

Årsstatistik för sjö- och flyg- räddningstjänst 2022





Avsnitt

Sammanfattning av räddningsåret	4
Mattias Hyllert sammanfattar året	6
Sjöfartsverkets uppdrag	10
Sjö- och flygräddningstjänst	12
Sjö- och flygräddningstjänst samt ej räddningstjänst.....	14
Sjöräddningstjänst.....	16
Flygräddningstjänst	30
Nödsändare.....	38
Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar	40
Bilagor.....	44

Figurer

Sjö- och flygräddningstjänst

Figur 1: Antal ärenden och medelvärde 2012–2022	12
Figur 2: Fördelning av antalet ärenden 2022	13

Sjö- och flygräddningstjänst samt ej räddningstjänst

Figur 3: Antal ärenden 2017–2022	15
--	----

Sjöräddningstjänst

Figur 4: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad.....	16
Figur 5: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per objekttyp.....	17
Figur 6: Antal ärenden 2017–2022, objekttyp fritidsbåt	18
Figur 7: Antal ärenden 2017–2022, objekttyp övrigt	19
Figur 8: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per orsakstyp	20
Figur 9: Antal ärenden 2017–2022, grundstötning respektive maskin-/propellerhaveri	21
Figur 10: Antal ärenden 2017–2022, sjuktransport från fartyg	22

Figurer, forts.

Figur 11: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per klassning	23
Figur 12: Karta över sjöräddningstjänstärenden 2022	24
Figur 13: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per område.....	25
Figur 14: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per tid på dygnet	26
Figur 15: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2022 och medelvärde 2017–2021, per orsak	27
Figur 16: Antal ärenden 2022, samverkansorganisationernas medverkan.....	28

Flygräddningstjänst

Figur 17: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad	30
Figur 18: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per orsakstyp	31
Figur 19: Antal ärenden 2022, per orsakstyp, del av helteten	31
Figur 20: Antal ärenden 2017–2022, ej avslutad färdplan respektive varningslarm	32
Figur 21: Flygräddningsärenden Resultat 2022	32
Figur 22: Antal ärenden 2022, per objekttyp	33
Figur 23: Antal ärenden 2022, per objekttyp, del av helteten	33
Figur 24: Flygräddningsärende per typ av flygning 2022	33
Figur 25: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per klassning	34
Figur 26: Karta över flygräddningsärenden 2022	35
Figur 27: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per område.....	36
Figur 28: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per tid på dygnet.....	37

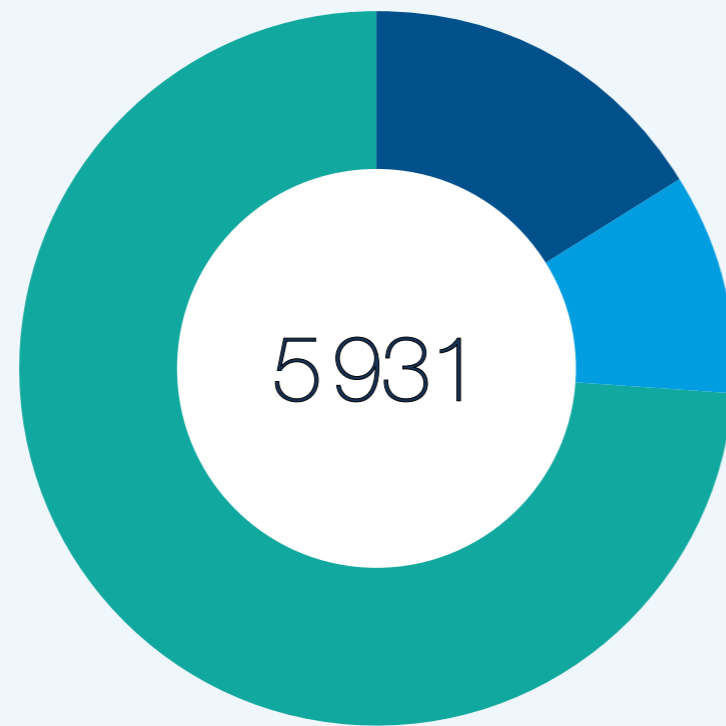
Nödsändare

Figur 29: Antal ärenden 2017–2022, nödsändare.....	38
Figur 30: Fördelning olika typer av nödsändare/signaler 2022	39

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

Figur 31: Antal insatser 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad.....	40
Figur 32: Antal insatser 2022 och medelvärde 2017–2021, per ärendetyp	41
Figur 33: Antal insatser och medelvärde 2017–2022, per bas	42

Sammanfattning av räddningsåret



Antal inkomna ärenden 2022 (även ej sjö- eller flygräddningstjänst) till Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral, JRCC

- Antal sjöräddningsärenden
- Antal flygräddningsärenden
- Antal övriga ärenden

Antalet sjö- och flygräddningsärenden är relaterade till antalet människor som är i rörelse på havet och i luften. Persontrafikutvecklingen inom de kommersiella segmenten av både sjö- och luftfart har haft en tuff period efter pandemin. Färjetrafiken till och från utländska hamnar håller fortfarande på och återhämtar sig från det passagerarbortfall man såg i början av pandemin. Resandet ligger dock fortfarande cirka 15 procent¹ under nivåerna innan pandemin. Godstrafiken är inte mycket påverkad totalt sett, med vissa små variationer kvartalsvis². För flygtrafiken sågs en återhämtning under andra halvåret 2021 som stannade av i början av 2022 då en ny virusvariant (omikron) började spridas i stor omfattning. När viruset klassades som ej samhällsfarlig sågs en stor ökning³ som inte kunde omhändertas på grund av kapacitetsbrister. Påverkan av omvärlden, en svagare köpkraft hos hushållen och osäkerheter kring hur kriget fortsätter har medfört att återhämtningen efter pandemin minskat under 2022. Allmänflyg inklusive bruksflyg har inte varit påverkad av pandemin på samma sätt som ovanstående.

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) har under 2022 hanterat 964 ärenden inom sjöräddningstjänst respektive 590 ärenden inom flygräddningstjänst. Detta är en minskning med 17 procent för sjöräddning respektive 9 procent för flygräddning från föregående år. Utöver detta har JRCC hanterat 4377 ärenden som klassats som ej sjö- eller flygräddningstjänst. Den senare kategorin utgörs främst av ärenden inom sjöfart (ej av räddningskaraktär), bistånd till kommunal räddningstjänst samt sjuktransporter, vilket kan jämföras med 5 190 ärenden 2021.

Både sjö- och flygräddningsärenden har i sin helhet minskat under 2022 jämfört med medelvärdet 2012–2021. Minskningarna ses både när det gäller objekttyper och orsaker. Knappt 64 procent av alla sjöräddningsärenden har rört fritidsbåtar och 79 procent av alla flygräddningsärenden har rört flygplan. Arbetsprocessen rörande flygräddningstjänst förändrades 2022. Detta innebär att statistiken från 2021 och föregående år skiljer sig från 2022 års statistik. Allt detta för bättre spårbarhet och smartare arbetsmetoder.

De vanligaste sjöräddningsorsakerna är grundstötning och maskin- eller propellerhaveri (omkring 15 respektive 19 procent). Motsvarande inom flygräddning är ej avslutad färdplan och varningslarm (omkring 50 respektive 25 procent).

Totala antalet ärenden har minskat kraftigt under året 2022. Störst procentuell minskning ser vi på flygräddningsärendena med en minskning på drygt 11 procent jämfört med medelvärdet för 2012–2021. Denna låga nivå av ärenden har vi sett en gång tidigare de senaste 10 åren. För sjöräddningsärendena ser vi en minskning med drygt 10 procent jämfört med medelvärdet för 2012–2021 vilket är jämförbart med 2015 års nivåer av ärenden.

Sjuktransporter från fartyg har ökat under 2022 till 123 ärenden vilket är något mer än medel 2017–2021 (111 ärenden). Detta är en indikation på att färje-/fartygstransporterna återhämtat sig under 2022. Läkarråd⁴ som ibland kan föregå en sjuktransport från fartyg har minskat under 2022 till 278 ärenden.

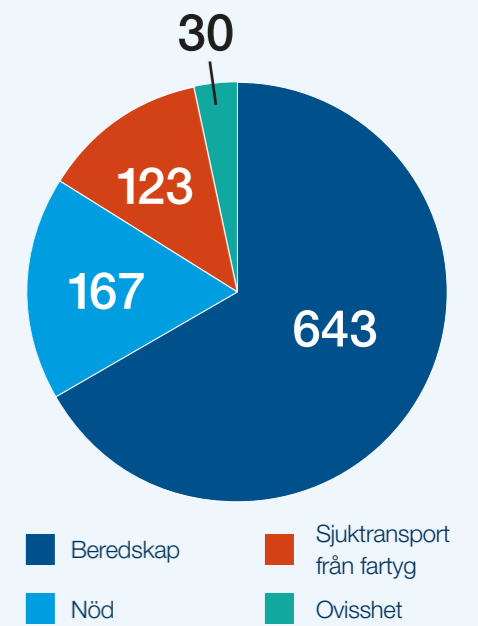
Insatser med Sjöfartsverkets helikopter har gått ner till 499 stycken under 2022 vilket kan jämföras med medelvärdet för 2017–2021, 605 stycken. Detta är en minskning med 18 procent.

Fördelningen i allvarlighetsgrad, dvs. beredskap, nöd och ovisshet, har varit ungefär densamma för sjö- och flygräddningstjänst under 2022 som tidigare åren 2017–2021.⁵

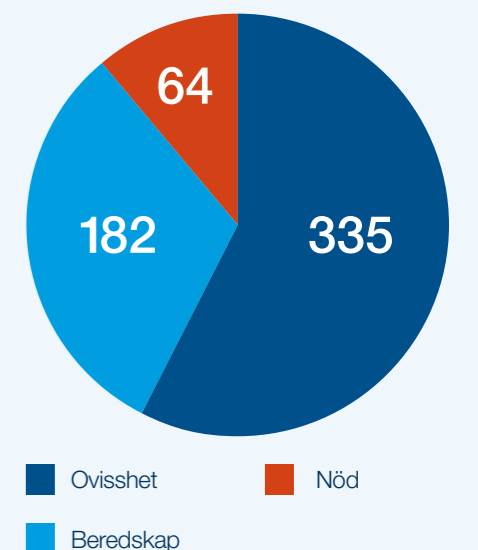
5931

Totalt antal ärenden 2022

Sjöräddningsärenden



Flygräddningsärenden



1. Trafikanalys, mailkonversation. 2. Trafikanalys: Sjötrafik 2022 kvartal 3. 3. Transportstyrelsen: Trafikprognos för svensk luftfart 2022–2028. 4 Sjöfartsverket utför förmedling av läkarråd till fartyg enligt avtal som tecknats med Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg, se vidare s.29. 5 Sjuktransporter från fartyg undantas här i fördelningen.

Vi gläds åt att allt färre larmar oss

964

sjöräddningsärenden 2022

2022 var antalet räddningstjänstärenden för både sjöfart och luftfart lägre än på länge. Med allt bättre möjligheter att larma och be om hjälp är det glädjande att färre larm når oss som innebär att räddningstjänst behöver påbörjas.

En olycka som sticker ut är branden och det efterföljande maskinbortfallet på Ro-pax fartyget Stena Scandica. Fartyget hade den 29/8 299 personer ombord och befann sig norr om Gotland när olyckan inträffade. Sjöfartsverket ledde en omfattande sjöräddningsinsats där bland annat brandinsatsstyrkor (MIRG) flögs ut med helikoptrar. Ett 30-tal passagerare evakuerades under mycket utmanande förhållanden till land och till Gotlandsbolagets närliggande färja. Ingen människa kom till allvarlig skada, och fartyget kunde slutligen för egen maskin ta sig till säker hamn. I insatsen ingick flyg- och ytenheter från en rad myndigheter, organisationer och privata bolag. Även Finland bistod med en räddningshelikopter till insatsen. Insatsen är ett exempel på hur sjöräddningstjänsten bygger på användande av samhällets samlade resurser och stödet från grannländer. Vanligast är medverkan från Sjärräddningssällskapet och Kustbevakningen som medverkar i 74% respektive 23% av sjöräddningsärendena.

Flygräddningsärenden domineras till antalet av situationer där det är osäkert om någon är i nöd eller inte, vilket klassificeras som "ovisshet". Flertalet uppstår när färdplaner inte avslutats eller att nödsändare utlösts. I många fall sker detta av misstag, men tid och resurser krävs ändå för att säkerställa att ingen är i fara. Vi har genomfört kampanjer för att minska antalet färdplaner som av misstag inte avslutas, och den tydliga nedgående trenden är glädjande. Vi ser samma positiva utveckling, om än inte lika tydlig, gällande oavsiktligt utlösta nödsändare.

En växande krismedvetenhet generellt i samhället har satt fokus på vikten av fungerande försörjningskedjor. Fungerande sjö- och luftfart är grundläggande för samhällets funktionalitet. Genom sjö- och flygräddningsberedskap dygnet runt, året runt skapas trygghet för de som säkerställer denna, och alla andra som använder havet och luften för försörjning eller rekreation.



Mattias Hyllert, direktör för Sjö- och flygräddning

590

flygräddningsärenden 2022



Foto: Mats Fryde, SSRS

Fem konkreta råd för en säker båtfärd

- **Säkerhet** – Använd alltid flytväst, och använd den på rätt sätt. En flytväst som bärs fel fyller ingen funktion. Den ska sitta bekvämt och inte glida omkring på kroppen. Flytvästen bör vara väl synlig i vattnet, gärna gul eller i starkt lysande färg. Låt barnen få öva på att ha flytvästen på sig i vattnet.
- **Larma** – Det är viktigt att alla ombord har möjlighet att larma vid en eventuell olycka. Förvara till exempel mobiltelefonen i ett vattentätt skydd. Ring 112 eller använd gärna 112-appen så att SOS Alarm och Sjö- och flygräddningscentralen får de bästa förutsättningarna för en snabb lokalisering.
- **Vädret** – Följ väderleksprognoserna och lär dig tolka vad olika väder kan innebära. Ladda hem Sjöfartsverkets väderapp Viva till din smartmobil.
- **Planering** – Det lönar sig att tänka ett par steg framåt på sjön. Meddela anhöriga dina planer och håll dem underrättade om förändringar i din planerade rutt. Men var också beredd att planera om din rutt, beroende på väderomständigheter.
- **Underhåll** – Serva motor och rörliga delar inför varje säsong. Ta de första turerna i närheten av land.

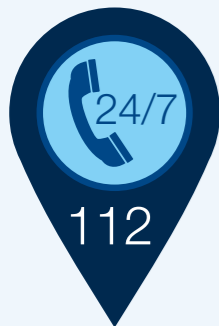
Geografiska områden med flest sjöräddningsärenden 2022

Västra Götaland	208
Stockholm	207
Skåne	118
Mälaren	82
Halland	58
Kalmar	52
Vänern	40
Blekinge	35
Gotland	30
Vättern	22

Samtliga geografiska områden redovisas i figur 13, s.27 samt i bilagan, s.46.



Sjö- och flygräddningsinsatserna leds och koordineras av räddningsledare vid Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral JRCC. Larmen inkommer via 112, telefon, VHF-radio eller via satellit. Foto: Emelie Asplund

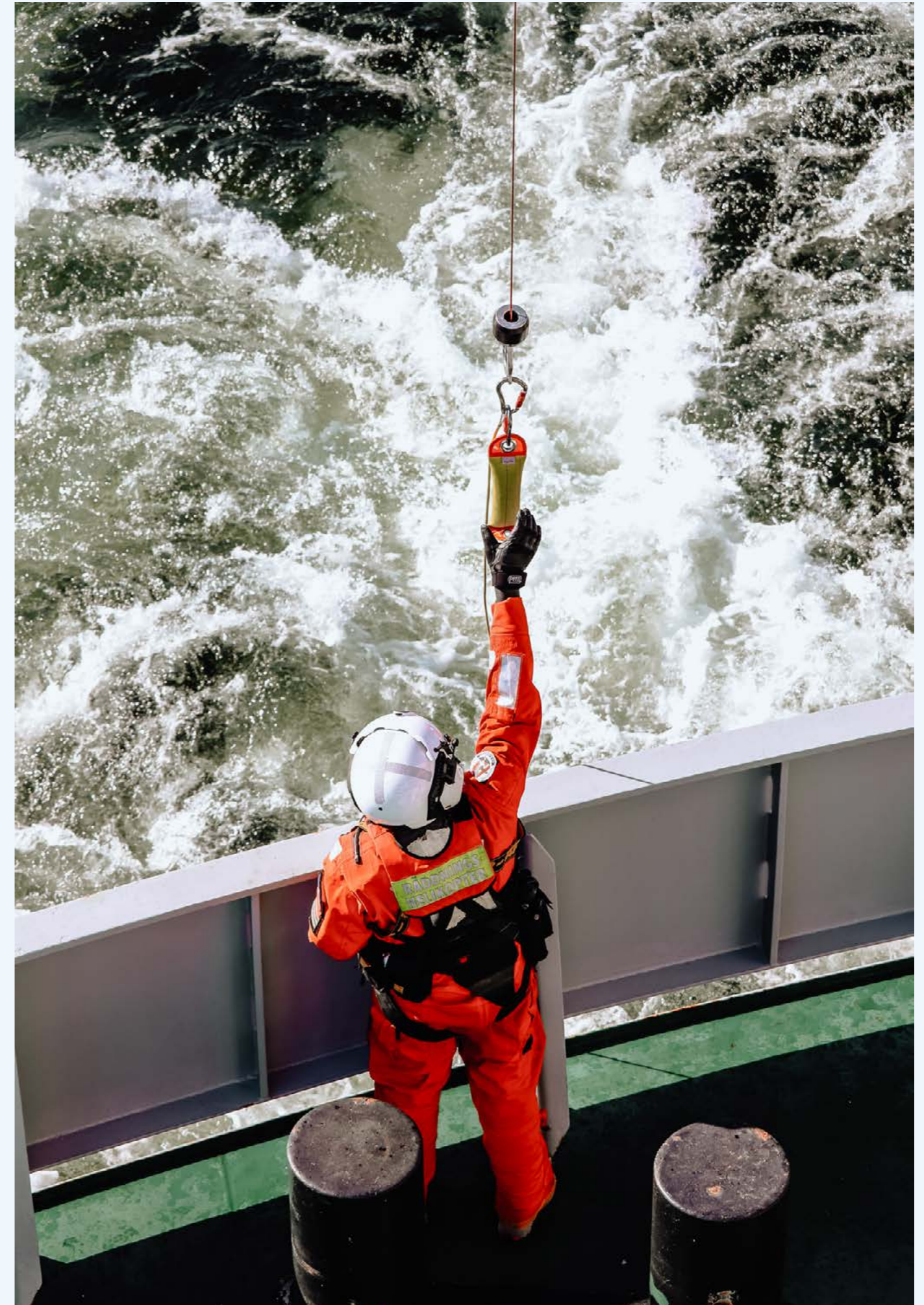


Sjöfartsverkets nationella Sjö- och flygräddningscentral

Sjöfartsverket ansvarar för insatser, när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret gäller svenskt sjöterritorium samt Väneren, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden. Sjöfartsverket ansvarar även för lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken.

