

Ny maritim strategi

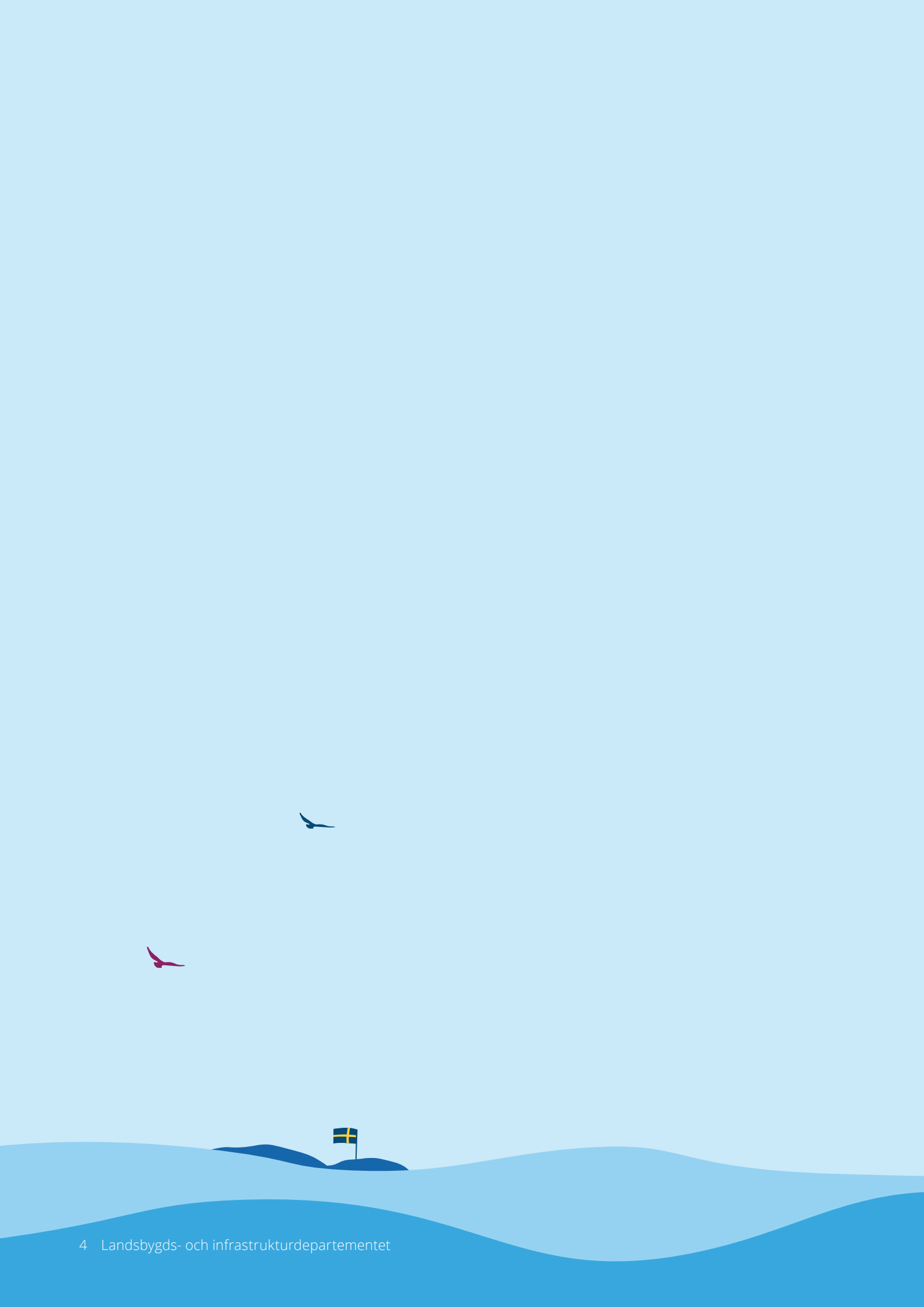
– en kraftsamling för konkurrenskraft, fossilfrihet, blå
näringar och ett levande hav



Innehållsförteckning

Förord	5
Maritima utmaningar och möjligheter för Sverige i en tid av förändring	6
Det maritima Sverige	8
Sjöfartens betydelse, utmaningar och möjligheter	8
Havsbaserad energi, innovation och turism	8
Blå värdekedjan och livsmedelsproduktion	8
Havsmiljö och ekosystemtjänster	9
Maritimt i omvärlden	10
Europeiska unionen	10
Internationellt	11
Nytt säkerhets- och försvarspolitiskt läge	11
 Stärkt konkurrenskraft och omställning för sjöfarten	 12
Utmaningar och möjligheter	12
Vidtagna åtgärder	15
Framåtblickande kompetensförsörjning	16
Utveckling av infrastrukturen	16
Omställning och fossilfrihet	18
Aktiv påverkan i EU och internationellt	19
Forskning och innovation	20
Sjöfarten och stärkt beredskap	21
 Havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar	 22
Utmaningar och möjligheter	22
Vidtagna åtgärder	23
Havsbaserad energi för framtiden	24
Regelverksutveckling inom havsbaserad energi	25
Ökad turism och besöksnäring	25

Robust och hållbar sjömatproduktion	26
Utmaningar och möjligheter	26
Vidtagna åtgärder	27
Livsmedelsstrategin 2.0	27
Ett hållbart vattenbruk	28
Stöd för konkurrenskraftiga företag	29
Forskning och innovation inom svensk sjömat	30
Ett hav i balans och en levande kust och skärgård	32
Utmaningar och möjligheter	32
Vidtagna åtgärder	34
Begränsa övergödningen och öka åtgärdstakten	35
Ökat skydd och biologisk mångfald	36
Ett hållbart fiske	37
Samexistens och ekosystembaserad förvaltning och planering i kustzon och hav	37
Sjövägen framåt – riktning för fortsatt arbete	39
Övergripande	39
Konkurrenskraft och omställning för sjöfarten	39
Havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar	39
Robust och hållbar sjömatproduktion	40
Ett hav i balans och en levande kust och skärgård	40
Regeringsuppdrag att analysera förutsättningarna för maritima näringar och verksamheter i Sverige	41
Avslutning	41



Förord

Våra hav, kuster och skärgårdar är delar av vårt nationella arv. Men de är också strategiska resurser för jobb, trygghet, transporter, energi- och livsmedelsförsörjning, rekreation och innovation. Regeringen strävar efter ett maritimt Sverige som står starkt i en orolig omvärld och samtidigt tar sikte framåt – ett Sverige som främjar utvecklingen av de maritima näringarna och säkerställer ett levande och välmående hav. Havets resurser ska förvaltas så att de skapar största möjliga samhällsnytta, i dag och för kommande generationer. Regeringen står för konkreta åtgärder som förbättrar konkurrenskraften, moderniserar regelverk och skapar bättre förutsättningar för innovation, kompetensförsörjning och omställning.

Vår vision är ett växande maritimt Sverige. Där myndigheter, näringar och andra intressenter utvecklas och samverkar på ett effektivt och innovativt sätt så att havet som strategisk resurs används klokt och långsiktigt hållbart för att säkra trygghet och stärkt konkurrenskraft för maritima näringar in i framtiden. Detta gör vi genom en genomtänkt svensk politik med tydliga åtgärder och genom att målmedvetet påverka och delta i internationella organisationer och processer som berör oss, så som EU, FN och regionala organisationer.

Med den maritima strategin vill vi beskriva helheten i regeringens sammanlänkade arbete med havet och dess näringar samt peka ut vår inriktning för framtiden.



Andreas Carlson
Infrastruktur- och
bostadsminister



Ebba Busch
Energi- och närings-
minister



Romina Pourmokhtari
Klimat- och miljö-
minister



Peter Kullgren
Landsbygdsminister

Maritima utmaningar och möjligheter för Sverige i en tid av förändring

Nordsjön och Östersjön har länge varit viktiga områden för Sveriges ekonomiska utveckling genom livsmedelsförsörjning, transporter, infrastruktur och handel. Den maritima ekonomin förväntas spela en avgörande roll i övergången till ett hållbart och fossilfritt samhälle. Med detta i åtanke är det grundläggande att förstå statusen för – och de möjligheter och utmaningar som uppstår ur – en växande maritim ekonomi.

Konceptet ”hållbar blå ekonomi” och ”integrerad havsförvaltning” har utvecklats kontinuerligt under de senaste två decennierna i olika processer i hela världen, inte minst i Sverige och inom EU. Europeiska rådet gav 2025 stöd till en europeisk världshavspakt som ger riktningen för EU:s samlade arbete framöver (se sida 19). Att konkretisera en hållbar maritim ekonomi till faktiska åtgärder är en pågående process vilken regeringen har som målsättning att tydligt och kraftfullt föra framåt. Regeringens ambition är att förvaltningen av havet ska kunna ge så stor samhällsnytta som möjligt, i dag och i framtiden.

Mer kunskap om havet, näringarna och förvaltningsmetoder är viktigt, och mycket arbete har redan gjorts för att bredda och fördjupa kunskapen. För detta är havsövervakning, den systematiska insamlingen, analysen och användningen av data om havets tillstånd och användning av stor betydelse. Samtidigt får inte kunskapsinsamling hindra framtidsbaserade åtgärder baserade på befintlig kunskap. En effektiv havsförvaltning realiseras genom att vidta konkreta åtgärder baserade på den kunskap som vi har samtidigt som det också skapas utrymme för innovation och utveckling.

Det finns olika definitioner av den maritima ekonomin, eller den blå ekonomin som den ofta kallas. Enligt Världsbankens rapport *The Potential of the Blue Economy*¹ finns det en bred förståelse för att en blå ekonomi behöver innebära hållbar användning av havets resurser för ekonomisk tillväxt, förbättrade försörjningsmöjligheter och jobb, samtidigt som havets hälsa återställs och bevaras.

¹ <https://sdgs.un.org/sites/default/files/publications/2446blueeconomy.pdf>

En god förvaltning av havets resurser tillsammans med ett robust innovationsekosystem ger möjligheter till ökad självförsörjning, konkurrenskraft, arbetstillfällen och internationell attraktionskraft. En nationellt integrerad ansats som väver ihop ekonomisk tillväxt med social och ekologisk hållbarhet är en förutsättning för en hållbar maritim ekonomi i Sverige med sin långa kustlinje, sjöar och vattenvägar. Detta kräver en maritim strategi med en ekosystembaserad havsförvaltning, som ser levande och välmående hav och marina ekosystem som en förutsättning för ett hållbart nyttjande av havet. Lika viktigt är ett ”källa-till-hav”-perspektiv som hanterar föroreningar i varje steg av vattnets kretslopp, från inlandets källor till det öppna havet.

En maritim strategi behöver vara väl förankrad i regelverk och processer inom såväl den Europeiska unionen som internationellt. Mandat och ansvarsfördelning måste vara tydliga och den strategiska inriktningen långsiktig. Samtidigt måste det finnas stöd och flexibilitet för innovationer, tillståndsprocesser behöver kunna avväga olika intressen i syfte att främja samexistens och i möjligaste mån vara effektiva och potentialen i värdekedjan för respektive verksamhet behöver kunna tas tillvara. Det är grundläggande att Sverige kan skapa förutsättningar för en sådan utveckling med relevant utbildning och kunskap. Det finns dessutom andra övergripande processer som påverkar de maritima näringarna generellt, så som det geopolitiska läget, militära och beredskapsrelaterade behov, klimatomställning och nya teknologier.

Många maritima verksamheter har dessutom en lokal förankring eller särart och måste i möjligaste mån kunna utvecklas problemfritt i det nationella systemet, även om det ofta finns internationella regelverk att beakta, inom t.ex. fiske eller sjöfart. Detta är särskilt viktigt för den långsiktiga utvecklingen av landsbygden där maritima tjänster och resurser kan vara en viktig del för att skapa förbättrade livsvillkor och goda förutsättningar för företagande. En annan viktig tvärsektoriell fråga i de maritima näringarna är jämställdheten. Många havsbaserade näringar är i stort behov av kompetens och behöver vara anpassade och attraktiva för alla kön. Maritima utvecklingsområden överensstämmer till stora delar med det som gäller övergripande i samhället men de specifika utmaningar som gäller till havs och i havsnära miljöer behöver beaktas.

Havet har gått från att historiskt vara förhållandevis lite reglerat och endast nyttjats av ett fåtal ofta mobila näringar till att nu vara utsatt för en bitvis stor konkurrens om utrymmet, en blandning av mobila och stationära intressen, ett varierat beroende av själva havsmiljön och att omfattas av många olika typer av regelverk på lokal, nationell eller internationell nivå. Detta ställer stora och ibland komplicerade krav på förvaltningen av havet om den utöver att vara hållbar också på effektivast möjliga sätt ska ta vara på samhällsekonomiska fördelar och ta del av alla intressenters perspektiv. Fysisk planering genom kustzonsplanering och havsplanering, samråd med intressenter och hante-

ring av samexistens är exempel på viktiga processer för att lyckas med detta. Havet och dess hälsa har ett distinkt värde för samhället och många branscher är beroende av stabila och välmående marina system. Eftersom havet innebär olika saker för olika människor och värderas olika av olika näringar är det viktigt att ha så god översikt av den samlade nyttan av havet som möjligt. Det är med den goda översikten och en effektiv havsförvaltning som havsresurserna kan ge så stor samhällsnytta som möjligt.

Den 26 augusti 2024 höll infrastruktur- och bostadsministern ett intressentmöte med ett brett och engagerat deltagande från ett stort antal svenska maritima aktörer. Deltagarna diskuterade och tydliggjorde utmaningar och lösningar för hela den maritima ekonomin. Inspelen från intressenterna har varit en del av underlaget till denna strategi.

Flera olika statsråd har dessutom genomfört flera ämnesfokuserade aktörsmöten om olika maritima frågor för att uppmärksamma behov och frågeställningar hos olika intressenter.

Sverige har en lång tradition av att samla in och hantera maritima data med ett samlat perspektiv som inkluderar många av de maritima intressena och dess aktörer. Havs- och vattenmyndigheten har flera sammanställningar gällande maritim information om den maritima ekonomin från 2014 och framåt som belyser maritima utvecklingsområden för ekonomiska, sociala och miljömässiga värden.

Det maritima Sverige

Sjöfartens betydelse, utmaningar och möjligheter

Sjöfarten är avgörande för Sveriges försörjning och utrikeshandel. Sammanlagt 85–90 procent av allt gods till och från Sverige transporteras sjövägen. Eftersom många sjötransporter utförs med fartyg som inte är svenskregistrerade riskerar försörjningskedjor att brytas vid krissituationer eller höjd beredskap. Därför behöver svenskregistrering av fartyg och stärkt kompetensförsörjning inom sjöfartssektorn främjas. Regeringen arbetar kontinuerligt för att öka konkurrenskraften hos den svenska sjöfarten, antalet svenskregistrerade fartyg och attraktionskraften för sjöfartsyrken samt omställningen mot fossilfrihet. Detta stärker både beredskapen och branschens ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhet.

Havsbaserad energi, innovation och turism

För att Sverige ska nå sina klimatomål och för att möjliggöra industrins omställning och utveckling behövs en kraftfull utbyggnad av fossilfri elproduktion. En långtgående elektrifiering av industrin och transportsektorn är nödvändig för att fasa ut den nuvarande användningen av fossila bränslen. Med elektrifieringen av bland annat industrier och transporter som samhället står inför kommer elbehovet i Sverige att öka kraftigt.

För att möjliggöra en ökad elektrifiering behöver Sverige en kraftfull utbyggnad av ny fossilfri elproduktion. Elproduktion och nät behöver byggas med rätt egenskaper, på rätt plats och i tid för att kunna möta efterfrågan på el. Havsbaserad vindkraft kan leverera stora energimängder med högre tillgänglighet än vindkraft på land. Mer fossilfri elproduktion bör komma på plats eftersom hamnar, varv, rederier och den maritima leverantörsindustrin påverkas direkt av elförsörjningens stabilitet och pris. Ett robust och leveranssäkert elsystem med tillgång till fossilfri el till konkurrenskraftiga priser stärker investeringar i gröna hamnar, elektrifierad logistik och ny maritim teknik.

