

Remiss

Handläggare

Daniel Ghebrezghi
Fiskeregleringsenheten
daniel.ghebrezghi@havochvatten.se

Datum 2023-12-19

Dnr HaV 2023-001156

Boverket
Samtliga länsstyrelser
Samtliga kommuner
Berörda organisationer enl. sändlista

Remiss gällande en översyn och aktualisering av hamnarna av riksintresse för yrkesfisket

Hantering

Havs- och vattenmyndigheten önskar ta del av era synpunkter på bifogat underlag och översyn av hamnarna av riksintresse för yrkesfisket.

I bilagan redogör Havs- och vattenmyndigheten för bakgrund och syfte med översynen. I underlaget lämnas även förslag på motiv, underlag och urvalskriterier för identifiering, samt ett urval av hamnar som i enlighet med metodiken utgör aktuella riksintresseanspråk för yrkesfisket.

Förslaget föreslås träda i kraft den 2024-04-01

Remissvar ska ha inkommit till Havs- och vattenmyndigheten senast den 2024-02-09

Havs- och vattenmyndigheten ser helst att svaret skickas med e-post till havochvatten@havochvatten.se i Wordformat. Ange ärendets diarienummer i e-postmeddelandets ärendemening.

Havs- och vattenmyndigheten publicerar i vissa fall remissvar från myndigheter, företag och organisationer på sin webbsida. Remissvar från privatpersoner publiceras inte. Söker du remissvar som inte finns på webbplatsen, kontakta Havs- och vattenmyndighetens registratur.

Du hittar mer information om hur HaV behandlar dina personuppgifter i samband med remisshantering på [Havs- och vattenmyndighetens webbsida](#).

Eventuella frågor om förslaget kan ställas till Daniel Ghebrezghi. Ange kontaktinformation i form av telefonnummer och e-postadress.

Denna remiss har beslutats av avdelningschef Mats Svensson efter föredragning av utredare Daniel Ghebrezghi. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetschef Inger Dahlgren medverkat.



Mats Svensson



Daniel Ghebregzghi

Sändlista, organisationer:

Sveriges Fiskares Producentorganisation

Havs- och Kustfiskarnas Producentorganisation

Producentorganisationen Kustfiskarna Bottenhavet

Swedish Pelagic Federation Producers Organisation

Norrbottnens Kustfiskares Producentorganisation

Bilagor:

Bilaga 1 – Översyn av hamnarna av riksintresse för yrkesfisket

Bilaga 1.

Översyn av hamnarna av riksintresse för yrkesfisket

Sammanfattning av ärendet

Havs- och vattenmyndigheten beslutar om områden av riksintresse för yrkesfiske enligt Miljöbalkens bestämmelser om riksintresse, MB 3 kap. 5§, där tillämpning av bestämmelserna innebär att dessa områden skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra för fiskets bedrivande¹.

Riksintresseanspråk för yrkesfisket omfattar idag betydande lek- och uppväxtområden, fångstområden, områden för fiskvandring, samt hamnar för landning, stillaliggande och service.

Senaste beslut om hamnar av riksintresse för yrkesfisket togs av Fiskeriverket år 2006², till följd av faktorer som beståndsutveckling, förvaltningsåtgärder och introducerande av ny teknik, har svenskt yrkesfiske sedan tid för detta beslut genomgått stora förändringar.

Havs- och vattenmyndigheten förordar att för yrkesfisket särskilt betydande hamnar för landning, stillaliggande och service fortsatt skall kunna utgöra riksintressen för yrkesfisket, mot bakgrund av att de svarar för nödvändig infrastruktur och säkerställandet av grundläggande funktioner.

Krav föreligger att riksintresseanspråk bibehålls aktuella³, i detta underlag redovisas därför ett förslag på hamnar som Havs- och vattenmyndigheten, efter en översyn av metod för urval och mot bakgrund av aktuell situation inom svenskt yrkesfiske, bedömer utgöra lämpliga riksintresseanspråk för yrkesfisket.

Förslaget identifierar hamnar utifrån förekommande benämningar i underliggande data, var fysisk plats, infrastruktur eller fiskerirelaterad verksamhet i hamnar vare sig preciseras eller rumsligt avgränsas. En närmare precisering skulle därför behöva göras, mot aktuella kunskapsunderlag, i händelse av att riksintresseanspråken prövas.

Föreslaget bedöms sammantaget uppfylla Boverkets kriterier för riksintressen.