När luftfartyget är lokaliserat, övergår undsättningsansvaret till kommunal räddningstjänst eller i fjällområdet till Polismyndigheten – utom till havs, då Sjöfartsverket även ansvarar för undsättningen.

Läs mer om Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral (JRCC) på [sjofartsverket.se](https://www.sjofartsverket.se)



Sjöfartsverkets uppdrag

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för statlig sjö- och flygräddningstjänst.

Regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor. Uppgiften innebär ansvar för insatser:

- när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg (i svenskt sjöterritorium)
- för att lokalisera luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken (hela Sveriges land- och sjöterritorium).

Sjöfartsverket stöttar även sjukvården med helikoptertransporter vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande.

I Sjöfartsverkets årsrapport 2022 för sjö- och flygräddning redovisas statistik över sjö- och flygräddningsärenden samt helikopterinsatser. Företrädesvis i form av diagram där resultaten också kortfattat kommenteras. Uppgifterna för 2022 illustreras även i två kartbilder, en för sjöräddningsärenden och en för flygräddningsärenden.

En viss osäkerhet kring statistiken förekommer. Främst beroende på att inte alla uppgifter loggförs, vilket heller inte är något obligatorium. Detta beskrivs i förekommande fall under respektive avsnitt. Uppgifter uppdateras underhand i det kontinuerliga kvalitetssäkringsarbetet.

Källa: Sjöfartsverkets egen räddningsstatistik

För vidare information: Sjöfartsverkets presstjänst, 0771-40 90 09 (menyval 1); info@sjofartsverket.se

Definitioner

Begrepp	Innebörd
Ärende	Ett till Sjö- och flygräddningscentralen inkommet larm eller samtal som dokumenterats, vilket tilldelas ett unikt ärendenummer. Larmvägarna kan vara flera, t.ex. SOS 112, signaler från nödsändare, radioanrop ex. MAYDAY VHF-kanal 16, direktsamtal till JRCC, flygtrafikledning, grannländers larmcentraler.
Räddningstjänst, ej räddningstjänst	Lag (2003:778) om skydd mot olyckor, 1 kap. 2 §. Med räddningstjänst avses i lagen de räddningsinsatser som staten eller kommunerna skall ansvara för vid olyckor och överhängande fara för olyckor för att hindra och begränsa skador på människor, egendom eller miljön. Till räddningstjänst hänförs också räddningsinsatser som görs enligt 4 kap. 1–4 §§ utan att det har inträffat någon olycka eller föreligger överhängande fara för en olycka. Staten eller en kommun skall ansvara för en räddningsinsats endast om detta är motiverat med hänsyn till behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaderna för insatsen och omständigheterna i övrigt. Kritiska lägen (klassning) är baserade på graden av oro för säkerheten för personer eller objekt som kan vara i fara. En händelse klassas av Sjö- och flygräddningscentralen som: <ul style="list-style-type: none"> • Ovisshet • Beredskap • Nöd
Klassning ¹	
Ovisshet	En situation där tveksamhet råder om säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost, personer ombord eller om objekt saknas.
Beredskap	Beredskapsläge är förknippat med en farhåga rörande säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost och personer ombord.
Nöd	Nödläge klassas då ett fartyg, annan farkost inklusive ett luftfartyg eller en person med största sannolikhet befinner sig i nöd och behöver omedelbar assistans.
Sjuktransport från fartyg	Begreppet ingår för svenskt vidkommande som en klassning inom sjöräddningstjänst och regleras i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor 4 kap. 3 § och Förordning (2003:789) 4 kap. 4 §.

¹ Formuleringar i Sjö- och flygräddningscentralens drifhandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1 – Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

Sjö- och flygräddningstjänst

~60%

Sjöräddningsärenden

~40%

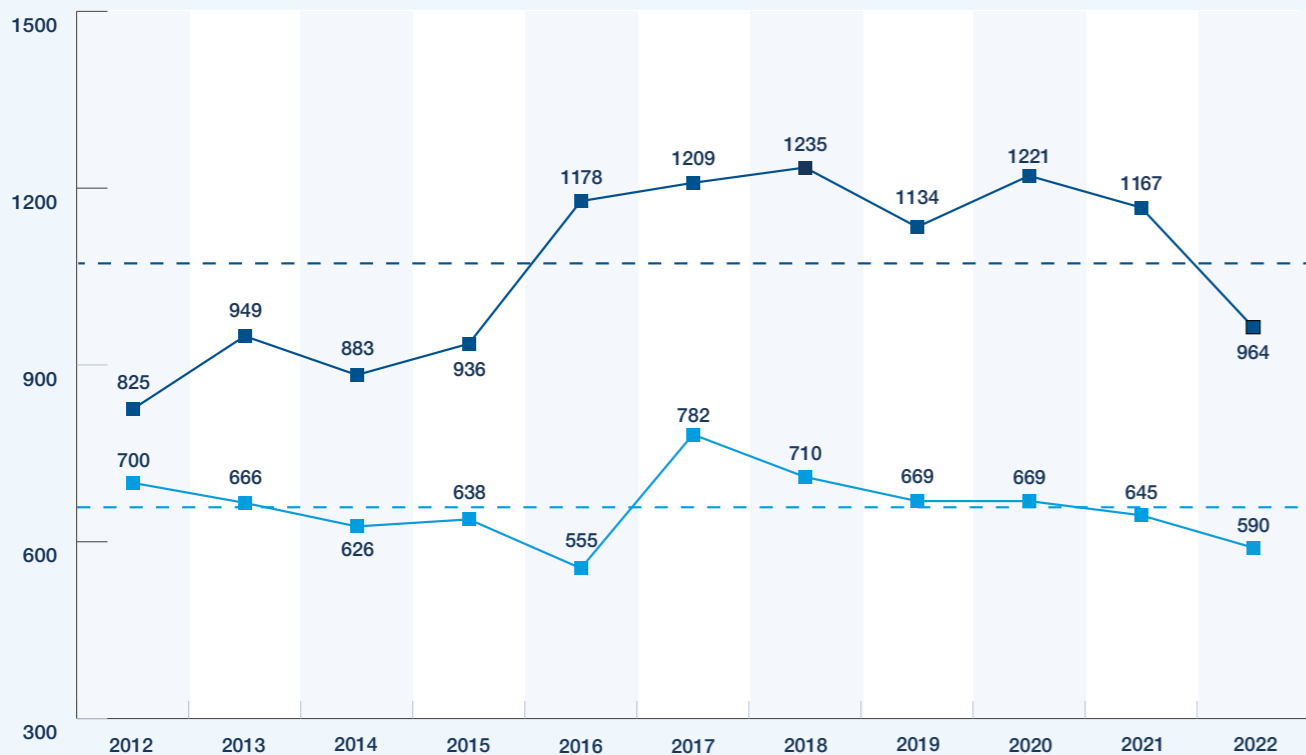
Flygräddningsärenden

Ärenden 2012–2022

Ett ärende motsvarar en unik händelse som i sig kan föranleda ett antal insatser. Ofta medverkar flera olika enheter vid en insats. Drygt 60 procent av räddningstjänstärendena rör sjöräddning och knappt 40 procent flygräddning.

Exempel på enheter är lotsbåtar, Sjöräddningssällskapets, Kustbevakningens och den kommunala räddningstjänstens båtar, vattenskotrar och svävare samt räddningshelikoptrar, polis- och ambulanshelikoptrar samt Kustbevakningsfyget.

Figur 1: Antal ärenden och medelvärde 2012–2022



Sjöräddningsärenden ■
Flygräddningsärenden ■

Alla inkommande larm till Sjö- och flygräddningscentralen under perioden 2012–2022 som har klassats som sjöräddnings- eller flygräddningstjänst ses i figur 1. Det genomsnittliga antalet ärenden under perioden är 1 074 för sjöräddning och 666 för flygräddning (streckade linjer).

Under perioden 2012 till 2022 ses en svag linjär trend på 2 procent per år för antalet sjöräddningsärenden. Minskningen av antalet ärenden 2022 har medfört att trenden gått ner med 1 procent från året tidigare vilket är positivt.

För samma period, 2012 till 2022, är trenden för antalet flygräddningsärenden konstant.

I figur 2 ses fördelningen av antal sjö- och flygräddningsärenden under 2022. Sjöräddningens andel utgör 62 procent och flygräddningens 38 procentenheter.

Figur 2: Fördelning av antalet ärenden 2022

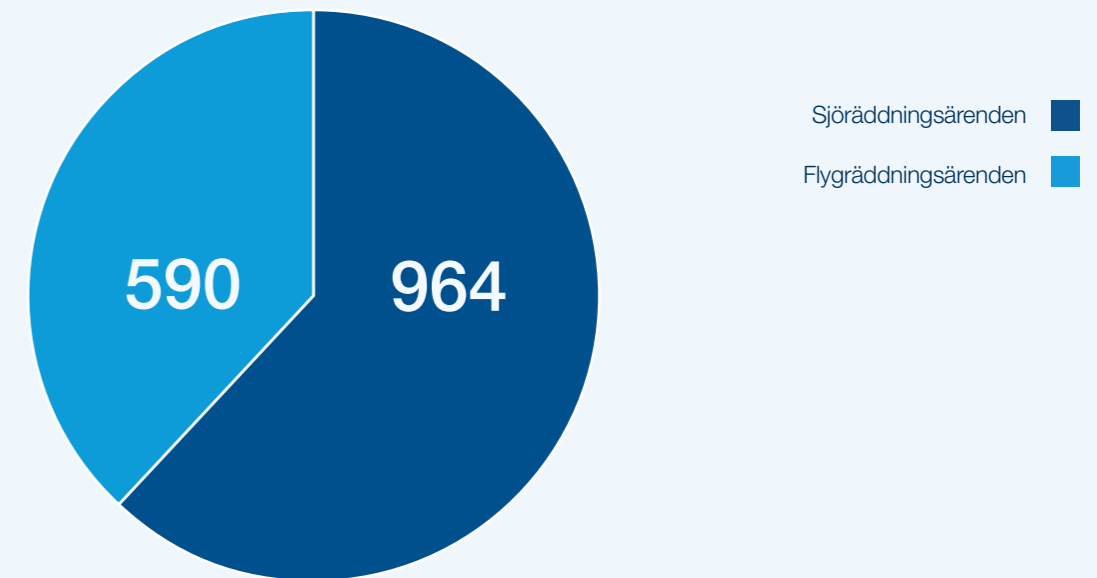


Foto: ARI SEPPÄNEN/MostPhotos



Foto: Mats Ryde, SSRS

Sjö- och flygräddningstjänst samt ej räddningstjänst

▼ 10%

Sjöräddningsärenden

▼ 11%

Flygräddningsärenden

▼ 6%

Ej sjö- eller flygräddningstjänst

Ärenden 2017–2022

Alla klassade sjö- och flygräddningsärenden som inkommit till Sjö- och flygräddningscentralen under perioden 2017–2022, ses i figur 3 här intill.

Även larm där situationen inte uppfyller kriterierna för sjö- eller flygräddningstjänst kan inkomma och de dokumenteras istället som ej sjö- eller flygräddningstjänst. Detta kan exempelvis gälla stöd till kommunal räddningstjänst, sjuktransport, sjukvårdshuvudman¹ eller Tele Medical Assistance Service.

Sjö- och flygräddningscentralen hanterade totalt 5931 ärenden under 2022 vilket är en total minskning med 9 procent i jämförelse med genomsnittet för 2017–2021.

Antalet sjöräddningsärenden under 2022 har minskat med drygt 10 procent jämfört med genomsnittet för 2017–2021.

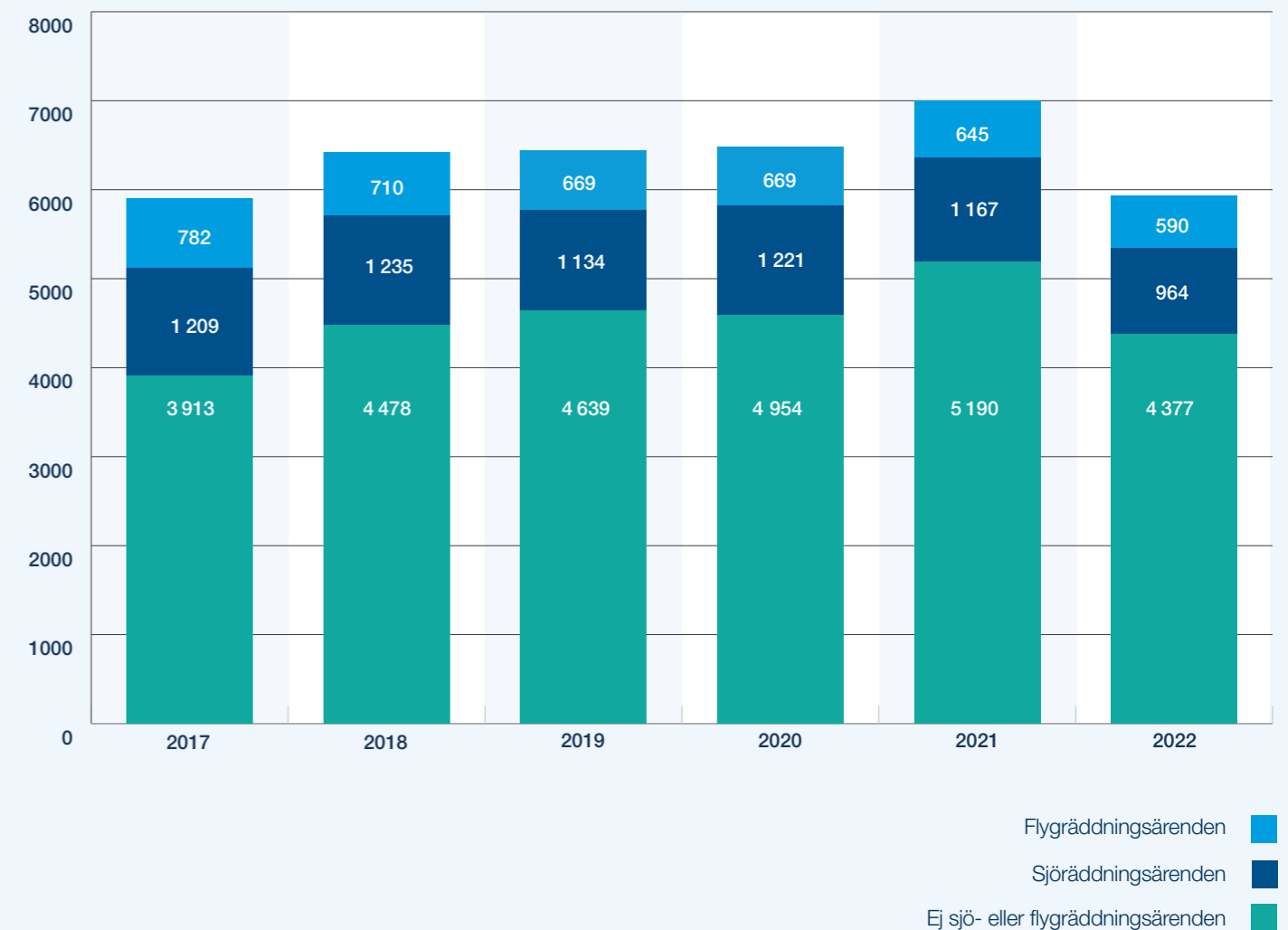
Motsvarande för flygräddningstjänst är en minskning med drygt 11 procent i jämfört med genomsnittet 2017–2021.

Ej sjö- eller flygräddningstjänst utgör omkring 74 procent av totala antalet ärenden som JRCC får ta emot. Under året har vi sett en minskning på 6 procent i jämförelse med snittet 2017–2021.

Av de ärenden som inte kvalificerar under sjö- och flygräddningstjänst utgör kommunal räddningstjänst drygt 30 procent, övriga ärenden som rör sjöfartsområdet drygt 20 procent medan sjuktransport sjukvårdshuvudman utgör drygt 10 procent. De tre kategoriernas andelar har varit relativt konstanta under den redovisade tidsperioden.

¹På uppdrag av regionen.