Innovation är avgörande för Sveriges långsiktiga välbefinnande och Sverige är, och behöver fortsatt vara, ett världsledande innovationsland. Innovationsarbetet är grunden för konkurrenskraft och hållbar tillväxt, och som ett verktyg i ett geopolitiskt och teknologiskt förändrat omvärldsläge – på land såväl som till havs. Vidare behöver innovationsarbetet vara en integrerad del av ett sammanhållet kunskapssystem.

Sveriges skärgårdar, sjöar och maritima kulturarv skapar goda förutsättningar för turism, inklusive måltidsturism med lokal matkultur och maritima produkter, fritidsfiske och fritidsbåtsliv. Dessa näringar bidrar till lokal ekonomi och gör det lättare att bo och verka i kust- och skärgårdsområden. Ett långsiktigt arbete för att förbättra villkoren för hållbar turism och en konkurrenskraftig besöksnäring är grundläggande.

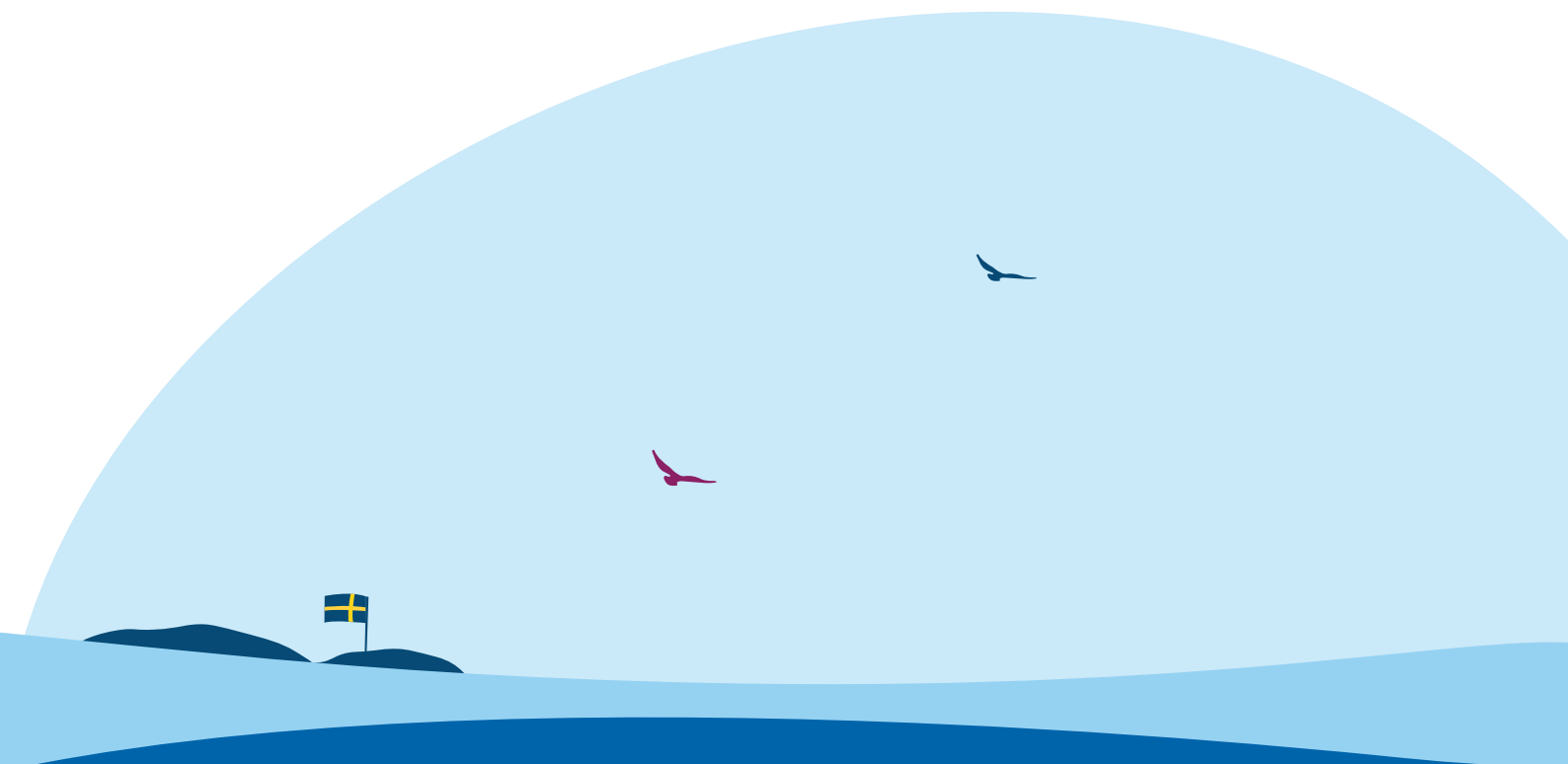
Blå värdekedjan och livsmedelsproduktion

Fisket och vattenbruket påverkas av tillståndet i havet, klimatförändringar och svaga fiskbestånd. För att stärka sjömatproduktionen krävs åtgärder för att återuppbygga bestånd, utveckla vattenbruket och förbättra lönsamheten i primärproduktionen. Regeringen bedömer att potentialen för att öka produktionen av hållbar svensk sjömat är stor. För yrkesfisket finns en stor potential att bidra till denna målsättning genom att en större andel av de totala landningarna sker i Sverige, att en större del av den fisk som landas används till livsmedelsproduktion samt att en större andel av den landade fisken tas till vara. Fördjupade samarbeten mellan berörda aktörer, och stödmöjligheter för att stärka sjömatproduktionen och robustheten i hela den blå värdekedjan är fortsatt nödvändiga, liksom förbättrade förutsättningar att starta och bedriva vattenbruk. Det krävs även satsningar på forskning och innovation för att svenska företag ska kunna utvecklas i hela den blå värdekedjan, från fisket och vattenbruket via beredningsindustrin och samtliga förädlingssteg till konsument och marknad.

Havsmiljö och ekosystem-tjänster

Klimatförändringar, främmande arter, försurning, övergödning och föroreningar är några exempel på resultatet av mänsklig aktivitet som påverkar havs- och vattenmiljön negativt. Sammantaget begränsas havets förmåga att leverera ekosystemtjänster, det vill säga de nyttigheter som havet i form av varor och tjänster ger till samhället, till exempel naturupplevelser, livsmedel och klimatreglering. Detta påverkar i sin tur flera näringar såsom turism, fiske och rekreation. Sverige arbetar aktivt genom internationella och regionala konventioner, genom EU- och nationell lagstiftning för att nå god miljöstatus. Regeringens havsmiljöproposition Ett levande hav – ökat skydd, minskad övergödning och ett hållbart fiske (prop. 2023/24:156) innebär en kursomläggning i havsmiljöarbetet för ett levande hav med ökat skydd, minskad övergödning och ett hållbart fiske.

Målet för regeringens arbete med havsmiljöpolitiken är att god miljöstatus i havsmiljön nås och upprätthålls samtidigt som havets resurser används hållbart så att havsanknutna näringar liksom livsmedelsförsörjningen kan utvecklas. Ett samstämmigt, balanserat och integrerat arbetssätt från källa till hav behövs för att utforma och genomföra havsmiljöpolitikens åtgärder och samtidigt stärka den maritima ekonomin vilket även bidrar till att andra samhällsmål kan nås.



Maritimt i omvärlden

Havet och dess miljö känner inga gränser, och många maritima verksamheter påverkas följaktligen av hur andra länder använder sitt hav, eller av regionala eller internationella regler. För att nå många av de svenska målsättningarna behövs samverkan med andra stater och internationella organisationer.

Internationella organisationer har ofta regionala avgränsningar, som t.ex. Oskar-kommissionen, Helsingforskommissionen (Helcom) om den marina miljön, eller Europeiska unionen. Internationella organisationer kan också ha ämnesmässiga avgränsningar som t.ex. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) eller FN:s livsmedels- och jordbruksorganisation (FAO). Utan att räkna upp eller värdera alla de organisationer inom det maritima området som har relevans för Sverige, så är det centralt att spåra den regionala eller internationella hemvisten för varje prioriterad svensk fråga, för att på rätt sätt kunna värna svenska intressen och stärka samarbetet. Hemvisten för respektive havsfråga kan också påverka vilken rådighet Sverige har över den.

Europeiska unionen

Europeiska unionen är den största sammanslutning av stater i Sveriges närhet som har en tydlig ambition att skapa en gemensam, hållbar och integrerad förvaltning av medlemsstaternas havsområden, och att i samma anda påverka den globala havsförvaltningen.

EU-kommissionen antog den 5 juni 2025 ett meddelande om den europeiska världshavspakten (hädanefter: havspakten)². Syftet med havspakten är att fungera som en gemensam referensram för havsfrågor som ska effektivisera samordningsprocesserna, förenkla rapporteringsskyldigheterna och erbjuda en strategi för att genomföra befintlig lagstiftning och uppnå politiska mål på ett mer konsekvent sätt mellan olika sektorer. Havspakten bygger på befintlig lagstiftning och initiativ och avser att vara en helhetsstrategi inom alla politikområden med kopplingar till havet. I november 2025 antog EU:s medlemsländer rådslutsatser om havspakten.³ Sammantaget visar detta att hanteringen av havet som en helhet är ett utvecklingsområde som EU har tydliga och omfattande ambitioner att arbeta vidare med.

2 https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/european-ocean-pact_en.

3 <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15807-2025-INIT/en/pdf>.

EU omfattar världens största gemensamma havsområde. Den blå ekonomin genererar direkt nästan 5 miljoner arbetstillfällen och bidrar årligen med över 250 miljarder euro i bruttoföreläggingsvärde till EU:s ekonomi. Sjöförbindelser står för omkring 74 procent av EU:s utrikeshandel. Enligt havspakten försämrats havets hälsa på grund av de kumulativa effekterna av klimatförändringar, föroreningar och överexploatering av marina resurser. Dessa miljöutmaningar förvärras av växande geopolitiska spänningar, som inte bara utgör en utmaning för en samarbetsbaserad styrning utan också ett hot mot medlemsstaternas säkerhet.

Regeringen har aktivt påverkat havspaktens utformning under dess framtagande och välkomnar att EU prioriterar havsfrågorna. Regeringen anser att havspaktens ansats om att förbättra samordningen i genomförandet av marin och maritim politik är positiv. Målbilder i olika strategier och initiativ bör vara välkoordinerade och väl avvägda.

Regeringens utgångspunkter för det vidare arbetet med havspakten är att hållbar användning av naturresurser och en hälsosam havsmiljö utgör grunden för den konkurrenskraftiga, långsiktigt robusta och fossilfria blå ekonomin som vi vill förverkliga. Regeringens utgångspunkter framgår även av regeringens fakta-pm med anledning av kommissionens meddelande om den europeiska världshavspakten (2024/25:FPM54).⁴

Havspakten avser att stödja sex prioriteringar, nämligen:

- Skydda och återställa havets hälsa.
- Främja en hållbar konkurrenskraft för den blå ekonomin.
- Stödja kust- och ösamhällen och de yttersta randområdena.
- Främja forskning, kunskap, färdigheter och innovation rörande hav.
- Förbättra sjöfartsskyddet och sjöförsvaret som en grundförutsättning.
- Stärka EU:s världshavsdiplomati och internationell regelbaserad styrning.

4 <https://www.regeringen.se/contentassets/19e6d781eb2042fcb1a2494509ef0d0a/meddelande-om-den-europeiska-varldshavspakten-202425fpm54.pdf>.

Utöver havspakten finns inom EU strategier och styrning för en lång rad havsrelaterade sakfrågor, men de kommer inte tas upp i detalj i denna strategi annat än kopplat till vissa av de åtgärder som beskrivs i avsnitten 2–5 på sidorna 12–37.

Internationellt

Den globala process som har den tydligast uttalade ambitionen att skapa en gemensam, integrerad och hållbar förvaltning av jordens havsområden är FN:s handlingsplan Agenda 2030:s mål nummer 14 om havet. Målet syftar till att bevara och nyttja havet och marina resurser på ett hållbart sätt för en hållbar utveckling. Sverige stod som delarrangör av FN:s första havskonferens 2017 i New York, USA, och har därefter deltagit på såväl politisk nivå som myndighetsnivå och med en mångfald av svenska intressenter vid de nästföljande två FN-konferenserna om havet. Sverige är också värdstat för World Maritime University (WMU) som är ett internationellt universitet under IMO. Här utbildas studenter från hela världen i sjöfartsfrågor men också breda maritima frågor som berör hela Agenda 2030:s mål nummer 14.

Respekt för folkrätten, inklusive FN:s havsrättskonvention (UNCLOS), är centralt för Sverige. UNCLOS utgör det grundläggande rättsliga ramverket inom vilken alla aktiviteter i havet måste bedrivas. Havsrätten, inklusive rätten till fri sjöfart, är ett grundläggande intresse för Sverige – både i Östersjön och globalt.

FN:s generalförsamling antog i juni 2023 ett nytt avtal inom ramen för FN:s havsrättskonvention, det så kallade BBNJ-avtalet⁵. BBNJ-avtalet är en av de viktigaste internationella miljööverenskommelserna sedan Parisavtalet och ger kraftigt förbättrade möjligheter att skydda den biologiska mångfalden i havsområden bortom nationell jurisdiktion. Det är också ett stort steg i rätt riktning för att FN:s och EU:s målsättning om att skydda 30 procent av havets yta till 2030 ska kunna nås. Sverige undertecknade avtalet i september 2023 och avser att bli part i avtalet så snart som möjligt.

⁵ <https://www.un.org/bbnjagreement/en>.

Som arktisk stat, och medlem i Arktiska rådet, har Sverige en särskild roll och ett särskilt ansvar för utvecklingen i Arktis. Det ligger i svenskt intresse att Arktis utvecklas i en positiv säkerhetspolitisk riktning och att klimatförändringarnas konsekvenser i Arktis hanteras effektivt. Utvinning av naturresurser, ökad sjöfart och utveckling av infrastruktur har god potential och ska utnyttjas med respekt för folkrätten och en hållbar miljö i Arktis.

Nytt säkerhets- och försvarspolitiskt läge

Det nuvarande omvärldsläget har fundamentalt förändrat säkerhetsläget i Sverige och i Sveriges närområde – en förändring som kommer att prägla situationen under lång tid framöver. Den ökade instabiliteten har medfört att hotbilden mot kritisk infrastruktur och samhällsviktiga funktioner har breddats och fördjupats.

I detta sammanhang kan potentiella hybridoperationer riktade mot undervattensinfrastruktur, sjöfart och anläggningar vid kusten och till havs inte uteslutas. Dessa är komplexa och kräver en bred, koordinerad ansats som spänner över flera samhällssektorer och involverar både civila och militära resurser.

Den ryska så kallade skuggflottan används i rysk utrikeshandel. Skuggflottan använder sig ofta av äldre fartyg med oklara ägar- och försäkringsförhållanden och utgör ett allvarligt hot mot både sjösäkerheten och miljön. Att motverka skuggflottan i Östersjön är en högprioriterad uppgift för Sverige och genomförs genom t.ex. EU-gemensamma sanktioner och internationellt samarbete.

Således har de maritima försvars- och säkerhetsfrågorna under de senaste åren vuxit till en komplex utmaning. På grund av dess omfattning och specifika strategiska betydelse hanteras de inte inom ramen för denna strategi.



Stärkt konkurrenskraft och omställning för sjöfarten

Utmaningar och möjligheter

Sjöfarten har en avgörande roll för Sverige, inte minst för den svenska utrikeshandeln och varuförsörjningen. Uppskattningsvis transporteras 85–90 procent av import- och exportvarorna på fartyg under någon del av transporten. Sjöfarten är en global företeelse och det medför global konkurrens för rederier och andra aktörer inom svensk sjöfart. De flesta sjötransporter till Sverige utförs av utländska rederier med fartyg registrerade i andra länder än Sverige. Skulle Sverige hamna i en kris- eller krigssituation med höjd beredskap går det inte räkna med att dessa transporter kommer att fungera som i fredstid. Det bör då finnas tillräckligt många fartyg som svenska staten kan förfoga över och det underlättas om fartygen är svenskegistrerade.