Bakgrund

Gällande beslut om hamnar av riksintresse för yrkesfisket omfattar 55 hamnar, som i huvudsak identifierats som betydande landnings- och hemmahamnar. Beslutet motiverades i att hamnarna betraktades hysa infrastruktur nödvändig för yrkesfiskets fortsatta bedrivande, och den huvudsakliga bedömning som låg till grund för urvalet baserades på landningsvärden i hamnar, samt antal fartyg och samlat tonnage som nyttjat hamnar som hemmahamn.

¹ HaV PM - Tillämpning av påtagligt skada eller påtagligt försvårande, MB 3 kap. 5 § Riksintresse för yrkesfiske, dnr 2244-18

² Finfo 2006:1 - Områden av riksintresse för yrkesfisket

³ Boverket Beslut - Beslut om samråd enligt förordningen om hushållning med mark- och vattenområden, dnr 3800/2023

Hamnar med tydligt större landningsvärden, fler antal fartyg eller större samlat tonnage inom respektive län pekades följaktligen ut, det tillkom även ytterligare hamnar som urskilts utefter särskilda motiv. I tre kustnära län bedömdes inga hamnar utgöra riksintressen för yrkesfisket⁴.

I maj 2023 presenterade Havs- och vattenmyndigheten ett beredningsunderlag för länsstyrelserna i vilket metod, underlag och kriterier för urval av riksintressanta hamnar diskuterades inför en kommande översyn. I underlaget redovisades även ett urval av hamnar som, i enlighet med föreslagen metodik skulle kunna vara av riksintresse för yrkesfisket⁵.

Inför framtagandet av denna remiss har fyra länsstyrelser inkommit med synpunkter på beredningsunderlaget. Sammantaget har det getts uttryck för att man bedömt det som problematiskt att utgångsläge varit, vad som anses vara, ett icke-eftersträvansvärt nuläge inom svenskt yrkesfiske, där det som konsekvens konstateras att föreslagen metodik i stora geografiska områden endast identifierat ett fåtal hamnar och däribland hamnar som bedömts vara av betydelse främst för vissa segment inom yrkesfisket. I yttranden lyftes även att, vad som anses vara, en förekommande ogynnsam utvecklingsriktning inom svenskt yrkesfiske, riskerar att förstärkas i händelse av att status som riksintressen upphör bland flertalet befintliga hamnar av riksintresse för yrkesfisket.

Sammantaget har en annan infallsvinkel efterfrågats i en kommande översyn. Med hänvisning till bland annat nationella strategier och miljökvalitetsmål, har man bland annat menat att urval av hamnar borde göras med särskild hänsyn till det småskaliga kustnära fisket, möjlighet till lokal livsmedelsförsörjning från havet, samt nationell krisberedskap.

Syfte

Riksintresseanspråk ska agera vägledande inom fysisk planering, och skall därför vara aktuella och korrekta. Boverket fastställer att beslut om områden av riksintresse skall vara motiverade utefter en nationell bedömning, där det ska finnas tydliga underlag som styrker att riksintresseanspråken antingen hyser värden av stor nationell vikt, alternativt att de behövs för att uppfylla Sveriges internationella åtaganden, eller behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer⁶.

I den sammanfattande beskrivningen av fiskesektorn framgår att Havs- och vattenmyndighetens bedömningsgrund för riksintressen för yrkesfisket dels är det yrkesmässiga fiskets intressen, samt i egenskap av betydande allmänintresse, fiskets förmåga att kunna bidra till livsmedelsförsörjningen och livsmedelsproduktion⁷.

För att fiskerinäringen ska kunna fungera effektivt är det avgörande att den fysiska planeringen säkerställer nödvändig infrastruktur i form av hamnar, som erbjuder lämpliga möjligheter för landning av fångsten, stillaliggande och underhåll av fartyg och redskap. Särskilt betydande landnings- och hemmahamnar för fisket bör därför kunna utgöra riksintressen för yrkesfisket.

⁴ Finfo 2006:1 - Områden av riksintresse för yrkesfisket

⁵ HaV Tillfälle till yttrande - Inbjudan till granskning av första beredande underlag inför översyn av hamnar av riksintresse för yrkesfisket, dnr 01863-2023

⁶ Boverket PM - Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken, dnr 3190/2014

⁷ HaV PM - Sammanfattande beskrivning av Fiskesektorn, dnr 2244-2018

Boverket gör gällande att riksintressemyndigheterna bör ha en restriktiv hållning vad gäller omfattning av riksintresseområden inom respektive sektor⁸. För att kunna hävda riksintresseanspråk för yrkesfisket i hamnar görs därför bedömningen att aktuell funktion av särskild dignitet måste kunna styrkas.