Figur 3: Antal ärenden 2017–2022



Sjöräddningstjänst

~60%

av sjöräddningsärendena 2022 skedde under juni–augusti

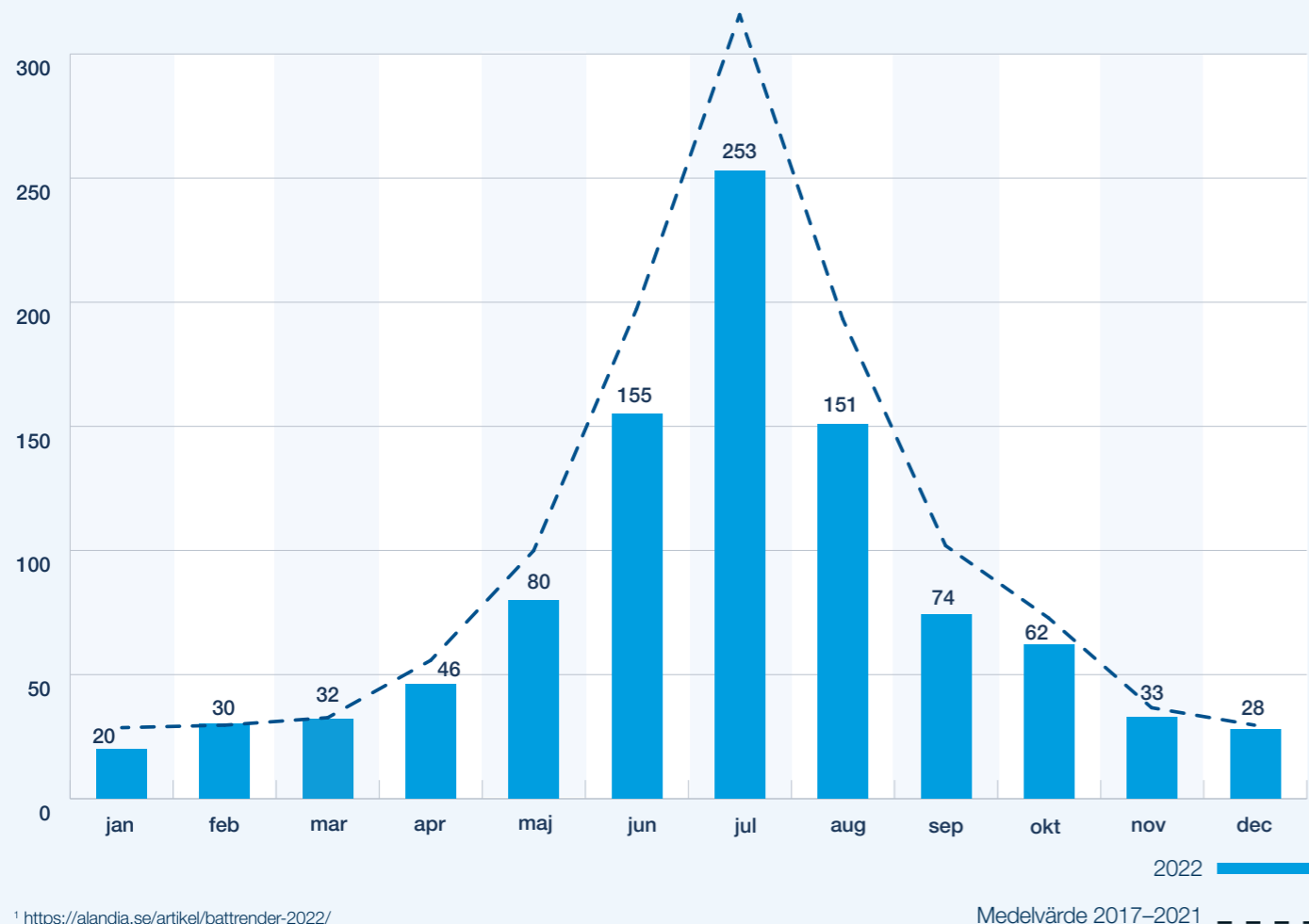
Ärenden 2017–2022

I avsnittet redovisas generellt antal ärenden i olika skärningar, med undantag för sjöräddningsorsaker där ett ärende kan ha flera orsaker.

Under 2022 inkom 964 ärenden rörande sjöräddningstjänst. Antalet är 17 procent färre jämfört med de 1 167 ärenden under 2021 och 10 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 074 under 2017–2021.

Till skillnad från förra året så ser vi en minskning av antalet ärenden över årets alla 12 månader, se figur 4. Pandemin, osäkerheter i omvärlden, höga energipriser har påverkat samhället i stort men också ett förändrat fritidsbåtsbeteende.¹ Efter pandemin var det ett högt tryck på utomlandsresor, vilket också påverkade statistiken då färre var ute med sina fritidsbåtar. Fritidsbåttrenden som man såg för något år sedan har fallit tillbaka, speciellt för motorbåtar, vilket kan läsas av i figur 5.

Figur 4: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad



¹ <https://alandia.se/artikel/battrender-2022/>

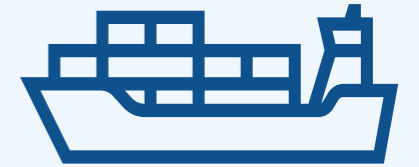
För objekttypen fritidsbåt ser vi en stor skillnad från föregående år men också om vi jämför med snittet 2017–2021. 23 procent minskning från föregående år respektive 24 procent minskning om vi jämför med medelvärdet 2017–2021.

För handelsfartyg är antalet ärende 128 för 2022 jämfört med genomsnittet 2017–2021 på 115 stycken. Det är en ökning med drygt 10 procent. Förklaringen är sannolikt att den stora trafiknedgången som inleddes 2020 i och med pandemin börjat återhämta sig till normala nivåer.

För objekttypen övrigt är antalet 70 ärenden jämfört med genomsnittet 2017–2021, 60 stycken vilket är 17 procent högre.

Objektet kanot/kajak har 45 ärenden vilket är något över medelvärdet 2017–2021 (36).

I de fall övrigt kategorin är ytterligare preciserad kan det handla om exempelvis segelbräda (inklusive kite), SUP (stand up paddleboard) eller motordriven snö-/isfarkost



~10%

fler antal ärenden för handelsfartygen 2022 än genomsnittet



Foto: Mediawhalestock/MostPhotos

Figur 5: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021 per objekttyp

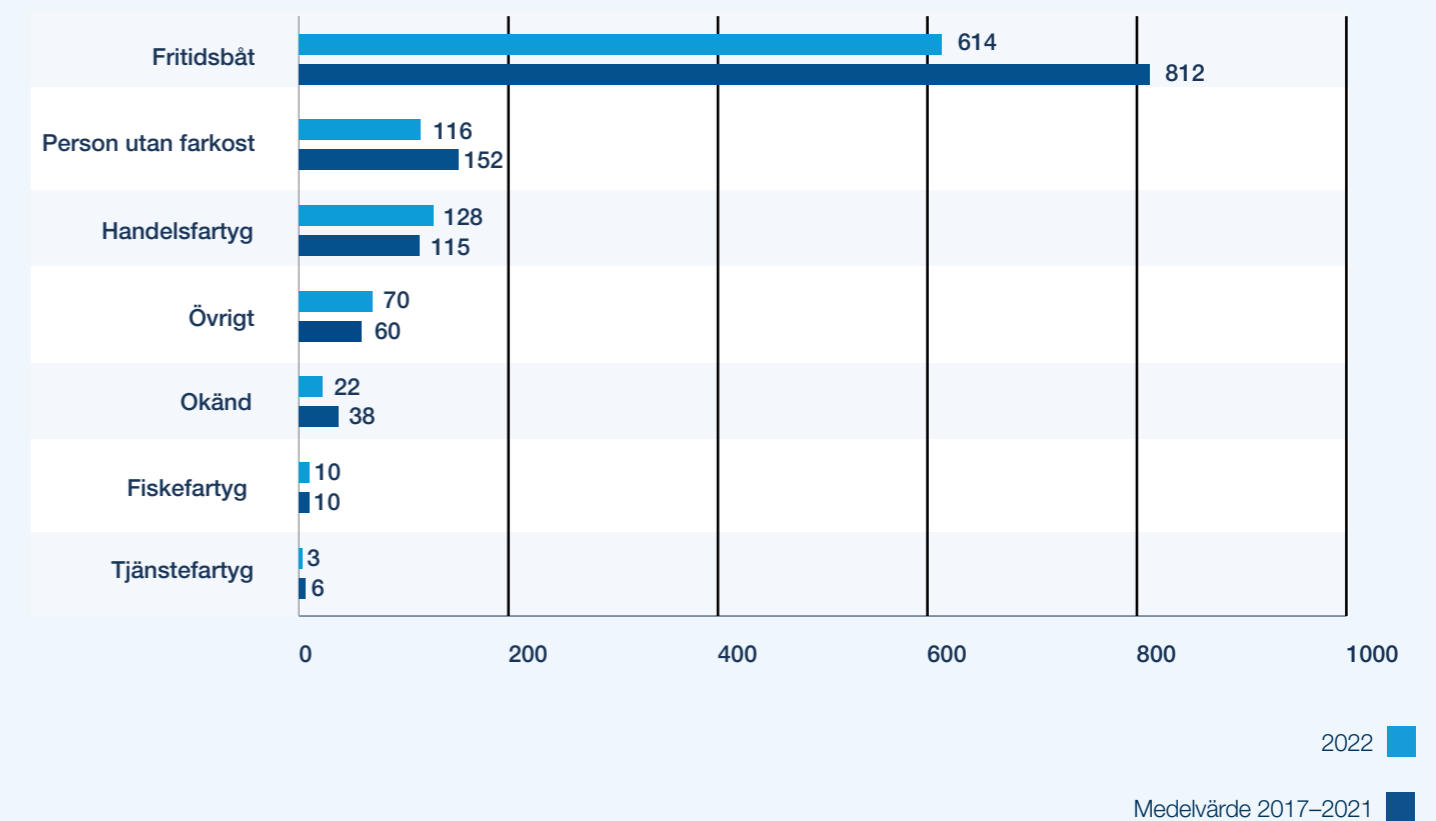




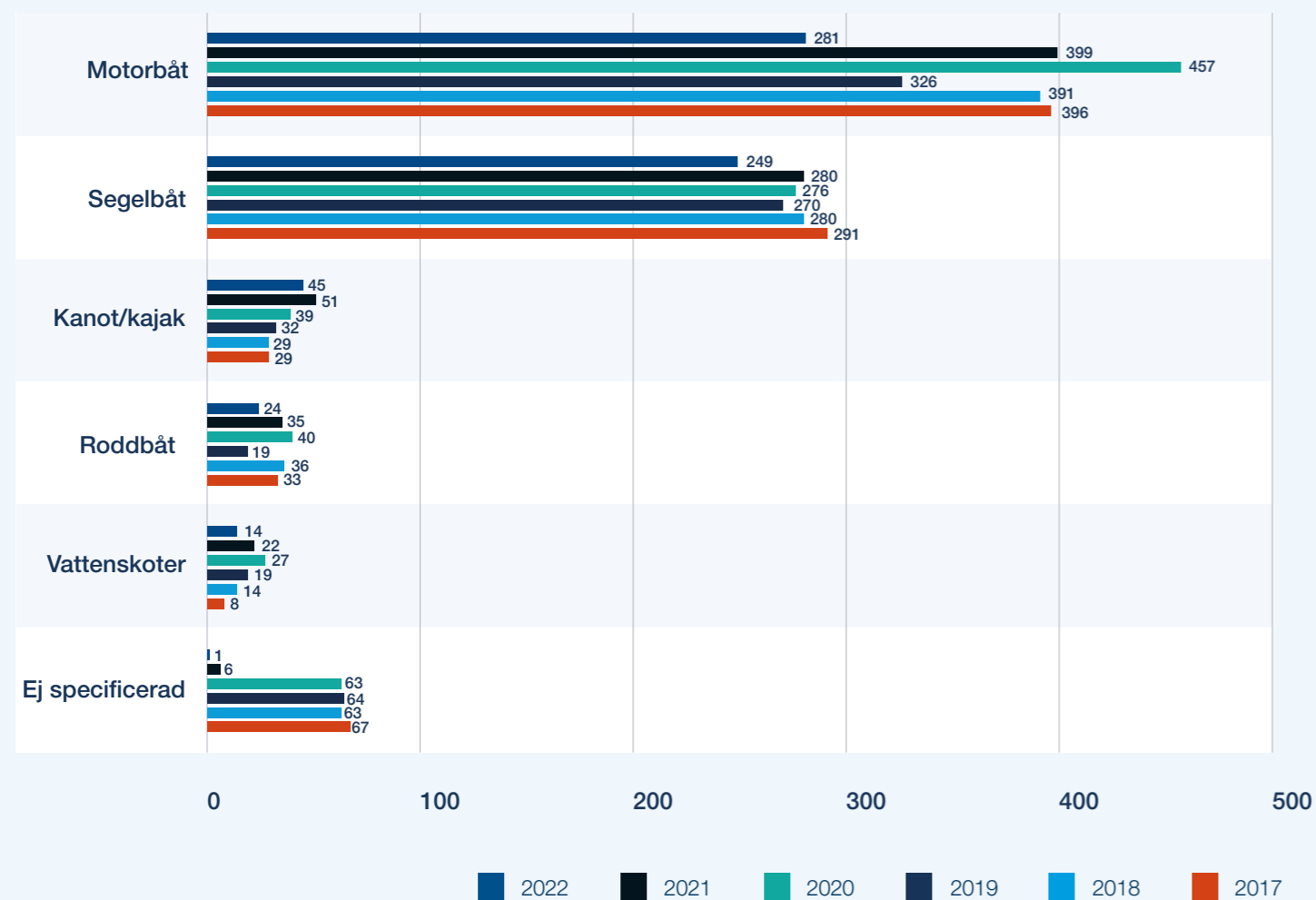
Foto: Malcolm Hanes/MostPhotos

Inom fritidsbåtssegmentet i kategorin motorbåt (figur 6) sågs en uppgång i antal ärenden när pandemin tog fart och restriktionerna började implementeras. Den trenden bröts när vaccineringen av covid kom igång och vi kunde se ett ökat tryck av utlandsresor. För fritidsbåtssegmentet, speciellt motorbåtar, är trenden fortsatt neråtgående. Vi ser också att inflationen och de höga bränslepriserna påverkat segmentet kraftigt. Sjöbränslestationerna vittnar om en minskning i försäljningen av bränsle¹ och vi får nu ärenden under medelvärdet 2017–2021. För 2022 hamnar vi på 281 ärenden vilket är en minskning med 29% i jämförelse med genomsnittet 2017–2021.

Segelbåtssegmentet har legat mer konstant men för 2022 ser vi en minskning med 11% i jämförelse med genomsnittet 2017–2021. Segelbåtar är inte lika konjunkturkänsliga och den utländska turismen har ökat kraftigt till Sverige, speciellt med den försvagade kronan.²

Undertypen kanot/kajak minskar också något (12% från föregående år) under 2022 till 45 ärenden. Dock ligger detta värde 25 procent över medelvärdet för 2017–2021.

Figur 6: Antal ärenden 2017–2022, objekttyp fritidsbåt

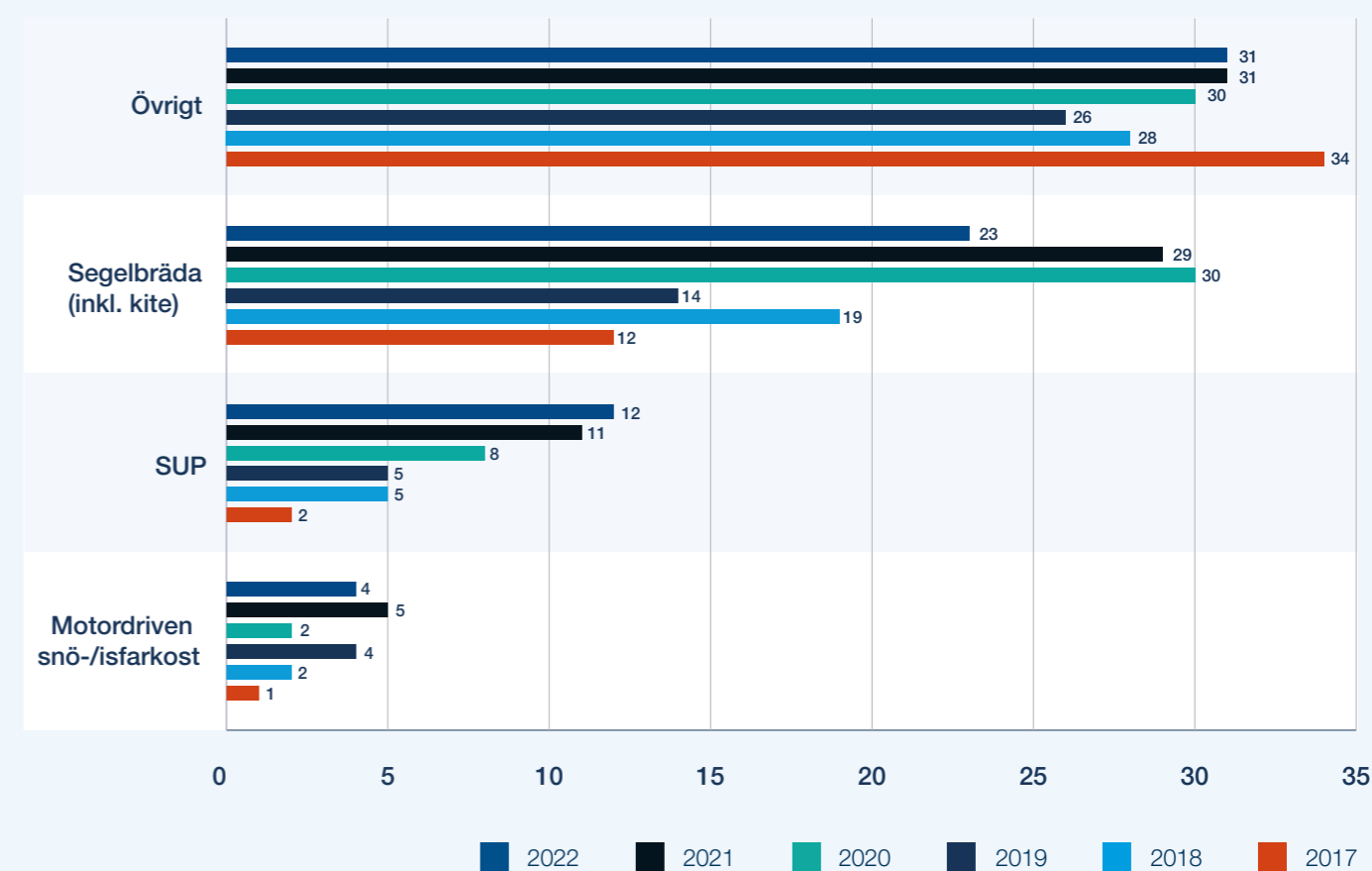


Den största kategorin övrigt (figur 7) har haft omkring 30 ärenden per år under 2017–2022. Ärendena kan t.ex. handla om olika flytetyg i form av badleksaker och observationer av drivande föremål. För segelbräda har antalet ärenden varit omkring 20 per år i medel 2017–2022. 2020 och 2021 var det lite fler ärenden med segelbräda inklusive kite för att 2022 åter falla till värden runt medelvärdet.