Den svenska sjöfartsbranschen har behov av ytterligare arbetskraft och ökad kompetens. Frågan blir än mer angelägen exempelvis i höjd beredskap. De utländska sjömän som arbetar på svenskegistrerade fartyg kan då behöva lämna sina anställningar och det skulle antagligen bli svårt att bemanna vissa fartyg.

Regeringens ambition är därför att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft, öka antalet svenskegistrerade fartyg och få fler att söka sig till sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret i stort, inklusive de landbaserade tjänsterna, ska som en del av de maritima näringarna kunna bidra till sysselsättning, innovationer, skatteintäkter m.m. Samtidigt bör Sveriges beredskap öka. Svenskegistrerade fartyg är viktiga för att varuförsörjningen ska klaras. De ger också ytterligare positiva effekter som exempelvis mer sysselsättning åt svenska sjömän, praktikplatser ombord för studenter, testbäddar för svenska innovationer och i förlängningen kompetensökning hos hela det maritima klustret.

De ekonomiska förutsättningarna för svenska rederier påverkas i hög grad av sjöfartens internationella konkurrens. Rederier jämför villkoren i olika länder och kan själva välja vilket land som fartyget registreras i. I Sverige har flera viktiga reformer genomförts för sjöfarten under mandatperioden. Bland annat har stämpelskatten vid in-teckning av skepp tagits bort. I flera länder där svenska rederier har valt att registrera fartyg tas ingen motsvarande stämpelskatt ut och

bedömningen görs därför att åtgärden stärker den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Vidare har det införts en särskild skeppslegodel i fartygsregistret i syfte att underlätta in- och uthyrning av obemannade skepp. Ett sådant s.k. bareboat-register har funnits i flera år i flera europeiska länder. Enklare regler för in- och uthyrning av obemannade skepp gör det möjligt för rederierna att t.ex. snabbt kunna hyra in ett skepp på grund av förändringar i konjunkturen. Det kan också vara ett bra alternativ jämfört med att köpa eller låta bygga ett skepp. Systemet för tonnagebeskattning kommer också ändras och förbättras. Detta system har funnits i Sverige i snart tio år. På motsvarande sätt som med ändringarna rörande stämpelskatt och skeppslega behöver svenska rederier ha konkurrensvillkor inom bolagsbeskattning som är likvärdiga med villkoren för rederier i jämförbara länder i Europa och därför genomförs nu vissa förbättringar i tonnageskattesystemet.

Transporter och resor är nödvändiga för att hela samhället ska fungera och utvecklas. Den statliga transportinfrastrukturen ska bidra till detta. En välfungerande transportinfrastruktur stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som regional utveckling i landet. En fungerande sjöfart är viktig för svensk utrikeshandel och varuförsörjning till Sverige. Några få hamnar tar emot en större del av varuflödet, men det finns också många mindre hamnar i Sverige som är av betydelse och som är utspridda över landet. Förbättringar i transportsystemet stärker sjöfartens möjligheter att transportera större godsvolymer. Även väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från hamnarna spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft.

Farledsavgiften är en avgift som Sjöfartsverket tar ut av fartyg som använder svenska farleder. Avgiften är i dag miljödifferentialiserad för att uppmuntra sjöfarten att minska sin miljöpåverkan genom att premiera fartyg med lägre utsläpp. Även flera hamnar har infört differentialiserade hamnavgifter som premierar mer miljöanpassade fartyg och elanslutning i hamn.

Inom ramen för regeringens satsning Klimatklivet kan stöd ges till investeringar som krävs för att övergå till eldrift, biogas eller andra hållbara drivmedel. Företag inom sjöfartsnäringen kan få medel

genom Klimatklivet för att genomföra nödvändiga investeringar för omställning, såsom elektrifiering av färjor eller landanslutning i hamn. Klimatklivet kan bidra till att öka takten för omställningen genom att exempelvis främjar användningen av biodrivmedel.

Många myndigheter och kommuner ställer klimatkrav vid upphandling av fartyg och transporttjänster. Detta har resulterat i upphandlingar av eldrivna fartyg samt introduktion av biodrivmedel i kollektivtrafik och vägfärjor. I Sverige är detta främst relevant för upphandling av Gotlandstrafiken som genomförs av Trafikverket och för regional upphandlad kollektivtrafik med färjor.

Eftersom sjöfarten i stor utsträckning är internationell får europeiska och globala styrmedel också stor påverkan på utvecklingen och i vilken utsträckning infrastruktur för alternativa drivmedel byggs ut. EU:s utsläppshandelssystem har ett årligt utsläppstak som minskar successivt enligt en fastställd minskningsbana. Att taket sänks över tid skapar ekonomiska incitament för företagen att minska sina utsläpp. Sedan 2024 inkluderas även sjöfarten i systemet.

EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (*FuelEU Maritime*)⁶ syftar till att öka fartygs användning av hållbara bränslen för att minska fartygens miljöavtryck. Förordningen innebär att fartyg på över 5 000 bruttoton som anlöper EU-hamnar med undantag för bland annat fiskefartyg, måste minska växthusgasintensiteten i den energi som används ombord.

IMO godkände i april 2025 ett utkast till ändringar av Internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (MARPOL-konventionen) som innebär ett nytt globalt klimatstyrmedel med syfte att accelerera sjöfartens energiomställning, det så kallade nettonollpaketet (IMO Net-Zero Framework). Förslaget togs upp för antagande i IMO:s miljöskyddskommitté i oktober 2025 men ajournerades eftersom medlemsstaterna var oeniga. Nettonollpaketet kommer att behandlas vid ett senare mötestillfälle med IMO:s miljöskyddskommitté.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

Eftersom sjöfarten är av avgörande betydelse för svensk utrikeshandel och varuförsörjning är rekryterings- och utbildningsfrågorna av stor betydelse. Sjöfartsbranschen har ett stort rekryteringsbehov. Branschen behöver vara attraktiv för unga och för alla kön men även för de som vill flytta inom de maritima verksamheterna. Berörda aktörer, dvs. bland annat rederier, utbildare, myndigheter och regeringen behöver därvid ta ansvar inom sina respektive ansvarsområden. Sjöfartsbranschen har vidare bl.a. sett behov av förenklningar och större flexibilitet vad gäller regelverken. För ombordanställda finns också ett internationellt regelverk att förhålla sig till och Sverige återkommande behöver genomföra ändringar i de nationella regelverken.

Kompetensförsörjning är en central del av innovationsförmågan i maritima näringar. Fler personer med utbildning ger en större innovationsbas och kompetens för att ta tillvara ny teknologi. Vad gäller mer specifikt sjöfarten har vissa utbildningskrav upplevts som för strikta och kan därför ha begränsat tillgången på kvalificerad sjöpersonal, vilket påverkat både driftförmåga och innovationskapacitet i sektorn. Lättnader i utbildningskrav möjliggör för fler att komma in i sjöfartssektorn, vilket kan ge en bredare arbetskraftsbas även för framtida teknikutveckling och innovationsprojekt.

Stärkt konkurrenskraft, regelförbättring och ökad inflaggning

- I enlighet med regeringens förslag i propositionen Förbättrade regler för svensk tonnageskattning (prop. 2025/26:243) beslutade riksdagen den 11 juni 2026 lagändringar som innebär förbättringar i svenska systemet för tonnageskattning så att fler företag och fartyg ska kunna omfattas. Lagändringarna trädde i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas från och med den 1 januari 2027.

Syftet är att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Lagändringarna bedöms kunna förväntas bidra till ökad inflaggning av fartyg till Sverige.

- I början av 2026 genomfördes flera ändringar efter regeringens förslag i propositionen Förenklad in- och uthyrning av skepp (prop. 2024/25:178) som innebär att det nu är lättare för svenska rederier att hyra in och hyra ut obemannade skepp – s.k. skeppslega (bareboat charter). Som en åtgärd har det svenska fartygsregistret kompletterats med en skeppslegodel för registrering av inhyrda skepp.

Förbättrade regelverk för skeppslega ökar flexibiliteten för rederierna, gör det lättare för dem att organisera sin verksamhet och stärker i förlängningen deras internationella konkurrenskraft.

- Under 2025 slopades stämpelskatten vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp efter regeringens förslag i propositionen Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp (prop. 2024/25:107).

Uttag av stämpelskatt vid beviljande av inteckning i skepp utgjorde en kostnad i samband med lån med skepp som säkerhet. Stämpelskatten kunde därför för ett enskilt rederi uppgå till betydande belopp eftersom fartygsinvesteringar ofta är kostsamma och kan nå miljardbelopp.

- Regeringen har via Verket för innovationssystem (Vinnova) deltagit i finansieringen av Lighthouse, en nationell plattform för samverkan inom forskning och innovation kopplad till hållbar och konkurrenskraftig sjöfart och maritim verksamhet. Projektet har fått 8 miljoner kronor i statligt stöd via Vinnova för perioden 2021–2026.

Plattformen främjar samarbete mellan företag, akademi och offentliga aktörer för att generera fler innovationsprojekt inom den maritima sektorn. Insatsen stärker förutsättningarna för små och medelstora företag att delta i forsknings- och innovationsprojekt, vilket bidrar till ökad konkurrenskraft och hållbar omställning i linje med internationella klimatmål, inte minst för aktörer som saknar resurser att själva driva forsknings- och utvecklingsprojekt i större skala.

Vidtagna åtgärder

Under mandatperioden har regeringen arbetat aktivt för att förbättra villkoren för sjöfarten och för att utveckla de möjligheter som finns på det maritima området. Regeringen har lagt stor vikt på samarbetet med nyckelaktörer i branschen, vilket har varit avgörande. I detta avsnitt anges åtgärder som regeringen har vidtagit på området Stärkt konkurrenskraft och omställning för sjöfarten i både punktform och utförligt beskrivet.

- Förbättrad tonnagebeskattning
- Förenklade regler för skeppslega (bareboat charter)
- Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp
- Stöd till maritim forskning och innovation
- Uppdaterade och flexibla behörighets- och utbildningskrav för sjöpersonal
- Åtgärder för stärkt samverkan mellan trafiklagen och minskade administrativa hinder
- Investeringsstöd för överflyttning av gods till sjöfart och järnväg
- Utredning om förslag till fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel
- Elektrifiering och fossilfri omställning av statliga färjor samt genomförande av AFIR
- Förbud mot utsläpp av skrubbevatten i svenskt sjöterritorium
- Svenskt ledarskap i internationella organisationer som IMO och WMU
- Nationell transportinfrastrukturplan 2026–2037
- Förstärkta anslag till Sjöfartsverket inklusive stärkt beredskapsförmåga
- Fortsatt förnyelse och stärkt samarbete kring isbrytarflottan
- Förstärkt civil beredskap inom sjöfarten och säkrad tågfärjekapacitet för militär rörlighet



Framåtblickande kompetensförsörjning

- I slutet av 2025 fattade regeringen beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal i syfte att göra det lättare för sjöfartsbranschen att nyrekrytera.

Paketet består av ändringar i den lagstiftning som reglerar vilka behörigheter som sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg och vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter. Ändringarna trädde i kraft den 1 januari 2026.

- Regeringen beslutade vid två tillfällen under 2025 och i april 2026 att ge Transportstyrelsen möjlighet att ingå överenskommelser om ömsesidigt erkännande av behörigheter och certifikat för sjöpersonal med ansvariga myndigheter i en rad länder, däribland Storbritannien, Ukraina, Filippinerna, Kina, Australien och Sydkorea.
- Regeringen beslutade under 2024 om ett antal förordningsändringar som gör det mer attraktivt att utbilda sig till så kallad däcksbefäl, klass VII, genom en mer flexibel utbildningsväg.
- Efter förslag i budgetpropositionen för 2023 (prop. 2022/23:1 utg.omr. 16) tilldelades ytterligare permanenta medel till sjöbefälsutbildningarna på Chalmers tekniska högskola respektive Linnéuniversitet (Sjöfartshögskolan).

Anledningen till att regeringen har initierat dessa åtgärder är att det i kombination med branschens och utbildarnas insatser ska bli lättare att rekrytera kompetent personal till sjöfartsbranschen, inte minst ur ett beredskapsperspektiv, bland annat genom att säkra utbildningssystemet så att utbildningskraven tillfredsställer näringarnas behov.

- Sverige bidrar med ett årligt ekonomiskt bidrag, som för närvarande uppgår till 30,5 miljoner kronor, till verksamheten inom Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Malmö kommun bidrar också till verksamheten genom att upplåta lokaler för universitetets verksamhet.

Sverige är sedan 1983 värdestat för WMU. Universitetet lyder under den IMO. Det är den enda FN-institutionen med säte i Sverige. WMU:s uppdrag är att vara ett globalt kunskapscentrum för högre utbildning och forskning inom det maritima området samt att bygga upp en global kapacitet och verka för en hållbar utveckling inom sjöfarten och havsförvaltning. WMU har rätt att utfärda magisterexamen och doktorsexamen i maritima studier. Sedan starten 1983 har fler än 6 600 studenter från 171 länder examinerats från universitetet. Regeringen arbetar för att öka antalet svenska studenter vid WMU. För detta ändamål förvaltar WMU en fond som kan ge bidrag till studieavgiften för svenska studenter vid WMU. Beslut om utdelning från fonden fattas av en styrelse med representanter för WMU, Föreningen Svensk Sjöfart och svenska staten.

Utveckling av infrastrukturen

- Regeringen fastställde den 24 april 2026 den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Planen bygger vidare på den inriktning och de ramar som lades fast i regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28).

Sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet behöver stärkas och väg- och järnvägsinfrastrukturen till och från de svenska hamnarna spelar en viktig roll för en ökad konkurrenskraft. Stora satsningar görs i den nationella planen på underhåll och mindre åtgärder i befintlig infrastruktur som förbättrar bl.a. för gods som under sin totala resa kan transporteras med olika färdmedel. Vidare innehåller planen ett antal s.k. namngivna objekt av direkt betydelse för sjöfarten (Luleå hamn, projektet Malmöporten, Slussar i Trollhätte kanal, Farleden i Göteborgs hamn, Skandiaporten, Farled Södertälje–Landsort, Södertälje sluss, väg 55 ny Hjulstabro, två nya järnvägsspår Göteborg–Alingsås på Västra Stambanan) samt medel för att fortsätta förnyelsen av isbrytarflottan. Flera av objekten är samarbeten mellan olika aktörer där olika statliga myndigheter arbetar tillsammans med hamnägare för att åtgärderna ska ge rätt effekt hela vägen fram. Gemensamt är att de bl.a. syftar till att möjliggöra en utveckling av sjöfarten och säkra kapacitetsbehov för framtiden. Regeringen bedömer att åtgärderna ökar kapacitet, robusthet och sjösäkerhet samt i förlängningen stärker Sveriges samlade konkurrenskraft.

- Sjöfartsverkets anslag har efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) förstärkts med 182 miljoner kronor årligen från 2026.

Förstärkningen säkerställer att verksamheten som anslaget finansierar, såsom sjö- och flygräddning och förvaltningen av Trollhätte kanal, kan upprätthållas över tid. Det minskar också behoven av att genomföra stora besparingar inom främst den samhällsviktiga verksamheten såsom sjö- och flygräddning, isbrytning eller sjömätning, som annars hade krävts och det bidrar även till en långsiktig förvaltning av Sjöfartsverkets kanaler och statliga byggnadsminnen.

- Regeringen beslutade i augusti 2024 att inrätta en förordning om investeringsstöd för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart.

Enligt Trafikverket kan investeringarna under en femårsperiod resultera i en överflyttning av 190 miljoner ton gods från vägtransport till järnväg och sjöfart samt nära två miljarder tonkilometer mindre på väg.

- Regeringen gav i maj 2025 Trafikverket i uppdrag att utveckla en informationsportal för sjöfartslinjer för att minska administrativa hinder i etableringsfasen av nya linjer och därigenom öka användningen av sjöfart för godstransporter inom sjöfarten.

Att bygga ut och ta hand om infrastruktur är ett långsiktigt och ständigt pågående arbete.