Mot bakgrund av detta bedöms exempelvis en spekulativ framtida funktion som alltför vaga motiv för utpekanden, i lika hög grad en historisk förankring för fisket, vilket eventuellt utgör lämpligare motiv för kulturmiljövårdens riksintresseanspråk.

Aktuell situation i fiskehamnarna

Utgångsläge i översynen har varit att de värden och den vikt som landas i hamnar, samt antal yrkesfiskefartyg som nyttjar hamnar som hemmahamn, agerar främsta indikatorer i en skattning av funktion och betydelse för yrkesfisket vad gäller möjlighet till landning, stillaliggande och service.

Insjöhamnar har ej omfattats i denna granskning mot bakgrund av att fartyg aktiva inom den del av fisket som bedrivs i havet, på grund av fångst- och fartygsstorlek, i större utsträckning bedömts styrda av tillgången till särskild infrastruktur för sådana ändamål.

Svenskt yrkesfiske i havet har varit under stor förändring under det senaste årtiondet, där en allt större andel utgörs av ett industrifiske. År 2022 var närmare 77 procent av fångsten ej ämnad för humankonsumtion. Antal fartyg i flottan har under samma period minskat med ca 30 procent, där antalet större fartyg samtidigt har ökat, fartyg som i idag delvis begränsas av befintlig hamnstruktur⁹.

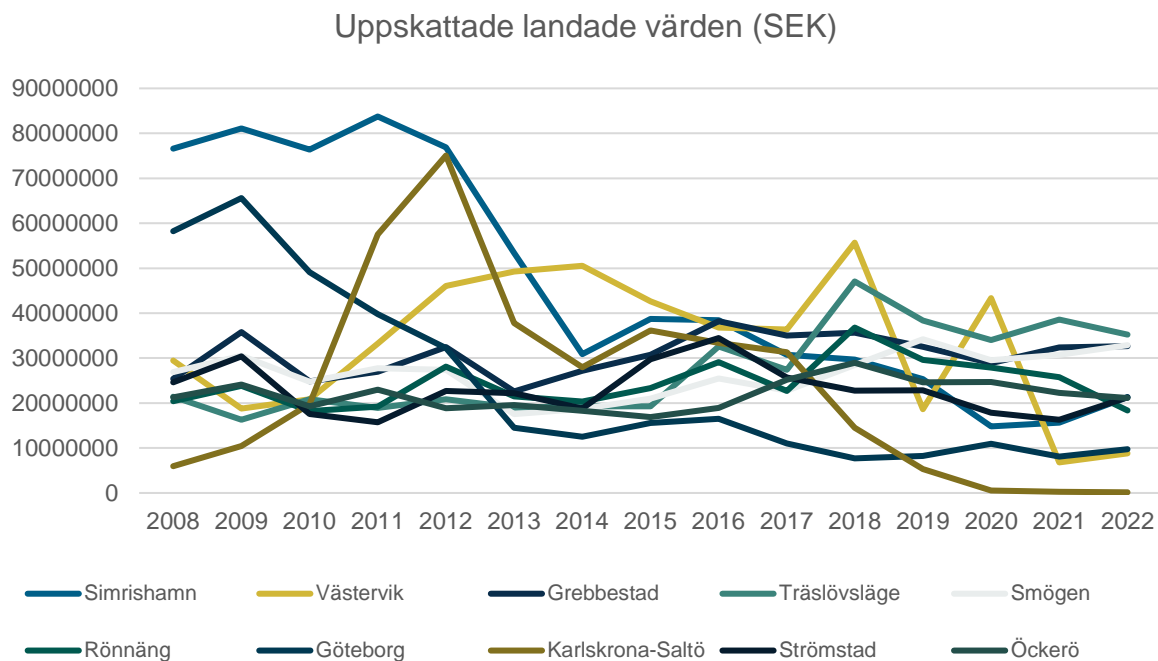
Flertalet faktorer påverkar idag var och hur mycket som landas i de svenska fiskehamnarna, där utveckling av fiskemöjligheter, avstånd till aktuella fångstområden samt marknadspriser kan vara avgörande. Under 2022 landades större mängder fisk från svenskt yrkesfiske i utländska hamnar än i svenska¹⁰. Årsvisa landningar i de tio främsta landningshamnarna nationellt under de senaste femton åren, tydliggör även att landad vikt och landade värden kan variera påtagligt i hamnar mellan år (se figur 1 och 2).

Ett mindre antal svenska hamnar står idag för huvuddelen av landningarna. Ca 85 % av den vikt som landats de senaste femton åren, landades i de tio främsta hamnarna sett till landad vikt. Under samma period landades ungefär hälften av det landade värdet i de tio främsta hamnarna sett till landade värden.