Foto: Lars Lundqvist/MostPhotos

Figur 7: Antal ärenden 2017–2022, objekttyp övrigt



¹ Källa Gästhamnar Sverige

² Källa Gästhamnar Sverige



Foto: Neven Milinković/MostPhotos

Bland orsakstyper (ett ärende kan ha flera) med flest förekomster, ses (figur 8) ett lägre antal 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021. För maskin- eller propellerhaveri (170 jämfört med 225), däremot ser vi en ökning med 12 procent av sjuktransport från fartyg 124 ärenden jämfört med 111 ärenden 2017–2021.

För observation av nödställd (52 jämfört med 78), brand (39 jämfört med 45) och isolycka (15 jämfört med 21) ses i stället ett lägre antal i jämförelse med medelvärdet 2017–2021.

Figur 8: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per orsakstyp

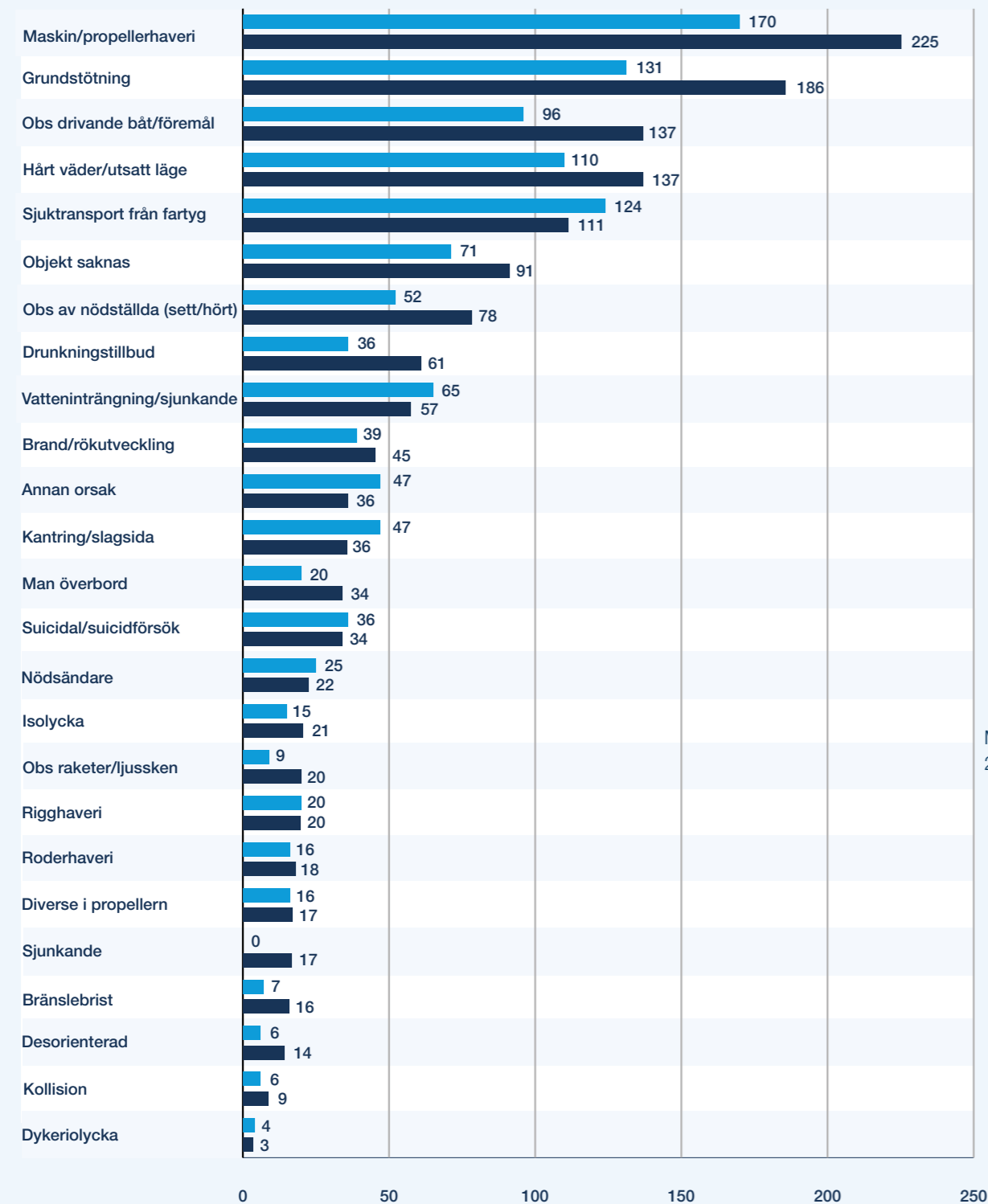


Foto: MostPhotos

Antalet ärenden rörande grundstötning (figur 9) var, sett till perioden 2017–2021, som lägst 2019 (164) och som högst 2018 (203). För 2022 är värdet 131, vilket är det lägsta sedan mätmetoden förändrades.

Antalet ärenden rörande maskin- eller propellerhaveri har fluktuerat under perioden. Det var som högst 2017 och 2019 (256 respektive 242) med färre antal däremellan och som lägst 170 under 2022 vilket är lägsta notering sedan mätmetoden förändrades.

Figur 9: Antal ärenden 2017–2022, grundstötning respektive maskin-/propellerhaveri

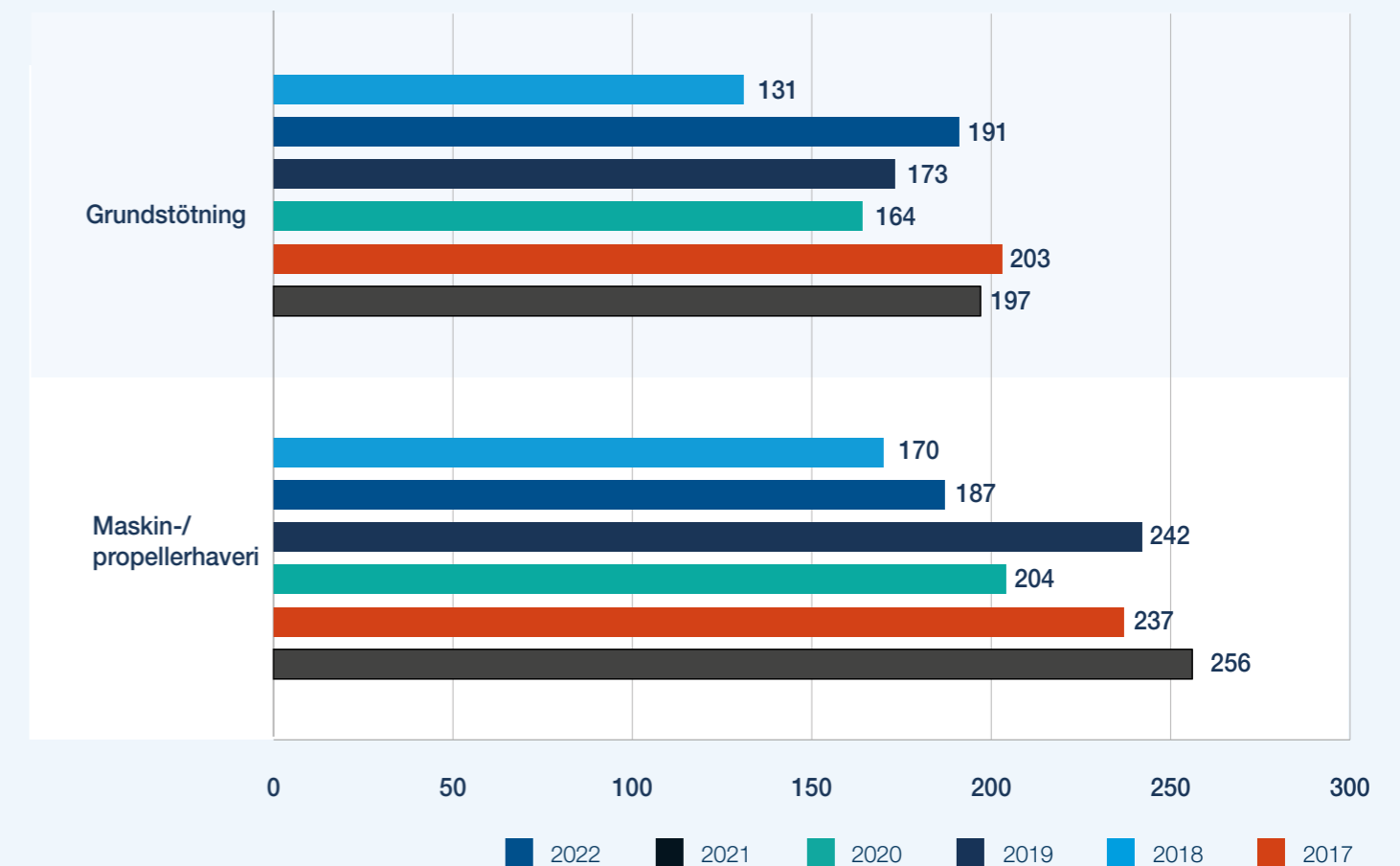


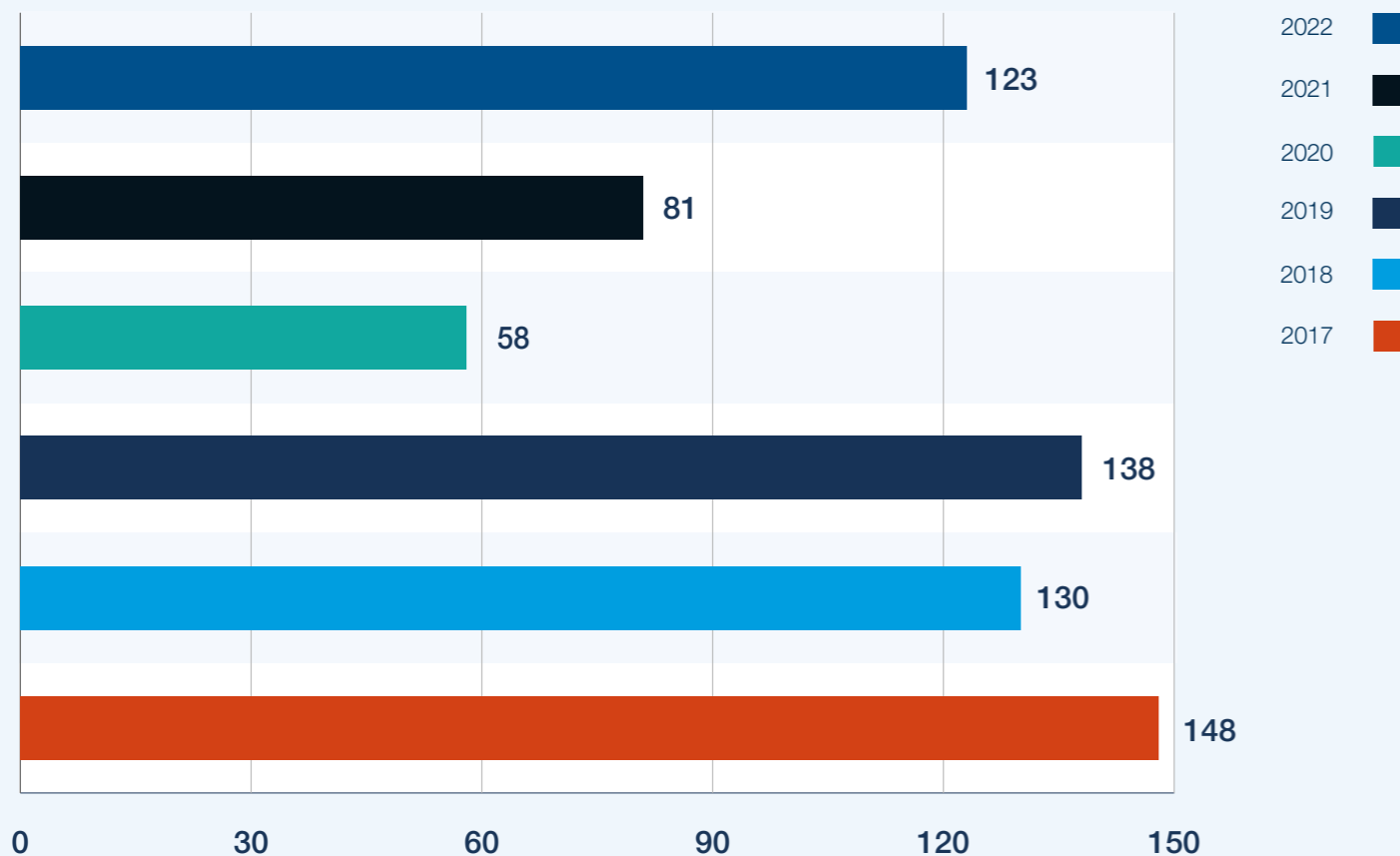


Foto: Sjöfartsverket

Antal sjuktransporter från fartyg (figur 10) halverades under 2020 och 2021 jämfört med de tre föregående åren. Passagerarfärjetrafiken, varifrån sjuktransporterna i hög grad förekommer, minskade drastiskt under pandemin men är nu nästan (15 procent under)¹ uppe på normala nivåer. Åren 2017–2019 anses som ett normalt läge och snittet för dessa tre år är 138 ärenden, vi får 123 stycken för 2022 vilket är en ökning med 52 procent från föregående år eller 11 procent under medelvärdet 2017–2019.

Sjuktransporter från fartyg utförs till omkring 70 procent av flygande enheter och återstoden av ytenheter. Observera att flera typer av enheter kan medverka vid ett och samma sjuktransportärenden. Sjöfartsverket står för cirka 70 procent av sjuktransporter från fartyg med flygande enhet.

Figur 10: Antal ärenden 2017–2022, sjuktransporter från fartyg



¹Trafikanalys: Sjötrafik 2020 respektive Transportarbete 2020.

Ärenden klassas med avseende på allvarlighetsgrad: nöd, beredskap eller ovisshet (figur 11). Även sjuktransport från fartyg (gäller svensk sjöräddningstjänst) inordnas i sammanhanget. Kategorin utgör en relativt stor ärendeandel.

Omkring 67 procent 2022 av alla sjöräddningsärenden har klassats som beredskap. Motsvarande siffror för nöd och ovisshet är 20 procent respektive 3 procent. Sjuktransport från fartyg står för 10 procent.

Antal ärenden klassade som beredskap 2022 ligger ca 18 procent under medelvärdet för 2017–2021. Precis som tidigare i dokumentet så ser vi en minskning i klassningen/allvarlighetsgraden också. Figur 11 illustrerar antalet ärenden 2022 i jämförelse med medelvärdet 2017–2021. En ökning (12 procent) för sjuktransport från fartyg.