Regeringen avser att fortsätta verka för att forma ett robust och effektivt transportinfrastruktursystem där varje trafikslags fördelar kan utnyttjas på bästa sätt och där de kan komplettera varandra. Genom ökad intermodalitet kan en ökad effektivitet i transportsystemet uppnås. Sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet bör enligt regeringen fortsätta att förbättras.

- Riksdagen har anvisat medel för anskaffning av en ny stor isbrytare. Sjöfartsverket har under våren 2026 tecknat kontrakt med ett varv som ska bygga fartyget. Den nya isbrytaren kommer vara i trafik till 2029. Regeringen har i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 avsatt ytterligare 4,1 miljarder kronor för att fortsätta förnyelsen i isbrytarflottan, antingen genom att anskaffa ytterligare en stor isbrytare eller två mindre för samma belopp. Regeringen har även gett Sjöfartsverket i uppdrag att bilda en arbetsgrupp tillsammans med finska Trafikledsverket för att stärka samarbetet kring isbrytning.

Syftet är att bidra till bättre kapacitet för både Sverige och Finland i svåra isförhållanden. För att möjliggöra sjötransporter året runt i hela Sverige är en väl fungerande isbrytarservice nödvändig. Delar av Sjöfartsverkets isbrytarflotta är ålderstigen och behöver förnyas.

Omställning och fossilfrihet

- Regeringen beslutade den 20 maj 2025 att ge en särskild utredare i uppdrag att föreslå konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel inom luftfarten och sjöfarten (LI2025/01033).

Uppdraget redovisades den 8 maj 2026 i promemorian Ökad tillgång till hållbara drivmedel inom luftfart och sjöfart (Ds 2026:11).

Utredaren föreslår bland annat tidsbegränsade stöd för att få igång produktion av elektrobränslen och avancerade biodrivmedel till flyget och sjöfarten i EU och Sverige samt en förstärkt satsning på forskning, utveckling och demonstration för kommersialisering av avancerade biodrivmedel. Därutöver föreslår utredaren bland annat att regeringen inrättar ett forum för dialog och samverkan i syfte att främja tillgången på hållbara drivmedel till luftfarten och sjöfarten. Betänkandet bereds i Regeringskansliet.

- Utsläpp av tvättvatten från öppna fartygsskrubbar i havet är förbjudet i svenskt sjöterritorium sedan den 1 juli 2025. Utsläpp från alla skrubbar kommer att vara förbjudna i svenskt sjöterritorium från och med den 1 januari 2029.

Det finns öppna och stängda skrubbers där de öppna, som är vanligast, tömmer alla föroreningar som tvättats ur rökgasen ut i havet. Det rör sig om svaveloxider, tungmetaller och andra giftiga ämnen.

- Regeringen har arbetat för att vidga utsläppsförbudet av tvättvatten från öppna fartygsskrubbar och välkomnar att Danmark och Finland infört liknande förbud.

Även de 15 länderna i det regionala havsmiljösamarbetet i Oskar (Nordostatlanten) har gemensamt förbjudit utsläpp av tvättvatten i inre vatten tillsammans med rekommendationer om förbud i territorialhav. Sverige driver även det regionala havsmiljösamarbetet i Helcom med målet att få till ett förbud i hela Östersjön. Regeringen fortsätter att driva frågan om utsläppsförbud regionalt, i EU och internationellt för att en minskning eller totalförbud av dessa utsläpp ska ske i så stora havsområden som möjligt, då utsläppen påverkar både havsmiljön och andra maritima näringar som är beroende av ett friskt hav.

- I mars 2024 beslutade regeringen att förlänga uppdraget till den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart till den 30 juni 2027. I uppdraget ingår att understödja arbetet med att utveckla gröna sjöfartskorridorer i enlighet med Clydebankdeklarationen⁷ från 2021.

En grön sjöfartskorridor är en linje som trafikeras av fartyg som inte släpper ut några växthusgaser till atmosfären. Avsikten med de gröna sjöfartskorridorerna är att stimulera användningen av fossilfria bränslen. Samordnaren har deltagit i arbetet med framför allt fem projekt som är under arbete med utgångsläge från Göteborg, Stockholm, Trelleborg samt den nu aktiva gröna sjöfartskorridoren mellan Umeå och Vasa. Även linjen mellan Helsingborg och Helsingör kan betraktas som grön sjöfartskorridor eftersom flera helt eldrivna färjor är i trafik där.

- Trafikverket, som driver flertalet av Sveriges vägfärjor, har påbörjat en process med att elektrifiera dessa.

⁷ Clydebankdeklarationen är ett internationellt avtal från COP26 (2021) där länder förbinder sig att stödja etableringen av minst sex gröna sjöfartskorridorer till 2025 och fler till 2030. <https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors/cop-26-clydebank-declaration-for-green-shipping-corridors>

Hösten 2024 var tio av Trafikverket Färjerederiets⁸ färjor elektrifierade, huvudsakligen linfärjor som har lägre energiförbrukning. Under kommande år sker hos Färjerederiet en stor utrustning även av elektrifierade frigående färjor som är både större, går snabbare och tar fler fordon. Enligt Färjerederiets Vision⁹ ska 20 nya eldrivna färjor köpas in, samtidigt som 30 befintliga färjor konverteras till eldrift. Utöver detta kommer ytterligare 15 färjor anpassas för miljödrift, där valet av bränsle ännu inte är fastställt.

- Regeringen gav i januari 2025 Statens energimyndighet (Energimyndigheten) i uppdrag att utreda och föreslå stödformer för att påskynda omställningen till fossilfrihet inom sjö- och luftfart, inklusive analys av behovet av stöd till aktörer i övergången till hållbara drivmedel och teknologier.

Uppdraget slutredovisades den 30 januari 2026 i rapporterna Framtidens fossilfria luftfart – åtgärder och stöd för luftfartens omställning (ER 2026:04) och Styrmedel för en fossilfri sjöfart – åtgärder och stöd för sjöfartens omställning (ER 2026:03). Rapporterna bereds i Regeringskansliet. Sjöfarten är i nuläget starkt beroende av fossila drivmedel, och övergången till nya tekniker som krävs för en övergång till fossilfria bränslen riskerar att bromsas av höga kostnader och osäkerhet kring affärsmodeller.

- Sverige har i enlighet med AFIR-förordningen⁹ tagit fram ett nationellt handlingsprogram för utvecklingen av marknaden för alternativa drivmedel inom transportsektorn och utbyggnaden av tillhörande infrastruktur.

I handlingsprogrammet framgår att utbyggnaden av landströmsförsörjning i kusthamnar har påbörjats och fler initiativ är planerade. Enligt AFIR-förordningen ska medlemsstaterna säkerställa att ett minimum av landströmsförsörjning tillhandahålls för havsgående containerfartyg och havsgående passagerarfartyg i kusthamnar som ingår i det transeuropeiska nätverket. Hamnar behöver därför

ha nödvändig infrastruktur installerad. Sådana anläggningar finns på plats eller planeras i flera av Sveriges större hamnar.

Aktiv påverkan i EU och internationellt

- Regeringen har aktivt påverkat utformningen av kommissionens förslag till havspakt. Regeringen har bidragit till havspaktens ansats om förbättrandet av samordningen i genomförandet av marin och maritim politik.

Havspakten är det senaste initiativet från EU-kommissionen för att stärka den hållbara blå ekonomin i Europa. Den breda omfattningen av meddelandet visar hur många delar en framgångsrik havsförvaltning måste omfatta och integrera.

- Regeringen nådde framgång i att 2025 få Sverige invalt i IMO:s råd för mandatperioden 2026–2027.

Att Sverige ingår i IMO:s råd stärker möjligheterna att påverka internationella regler för hållbar sjöfart och teknisk utveckling. Genom aktiv påverkan i IMO kan Sverige bidra till att globala regelverk för klimatneutral sjöfart främjar innovationer och teknikutveckling, vilket också gynnar svenska exportföretag och teknikleverantörer. Genom platsen i IMO:s råd stärker Sverige sin röst i internationell sjöfartspolitik, vilket kan underlätta införandet av krav och incitament som driver teknisk utveckling och innovation.

- Regeringen och berörda myndigheter arbetar kontinuerligt med genomförandet av internationella regler och EU-lagar som förbjuder eller begränsar olika typer av utsläpp från fartyg. Generella förbud mot utsläpp av olja och oljeprodukter i havet gäller i alla svenska vatten. Det finns även förbud och krav på behandling av avloppsvatten (t.ex. toalettavlopp) enligt internationella MARPOL-regler, vilket minskar oljiga och sanitära utsläpp till havs.
- Sverige har helt ställt sig bakom och arbetar aktivt för att Net-Zero Framework-processen i IMO ska gå i mål.

⁸ Trafikverket Färjerederiet är ett svenskt statligt rederi, som är organiserat som en resultatenhet inom Trafikverket <https://www.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet-vision-och-uppdrag/organisation/farjerederiets-organisation/farjerederiets-vision-verksamhetside-och-affarsplan/>.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Utkastet till Net-Zero-Framework som medlemsstaterna förväntas anta under hösten 2026 innebär ett nytt globalt klimatstyrmedel med syfte att accelerera sjöfartens energiomställning. Det övergripande målet för det internationella nettonollpaketet är att minska sjöfartens växthusgasutsläpp i linje med målen i IMO:s växthusgasstrategi, nämligen att internationell sjöfart ska ha nettonoll växthusgasutsläpp till eller omkring 2050, 20–30 procents minskning till 2030 och 70–80 procents minskning till 2040, allt jämfört med basåret 2008. Styrmedel ska skapa incitament till energiomställningen och bidra till konkurrensneutralitet och en rättvis omställning.

Sverige är pådrivande inom IMO och stödjer dess uppdaterade klimatstrategi med målet om nettonollutsläpp från sjöfarten omkring 2050, samt skärpta delmål redan till 2030 och 2040. Sverige verkar för bindande globala styrmedel, inklusive marknadsbaserade åtgärder som prissättning av växthusgasutsläpp, samt för snabbare införande av noll- och nära-nollutsläppstekniker och hållbara bränslen. Samtidigt betonar Sverige vikten av rättvis omställning, tekniskt stöd och kapacitetsuppbyggnad för utvecklingsländer inom IMO:s ram.

Forskning och innovation

Regeringen ger via Energimyndigheten och programmet Industriklivet stöd till marinkopplade innovationsprojekt. Ett exempel är programmet Malmö CO₂ Hub som har beviljats 5,3 miljoner kronor för att undersöka möjligheten till gemensam infrastruktur för transport och lagring/nyttjande av koldioxid i södra Sverige med koppling till hamnlogistik. Programmet ger branschaktörer möjlighet att tänka nytt kring klimatlösningar i hamn- och logistikkedjor och att utforska ekonomiskt och tekniskt hur en klimatneutral infrastruktur för CO₂-hantering kan byggas i anslutning till maritima noder.

Energimyndigheten bedriver sjöfartsforskning huvudsakligen genom programmet Hållbara Transportsystem (HTS). HTS omfattade 2025 cirka 100 miljoner kronor fördelade på flera olika trafikslag.

Fokus för programmet är inte enskilda trafik- och transportslag eller lösningar. Utgångspunkten är i stället att finansiera den forskning som har störst potential att bidra till energi- och klimatomställningen ur ett systemperspektiv. För projekt större än tio miljoner kronor har Energimyndigheten programmet Pilot och demonstration som spänner över hela energisystemet och därmed även omfattar möjligheter för sjöfartsprojekt. Programmet bidrar till ett hållbart energisystem genom att öka förutsättningarna för att innovativa lösningar ska göra insteg på marknaden. Kommersialisering av nya lösningar, produkter och tjänster står i fokus för programmet vilket innebär att kravställare på ett tydligt sätt kopplas till projekten. Programmet har ingen tydlig gräns för sin omfattning men det är normalt att 5–15 projekt beviljas per utlysning med mellan 100–200 miljoner kronor i sammanlagt stöd.

Verket för innovationssystem (Vinnova) finansierar samverkansplattformen Lighthouse för sjöfartsforskning och innovation i Sverige. Det är ett samarbete mellan akademi, institut, myndigheter och näringsliv, inklusive Chalmers Tekniska Högskola AB, Göteborgs universitet, Linnéuniversitetet, Kungliga Tekniska högskolan, Sjöfartsverket, Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Vinnova och Västra Götalandsregionen.

Trafikverkets medel för sjöfartsforskning har de senaste åren legat på cirka 95 miljoner kronor per år inom den del av forskningsinsatserna som benämns Sjöfartsportföljen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har sedan 2022 startat 29 nya externfinansierade forskningsprojekt med inriktning mot sjöfart. Budgeten för har legat på över 45 miljoner kronor. Projekten har främst hanterat frågeställningar inom ämnesområdena logistik, energi, digitalisering, samhällsekonomi och policy samt Human-Machine Interface (HMI). Dessutom har två doktorsavhandlingar och två licentiatavhandlingar med inriktning mot sjöfart publicerats.

Sjöfarten och stärkt beredskap

- Regeringen gav 2025 Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att säkerställa att tågfärjekapacitet mellan Sverige och Tyskland finns tillgänglig för Försvarsmakten till och med 2031.

Tågfärjetrafiken mellan Sverige och Tyskland är viktig för Sveriges förmåga att snabbt lämna och ta emot militärt stöd och värdlandsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem. Med utgångspunkt i uppdraget och i enlighet med regeringens förslag i budgetpropositionen för 2026 (prop. 2025/26:1 utg.omr. 22) har medel också tillförts för uppdragets genomförande. Trafikverket delredovisade uppdraget i början på 2026 och ska slutredovisa uppdraget senast den 31 december 2026.

- Regeringen gav 2024 Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för Kappelshamn som reservhamn till Visby hamn. Uppdraget slutredovisades i slutet av 2024 och frågan bereds fortsatt i Regeringskansliet.
- År 2025 gav regeringen en bokstavsutredare i uppdrag att analysera förutsättningarna för att flytta ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till en annan nationell statlig myndighet med räddningstjänstuppgifter, exempelvis Kustbevakningen eller Myndigheten för civilt försvar.

Uppdraget redovisades den 30 april i 2026 i promemorian En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige. I promemorian föreslår utredaren bland annat att ansvaret för sjö- och flygräddning flyttas från Sjöfartsverket. Den operativa verksamheten föreslås flyttas till Kustbevakningen och vissa strategiska delar samt tillsyn föreslås flyttas till Myndigheten för civilt försvar. Förslagen bereds i Regeringskansliet.

- Efter regeringens förslag har anslagstilldelningen till Sjöfartsverket ökat successivt för att återta förmågan inom det civila försvaret.

Flera åtgärder har vidtagits med stort fokus på att Sjöfartsverket under minst 90 dagar ska ha förmåga att upprätthålla den samhällsviktiga verksamheten såsom exempelvis lotsning, sjö- och flygräddning och isbrytning i händelse av höjd beredskap och ytterst krig. Exempel på åtgärder som har vidtagits handlar om uppbyggnad av reservdelslager för fordon, säkrad tillgång till bränslen och reservkraft samt åtgärder för att stärka informationssäkerhet i kritiska systemstöd.



Havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar

Utmaningar och möjligheter

Utformning och integrering av havsbaserad elproduktion berör sjöterritorium, sjöplanering, samexistens med sjöfart, fiske och försvar samt anslutning via sjökablar och kustnära noder. Effektivare regelverk stärker därmed den maritima dimensionen av energisystemet. Incitament för bättre effektbidrag från väderberoende kraftproduktion kan bidra till stabil elförsörjning i kust- och hamnområden, vilket är centralt för elektrifiering av hamnverksamhet, landström och framtida produktion av elektrobränslen för sjöfarten.

För att nå klimatmålen och möjliggöra klimatomställningen behöver Sverige ersätta de fossila bränslena med fossilfri energi samtidigt som industrin får goda förutsättningar att växa och vara konkurrenskraftig, vilket framför allt innebär att tillgången på fossilfri el till konkurrenskraftiga priser behöver förbättras. För att kunna möta samhällets ökande behov av el och samtidigt säkerställa god försörjningstrygghet krävs en omfattande utbyggnad av elproduktionskapacitet, elnät och lagringsmöjligheter samt förbättrade möjligheter för flexibilitet.