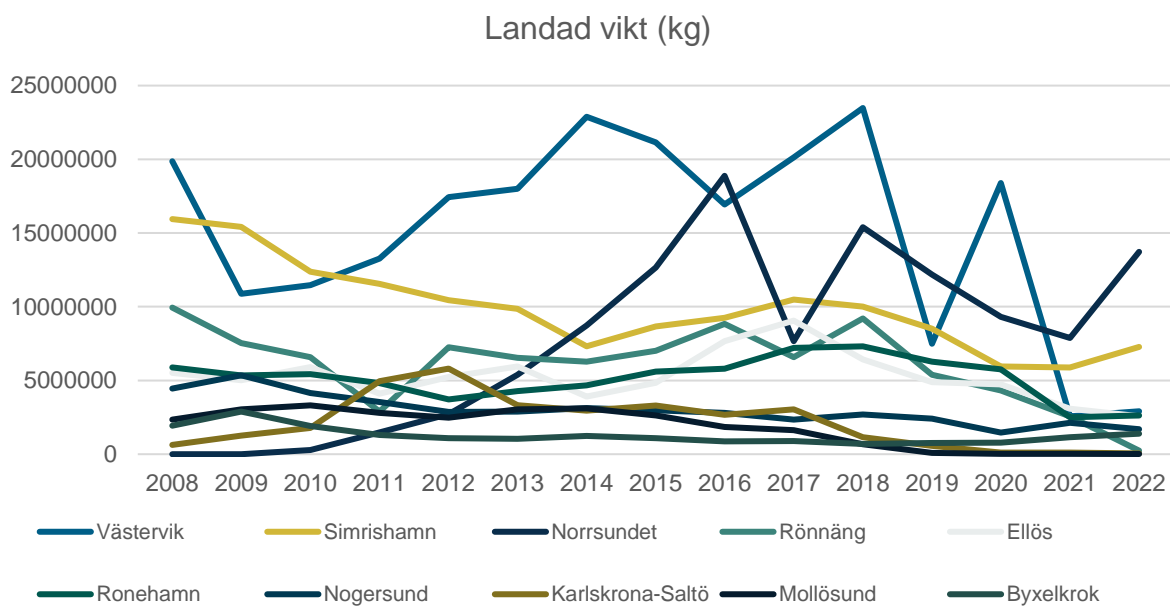
⁸ Boverket PM - Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken, dnr 3190/2014

⁹ HaV, Statistik - Det yrkesmässiga fisket i havet 2022 och SJV Rapport 2023:8 - Vägen framåt mot mer livsmedel av svenskfångad sill och skarpsill, Kapacitet i landning och beredning av fisk i Sverige

¹⁰ HaV, Statistik - Det yrkesmässiga fisket i havet 2022



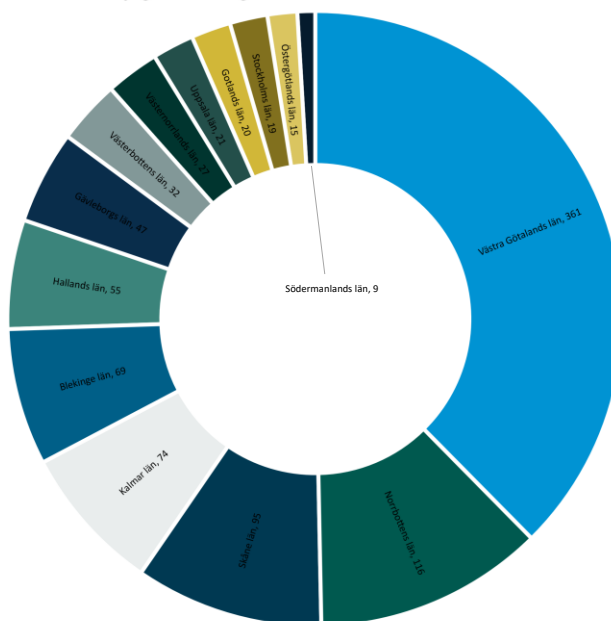
Figur 1. Uppskattade landade värden mellan 2008 och 2022 i de tio främsta landningshamnarna nationellt, sett till landade värden.



Figur 2. Landad vikt mellan 2008 och 2022 i de tio främsta landningshamnarna nationellt, sett till landad vikt.

En jämnare fördelning återges bland hemmahamnar för fiskefartyg. Av totalt 960 fartyg med gällande fiskelicens, har ca 20% hemmahamn i någon av de tio främsta hamnarna nationellt, sett till antalet fartyg som nyttjar hamnen som hemmahamn. Tydliga regionala skillnader framstår här, och omkring en tredjedel av alla fartyg har sin hemmahamn lokaliserad inom Västra Götalands län (se figur 3).