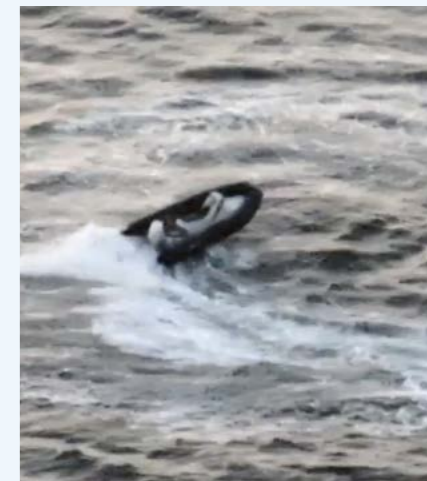
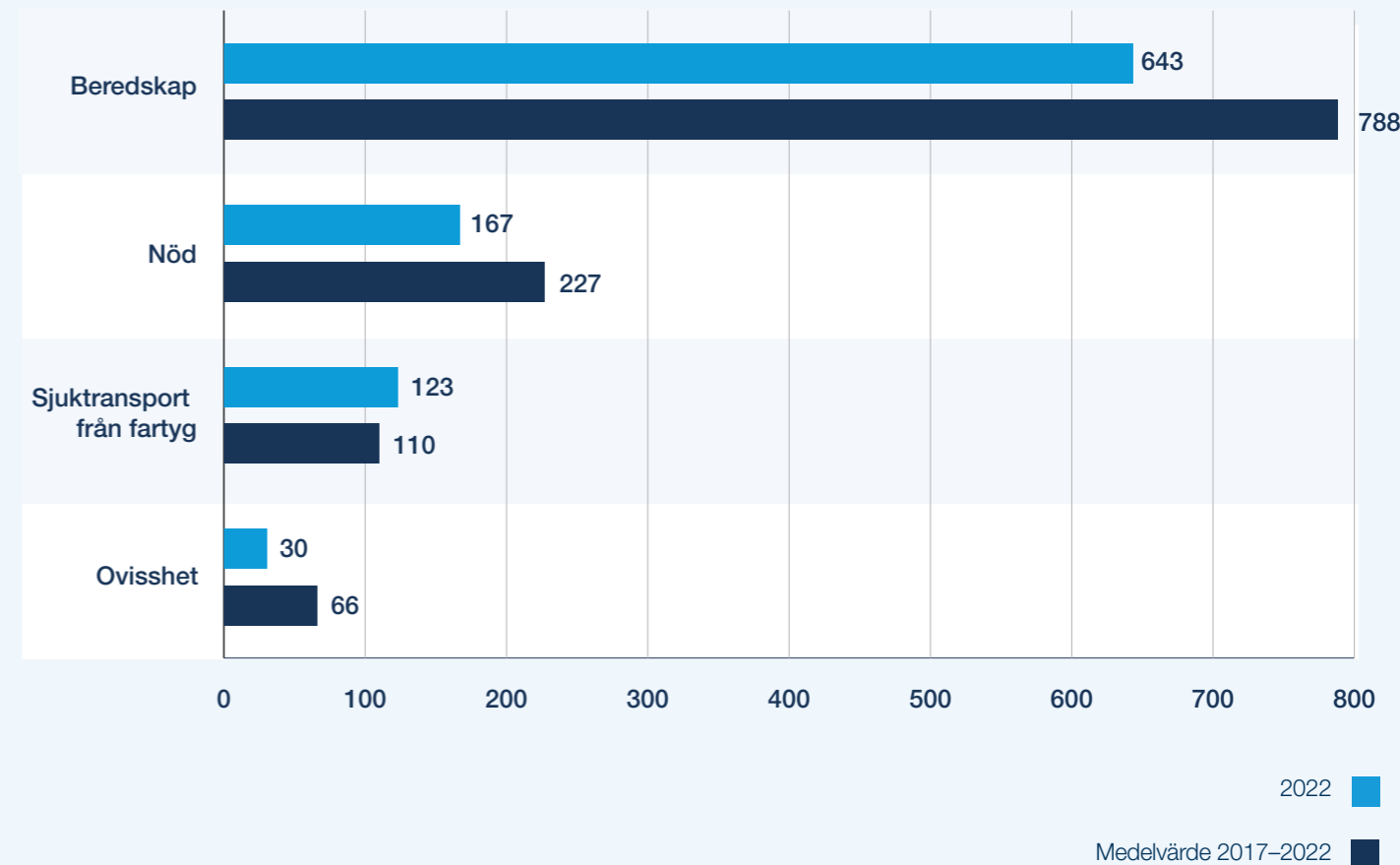


Foto: Sjöfartsverkets räddningshelikopter Kristianstad

Figur 11: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per klassning



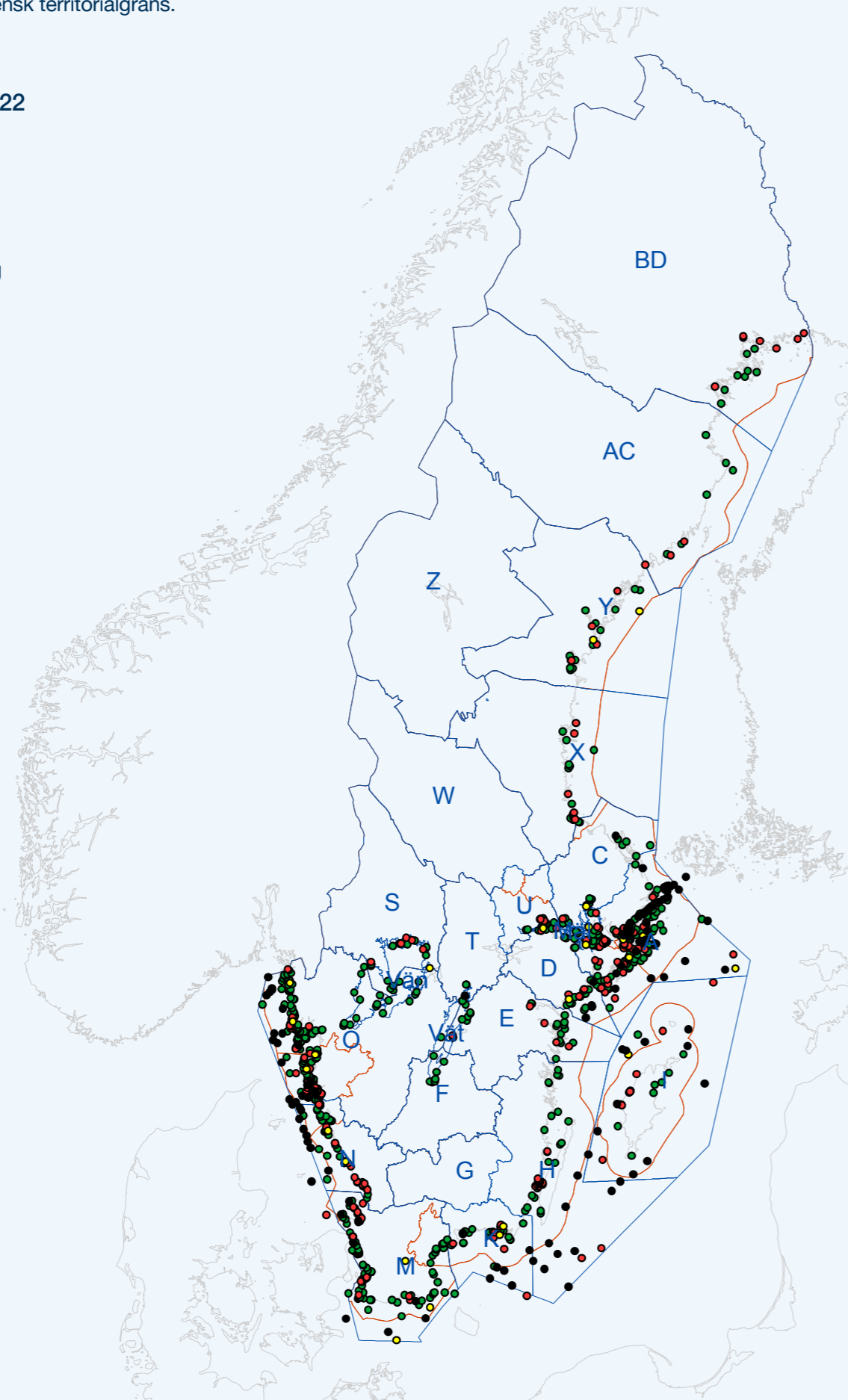
2022
Medelvärde 2017–2021

De totalt 964 sjöräddningsärendena under 2022 ses i kartan (figur 12 nedan). 167 är klassade nöd, 643 beredskap, 30 ovisshet och 123 sjuktransport från fartyg (4 saknar klassning).

Blå linje i kartan symboliserar svensk räddningsregion inklusive länsgränser, och röd linje svensk territorialgräns.

Figur 12: Karta över sjöräddningsärenden 2022

- Nöd
- Beredskap
- Ovisshet
- Sjuktransport från fartyg



Antal sjöräddningsärenden per område och år 2017–2022 (figur 13). Årsuppgifter för 2017–2022, ses i bilagan (s.46).

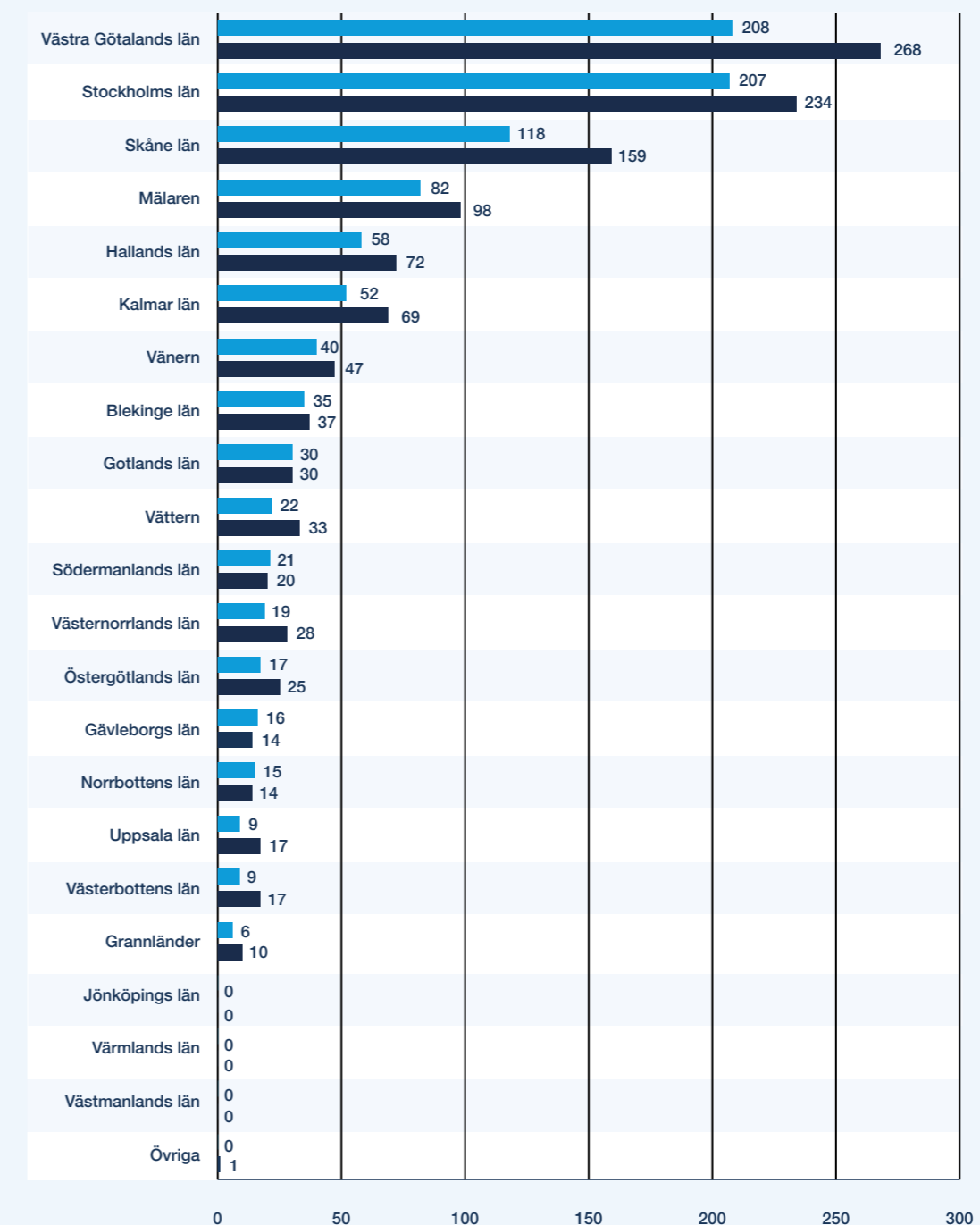
I år kan vi se en total minskning av ärenden i princip för alla län. Två till tre län får någon siffra över medel 2017–2021 annars så har antalet ärenden per län gått ner över hela Sverige. Västra Götaland brukar vara det län som har flest ärenden per år och så är det även för 2022, dock har skillnaden mellan Västra Götaland och Stockholm (207 ärenden) minskat. En orsak till det skulle kunna vara den blåsiga sommaren på västkusten.

Västra Götalands län (208 ärenden) och Stockholms län står för drygt 20 procent vardera av sjöräddningsärendena. Följt av Skåne län (118 stycken) med knappt 15 procent.



Foto: Ove Nordström/MostPhotos

Figur 13: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per område



2022 ■
Medelvärde ■

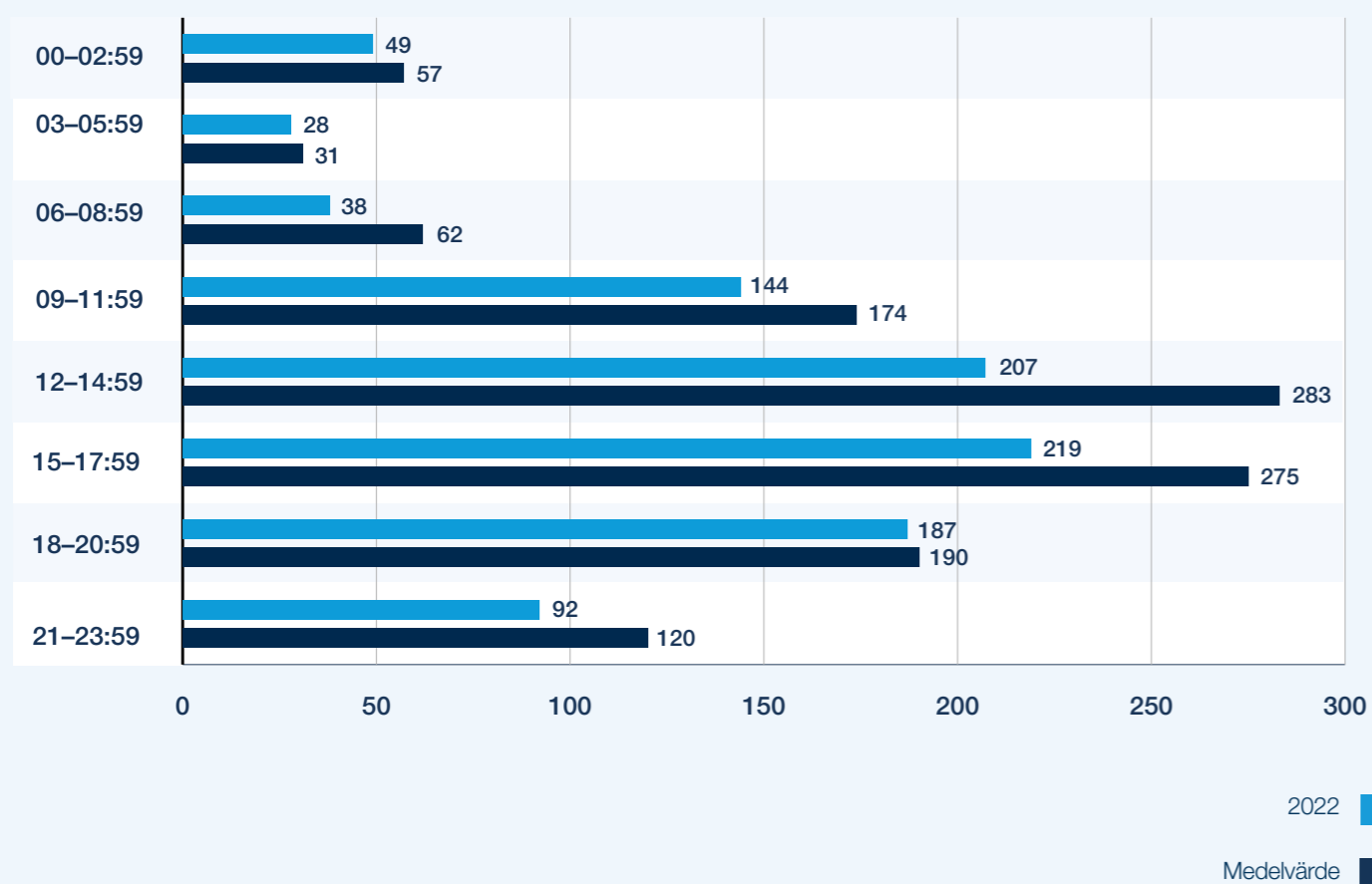
~45%

av sjöräddningsärendena
infaller klockan 12–18

Figur 14 visar att majoriteten av alla sjöräddningsärenden, ca 45 procent, infaller klockan 12–18 (426 stycken). Näst flest ärenden infaller klockan 18–21 (19 procent) respektive 9–12 (15 procent).

För alla tidsintervall har färre ärenden inkommit under 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021.

Figur 14: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per tid på dygnet



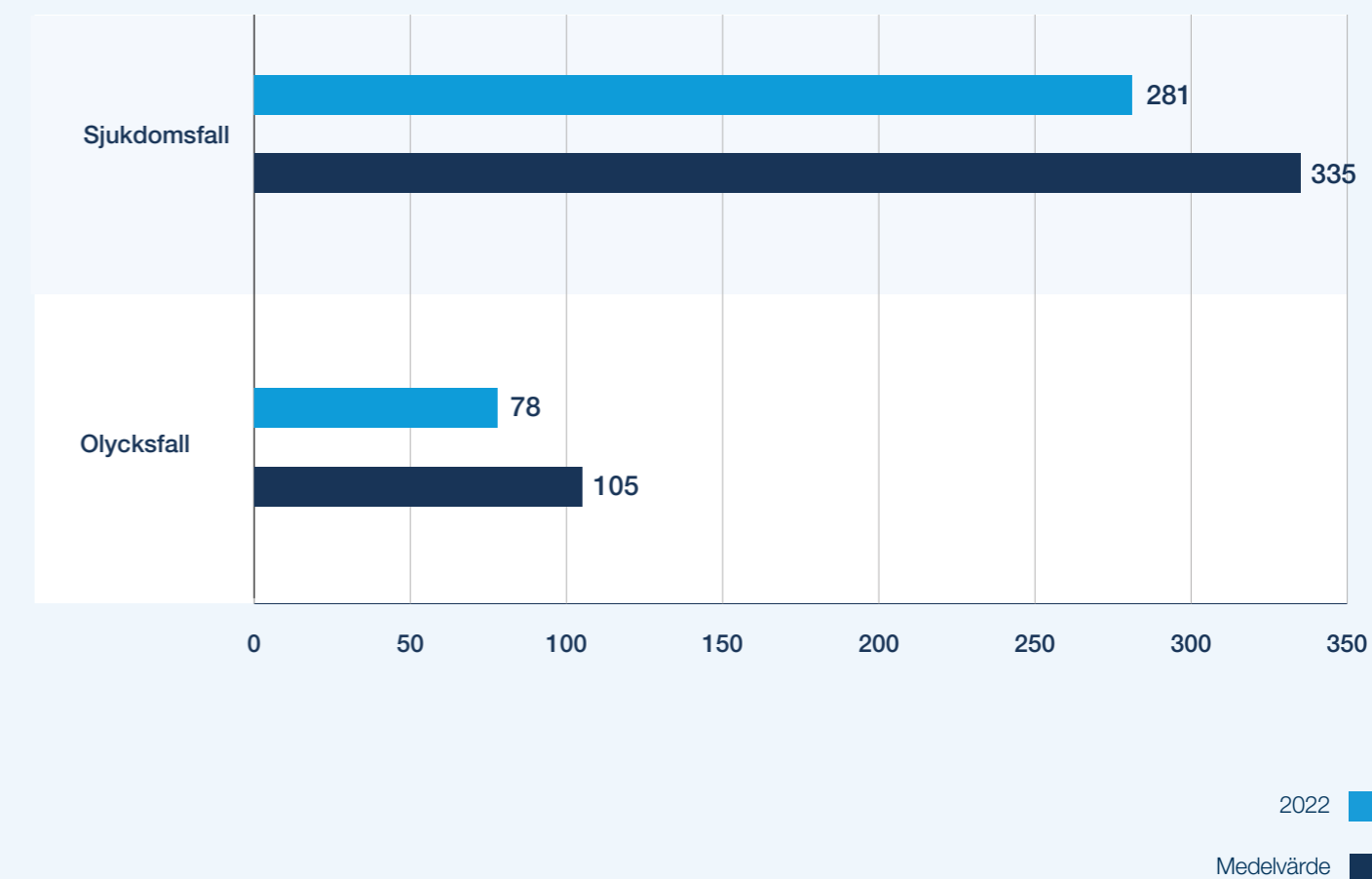
Läkarråd (TMAS)¹ är en uppgift där Sjö- och flygräddningscentralen förmedlar kontakt mellan hjälpsökande fartyg och läkare. Ett sådant ärende kan mynna ut i räddningstjänst ärende i de fall en sjuktransport från fartyg blir nödvändig. Befinner sig fartyget utanför svenskt räddningsområde kontaktas istället ansvarig sjöräddningscentral för aktuellt område.