För att säkerställa en trygg och samhällsekonomiskt effektiv energiförsörjning och energianvändning krävs samlade insatser och goda förutsättningar för investeringar i fossilfri elproduktion, förstärkningar av energinfrastrukturen, effektivare energianvändning och ett bättre nyttjande av hela energisystemet. Utbyggnaden av elsystemet och utvecklingen av elmarknaden behöver ta sin utgångspunkt i ett systemperspektiv och ske på ett sammanhållet och teknikneutralt sätt för att uppnå en samhällsekonomiskt effektiv och trygg elförsörjning som säkrar elsystemets leveranssäkerhet. Det är angeläget att utbyggnaden av elsystemet sker på ett kostnadseffektivt sätt så att den sammanlagda elkostnaden för kunderna kan hållas nere.

Energimyndigheten bedömer att det på kort sikt, fram till 2030–2035, framför allt är effekthöjningar inom vattenkraft, kraftvärme och befintlig kärnkraft samt en utbyggnad av landbaserad vindkraft och solkraft som kan möta ett ökande elbehov (Energimyndigheten, Utvecklingsvägar för elproduktion, ER 2023:18). På längre sikt bedöms även havsbaserad vindkraft och ny kärnkraft kunna bidra med en stor andel av

den tillkommande elproduktionen. Men i och med vindkraftens väderberoende och höga andel av den totala elproduktionen behöver vindkraften i ökad utsträckning bidra med förmågor för ett leveranssäkert elsystem.

Sverige har för närvarande fyra havsbaserade vindkraftsparker i drift, med en sammanlagd installerad effekt på 190 megawatt. Dessa innefattar Lillgrund (110 MW), Kårehamn (48 MW) och Bockstigen (2,75 MW) samt Vätern (30 MW), som är belägen i en insjö. Sveriges militärgeografiska läge och det försämrade säkerhetsläget i vårt närområde medför att det är av största vikt att värna om Sveriges militära förmågor i den egentliga Östersjön. Det är i det här sammanhanget svårt att jämföra olika länder i Norden eftersom respektive stat har olika militärgeografiska lägen och kan ha olika militära funktioner som påverkas på skilda sätt av havsbaserad vindkraft.

Havet har en stark dragningskraft för attraktivt boende och för fritidshus. Efterfrågan på kustnära upplevelser är stor hos både svenska och utländska gäster. Med flera skärgårdsområden, många sjöar, kanaler och ett unikt maritimt kulturarv finns det goda förutsättningar för den svenska maritima turismen.

Många näringar, bl.a. inom turismsektorn, är kopplade till en attraktiv och levande kust- och havsmiljö. Kust- och skärgårdslandskapen är med sina natur- och kulturmiljöer viktiga för Sveriges attraktionskraft som turistland och för en långsiktigt konkurrenskraftig besöksnäring.

Den maritima måltidsturismen, där lokal matkultur och maritima produkter tas tillvara, kan liksom fritidsfiske och fritidsbåtliv generera betydelsefulla intäktskällor lokalt, vilket i sin tur kan bidra till att förbättra möjligheterna att bo och verka i glesbygd eller i kust- och skärgårdsområden (se vidare sida 26).

Regeringen får förfrågningar om ökad och öronmärkt finansiering av forskning och innovation, starkare forskningsmiljöer, fler excellenscenter och bättre integration mellan akademi, myndigheter och näringsliv. Sverige har en god utgångspunkt i det fortsatta arbetet och har internationellt erkända initiativ inom forskning och innovation som exempelvis Oceanbird – världens första vinddrivna bilfraktsfartyg och Gotland Horizon – världens första stora vätgasdrivna passagerarfartyg.

Sverige har också unika möjligheter att bli ledande inom fjärrlotsning, avancerade digitala farleder, autonoma fartyg (MASS), smart ruttoptimering och nya S 100 standarder. Sjöfartsverkets arbete och nationella testmiljöer ger ett starkt utgångsläge. De tekniska infrastrukturerna inom det maritima området hos det statliga forskningsinstitutet RISE Research Institutes of Sweden AB (RISE), såsom testbäddar, simulatorer och demonstratormiljöer, möjliggör att nya lösningar kan utvecklas, testas och verifieras i realistiska driftmiljöer. Detta bidrar till att korta tid från innovation till implementering och minskar risker i utvecklingsprocessen. Samtidigt fungerar RISE som en plattform för samverkan där akademi, industri och myndigheter kan mötas kring konkreta maritima tillämpningar.

Vidtagna åtgärder

I detta avsnitt anges åtgärder som regeringen har vidtagit på området Havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar i både punktform och utförligt beskrivet.

- Ny långsiktig energipolitisk inriktning för fossilfri elförsörjning
- Utvecklad statistik om elektrifiering inom transportsektorn
- Godkännande av havsbaserade vindkraftsparker i Västerhavet
- Förstärkta resurser för snabbare tillståndprocesser
- Kommunal ersättning för vindkraftsetableringar
- Förslag om nytt tillståndssystem för havsbaserad vindkraft
- Införlivande av EU:s förnybartdirektiv (RED III)
- Anpassning av regelverk för utveckling av vätgasmarknad
- Företagarpaket för stärkt konkurrenskraft
- Förenklade regelverk för turism- och besöksverksamhet
- Förstärkt turismfrämjande och internationell marknadsföring
- Ökad passagerar- och kryssningstrafik till svenska hamnar

Havsbaserad energi för framtiden

Sverige behöver en kraftfull utbyggnad av ny fossilfri elproduktion och regeringen vill ge goda förutsättningar för alla fossilfria energislag. Regeringen är angelägen om att mer fossilfri elproduktion snabbt kommer på plats, samtidigt som det är avgörande för en väl fungerande elmarknad och en kostnadseffektiv utbyggnad av elsystemet att den elproduktion som tillkommer också kan möjliggöra anslutning av nya elkunder. Regeringen har därför vidtagit följande åtgärder.

- Regeringen har genomfört en kraftig kursomläggning av energipolitiken för att möta ett ökande elbehov på kort, medellång och lång sikt samt för att säkra en trygg energiförsörjning och effektiv omställning.

Sveriges välstånd, konkurrenskraft och säkerhet vilar på en trygg tillgång till fossilfri energi till konkurrenskraftiga priser. Regeringens energipolitik har en tydlig långsiktig inriktning: att steg för steg bygga ett robust, kostnadseffektivt och fossilfritt energisystem som möjliggör klimatomställningen, stärker konkurrenskraften och möter framtidens behov – i vardag, i kris och ytterst i krig. Det följer av den av riksdagen antagna propositionen Energipolitikens långsiktiga inriktning (prop. 2023/24:105) att flexibilitet, elproduktion och nät ska bidra till ett mer leveranssäkert elsystem som kan nyttjas mer effektivt och möta efterfrågan på el till konkurrenskraftiga elpriser. En trygg tillgång till fossilfri el till konkurrenskraftiga priser är avgörande även för sjöfartens omställning.

- Enligt regeringens förslag i den energipolitiska inriktningspropositionen har riksdagen fastställt nya energipolitiska mål som är centrala för att utbyggnaden av elsystemet ska kunna genomföras på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

Elproduktionen behöver byggas ut för att möta elanvändningen i enlighet med planeringsmålet för elsystemet. Planeringen av det svenska elsystemet ska ge förutsättningar att leverera den el som behövs för en ökad elektrifiering och för att möjliggöra klimatomställningen.

Elproduktionen behöver även bidra till att leverera de förmågor som elsystemet behöver i enlighet med leveranssäkerhetsmålet. I ett leveranssäkert elsystem behöver både energin och effekten räcka till. Med en stor mängd vindkraft i elsystemet ökar behovet av att vindkraft i högre grad än i dag bidrar till Sveriges leveranssäkerhet och försörjningstrygghet.

Elektrifiering av färjetrafik, landström i hamnar och produktion av elektrobränslen (t.ex. vätgas, e-metanol och ammoniak) är alla elintensiva och direkt beroende av energipolitiken. Hamnar, varv, rederier och den maritima leverantörsindustrin påverkas direkt av elförsörjningens stabilitet och pris. Ett robust och leveranssäkert elsystem med tillgång till fossilfri el till konkurrenskraftiga priser stärker investeringar i gröna hamnar, elektrifierad logistik och ny maritim teknik.

- Regeringen gav 2024 Trafikanalys i uppdrag att utveckla sin statistik inom transportområdet avseende elektrifiering. Detta för att det för närvarande är svårt att identifiera fartygens framdrivningstyp i statistiken och därför är det inte möjligt att tillhandahålla statistik eller prognoser om utvecklingen.
- Regeringen har godkänt tre ansökningar om havsbaserade vindkraftsparker i Västerhavet: Poseidon, Galene och Kattegatt Syd, motsvarande ungefär 12,2 terawattimmar (TWh) elproduktion. De planeras ge cirka 3 000 megawatt (MW) installerad havsvind till tidigt 2030-tal.

Galene och Kattegatt Syd ligger drygt två mil väster om Varberg respektive Falkenberg och Poseidon ligger utanför Stenungssund. Samtliga vindkraftsparker planeras att anslutas till elprisområde SE3 (Stockholm/södra Mellansverige). Flera tillståndsärenden om havsbaserad vindkraft är föremål för beredning hos berörd länsstyrelse eller i slutskedet av beredning i Regeringskansliet.

- För att snabba på tillståndsprocesserna har enligt regeringens förslag 15 miljoner kronor per år tillskjutits länsstyrelserna för deras beredning av ärenden om vindkraft till havs.
- Regeringen har gett Energimyndigheten i uppdrag att betala ut 340 miljoner kronor för 2025 och 370 miljoner kronor för 2026 till kommuner med vindkraftverk inom sina kommungränser.

Fördelningen har skett utifrån installerad effekt från vindkraft i respektive kommun och gäller för vindkraft som var driftsatt i en kommun före 2026 och beviljats tillstånd före 2025. Både landbaserad och kustnära havsbaserad vindkraft omfattas. Regeringens avsikt är att en ersättning ska vara långsiktig och ges till de kommuner som redan har tillåtit byggande av vindkraft, i syfte att kompensera dessa, och öka kommunernas incitament att säga ja till ny vindkraft. Därför har regeringen för avsikt att möjliggöra för utbetalning av medel som beräknas för kommande budgetår.

Regelverksutveckling inom havsbaserad energi

- Regeringen beslutade 2023 att ge en särskild utredare i uppdrag att analysera hur långa och komplexa tillståndprocesser kan lösas för havsbaserad vindkraft (dir. 2023:61). Utredaren redovisade uppdraget i betänkandet Vindkraft i havet – En övergång till ett auktionssystem (SOU 2024:89). I betänkandet föreslås en tillståndordning där staten på förhand avsätter områden för havsbaserad vindkraft. Förslaget har remitterats och bereds inom Regeringskansliet.
- Sverige införlivade EU:s förnybartdirektiv (RED III)¹⁰ i svensk lagstiftning 2025. Särskilt fokus ligger på att förkorta tillståndprocesser och främja gränsöverskridande samarbete.

Medlemsstaterna ska enligt direktivet avsätta utrymme i sina havsplaner för projekt inom havsbaserad förnybar energi. Planeringen ska ta hänsyn till befintliga verksamheter i området, som fiske, sjöfart och naturvård. Medlemsstaterna uppmuntras vidare att samarbeta om gemensamma projekt om

förnybar energiproduktion, däribland havsbaserade projekt, särskilt i havsområden med stor potential. Senast 2030 bör varje medlemsstat ha inrättat minst två gemensamma projekt, och större medlemsstater (med högre än 100 TWh elanvändning) bör ha ett tredje projekt senast 2033.

- EU:s gasmarknadspaket färdigförhandlades och antogs 2024 och implementeras nu i svensk lagstiftning. Gasmarknadsregleringen bäddar för en kommande vätgasmarknad.

Ökad turism och besöksnäring

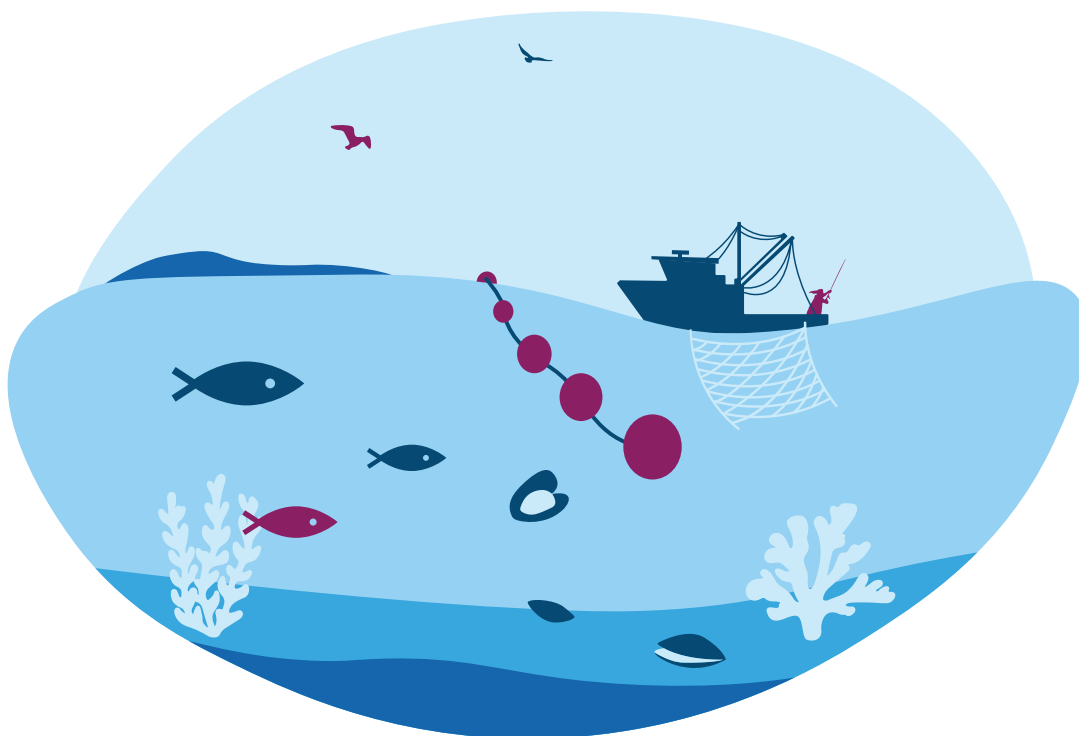
- Regeringen bedriver ett långsiktigt arbete för att förbättra villkoren för hållbar turism och en konkurrenskraftig besöksnäring.

Flera regelverk har tagits bort eller förenklats för att underlätta för besöksnäringen. Danstillståndet har tagits bort och ett förenklat hotelltillstånd har införts. Från och med 2025 är småskalig gårdsförsäljning av alkoholdrycker tillåten och den 1 juni 2026 slopades matkravet för serveringstillstånd.

- Regeringen bidrar till att stärka besöksnäringens konkurrenskraft. Visit Sweden AB har regeringens uppdrag att marknadsföra hela Sverige som resmål.

Passagerar- och kryssningstrafiken till Sverige fortsätter att öka. De största hamnarna för persontrafik inklusive kryssningsverksamhet är Stockholms hamnars olika hamnar dvs. Stockholms innerhamnar, Kapellskär, Nynäshamn och Norvik, samt hamnarna i Helsingborg, Visby, Ystad, Trelleborg, Göteborg och Strömstad. Stockholms hamnar hade närmare 7 miljoner passagerare under 2025. Antalet kryssningspassagerare till Stockholms hamnar var 256 000, en ökning med 30 procent jämfört med 2024.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001 vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor



Robust och hållbar sjömatproduktion

Utmaningar och möjligheter

Det finns många stora möjligheter som behöver realiseras för att svenska företag ska kunna utvecklas längs med hela den blå värdekedjan, från fisket och vattenbruket via beredningsindustrin och samtliga förädlingssteg till konsument och marknad.

Fisket och vattenbruket påverkas av miljötillståndet i havet och klimatförändringarna. En stor del av den fisk som odlas i Sverige, såsom laxfiskarter, är kallvattensarter. Ett varmare klimat medför högre vattentemperaturer och därmed mindre gynnsamma odlingsförutsättningar. Klimatförändringarna kan även påverka viltlevande fiskbestånds reproduktionsförmåga, vilket i sin tur påverkar fortsatta fiskemöjligheter.