Antal fartyg med gällande fiskelicens efter län



Figur 3. Fördelning av antal fartyg med gällande fiskelicens efter län för hemmahamn

Intrycket är att hemmahamn för fartyg inte givet innebär plats för stillaliggande eller underhåll och flertalet registrerade hemmahamnar fyller uppenbarligen inte sådana syften, där exempel förekommer på fartyg som på grund av storlek och djupgående inte har möjlighet att angöra sin hemmahamn. Flertalet faktorer kan vidare påverka val av hamn för exempelvis service och underhåll, där utbud av tjänster och prisbild sannolikt kan vara avgörande. Översyn och reparation av många svenska fiskefartyg görs idag i bland annat Skagen¹¹.

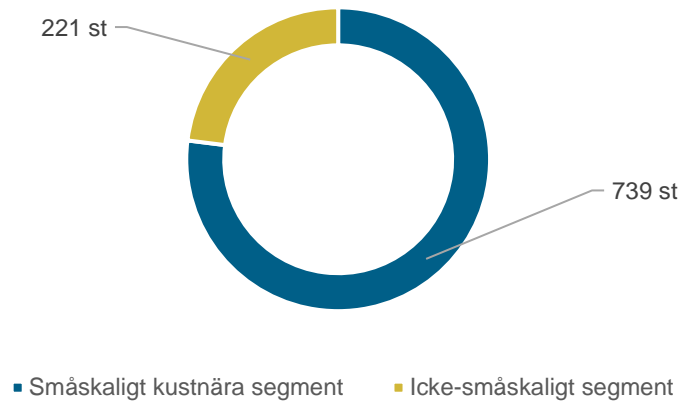
Ser man till den vikt och de värden på landningar gjorda i svenska hamnar, föreligger det idag påtagliga skillnader mellan segment inom fisket. Utgår man från den segmentsindelning som tillämpas av den Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden¹², utgör fartyg som tillfaller det småskaliga kustnära segmentet idag ca tre fjärdedelar av alla fartyg med gällande fiskelicens (se figur 4). Landningar från detta segment uppgick till endast ca 3 % av den landade vikten i svenska hamnar de senaste femton åren och ca 10% av det landade värdet (se figur 5 och figur 6).

Regionala skillnader framträder även inom segment vad gäller landningar i hamnar, nära hälften av den samlade vikten från det småskaliga kustnära segmentet under åren 2008 till 2022 landades i Skåne län, samtidigt landades nära hälften av det samlade värdet i Västra Götalands län.

¹¹ SJV Rapport 2023:8 - Vägen framåt mot mer livsmedel av svenskfångad sill och skarpsill, Kapacitet i landning och beredning av fisk i Sverige

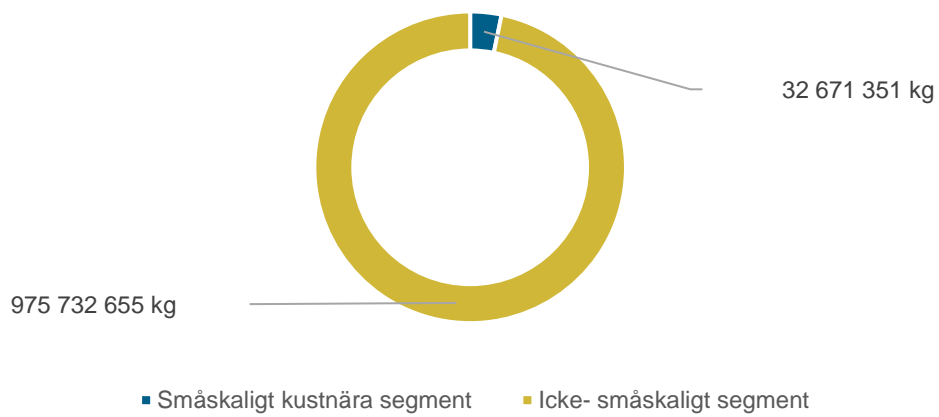
¹² EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2021/1139 - EMFAF EU 2021/1139, artikel 2, 14