Antalet läkarråd (inklusive de som föranlett en sjuktransport från fartyg) är påtagligt färre 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021, 281 jämfört med 335 (minskning med 16 procent) för sjukdomsfall och 78 jämfört med 105 för olycksfall (figur 15). Den mest sannolika faktorn till minskningen är den generella nedgången av sjöfartens passagerarbortfall som fortfarande inte återhämtat sig. Resandet ligger fortfarande cirka 15 procent under nivåerna innan pandemin.



Foto: Emelie Asplund

Figur 15: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2022 och medelvärde 2017–2021, per orsak



¹ Sjöfartsverket förmedlar läkarråd till fartyg enligt avtal som tecknats med Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg. Funktionen, som benämns Tele Medical Assistance Service (TMAS), hanteras från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) enligt ILO:s konvention (nr 164) om hälsoskydd och sjukvård för sjömän och den internationella sjöräddningskonventionen, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Avtalet ger tillgång till medicinsk rådgivning av särskilt utsedda läkare dygnet runt.

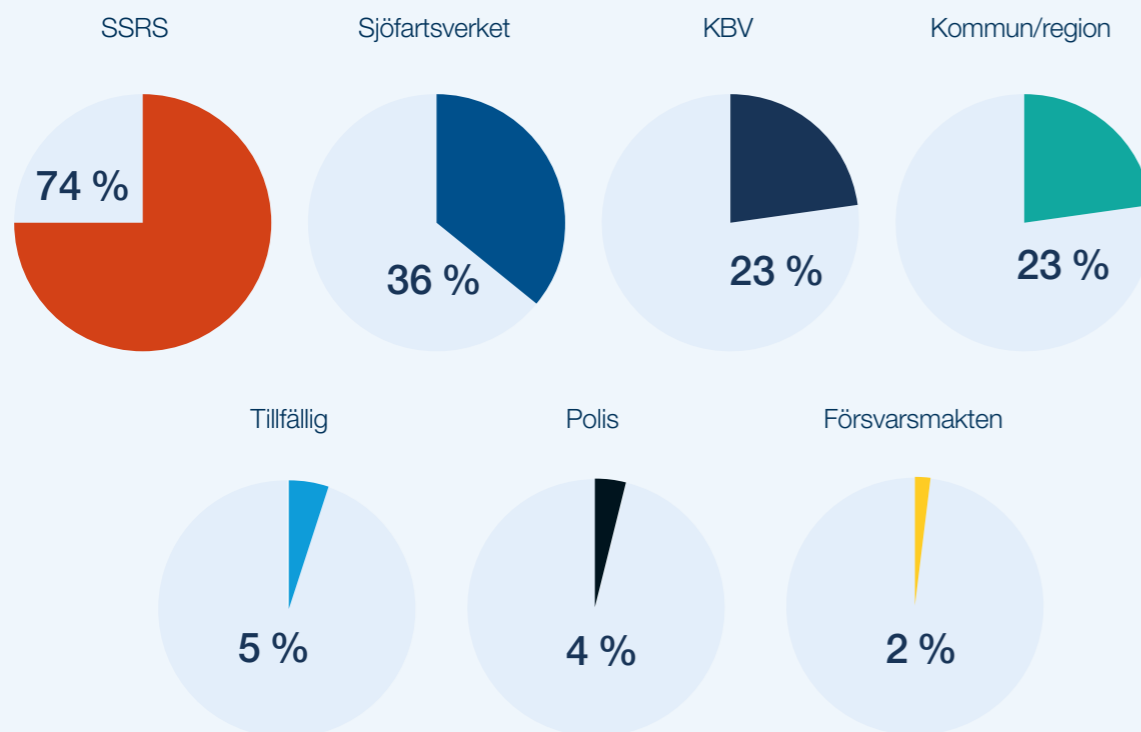


Foto: Yngve Berglund/SSRS

Figur 16 nedan visar ärenden och registrerad medverkan av olika samverkansorganisationer. Ofta samverkar flera organisationer i ett och samma ärende. Andelarna summerar därför inte till 100 procent. De organisationer som har medverkat i mer än 1 procent av ärenden redovisas. Redovisningen är dock inte fullständigt rättvisande eftersom alla aktörer och resurser inte finns med i Sjö- och flygräddningscentralens datasystem. Vissa aktörer kan också delta utan att formellt ha larmats, och syns därför inte i statistiken.

Sjöräddningssällskapet (SSRS) har medverkat i 74 procent av sjöräddningsärenden. Motsvarande för Sjöfartsverket är 36 procent, Kustbevakningen (KBV) 23 procent och kommuner/regioner 23 procent. Tillfällig resurs utgörs bl.a. av privata båtar och handelsfartyg.¹ Fördelningen för 2022 är i stort densamma som genomsnittet för 2017–2021.

Figur 16: Samverkansorganisationers medverkan 2022, andel sjöräddningsärenden



¹ Enlig Sjölag (1994:1009), 6 kap. 6 § är ett fartygs befälhavare bl.a. skyldig att lämna alla hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda nödställda, om det kan ske utan fara för det egna fartyget eller ombordvarande.

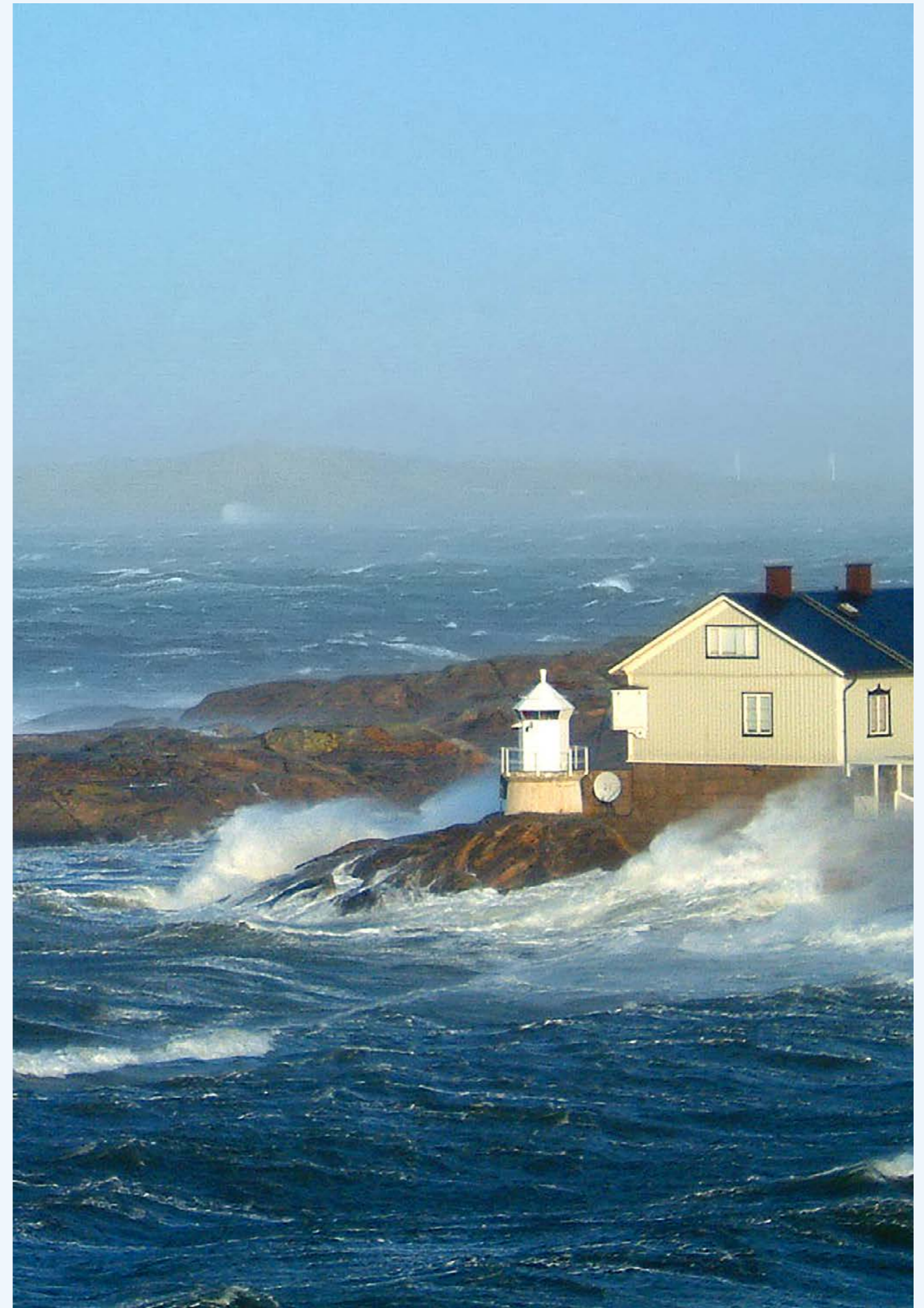


Foto: Jan-Åke "Labbe" Sköld

Flygräddningstjänst

~50%

av flygräddningssärendena 2022 skedde under maj–augusti

Ärenden 2017–2022

I avsnittet redovisas generellt antal ärenden i olika skärningar, med undantag för flygräddningsorsaker där ett ärende kan ha flera orsaker.

Under 2022 inkom 590 ärenden rörande flygräddningstjänst (figur 17). Antalet är 9 procent färre jämfört med de 645 under 2021 och 11 procent färre jämfört med genomsnittet på 666 under 2017–2021.

Flygräddningsärendena följer ett visst säsongsmönster, med en generell uppgång under maj–augusti då ca 50 procent av ärendena uppkommer. Utfallet under 2022 följer huvudsakligen det genomsnittliga mönstret för 2017–2021 men som en parallell kurva under medelvärdet. Färre ärenden under hela året förutom juni som hamnar marginellt (6 ärenden) ovanför medelvärdet 2017–2021. 63 procent av dessa ärenden är ej avslutade färdplaner där allmänflyg inklusive bruksflyg står för den största (80 procent) massan ej avslutade färdplaner.

Figur 17: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad

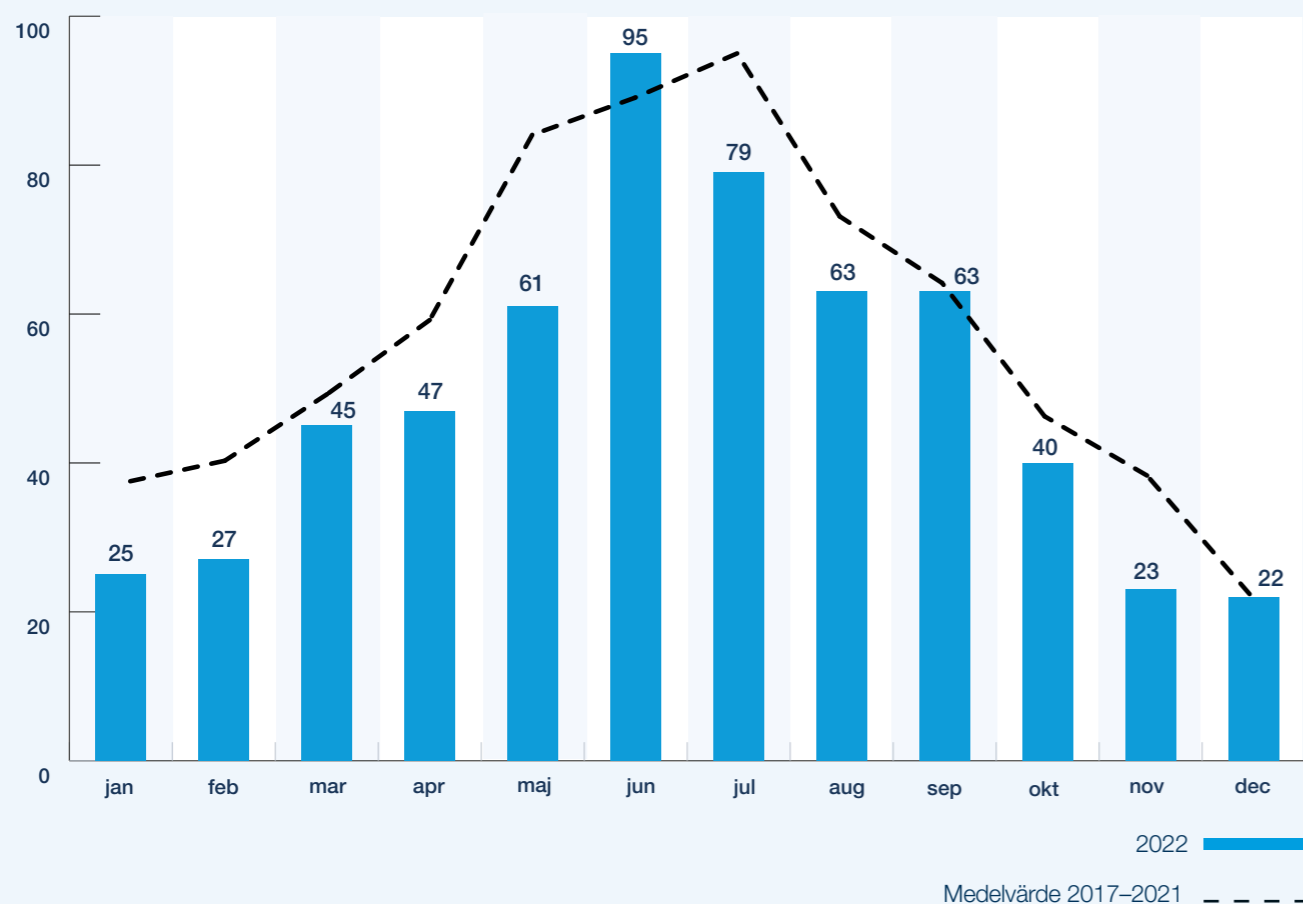
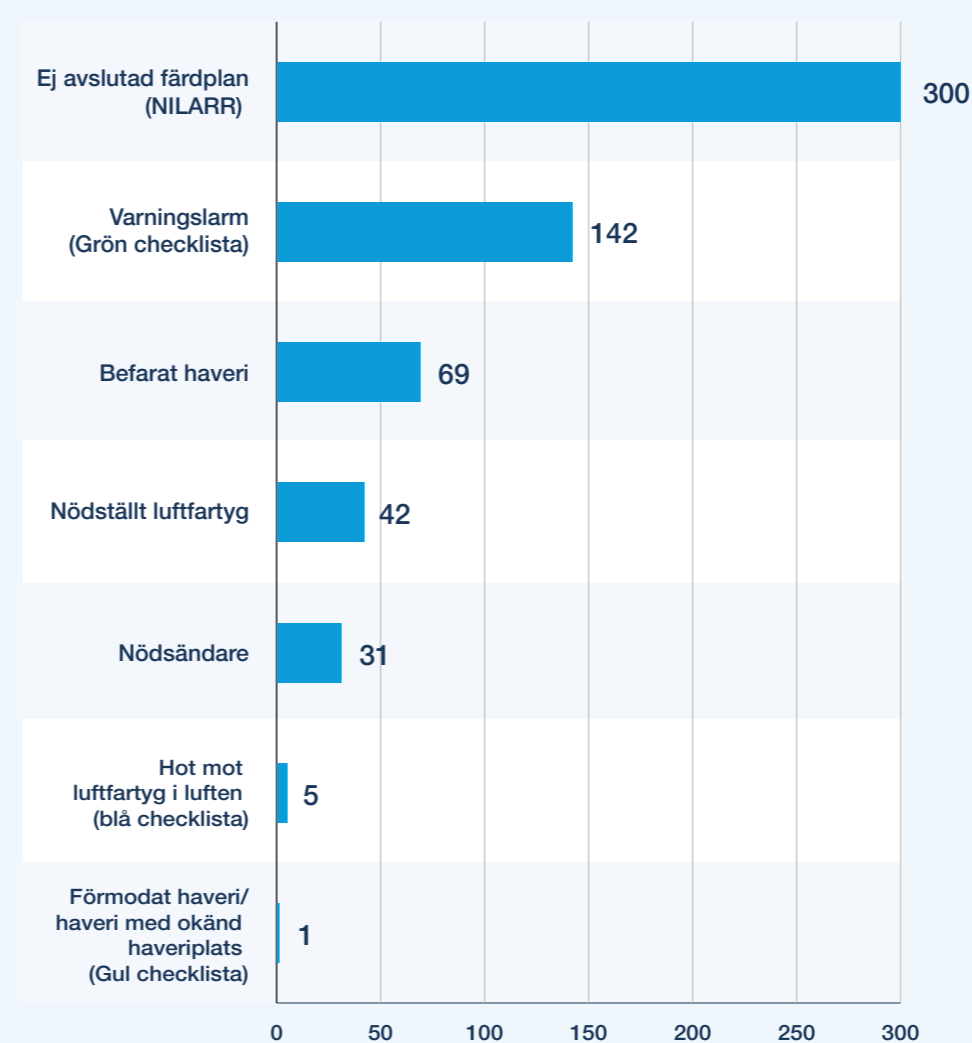


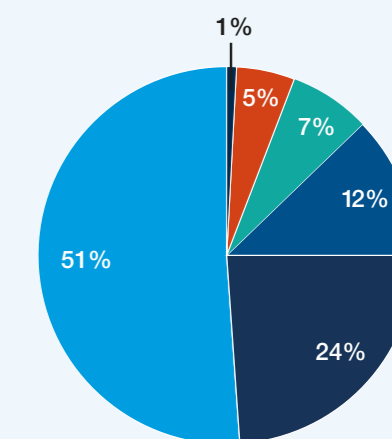
Foto: Sjöfartsverket

Den vanligaste flygräddningsorsaken är ej avslutad färdplan, vilken utgör ca 50 procent (figur 19). Begreppet innebär att landningsmeddelande för inlämnad färdplan inte meddelats och olycka kan därför inte uteslutas (se s.33). Därefter följer varningslarm¹ knappt 25 procent, och nödsändare (s.40), cirka 5 procent. Under 2022 har numerären inom orsakstyperna varit färre till antalet precis som för sjöräddningen. Detta redovisas i figurerna nedan.