Tillgången till fisk och skaldjur, och tillträde till vatten att fiska och odla i, är avgörande för svenska fiskeriföretags överlevnad och lönsamhet. För flera bestånd är läget kritiskt varför åtgärder för att förbättra havsmiljön såväl som åtgärder för ett hållbart fiske som återuppbygger dessa bestånd är prioriterade för att en ökad sjömatproduktion ska vara möjlig. En hållbar fiskförvaltning samt förvaltning av predatorer behöver integreras starkare i, och växelverka med, havsmiljöarbetet. Regeringens arbete med ett förbättrat miljötillstånd i havet redovisas huvudsakligen på sida 32-37.

Genom en bred palett av insatser, bland annat inom ramen för regeringens arbete med en uppdaterad livsmedelsstrategi, Livsmedelsstrategin 2.0 (nedan livsmedelsstrategin), satsningar i syfte att stärka vattenbruket, fördjupade samarbeten mellan aktörer inom den blå värdekedjan, och stödmöjligheter genom havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet öppnas möjligheter för att stärka sjömatproduktionen och robustheten i hela den blå värdekedjan.

En grundbult i livsmedelsstrategin, som är avgörande för möjligheten att nå målen om en ökad livsmedelsproduktion, är att lönsamhet och konkurrenskraft ökar i primärproduktionsledet. Detta gäller inte minst fisket och vattenbruket. Regeringens bedömning är att det finns stor potential för en ökad hållbar svensk sjömatproduktion. Vidare är sidoströmmar från livsmedelsindustrin en underutnyttjad resurs. Genom innovation kan värdet av biprodukter från sjömatindustrin ökas. Teknik- och produktutveckling som minskar svinn och möjliggör utvinning av nya, värdefulla produkter ur marina sidoströmmar är central för denna utveckling. Ett aktivt arbete på detta område bedrivs inom ramen för centrumbildningen Blå mat, den hittills största satsningen på svensk sjömat.

Vidtagna åtgärder

Förändringar i omvärlden har lett till stora utmaningar för livsmedelskedjan, vilket har föranlett regeringens intensifierade arbete med att stärka livsmedelskedjans konkurrenskraft i syfte att öka den svenska livsmedelsproduktion. I detta avsnitt anges åtgärder som regeringen har vidtagit på området Robust och hållbar sjö- matsproduktion i både punktform och utförligt beskrivet.

- Antagande av Livsmedelsstrategin 2.0 med stärkt fokus på sjömat
- Handlungsplan och långsiktig vision för den blå värdekedjan
- Insatser för ökad beredning och landning av fisk i Sverige
- Uppdrag om ökad livsmedelsanvändning av pelagisk fisk
- Stärkt och förenklad ursprungsmärkning av svenska sjömatprodukter
- Regelförenklingar för ett mer hållbart och konkurrenskraftigt vattenbruk
- Insatser för utveckling av algbaserade livs- medel
- Utökade investeringsstöd inom vattenbruket
- Fortsatt finansiering av fiskavel och vatten- bruksforskning
- Förbättrat genomförande av havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet
- Förstärkta satsningar på forskning och innovation inom svensk sjömat

Livsmedelsstrategin 2.0

- Den 20 mars 2025 antog regeringen Livsmedels- strategin 2.0 vars övergripande mål är att skapa mer svensk mat på tallrikarna och i butikerna, samtidigt som man uppnår nationella miljömål, ökar försörjningsförmågan och stärker svensk livsmedelsproduktion.

Inom ramen för Livsmedelsstrategin 2.0 har sjömat fått en tydligare och mer central roll. Strategin tar ett helhetsgrepp om hela den svenska sjömatproduktionen – från hav och sjöar till vattenbruket. En grundförutsättning för en robust sjömatproduktion är en hållbar förvaltning av våra hav och starka, livskraftiga fiskbestånd. Produktionen av hållbar sjömat behöver stärkas och ett tydligt mål som regeringen har är att en större andel av den fisk som landas ska beredas till mat på tallriken. Detta bidrar till robust svensk livsmedelsproduktion, stärkt beredskap och ett levande småskaligt svenskt mathantverk. Dessutom finns en betydande potential för export av svenska sjömatprodukter.

Pelagisk fisk som sill, strömming och skarpsill är viktiga, näringsrika och klimatsmarta livsmedel, men stora delar av fångsterna av dessa arter landas utomlands och används i dag till andra ändamål, som fodertillverkning, snarare än direkt till humankonsumtion. För yrkesfisket finns därmed en stor potential att bidra till att öka den svenska livsmedelsproduktionen genom att en större andel av de totala landningarna sker i Sverige, att en större del av den fisk som landas används till livsmedelsproduktion samt att en större andel av den landade fisken tas till vara. Därmed kan livsmedelsproduktionen öka, utan att uttaget av fisk ur havet ökar. Det pågår ett aktivt arbete för att realisera en sådan utveckling, bland annat inom ramen för livsmedelsstrategin.

- Regeringen gav 2023 Statens jordbruksverk (Jordbruksverket) i uppdrag att ta fram en Handlungsplan med förslag på en långsiktig vision för den blå värdekedjan i Sverige, från fartyg till konsument, som beaktar den svenska beredskapen, i syfte att mer av fångsterna ska kunna landas i svenska hamnar och beredas till livsmedel i Sverige.

År 2024 redovisade Jordbruksverket ett förslag till handlingsplan och vision för den blå värdekedjan (RA24:9, Jordbruksverket, 2024), med förslag på flera åtgärder för att stärka beredskapen inom fisket och fiskberedningsindustrin samt bidra till utveckling längs hela den blå värdekedjan. Utöver fisket, beredningsindustri, nyttjande av sidoströmmar samt samspelet med import beaktar handlingsplanen även infrastrukturinsatser.

Handlingsplanen utgör nu ett viktigt underlag i det fortsatta arbetet med att utveckla en hållbar blå värdekedjan i Sverige. Utmaningar som enligt handlingsplanen behöver prioriteras i ett första skede för att driva utvecklingen framåt är:

1. konsument och marknad,
 2. förekomst av oönskade ämnen i fisk i form av miljögifter, samt
 3. infrastruktur.
- Regeringen har inom ramen för livsmedelsstrategin gett Jordbruksverket i uppdrag att fortsätta arbetet för att stärka sjömatproduktionen från yrkesfisket, vattenbruket och den blå värdekedjan i Sverige. Arbetet ska ske genom insatser som kan öka beredningen av fisk- och vattenbruksproduktionen.
 - Regeringen gav i slutet av 2025 Livsmedelsverket i uppdrag att analysera och föreslå hur mer pelagisk fisk från Östersjön ska hamna på tallriken, och konsumeras av bredare konsumentgrupper utan hälsorisker.
 - Livsmedelsstrategin 2.0 lyfter fram EU:s kvalitetssystem med geografiskt skyddade beteckningar som ett viktigt verktyg med potential att stärka såväl livsmedelsproduktionen som besöksnäringen i en region. Regeringen har vidtagit åtgärder för att stärka och förenkla ursprungsmärkningen i syfte att främja lokal livsmedelsproduktion som även omfattar strömmingen i Östersjön. Efter avisering i budgetpropositionen för 2025 (prop. 2024/25:1 utg.omr. 23) har regeringen beslutat att avgiften för handläggning av ärenden för skyddade beteckningar ska tas bort. Under 2026 har EU-kommissionen godkänt Norrlandsströmming och Ostkustströmming som nästa svenska livsmedelsprodukt att få skyddad beteckning inom EU.

Ett hållbart vattenbruk

- Betydande regelförenklingar för vattenbruket har genomförts bl.a. efter regeringens förslag i propositionen Förbättrade förutsättningar för ett hållbart vattenbruk (prop. 2024/25:136).

Förenklingarna syftar dels till att undvika dubbelprövning av vattenbruksverksamheter, dels till en mer enhetlig prövning av vattenbruket oavsett vilken organism som odlas eller föds upp. Förenklingarna trädde i kraft den 1 juli 2026.

Ytterligare en regelförenkling är den som efter regeringens förslag i propositionen Lättnader i strandskyddet – ett första steg (prop. 2024/25:102) och som innebär att vattenbruk undantas från strandskyddet och om krav på bygglov för ekonomibyggnader.

- Regeringen gav 2023 Jordbruksverket i uppdrag att analysera och identifiera eventuella hinder och utvecklingsbehov för att öka den hållbara produktionen, konsumtionen och användningen av algbaserade livsmedel i Sverige. Uppdraget redovisades 2024 i rapporten Utveckling av svensk algindustri - analys av hinder och utvecklingsbehov. I rapporten anför Jordbruksverket bland annat att det finns ett stort behov av regelförenklingar för att få i gång en svensk algindustri.
- För att ytterligare främja utvecklingen av ett hållbart vattenbruk har regeringen möjliggjort för fler aktörer att söka stöd för investeringar i vattenbruk genom ändringar i förordningen (2022:1461) om stöd från Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden.

Ändringarna innebär att flera företag kan vara berättigade till stöd från programmet, som till exempel jordbruksföretag som investerar i innovativa produktionssystem av fisk.

- Regeringen har beslutat om fortsatt finansiering till Sveriges lantbruksuniversitet (SLU) för avelsarbetet på fisk vid vattenbrukscentrum Norr i Kälarne, inriktat på kallvattensarter såsom röding och regnbåge.

Vattenbruket är en framtidsnäring som kan skapa jobb, tillväxt och bidra till livsmedelsförsörjning. Sverige har goda förutsättningar för vattenbruk men trots det är näringens tillväxt relativt svag. Förbättrade förutsättningar att starta och bedriva vattenbruk är viktigt för en ökad produktion.

Stöd för konkurrenskraftiga företag

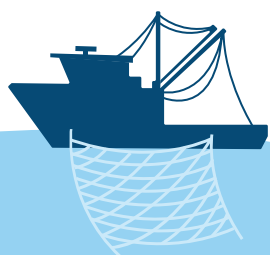
- Regeringen har beslutat om två ändringar av havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet 2021–2027 för att förbättra dess genomförande, bland annat genom att möjliggöra fler projekt och investeringar inom stödåtgärder där stor efterfrågan resulterat i att hela budgeten beviljats samt att införa en krismekanism för att stödja fiskeri- och vattenbrukssektorn vid allvarliga marknadsstörningar.

Havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet 2021–2027 är Sveriges nationella program för genomförandet av Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden. Programmet är ett viktigt instrument för att genomföra EU:s gemensamma fiskeripolitik och dess långsiktiga mål om ett hållbart fiske och vattenbruk. Programmet ska främja utveckling mot mer ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbara och konkurrenskraftiga företag inom fiske, vattenbruk och beredning

- Regeringen är aktiva i förhandlingarna av EU-kommissionens förslag till en ny långtidsbudget för EU 2028–2034, som bland annat inkluderar förslag om hur EU:s medel ska användas till stöd för EU:s gemensamma fiskeripolitik, havspakten och unionens havs- och vattenbrukspolitik efter 2027.

Regeringen verkar i förhandlingarna bland annat för att budgeten ska möjliggöra stöd som på ett ändamålsenligt sätt kan bidra till en robust, resurs-effektiv och hållbar blå värdekedja som bidrar till sysselsättning, hållbar livsmedelsförsörjning, klimatanpassning och innovation. Regeringen anser att det småskaliga fiskets konkurrenskraft, som bidrar till dessa politiska målsättningar, särskilt ska värnas långsiktigt.

Förslaget till ny långtidsbudget för Europeiska unionen 2028–2034 innebär en förenklad struktur jämfört med perioden 2021–2027 och består bland annat av förslag till en ny övergripande fond som samlar flera politikområden - ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, jordbruk och landsbygd, fiske och hav, samt välbefinnande och säkerhet. Syftet är att förbättra synergier mellan åtgärder som bidrar till bland annat tryggad livsmedelsförsörjning, bevarande och återställande av den biologiska mångfalden och akvatiska ekosystem. Regeringen ser positivt på den förenklade strukturen med ökade möjligheter till synergier vad gäller bland annat livsmedelsförsörjning, där sjömat är en viktig del.



Forskning och innovation inom svensk sjömat

- I propositionen Forskning och innovation för framtid, nyfikenhet och nytta (prop. 2024/25:60) återfinns insatser för att stärka utvecklingen av svensk sjömat och den blå bioekonomin.

Det nationella forskningsprogrammet för livsmedel förlängs och förstärks med ökat fokus på att stärka konkurrenskraften och tryggad livsmedelsförsörjning i hela landet. Inom området Hållbar bioekonomi, klimatomställning och resiliens ska forskningssatsningar på den blå bioekonomin kunna stärka utveckling, öka resurseffektiviteten och stärka livsmedelsproduktionen, samt tillhandahålla nya hållbara material inom industri och sjukvård. Förstärkningen av det nationella forskningsprogrammet om hav och vatten innefattar stärkt kunskap om interaktioner mellan arter och deras ekosystemeffekter i ett förändrat klimat i områden som Östersjön och Västerhavet som är viktigt för sjömatproduktionen i Sverige.

- Centrumbildningen Blå mat, som är den största satsningen hittills på svensk sjömat, har beviljats fortsatt finansiering av Forskningsrådet för miljö, areella näringar och samhällsbyggande (Formas) under ytterligare fyra år till 2028.

Bakom centrumbildningen står en nationell samling av forsknings- och innovationsaktörer, regioner, kommuner, organisationer samt ett stort antal företag. I satsningen ingår aktörer från hela värdekedjan för sjömat, från primärproduktion i form av hållbara vattenbrukssystem och underutnyttjade vilda fiskarter över process- och produktutveckling och framställning av hälsosam, svensk sjömat till livsmedelshandeln.

Den blå bioekonomin har stor potential att utvecklas. Det finns egenskaper i den akvatiska biomassan som gör det möjligt att använda den inom flera områden utöver livsmedelsproduktion, såsom högvärdesprodukter i form av kosttillskott, läkemedel samt hudvård men även inom industrin. Vattenbruk i form av odling av djur och växter i vatten, samt tång och alger bidra till en hållbar blå bioekonomi men även utveckla ett resurseffektivare nyttjande av restströmmar från livsmedelsproduktion, fiskerinäring och vattenbruk som inte används till livsmedel.

För att svenska företag ska kunna utvecklas längs hela den blå värdekedjan, från fisket och vattenbruket via beredningsindustrin och samtliga förädlingssteg till konsument och marknad krävs satsningar på forskning och innovation. I havs-, fiskeri- och vattenbruksprogrammet 2021–2027 har regeringen avsatt medel för att stödja innovativ utveckling inom fiske- och vattenbruk. Även investeringar som ger fiske- och vattenbruksprodukter ökad kvalitet och mervärde kan erhålla stöd inom programmet. Det pågår flera initiativ för att främja forskning och innovation i syfte att bidra till utvecklingen av svensk sjömat. Bland annat pågår utvecklingen av nya processmetoder som ska kunna erbjuda konsumenter nya sjömatprodukter. Resultaten och slutsatserna från pågående projekt är av stor vikt för utvecklingen av svensk sjömat.





Ett hav i balans och en levande kust och skärgård

Utmaningar och möjligheter

Havet utgör en oumbärlig resurs som ger många nyttor för människan och samhället. Ett hav i balans är en förutsättning för en hållbar blå ekonomi. Ett hav i balans behövs för att säkerställa hållbara fiskbestånd, vilket i sin tur möjliggör ett livskraftigt yrkesfiske, liksom vattenbruk. Ett hav i balans och en levande kust och skärgård med rik biologisk mångfald har också stor betydelse för samhällsekonomin, inte minst eftersom det skapar förutsättningar för såväl för friluftsliv som turism. Havet skulle kunna ge större samhällsekonomisk nytta om miljötillståndet var bättre. När trycket på den marina miljön ökar, inte minst genom att olika stressfaktorer såsom övergödning, fysisk påverkan och klimatförändringar påverkar och tillsammans försämrar den marina miljön, begränsas utvecklingspotentialen i den blå ekonomin.