Antal fartyg med gällande fiskelicens efter segment



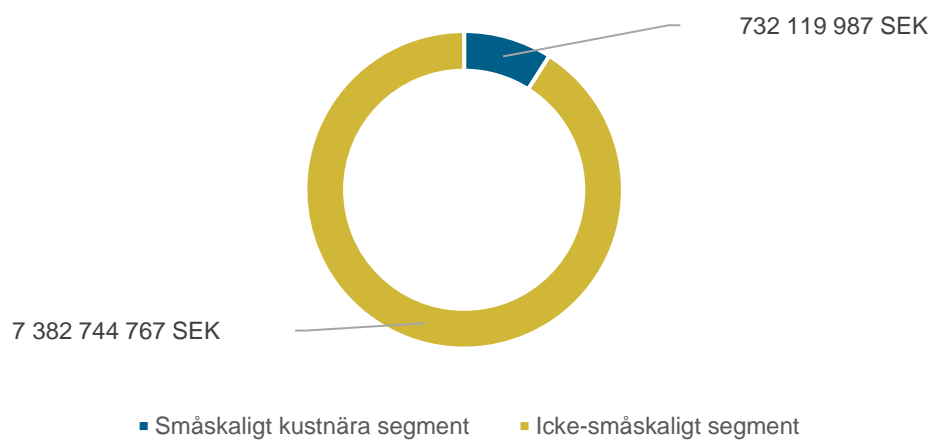
Figur 4. Fördelning av fartyg med gällande fiskelicens efter segment.

Landad vikt efter segment



Figur 5. Fördelning av landad vikt 2008 till 2022 efter segment.

Uppskattade landade värden efter segment



Figur 6. Fördelning av landade värden 2008 till 2022 efter segment.

Metod för identifiering av hamnar av riksintresse för yrkesfisket

Föreslagen metod (se figur 7) ämnar identifiera hamnar som idag är av särskild betydelse för svenskt yrkesfiske i havet, vad gäller landning, stillaliggande och service.

Hänseende har tagits till betydelse för fisket som helhet, men i syfte att försöka beakta olika behov i hamnar, samt värna hamnar av betydelse för delar av fisket som idag bidrar till en mindre del av näringens totala avkastning men i större omfattning fiskar för humankonsumtion, har hänseende även tagits till funktion och betydelse segmentsvist.

I syfte att försöka värna en möjlighet till regional livsmedelsförsörjning från havet i händelse av kris, vilket skulle fordra en jämnare geografisk fördelning av hamnar som möjliggör framförallt landning, har betydelse på länsnivå även beaktats. Uppfattningen är samtidigt att en möjlighet till att landa större volymer fisk för humankonsumtion i händelse av kris, inte vore avhängig en tillgång till hamnar som bedöms vara av mindre betydelse i icke-kris, där tillfredställande infrastruktur och mottagningskapacitet förmodligen saknas¹³.

Urvalet bygger sammantaget på att hamnar uppfyller nedanstående kriterier;