Figur 18: Antal ärenden 2022, per orsakstyp



Figur 19: Antal ärenden 2022, per orsakstyp, del av helteten



Ej avslutad färdplan (NILARR) ■
 Varningslarm (Grön checklista) ■
 Befarat haveri ■
 Nödställt luftfartyg ■
 Nödsändare ■
 Hot mot luftfartyg i luften (Blå checklista) ■

(Förmodat haveri/haveri med okänd haveriplats utgör 0 % och syns därför inte i diagrammet)

¹TSFS 2015:51 5 kap 4 §.

Figur 20 visar att antal ärenden rörande ej avslutad färdplan var, sett till perioden 2017–2022, som lägst 2022 med 300 till antalet.

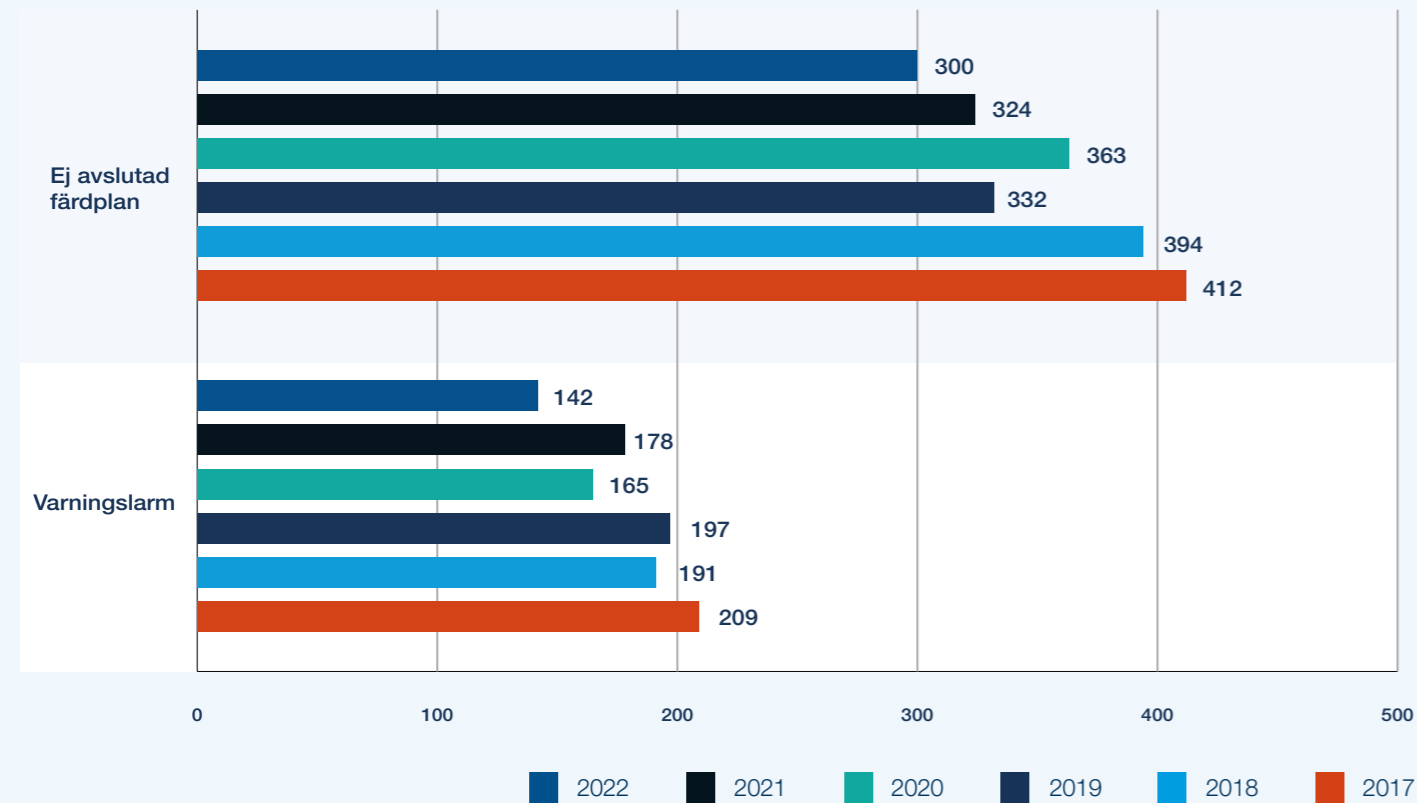
Antal ärenden rörande varningslarm har fluktuerat under perioden. Det var som högst 2017 (209) som lägst 2022 (142 stycken).

Figur 21 visar att alla ärenden till största del är falska/oavsiktliga och landningar utan anmärkning. Resultatet haveri står för 6 procent av flygräddningsärendena år 2022.

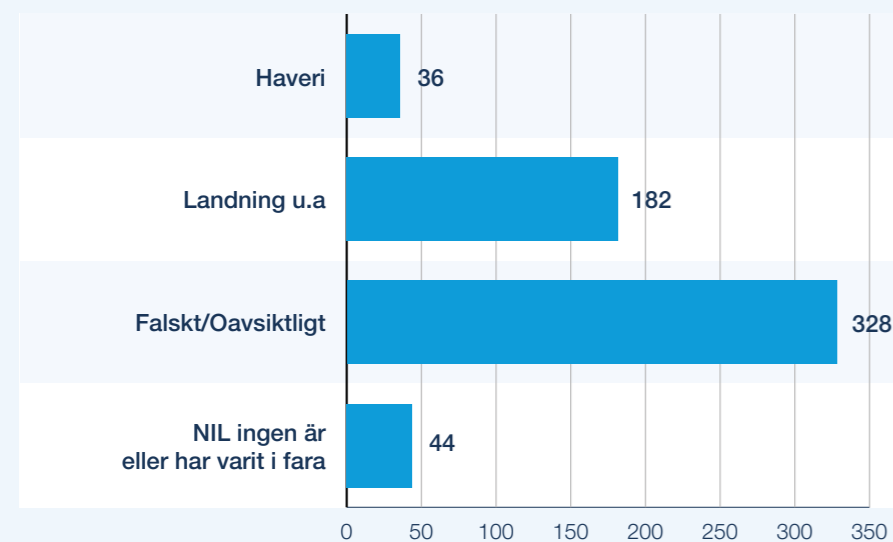


Foto: Irina Safonova/MostPhotos

Figur 20: Antal ärenden 2017–2022, ej avslutad färdplan respektive varningslarm



Figur 21: Flygräddningsärenden Resultat 2022



Under 2022 genomförde Sjöfartsverket en förändring i arbetsmetodiken för loggning av flygräddningsärenden. Detta för att effektivisera och underlätta processerna samt få till likvärdig benämning på objekten. Detta får i sin tur en påverkan på statistiken då data från 2022 skiljer sig från data från 2016 till 2021. Resultatet blir inte exakt likvärdigt.

79 procent av alla flygräddningsärenden eller 466 (av 590) ärenden tillhör objektet flygplan, 9 procent eller 53 ärenden kommer från objektet helikopter. Figur 24 visar mer detaljerat indelningen av objekttyp flygplan.

Det är framför allt ej avslutade färdplaner som dominerar räddningsorsakerna. Genomsnittet för ej avslutade färdplaner 2017–2021 är 365 stycken och för varningslarm 188. 2022 har ej avslutade färdplaner minskat med 18 procent och varningslarm med 24 procent vilket ses som en positiv utveckling.

Figur 22: Antal ärenden 2022, per objekttyp

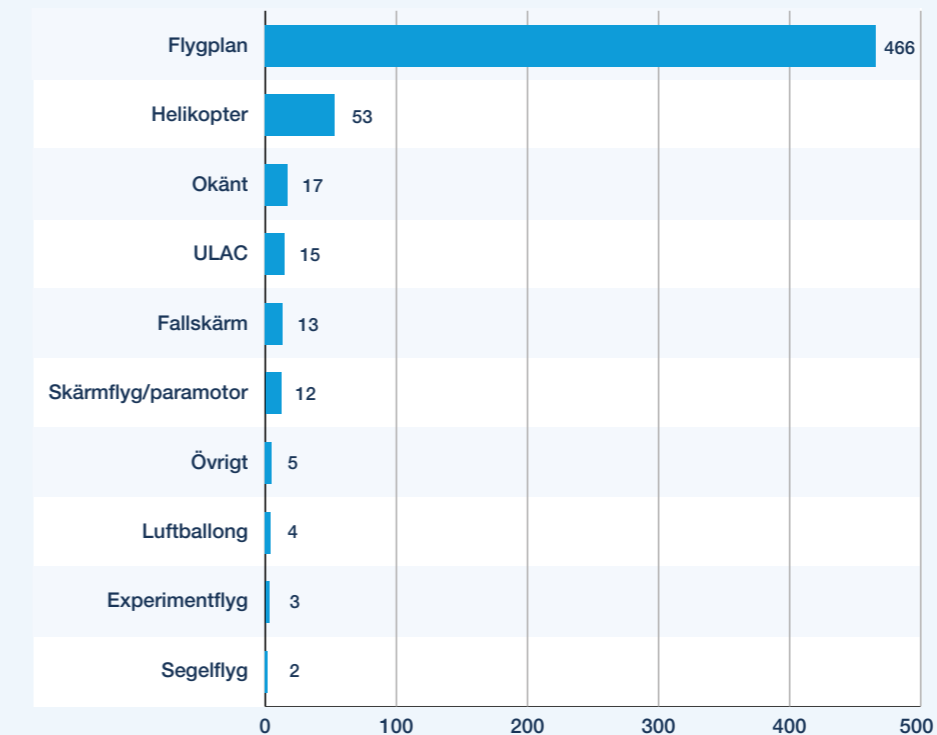
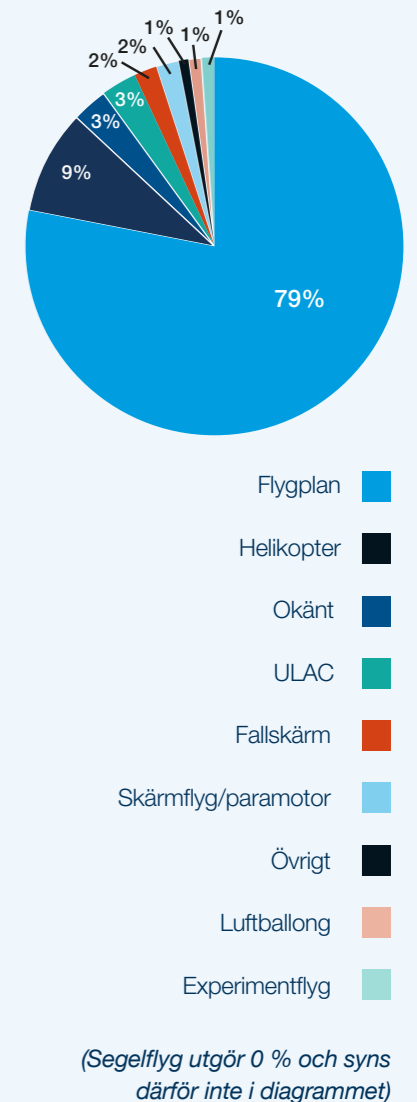
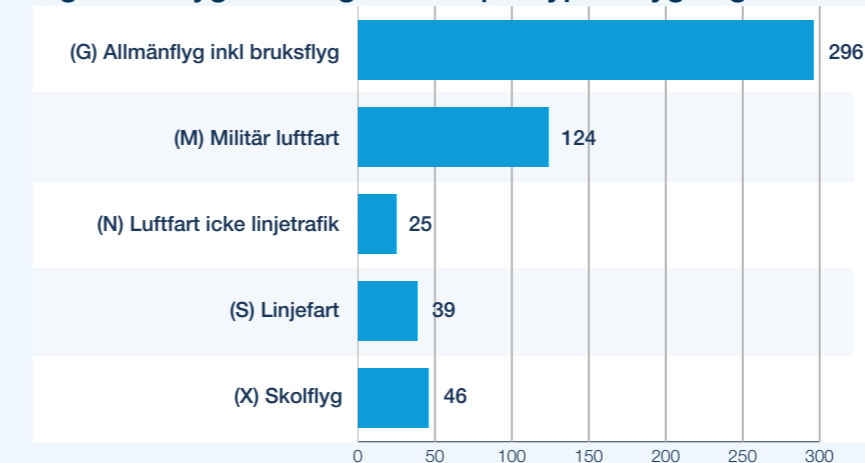


Foto: MostPhotos

Figur 23: Antal ärenden 2022, per objekttyp, del av helteten



Figur 24: Flygräddningsärende per typ av flygning 2022



¹ TSFS 2020:59: En färdplan innehåller särskilda upplysningar avsedda för flygtrafikledningsenheter rörande avsedd flygning eller del av denna.
² TSFS 2015:51, 5 kap 4 §: Flygtrafikledningsenheter som utövar alarmeringstjänst i närheten av flygplats ska upprätta checklistor för kritiska lägen.
³ Transportstyrelsen: Trafikprognos för svensk luftfart 2021–2027.

Varje ärende klassas med avseende på allvarlighetsgrad: ovisshet, beredskap eller nöd (figur 25). Antal ärenden klassade som ovisshet, vilka utgör drygt 60 procent, var 21 procent färre 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021 (426 ärenden). Detsamma gäller för ärenden klassade som beredskap som utgör drygt 30 procent och nöd som utgör ca 7 procent. I de kategorierna var antalen 182 (jämfört med 217) respektive 64 (jämfört med 50) där antal nödklassningar för 2022 är något högre än medelvärdet 2017–2021.