Klimatförändringen ställer samtidigt nya krav på utvecklingen av såväl transportinfrastrukturen i svenska hamnar som kustnära bebyggelseutveckling och planering. Effekterna av stigande havsnivåer syns redan i dag och kommer på sikt att påver-

ka landets hela kuststräcka. För att minska klimatrelaterade risker för kustnära samhällen, naturmiljöer, transportinfrastruktur och bebyggelse är det förebyggande klimatanpassningsarbetet centralt. Övergödningen av Östersjön har lett till storskaliga algbloomingar och syrebrist i havsbotten. Fisket är hårt drabbat med många låga bestånd och en svag återhämtning av viktiga arter. Turismen, mätt i antalet gästnätter, är särskilt högt i kustområdet kring Egentliga Östersjön. I detta område syns effekterna av övergödningen i form av algbloomingar vid vissa tidpunkter, ofta under turistsäsong.

I Sverige finns många aktörer, såväl forskningsinstitutioner, utbildningsinstitutioner, ideella föreningar och medborgarforskningsinitiativ som tillsammans arbetar för att stärka allmänhetens kunskap, förståelse och relation till havet, det vill säga att stärka vår havsmedvetenhet. Kunskap och intresse för havet skapar förutsättningar inte bara för att utveckla åtgärdsarbetet för en bättre havsmiljö, men är också viktigt för att väcka intresse hos fler att vilja bidra till forskning såväl som näringslivsutveckling inom maritima näringar.

Havsmiljöpropositionen Ett levande hav – ökat skydd, minskad övergödning och ett hållbart fiske (prop. 2023/24:156) har antagits av riksdagen (nedan havsmiljöpropositionen). Målet för havsmiljöpolitiken är att god miljöstatus i havsmiljön nås och upprätthålls samtidigt som havets resurser används hållbart så att havsanknutna näringar liksom livsmedelsförsörjningen kan utvecklas. Ett samstämmigt, balanserat och integrerat arbetsätt från källa till hav behövs för att utforma och genomföra havsmiljöpolitikens åtgärder och samtidigt stärka den blå ekonomin vilket även bidrar till att andra samhällsmål kan nås. Pågående insatser inom de areella näringarna behöver vidareutvecklas för att bidra i havsmiljöarbetet.

En central del i Sveriges arbete med havsmiljöfrågor följer på internationella konventioner med regional samordning, inte minst för Östersjön inom Helcom och för Nordostatlanten inom Oskar och arbetet med genomförandet av deras åtgärdsprogram. Det havsregionala samarbetet är nära kopplat till EU-lagstiftning inom området som definierar mål, principer och omfattning, främst genom havsmiljödirektivet, havsplaneringsdirektivet, och ramdirektivet för vatten¹¹. Den nationella förankringen sker främst genom miljöbalken och genom nationella förordningar. Sverige arbetar även inom andra regionala samarbeten för att förbättra havsmiljön, inte minst genom Nordiska ministerrådet, och det Stora Nordsjöbassängs-initiativet (Greater North Sea Basin Initiative, GNSBI).

Sverige har tre havsplaner – en för Bottniska viken, en för Östersjön och en för Västerhavet. Havsplanerna ska bidra till en långsiktigt hållbar

utveckling. De ska förena näringspolitiska mål, sociala mål och miljömål. Havsplanerna ska bidra till att god miljöstatus i havsmiljön nås och upprätthålls samtidigt som havets resurser används hållbart så att havsanknutna näringar kan utvecklas. Havsplanerna ska vidare bidra till att samexistens främjas mellan olika verksamheter och användningsområden. Havs- och vattenmyndigheten ansvarar för att ta fram planförslag som sedan beslutas av regeringen. Kommuner och vissa regioner har planeringsansvar för inre vatten och territorialhav, och länsstyrelsen stödjer arbetet på regional och kommunal nivå. Genom ökad samordning mellan nivåer och sektorer kan samexistens mellan olika mark- och vattenanvändning stärkas och förutsättningarna förbättras för en hållbar utveckling av kustzonen och våra hav.

Som en del av havsplaneringen och utvecklingen av energiutvinning i havet har flera initiativ startat avseende samexistens. Samexistens i havet handlar om att planera och samordna användningen av havsområden för att flera verksamheter, som exempelvis havsbaserad vindkraft, livsmedelsproduktion och naturvård. Utvecklingen syftar till att kunna integrera verksamheter där negativ påverkan på biologisk mångfald minimeras samtidigt som ekonomiska intressen beaktas.

Genom den europeiska världshavspakten, ges särskild uppmärksamhet till behovet att förbättra havsmiljön och stärka en ekosystembaserad förvaltning. För att förbättra förvaltningen av havet och havsmiljön har en möjlig revidering av havsmiljödirektivet, och havsplaneringsdirektivet påbörjats, och initiativ tas för förbättrad havsövervakning. Regeringen deltar aktivt i arbetet.

¹¹ Ramdirektiv om en marin strategi, 2008/56/EG, Upprättandet av en ram för havsplanering, 2014/89/EU, Upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område, 2000/60/EG.

Vidtagna åtgärder

I detta avsnitt anges åtgärder som regeringen har vidtagit på området Ett hav i balans och en levande kust och skärgård i både punktform och utförligt beskrivet.

- Ny inriktning för havsmiljöpolitiken genom antagandet av havsmiljöpropositionen Ett levande hav – ökat skydd, minskad övergödning och ett hållbart fiske
- Stärkt tillämpning av ekosystemansatsen i havsmiljö- och vattenförvaltningen
- Integrering av havsmiljöförvaltningen med andra sektorsförvaltningar för att uppnå en starkare ekosystembaserad förvaltning
- Utveckling av långsiktigt och områdesbaserat åtgärdsarbete från källa till hav
- Införande av etappmål för uppföljning av åtgärder mot övergödning
- Förstärkt uppföljning och utvärdering av havsmiljöåtgärder
- Satsningar på lokal och regional åtgärds-samordning
- Ökade medel för intressentdrivna lokala havs- och vattenvårdsåtgärder
- Omfattande satsningar på våtmarker för miljö och beredskap
- Utveckling av delåtgärdsprogram från avrinningsområde från källa till hav
- Förstärkt och utökat skydd av akvatiska (limniska och marina) områden
- Inrättande av Sveriges första marina nationalpark i Östersjön
- Uppdaterad handlingsplan för marint områdes-skydd och OECM
- Utökade restaureringsåtgärder för biologisk mångfald och fiskbestånd
- Förbud mot bottentrålning i skyddade marina områden innanför trålgränsen
- Insatser för havs- och kustzonsplanering för samexistens mellan intressen
- Utveckling av digitala verktyg och miljöövervakning för havsmiljöarbetet



- Under mandatperioden har regeringen givit havsmiljöpolitiken en ny inriktning genom riksdagens beslut med anledning av havsmiljöpropositionen.

Havsmiljöpropositionen tar utgångspunkt i förståelsen att ett friskt hav skapar förutsättningar för en långsiktig utveckling av en blå ekonomi, med en omställning av den havsanknutna ekonomin till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi, som syftar till stärkt innovationskraft och motståndskraft. För att skapa en hållbar produktion av mat, såväl från havet som från land, behöver flera sektorsanknutna mål uppnås samordnat.

- Ekosystemansatsen tillämpning ska stärkas. Genom havsmiljöpropositionen har denna inriktning givits stöd i riksdagen.

När Havs- och vattenmyndigheten arbetar med ekosystemansatsen i förvaltningen innebär det i korthet att arbeta baserat på en strategi för bevarande av naturvärden, hållbart nyttjande och rättvis fördelning av naturresurser, med målet att säkerställa att användningen av ekosystemen sker inom deras gränser. I havsmiljöpropositionen förtydligas särskilt att havsmiljöförvaltningen behöver integreras starkare och tydligare med andra sektors förvaltning. Havspakten förtydligar också arbetet med ekosystemansatsen.

Begränsa övergödningen och öka åtgärdstakten

- Regeringen har särskilt prioriterat arbetet med att begränsa övergödningen, framför allt för Östersjön.

För att begränsa övergödningen behöver åtgärdsarbetet vara långsiktigt, samordnat och bidra till cirkulära flöden av fosfor och kväve. Arbetet sker från källa till hav. Regeringen arbetar för att stärka samverkan, precision, innovation och resurseffektivitet i åtgärdsarbetet, vilket också innebär att arbeta mer områdesbaserat för att säkerställa rätt åtgärd på rätt plats. Åtgärdsarbetet behöver i ökad grad vara intressentdrivet, exempelvis inom ett avrinningsområde där olika aktörer samverkar och bidrar till åtgärder som också ger resultat i miljön och förbättrar det lokala miljötillståndet.

Åtgärdsarbete mot övergödning är tätt sammankopplat med åtgärdsarbete som även bidrar till minskade föroreningar och ökad biologisk mångfald. Regionalt samarbete, inte minst inom Helcom, är viktigt för att minska övergödningen.

- Framdriften i övergödningsarbetet behöver följas upp. Regeringen har beslutat om ett särskilt etappmål inom miljömålssystemet för att årligen kunna följa arbetet med att minska övergödning och nå de utsläppsmål som satts upp, exempelvis inom Helcom.

Regeringen har vidare gett flera myndigheter i uppdrag att stärka sitt arbete med uppföljning och utvärderingen av åtgärder mot övergödning, vilket ökar möjligheten att följa utvecklingen och förbättra styrningen och precisionen i de insatser som görs. Det är i arbetet viktigt att beakta hur näringslivsutveckling kan bidra till att utsläppen av kväve och fosfor kan minska fortare.

- Rätt åtgärd behöver ske på rätt plats. Regeringen har under mandatperioden gjort omfattande satsningar för att förstärka lokal och regional åtgärdssamordning, en viktig så kallad administrativ åtgärd för att arbetet med planering, genomförande och uppföljning förbättras. Detta möjliggör fler konkreta fysiska åtgärder i landskapet som förbättrar miljötillståndet.
- Regeringen har prioriterat ett intressentdrivet och konkret åtgärdsarbete, till exempel genom att anslå omfattande medel till lokala vattenvårdsåtgärder (LOVA).

Det finns ett starkt och växande intressentdrivet arbete där kommuner och ideella föreningar ofta i samarbete med olika aktörer genomför det konkreta åtgärdsarbetet (fysiska åtgärder). Runt om i Sverige initieras och färdigställs nödvändiga projekt, det kan vara våtmarker, insatser mot internbelastning och restaureringsåtgärder som sammantaget bidrar till att begränsa övergödningen, stärka den biologiska mångfalden och minska föroreningarna.

- Regeringen har gjort mycket omfattande satsningar på våtmarker under mandatperioden.

Anläggning av våtmarker ökar den biologiska mångfalden, skapar beredskap mot torka, bidrar till att begränsa övergödningen; och skapar mervärden för såväl friluftsliv som livsmedelsproduktion.

- Delåtgärdsprogram för vattenförvaltningen tas fram. Arbetet behöver ske från källa till hav och utgå från behoven i avrinnings- och kustområden.

Under mandatperioden har myndigheternas arbete med att utveckla särskilda delåtgärdsprogram i kust- och avrinningsområden förstärkts. Detta möjliggör att åtgärdsarbetet på land tydligare knyts samman med det som sker i kustzonen och till havs. Genom att få på plats delåtgärdsprogram blir det också tydligare vad som behöver prioriteras för att uppnå miljönytta, och hur ett effektivare åtgärdsarbete kan komma till stånd.

Ökat skydd och biologisk mångfald

Regeringen har vidtagit en rad åtgärder för att steg för steg öka skyddet av akvatiska – marina och limniska miljöer – och förstärka havets motståndskraft.

- Enligt regeringens förslag har det under mandatperioden avsatts mer än 250 miljoner för att öka det akvatiska områdesskyddet, en viktig del av medlen går till att kartlägga vilka miljöer och arter som behöver skyddas.

Förlust av viktiga livsmiljöer, såsom lek- och uppväxtområden för fisk, musselbäddar och ålgräsängar, försämrar t.ex. yrkes- och fritidsfiskets tillgång på fisk- och skaldjur, vilket är allvarligt för såväl fiskets ekonomi och långsiktiga överlevnad som för havets möjlighet att återhämta sig och leverera ekosystemtjänster. Detta är särskilt relevant i ljuset av den pågående klimatförändringen. Det är angeläget att säkerställa att skyddet av marina områden är effektivt och ändamålsenligt för att stärka Östersjöns och Västerhavets produktivitet, motståndskraft och återhämtningsförmåga. Sverige utökar och förstärker skyddet av marina områden

för att bidra till att nå den internationella målsättningen om 30 procent skyddade marina områden, varav en tredjedel strikt skyddade, motsvarande 10 procent, till 2030 som antagits inom EU:s strategi för biologisk mångfald, de regionala havskommissionerna Helcom och Oskar, samt Kunming–Montreal-ramverket. Idag är 15 procent av havet skyddat, för Västerhavet har målet om minst 30 procent skydd uppnåtts, men mer arbete behövs, inte minst för Östersjön.

- Sveriges första marina nationalpark i Östersjön finns på plats i och med att Nämdöskärgårdens nationalpark invigdes 2025. Nationalparken innebär ett utökat och förstärkt skydd av den marina miljön och den biologiska mångfalden i området.
- Regeringen beslutade i december 2025 om fem nya marina skyddsområden för fåglar, så kallade Natura 2000-områden, och därtill en utökning av området Hoburgsbank och Midsjöbankarna vilket kommer att stärka fågelskyddet.
- En uppdaterad handlingsplan för det fortsatta arbetet med marint områdesskydd har tagits fram av Havs- och vattenmyndigheten.

Havs- och vattenmyndigheten bedömer att de åtgärder som har vidtagits har gett resultat genom att skyddet ökar, men att fortsatta åtgärder behövs. Havs- och vattenmyndigheten har vidare presenterat ett förslag till fortsatt arbete för hur ett marint område kan erkännas som andra effektiva områdesbaserade bevarandeåtgärder, så kallade OECM, vilket bidrar till EU:s och internationella målsättningar om 30 procent skyddade marina områden till 2030.

- Regeringen har gjort en omfattande treårig satsning på att öka restaureringsåtgärder, exempelvis utrivning av vandringshinder i vattendrag, vilket är en åtgärd som inte minst kan bidra till ökad biologisk mångfald och ökade fiskemöjligheter längs Sveriges kuster.

Ett hållbart fiske

Havsmiljöpropositionen tydliggör inriktningen för att stärka ekosystemansatsens tillämpning, inte minst för att stärka fiskförvaltningen som en del av havsmiljöförvaltningen.

- Regeringen har beslutat om ändringar i förordningen (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen som innebär att ett generellt förbud mot bottentrålning i marint skyddade områden innanför trålgränsen.

Bottentrålning är att fiske med redskap som släpas i botten. Förbudet omfattar marina nationalparker, naturreservat, biotopskyddsområden och Natura 2000-områden innanför trålgränsen. Förbudet kommer gälla innanför trålgränsen. Förbudet trädde i kraft den 1 juli 2026. Havs- och vattenmyndigheten kan meddela föreskrifter om undantag från förbudet. Föreskrifterna får inte motverka syftet med skyddet av det område där ett undantag ska gälla.

Sverige har inom EU såväl som nationellt arbetat för att skapa goda återhämtningsmöjligheter för fiskbestånd.

- Sverige har under 2026 inom EU verkat för restriktivt satta fiskemöjligheter i Östersjön samt att ytterligare bevarandeåtgärder borde övervägas för flera av bestånden.
- Sverige har inom EU och nationellt även stärkt arbetet med andra påverkansfaktorer så som förbättrad havsmiljö och förvaltning av predatorer och lämnat ett stort antal regeringsuppdrag avseende säl och skarv.

Samexistens och ekosystembaserad förvaltning och planering i kustzon och hav

Längs Sveriges kuster och hav finns stor aktivitet – här sker såväl sjöfart, fiske, energiutbyggnad, friluftsliv, försvar, naturvärden – ofta på samma yta. Kustzons- och havsplanering behövs för att förebygga konflikter, skydda ekosystem och möjliggöra långsiktigt hållbar användning. Arbetet med att stärka samexistens i kust- och havsområden utvecklas på flera sätt.

- Havsregionalt arbete är viktigt. Sverige arbetar pådrivande inom flera regionala samarbeten för att förstärka ekosystembaserad havsplanering och samexistensfrågor.