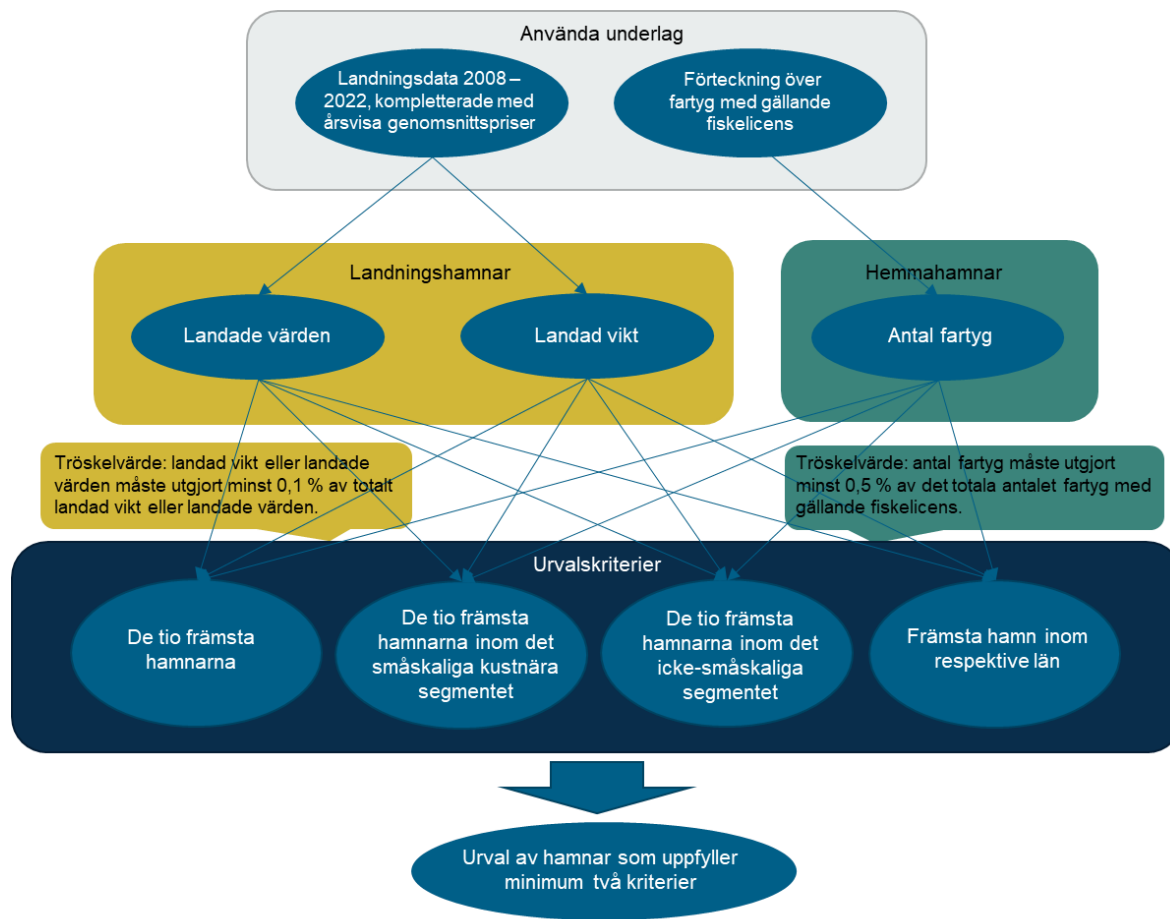
- bland de tio främsta landningshamnarna sett landad vikt eller landade värden.
- bland de tio främsta landningshamnarna, inom respektive segment, sett till landad vikt eller landade värden.
- främsta landningshamn inom länen, sett till landad vikt eller landade värden.
- bland de tio främsta hemmahamnarna sett till antalet fartyg med hamnar registrerad som hemmahamn.
- bland de tio främsta hemmahamnarna, inom respektive segment, sett till antalet fartyg med hamnar registrerad som hemmahamn.
- främsta hemmahamn inom länen, sett till antalet fartyg med hamnen registrerad som hemmahamn.

Vart och ett av kriterierna har haft bäring i urvalet, men uppfyllnad av minst två har bedömts karaktärisera särskilt betydande hamnar för svenskt yrkesfiske i havet.

Utifrån valda kriterier framgår att hamnar och landningsplatser kan vara av jämförelsevis stor betydelse för fisket på länsnivå och inom segment, men förmodligen har en förhållandevis marginell funktion i ett större perspektiv. Detta återges exempelvis i vad som utgör främsta landningshamn inom ett av länen, sett till landade värden, vilket utgörs av ett mindre fiskeläge knutet till en privat fastighet. Motsvarande inhyser främsta hemmahamnar i vissa län endast ett fåtal fartyg.

I syfte att framförallt försöka urskilja infrastrukturell funktion och betydelse för yrkesfisket av dignitet som skulle kunna motivera riksintresseanspråk, har tröskelvärden i urvalet därför tillämpats. Den landade vikten eller det landade värdet i landningshamnar som tagits hänsyn till i urvalet har därför utgjort >0,1 % av den totalt landade vikten eller det totalt landade värdet nationellt. Tröskelvärde för hemmahamnar har motsvarande satts till >0,5 % av det totala antalet fartyg med gällande fiskelicens.

¹³ SJV Rapport 2023:8 - Vägen framåt mot mer livsmedel av svenskfångad sill och skarpsill, Kapacitet i landning och beredning av fisk i Sverige



Figur 7. Översikt av föreslagen metod för urval.

Identifierade hamnar

Metoden renderar ett utfall om totalt 29 hamnar (se tabell 1 och figur 8), varav 27 sedan tidigare utpekade hamnar av riksintresse för yrkesfisket.

Tabell 1. Hamnar som uppfyller föreslagna kriterier för riksintresseanspråk (benämningar i befintliga anspråk inom parentes).

