebranscherna ingår sedan tidigare i undersökningarnas urval.

4.3.2 Osäkerheter

Den osäkerhetskälla som bedöms påverka resultaten mest är mätosäkerheten. Termen innovation och andra begrepp i undersökningen kan vara svåra att tolka för respondenten och sätta i relation till företagets verksamhet. För att minimera urvalsosäkerheten samt hantera objektsbortfall används så kallas viktmodifiering för respektive svarande företag. Viktmodifieringen möjliggör punktskattning för hela den maritima näringen och inte enbart de i populationen som återfanns i urvalet. Detta gäller även för jämförelsebranscherna. Vidare, då företag som får stor påverkan på statistiken har hög svarsfrekvens bedöms objektsbortfallet ha liten påverkan på statistiken på aggregerad nivå. För mer information se dokumentet statistikens framställning rörande undersökningen Innovationsverksamhet i Sverige (scb.se/uf0315).

4.3.3 Resultat

Resultaten, det vill säga innovationsutgifter från maritima näringar samt jämförelsebranscherna, levereras i en separat Excel-fil tillsammans med antal anställda och omsättning för respektive grupp.

4.3.4 Referenslista och datakällor

Statistiska centralbyrån. (2020b) *Innovationsverksamhet i Sverige*; UF0315: <https://scb.se/uf0315>

Statistiska centralbyrån. *Innovationsverksamhet i Sverige – statistikens framställning*: https://scb.se/contentassets/9e6a00ac2fc7421cabab329528166232/uf0315_staf_2018_ah_191113.pdf

Statistiska centralbyrån (uå). *Forskning och utveckling inom företagssektorn*; UF0301: <https://scb.se/uf0301>

4.4 Indikator 19. Uppkopplade kustområden

Datafiler (.shp):

- MBIT 100: Andel arbetsplatser med tillgång till MBIT 100 (2014-2018). Rutor 250x250 m
- Arbetsplatser: Antal arbetsplatser (2014-2018). Rutor 250X250 m:
- Kustzon
- Tätorter_bef10000 (2018 års indelning, befolkning minst 10000)

Mjukvara

- Beräkningarna har genomförts i programmet ArcGIS Pro samt i Excel.

Villkor och avvägningar

- Alla rutor som ligger inom, eller nuddar, kustzonen inkluderas. Det innebär att arbetsplatser som ligger upp till 10 249 meter från kustlinjer inkluderas
- Rutorna i de båda filerna (se ovan) matchar inte varandra exakt. Om det inte finns någon information om MBIT 100-tillgång inom 250 meter från en Arbetsplatsruta så antas MBIT 100-tillgången vara 0 procent
- Rutor som helt eller delvis ligger i tätorter med befolkning > 10 000 exkluderas

4.5 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. Turistkronan⁵⁷ (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 43. 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

⁵⁷ Källa, turismsatellitkontot, SOU 2017:95 Ett land att besöka

SNI	Beskrivning	Faktor enligt turismkronan
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
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.