Till exempel arbetar Sverige genom Helcom/VASAB, GNSBI, och inom Nordiska ministerrådet. Samexistens är avgörande i kust- och havsplanering för att samordna olika intressen som fiske, sjöfart, energi och turism och för att säkerställa så att ekosystem och biologisk mångfald bevaras.

- Genom regeringsuppdrag och satsningar i budgetpropositionen för 2026 har medel tillförts för att stärka ett intressentdrivet och ekosystembaserat arbete i kust- och havsmiljöförvaltning under perioden 2026–2028.

I flera kuststräckor kommer allt fler aktörer samman för att gemensamt hantera utmaningar, exempelvis öka restaurering av miljöer, minska övergödningen, hantera påverkan från säl och skarv. Ett intressentdrivet arbete har främst utvecklats i tre pilotområden; Stockholms Skärgård, Södra Bottenhavet och 8+fjordar i Bohuslän.

- Sverige deltar aktivt i EU-program som Blue Mission BANOS, bland annat genom IVL Svenska Miljöinstitutet, för att stötta intressenter runt Östersjön och Nordsjön i arbetet med att påskynda övergången till en hållbar, koldioxidneutral och cirkulär blå ekonomi i linje med strategier för smart specialisering.
- Formas stödjer forskningsprojektet Baltic Blue Transformation – Erfarenhetsdrivna innovationer för ekosystembaserad havsförvaltning i Sverige syftar till att utveckla hur havsförvaltning kan bedrivas med stark lokal förankring och med respekt för ekosystemets gränser.
- Strandskyddet reformeras. Regeringens kursomläggning inom strandskyddet innebär ett mer differentierat, lokalt anpassat strandskydd, där kommunerna får större inflytande och där möjligheterna att bygga nära vatten ökar – särskilt i områden med lågt exploateringsstryck. Det reformerade strandskyddet kan bidra till ökade möjlighet att använda stränderna som en resurs för samhället, utan att ge avkall på strändernas betydelse för kustekosystemen.

- Sverige har gett stöd till fonden Baltic Sea Action Plan, en fond som administreras av Nordiska miljöfinansieringsbolaget (NEFCO) och Nordiska investeringsbanken (NIB). Fonden syftar till att pilotfinansiera projekt som bidrar till att snabba upp ett innovativt åtgärdsarbete för Östersjöns miljö. Projekt som finansierats är exempelvis reningsverk, sanering av förorenad mark, jordbruks-relaterade projekt och projekt om alternativa bränslen för sjöfarten.
- Regeringen har gett Havs- och vattenmyndigheten i uppdrag att tillsammans med Transportstyrelsen utreda sjöfartens miljöpåverkan och behovet av eventuella åtgärder för att minska sjöfartens miljöpåverkan i området Salvorev mellan Fårö och Gotska sandön respektive området mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank sydost om Gotland, och därmed sammanhängande sjöfartsstråk, framför allt med avseende på fågel och tumlare.

Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges när-område passerar nära eller genom marina skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat samt andra känsliga havsområden. Få havsområden i Sveriges närhet är helt fria från fartygstrafik.

- Formas står under perioden 2021–2030 värd för en nationell kommitté för FN:s årtionde för havsforskning för hållbar utveckling. Även andra myndigheter och organisationer arbetar i kommittén.

Kommittén ska bistå regeringen i Sveriges genomförande av årtiondet genom att samordna och sprida information om årtiondet, ge råd om nationella prioriteringar, bidra med förslag till aktiviteter som kan genomföras på nationell nivå och underlätta genomförandet av dessa inom ramen för årtiondet.

- Havsplaneringsstödet Symphony används såväl i statlig havsplanering som ett gott exempel i regionala samarbeten, såväl i Östersjön som i Nordsjön för att stödja avvägningar mellan olika intressen i havet.

Symphony samlar och analyserar geografiska miljödata och mänsklig påverkan för att belysa kumulativa effekter och stödja avvägningar mellan olika intressen i havet. Tillsammans bidrar digital miljöövervakning och datadrivna planeringsverktyg till ett mer kunskapsbaserat, samordnat och långsiktigt hållbart havsmiljöarbete. Det är Havs- och vattenmyndigheten som har utvecklat Symphony.

Sverige arbetar på flera sätt för att använda digitalisering för att stärka havsmiljöarbetet, detta bidrar till såväl miljöövervakning som planeringsverktyg. Den nationella miljöövervakningen bygger på digital insamling, kvalitetssäkring och öppen tillgång till stora mängder data om havets tillstånd. Dessa data utgör en central kunskapsbas för uppföljning av miljömål och förvaltning av havsmiljön. Miljöövervakning är en central fråga för att kunna följa utvecklingen i miljön, och se om insatser ger resultat. Ny teknik, från eDNA (environmental DNA) till sonarer och drönare utvecklas och kan bidra till att följa utvecklingen i miljön och bidra till att förbättra insatser.

Sjövägen framåt – riktning för fortsatt arbete

Övergripande

Sveriges hav, kuster, inre vattenvägar och maritima näringar har en avgörande betydelse för landets konkurrenskraft, försörjningstrygghet och klimatomställning. I en tid präglad av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge, ökad global konkurrens och omfattande industriell omställning blir det allt viktigare att främja Sveriges maritima näringar och förbättra förvaltningen av havet. De olika näringarna, arbetstillfällena och havsmiljön är nära sammanlänkade och kräver en sammanhållen och långsiktig politik som förenas med faktiska åtgärder.

Det är vidare viktigt att följa, förstå och påverka de möjligheter och utmaningar som uppstår i en växande maritim ekonomi, att havsförvaltningen är effektiv samt att det finns utrymme för innovation och utveckling.

Konkurrenskraft och omställning för sjöfarten

Det finns en medvetenhet om sjöfartens betydelse för Sveriges utrikeshandel och varuförsörjning. Denna medvetenhet har ökat de senaste åren med den geopolitiska utvecklingen som påverkar beredskapsfrågan för många länder och inte minst för Sverige med sitt geografiska läge och sin långa kust. För att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft har regeringen under mandatperioden initierat och genomfört en mängd åtgärder och vi kan exempelvis under det senaste halvåret notera en nettoökning av antalet fartyg i den svenska handelsflottan (en ofta använd definition är antalet svensk-registrerade fartyg som beviljas sjöfartsstöd).

Med tanke på sjöfartens betydelse för Sverige kommer det behövas fler svenskregistrerade fartyg, och en sådan utveckling förutsätter också att kompetensförsörjningen ombord fungerar. Internationella samarbeten för att göra det lättare för rederiers verksamhet i Sverige är något regeringen ser positivt på och avser att fortsätta verka för. Sjöfartens kopplingar till det övriga transportsystemet, dvs. intermodaliteten, behöver också fortsatt förbättras. Även reglerna behöver kontinuerligt förbättras, så att de är så effektiva och förenklade som möjligt.

Regeringen avser att fortsätta att driva på för att utsläpp av tvättvatten från skrubbrar ska minskas eller totalförbjudas i så stora havsområden som möjligt, då utsläppen påverkar både havsmiljön och andra blå näringar som är beroende av ett friskt hav. Vidare avser regeringen att fortsatt stå bakom och verka för att det internationella nettonollpaketet för att minska sjöfartens växthusgasutsläpp kan beslutas i linje med målen i IMO:s växthusgasstrategi. Det är viktigt att skapa goda villkor för både energi- och miljöomställning och konkurrensneutralitet i en rättvis omställningsprocess för världens sjöfart.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037, som nyligen fastställdes av regeringen, håller på att genomföras. Bland annat ska åtgärder i flera viktiga farleder göras och isbrytarflottan ska förnyas. Sammantaget kommer genomförandet bidra till ökad kapacitet, robusthet och sjösäkerhet och i förlängningen stärka sjöfartens, och därmed Sveriges, konkurrenskraft.

Havsbaserad energi, maritim turism och innovationer inom maritima näringar

För att nå klimatmålen och möjliggöra klimatomställningen behöver ytterligare steg tas i elektrifieringen av industrin och transportsektorn. Med den elektrifiering som samhället står inför väntas elbehovet i Sverige öka kraftigt.

Energisystemet behöver utvecklas samtidigt som det pågår annan viktig samhällsutveckling, exempelvis inom totalförsvaret. Utvecklingen behöver också ske på ett kostnadseffektivt sätt för samhället, med hänsyn till bland annat hushållens ekonomi.

Det av riksdagen antagna planeringsmålet för elsystemet anger att Sverige bör för närvarande planera för att kunna möta ett elbehov om minst 300 TWh år 2045. Den förväntade ökningen i elbehovet är en följd av elektrifieringens stora betydelse för klimatomställningen i kombination med den expansion av svensk industri som möjliggörs av omställningen. Energimyndigheten bedömer att havsbaserad vindkraft på längre sikt kan bidra med en stor andel av den tillkommande elproduktionen och därmed bidra till planeringsmålet.

De havsbaserade vindkraftsparkerna Poseidon, Galene och Kattegatt Syd planeras ge cirka 3 000 megawatt (MW) installerad havsvind till tidigt 2030-tal, samtidigt som flera tillståndsärenden om havsbaserad vindkraft är föremål för beredning. Flera relevanta myndigheter har pekat ut ytterligare potentiella områden för energiutvinning i havet för att möjliggöra ytterligare 90 terawattimmar (TWh) årlig elproduktion, ovanpå de 20–30 TWh som redan fanns i tidigare havsplaner.

Robust och hållbar sjömatproduktion

Regeringens och andra relevanta aktörers arbete inom Livsmedelsstrategin 2.0 pågår, inklusive arbetet med att förverkliga de olika handlingsplaner som tagits fram. Effekterna på vattenbruksnärings- och regelförenklningar på området som gör det enklare, snabbare och billigare att starta och driva vattenbruksanläggningar kommer att märkas konkret först längre fram när lagstiftningen (se prop. 2024/25:136) har trätt i kraft den 1 juli 2026.

Parallellt med förhandlingarna på EU-nivå om en ny långtidsbudget för EU 2028–2034 pågår ett nationellt arbete för att förbereda utformningen av nya stöd. Dessa ska bidra till ett effektivt genomförande av EU:s gemensamma fiskeripolitik och EU:s integrerade havspolitik, en robust, resurseffektiv och hållbar blå värdekedja och en hållbar förvaltning av fiskbestånd i syfte att stärka och återställa akvatiska ekosystem och fiskbestånden.

Ett hav i balans och en levande kust och skärgård

Havsmiljöpropositionen innebar en kursomläggning av havsmiljöpolitiken. Regeringen avser att fortsätta att utveckla arbetet med att begränsa övergödningen, öka skyddet och göra fisket hållbart. Naturrestaurering kan öppna möjligheter för att stärka beredskap mot klimatförändringar, samt öka möjligheten till fiskets återhämtning, och förstärka friluftsliv och naturvård. Steg för steg ska skyddet av marina områden öka, och åtgärder för att göra fisket hållbart vidtas.

En gedigen havsmedvetenhet och ett ökat engagemang hos såväl näringsliv som medborgare är en viktig del för att driva det arbetet med den maritima strategin framåt. I Sverige finns många

aktörer – allt från forskningsinstitutioner, utbildningscentrum, ideella organisationer, pedagogiskt arbete och medborgarforskningsinitiativ – som tillsammans arbetar för att stärka allmänhetens kunskap, förståelse och relation till havet. Detta arbete, med ökat nätverksbyggande, behöver utvecklas strategiskt och långsiktigt. Målet är att Sverige har en hög havsmedvetenhet vilket bidrar till bättre havsmiljö och en blå ekonomi.

Klimatförändringarna ställer ökade krav på vatten- och havsförvaltningen. Sverige har en lång kust med skilda förhållanden varför behoven av klimatanpassning ser olika ut längs kusten och i olika havsbassänger. Regeringen bedömer att ett förbättrat kunskapsunderlag kring klimatförändringens påverkan är centralt för att öka beredskapen. Regeringen avser att fortsätta utveckla arbetet med att minska riskerna för översvämningar.

Arbetet för miljöanpassad sjöfart och båtliv behöver fortsätta genom att Sverige tar initiativ globalt, och regionalt, genom exempelvis havsregionalt samarbete. Sjöfarten och båtnäringsens kunskap och engagemang för miljöanpassning behöver tas tillvara, inte minst för att få fram nya teknologier och lösningar. I det fortsatta arbetet kan undervattensbuller, grävattenutsläpp, minskade oljeutsläpp (såväl olje- som biobaserade utsläpp) och minskat fosfatspill vid omlastning i hamnar uppmärksammas. Målet är ett aktivt engagemang och handlingskraft för miljöanpassad sjöfart och båtliv.

Digitaliseringen ska vara ett allt viktigare verktyg för att sammanställa kunskap, följa förändringar, och utveckla träffsäkerheten i åtgärdsarbetet från källa till hav. Digitaliseringens möjligheter behöver ges ökad uppmärksamhet framöver. Genom smart datainsamling, övervakning, bättre informationsflöden och avancerade analysmetoder kan vi identifiera problem tidigare, rikta insatser mer effektivt och följa upp resultaten i realtid. Ett bra underlag kan också vara en viktig plattform för dialog och samexistens. Digitala lösningar kan föra samman aktörer – på land och i kustzoner – för att stärka samsyn kring utmaningar och möjligheter i åtgärdsarbetet lokalt och längs hela kedjan – från utsläppskällor på land till effekterna i havsmiljöerna. Målet är att förstärka ett mer kunskapsbaserat och kostnadseffektivt miljöarbete som tillvaratar digitaliseringens möjligheter.

Regeringsuppdrag att analysera förutsättningarna för maritima näringar och verksamheter i Sverige

Regeringens ambition är att förvaltningen av havet ska kunna ge så stor samhällsnytta som möjligt, i dag och i framtiden. Vägen mot en optimal havsförvaltning sker genom att vidta konkreta åtgärder utifrån den kunskap som finns samtidigt som det också skapas utrymme för innovation och utveckling. För att skapa detta utrymme har regeringen gett Trafikanalys och Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) i uppdrag att analysera förutsättningarna för maritima näringar och verksamheter med fokus på små och medelstora företag i Sverige att kunna vara konkurrenskraftiga, robusta, resurseffektiva och fossilfria. Myndigheterna ska även lämna förslag på hur dessa förutsättningar kan förbättras.

I uppdraget ingår att identifiera och analysera förutsättningar för nya näringar, inklusive små och medelstora företag, att etableras. Det bör även vägas in hur omvärldsutvecklingen och andra länders åtgärder inom de maritima näringarna påverkar förutsättningarna. Uppdraget ska redovisas senast den 15 mars 2027.

Avsikten med uppdraget är att få ett bättre kunskapsunderlag inför framtida beslut som stärker förutsättningarna och utvecklingen av de maritima näringar i Sverige och understödja dess omställningen till en innovativ och hållbar blå ekonomi i Sverige som är robust, konkurrenskraftig och fossilfri.

Avslutning

Regeringen bedriver en bred maritim kraftsamling för att främja en konkurrenskraftig maritim ekonomi och en ekosystembaserad havsförvaltning med en handlingskraftig politik. Genom att omsätta kunskap till konkreta åtgärder, modernisera regelverk och främja goda förutsättningar för innovation och kompetensförsörjning lägger regeringen grunden för ett robust maritimt Sverige som står starkt i en tid av global osäkerhet och ökande konkurrens. Sverige ska fortsatt vara en aktiv röst i EU, FN och andra internationella forum för att få genomslag för våra prioriteringar.

Med denna strategi tar regeringen ett tydligt steg framåt för att på ett effektivt och innovativt sätt se till att havets resurser används klokt och långsiktigt hållbart för att säkra starkt konkurrenskraft, trygghet och samhällsnytta in i framtiden.

Bilder

Sid 4:

1. Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet.
2. Energi- och näringsminister Ebba Busch. Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet.
3. Klimat- och miljöminister Romina Pourmokhtari. Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet.
4. Landsbygdminister Peter Kullgren. Foto: Kristian Pohl/Regeringskansliet.

Produktion

Regeringskansliet 2026



Regeringskansliet

Växel: 08-405 10 00

www.regeringen.se