Hamn	Uppfyllda urvalskriterier	Befintligt riksintresseanspråk för yrkesfisket
Havstenssund	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Främsta hemmahamn inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Hörvik	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Främsta hemmahamn inom län 	Ja
Öckerö	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Nikkala	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Främsta hemmahamn inom län 	Ja
Strömstad	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna 	Ja

	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet 	
Rönnäng	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Lysekil	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet, - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Fotö	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Smögen	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet, - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Rörö	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Hönö	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Norrundet	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det småskaliga kustnära segmentet - Främsta hemmahamn inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Nej
Träslövsläge	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta hemmahamn inom län - Främsta landningshamn sett till vikt inom län, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Fiskebäck	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Storön-Inre hamnen (Storön)	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Grebbebad	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta hemmahamnarna inom det icke-småskaliga segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden 	Ja

	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	
Simrishamn	<ul style="list-style-type: none"> - Främsta hemmahamn inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt, - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Västervik	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Ellös	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Ronehamn	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Nogersund	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Karlskrona-Saltö (Karlskrona)	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Möllösund	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Nej
Byxelkrok	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja
Skillinge	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Lomma	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Borstahusen	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till vikt inom det småskaliga kustnära segmentet - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det småskaliga kustnära segmentet 	Ja
Oxelösund	<ul style="list-style-type: none"> - Främsta landningshamn sett till vikt inom län - Främsta landningshamn sett till värde inom län 	Ja
Göteborg	<ul style="list-style-type: none"> - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden - Bland de tio främsta landningshamnarna sett till värden inom det icke-småskaliga segmentet 	Ja



Figur 8. Rumslig fördelning av hamnar som uppfyller föreslagna kriterier för riksintresseanspråk.

De identifierade hamnarna står, i egenskap av hemmahamnar, för ca 30% av alla fartyg med gällande fiskelicens. 23% av alla fartyg som faller inom det småskaliga kustnära segmentet, och 47% av alla fartyg som faller inom det icke-småskaliga segmentet.

De identifierade hamnarna stod, i egenskap av landningshamnar, för ca 90% av den totala vikt och 75% av de totala värden som landats från svenskt yrkesfiske i havet i svenska hamnar 2008 till 2022. Åren 2018 till 2022 stod hamnarna för ca 93 % av den totala vikten och 69% av det totala värdet, och år 2022 stod de för ca 90 % av den totala vikt och ca 67% av det totala värdet som landades.

Hamnarna stod för ca 51% av den landade vikten och ca 63% av det landade värdet från det småskaliga kustnära segmentet 2008 till 2022, och för ca 93% av den landade vikten och ca 75% av det landade värdet från det icke-småskaliga segmentet under samma period.

Hamnarna stod även för ca 90% av alla föranmälningar från utländska fartyg som gjordes i svenska hamnar 2018 till 2022.

I fem kustnära län har inga hamnar identifierats. Länen hyser samman ca en tiondel av alla fartyg med gällande fiskelicens, fördelade på 62 registrerade hemmahamnar inom länen. Hamnar i dessa län stod samman för ca 0,5 % av den totalt landade vikten och ca 0,2 % av det totalt landade värdet i svenska hamnar 2008 till 2022. År 2022 stod hamnar i samma län samman för ca 0,1% av den totalt landade vikten och ca 0,09% av det totalt landade värdet.

Förhållning till givet utfall i en aktualisering riksintresseanspråken i fiskehamnar skulle innebära att 28 hamnar mister idag förekommande anspråk. Dessa hamnar är idag hemmahamn för ca en tiondel av alla fartyg med gällande fiskelicens. Hamnarna stod åren 2008 till 2022 för ca 3% av den totalt landade vikten och ca 11% av det totalt landade värdet i svenska hamnar, där Kungshamn enskilt svarade för ca en tredjedel av den landade vikten och värdet. År 2022 stod samma hamnar för ca 5% av den totalt landade vikten och ca 14 % av det totalt landade värdet, där Kungshamn svarade för ca 70% av den landade vikten och en tredjedel av det landade värdet.

Referenslista

Boverket Beslut - Beslut om samråd enligt förordningen om hushållning med mark- och vattenområden, dnr 3800/2023

Boverket PM - Vägledning för nationella myndigheters underlag, beslut och redovisning rörande anspråk på riksintressen i 3 kap. miljöbalken, dnr 3190/2014

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2021/1139 - EMFAF EU 2021/1139, artikel 2, 14

Finfo, 2006:1 - Områden av riksintresse för yrkesfisket

HaV PM - Sammanfattande beskrivning av Fiskesektorn, dnr 2244–2018

HaV PM - Tillämpning av påtaglig skada eller påtagligt försvårande, MB 3 kap. 5 § Riksintresse för yrkesfiske, dnr 2244-18

HaV Statistik - Det yrkesmässiga fisket i havet 2022

HaV Tillfälle till yttrande - Inbjudan till granskning av första beredande underlag inför översyn av hamnar av riksintresse för yrkesfisket, dnr 01863–2023

SJV Rapport 2023:8 - Vägen framåt mot mer livsmedel av svenskfångad sill och skarpsill, Kapacitet i landning och beredning av fisk i Sverige