Figur 25: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per klassning

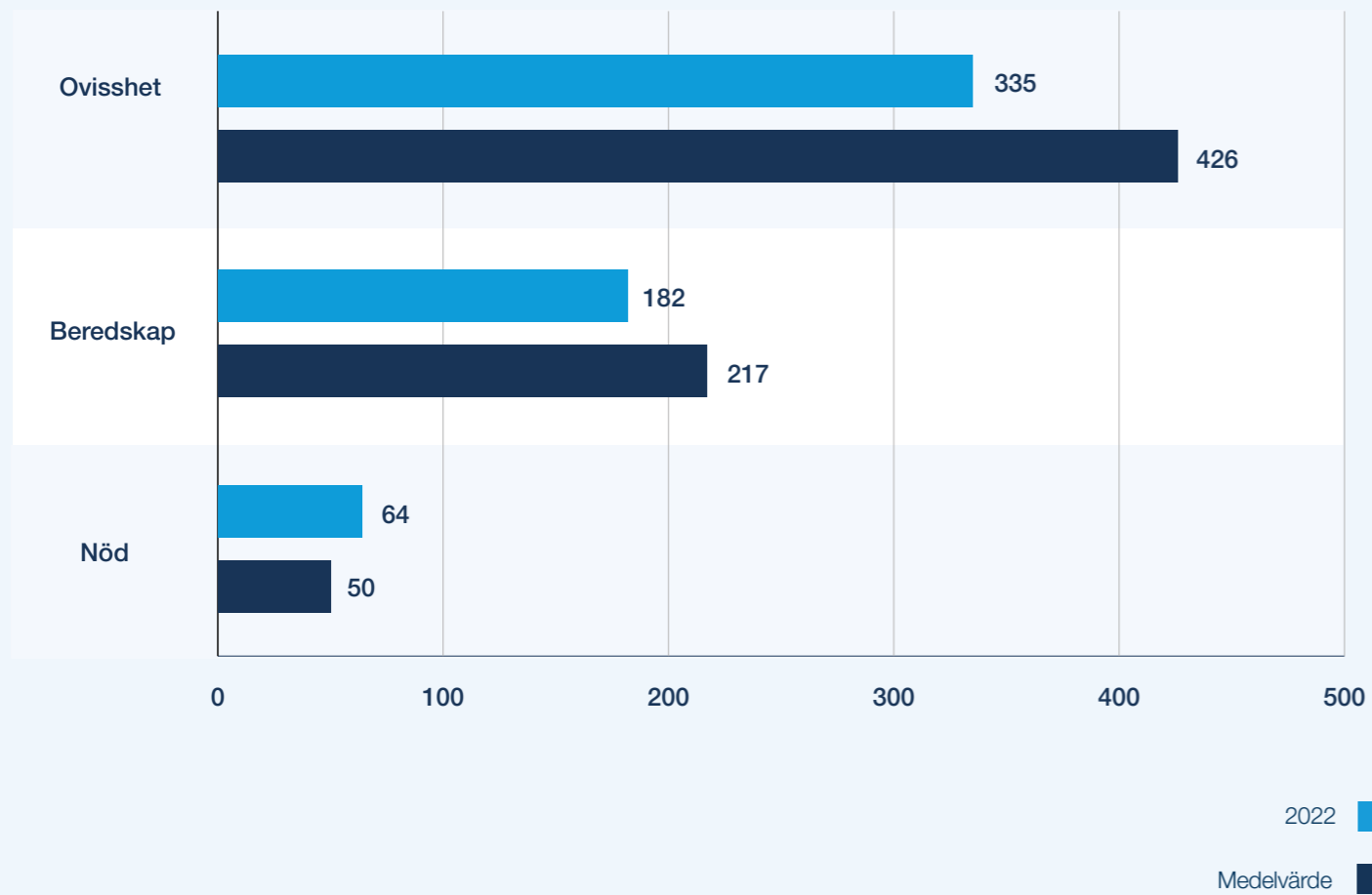


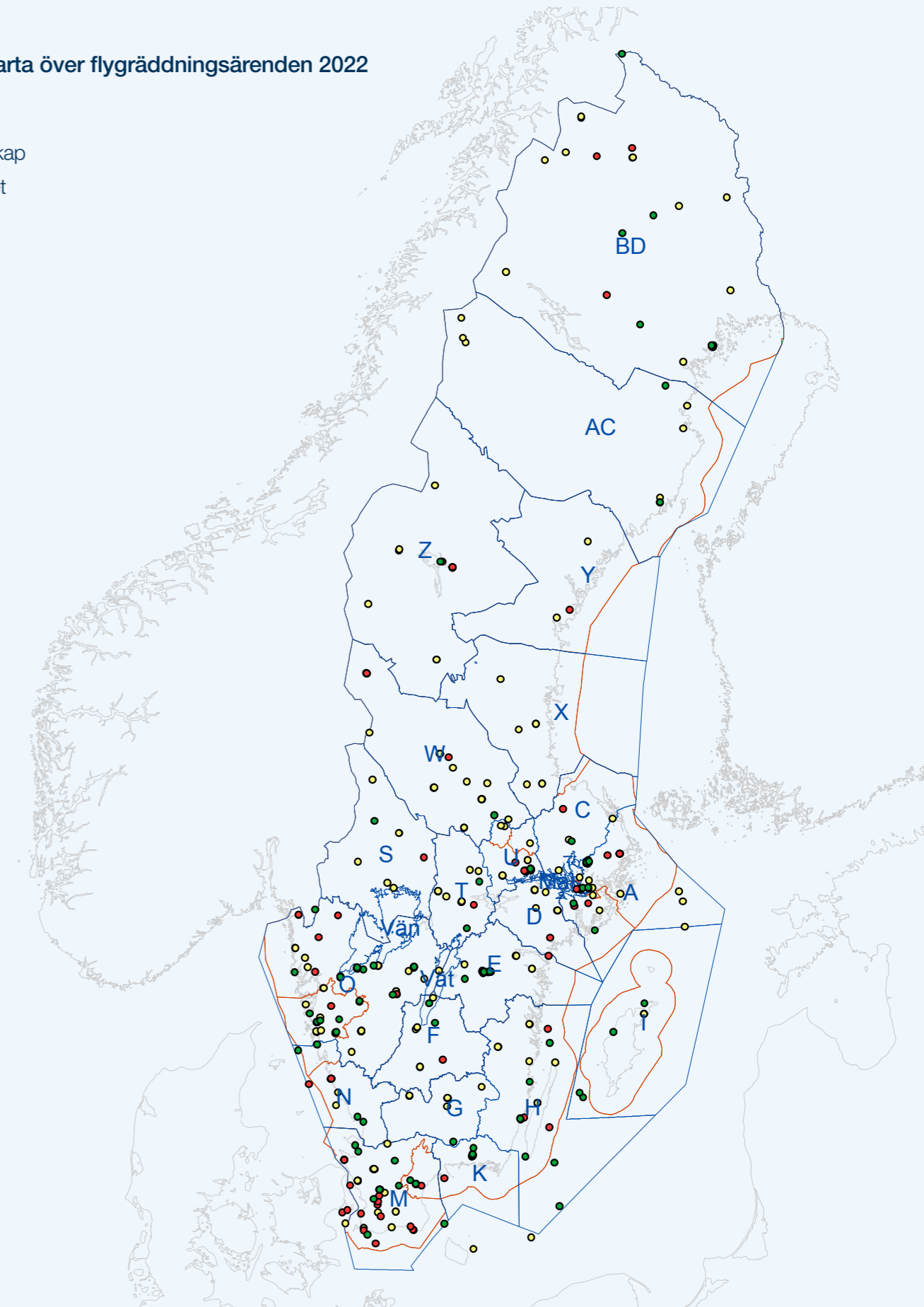
Foto: Jan Åke "Labbe" Sköld

De totalt 590 flygräddningsärendena under 2022 ses uppdelade på allvarlighetsgrad i kartan (figur 26) nedan. 64 är klassade nöd, 182 beredskap och 335 ovisshet (1 saknar klassning).

Blå linje i kartan symboliserar svensk räddningsregion inklusive länsgränser (SRR), och röd linje svensk territorialgräns.

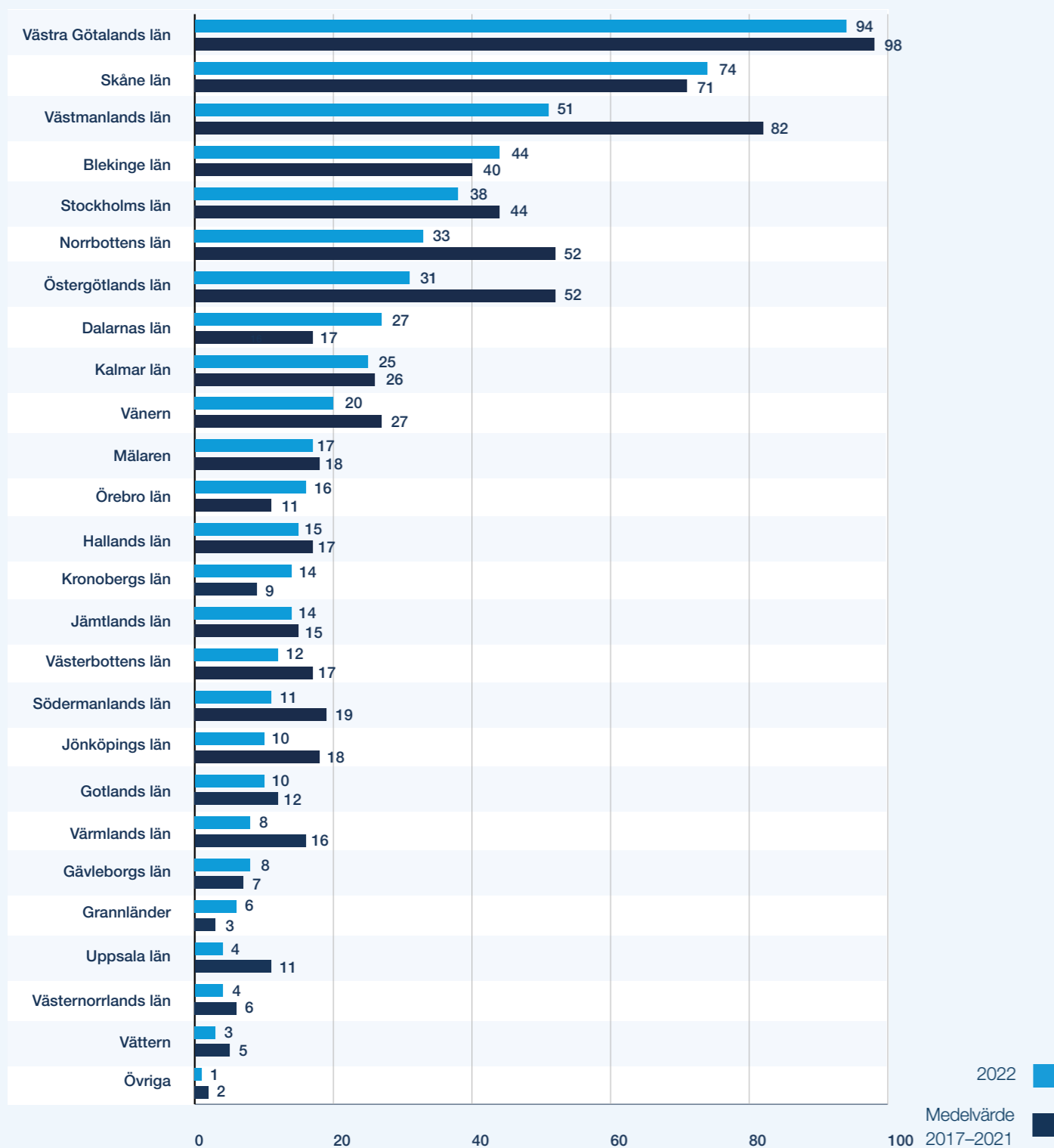
Figur 26: Karta över flygräddningsärenden 2022

- Nöd
- Beredskap
- Ovisshet



Två av länen med flest årliga flygräddningsärenden har 2022 ungefär samma mängd ärenden som tidigare år och följer medelvärde för 2017–2021 (figur 27), Västra Götaland (94 jämfört med 97) och Skåne (74 jämfört med 71). Västmanland har ett tapp på 44 procent (51 jämfört med 82). Totalt så är det 15 procent färre ärenden jämfört med medelvärdet 2017–2021. Årsuppgifter för 2017–2022, ses i bilagan (s.47).

Figur 27: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per område



Figur 28 visar att 74 procent av alla flygräddningsärenden uppkommer under dagtid (9–12, 12–15 och 15–18). Inkluderad även tidsintervallet 18–21 inryms 88 procent av ärendena. För tiden 6–9 och 21–00 ses marginellt ett ökat antal 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021.

~74%

av flygräddningsärendena infaller klockan 9–18

Figur 28: Antal ärenden 2022 och medelvärde 2017–2021, per tid på dygnet

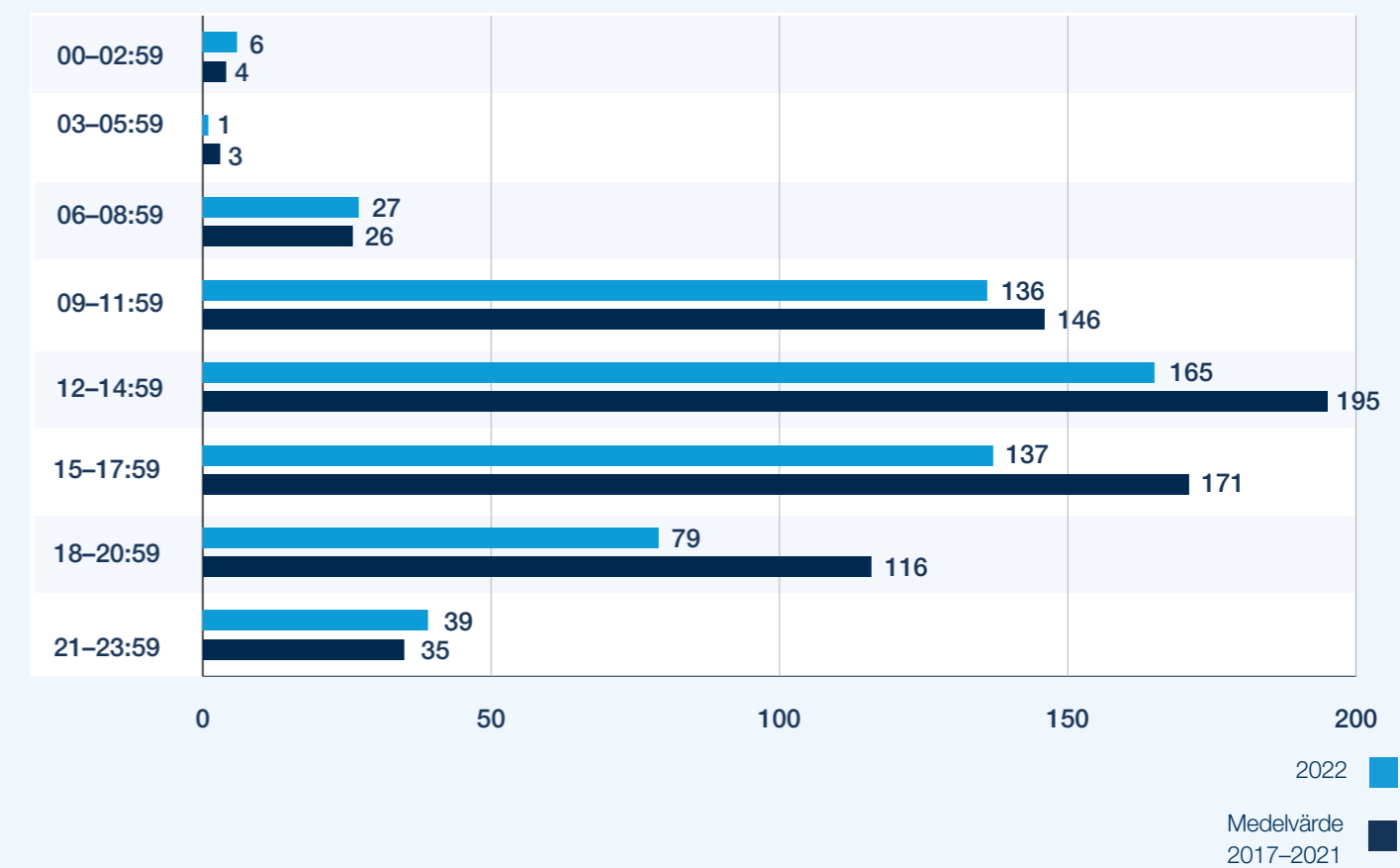


Foto: Anton Stenros

Nödsändare

166

ärenden 2022 med mottagna signaler från nödsändare

Cospas–Sarsat är ett internationellt system för mottagning av nödsignaler och Sverige är ett av medlemsländerna. Nödsändare finns för olika användningsområden. De minsta modellerna kan bäras i fickan. Det finns även sändare för flygplan och båtar. Signalerna går till Sjö- och flygräddningscentralen som hanterar dessa larm samt de utländska larm där sändaren är registrerad i Sverige.

Antal ärenden med mottagna signaler från nödsändare har fluktuerat under perioden (figur 29). Under den redovisade perioden inkom flest larm under 2018, 228 stycken. År 2022 var antalet 166 varav 11 oavsiktliga (motsvarande knappt 7 procent).

Figur 29: Antal ärenden 2017–2022, nödsändare

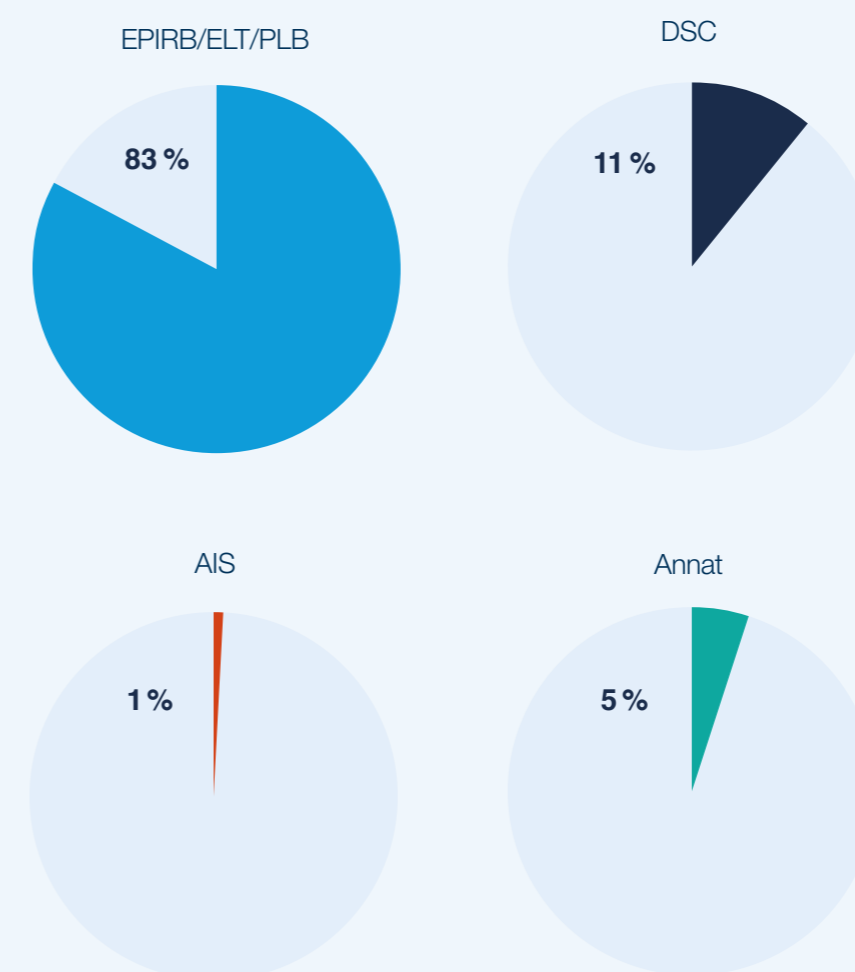


Under 2022 härrörde 83 procent av signalerna från nödsändartyperna EPIRB/ELT/PLB1 (figur 30). EPIRB används inom sjöfarten och ingår i det internationella sjösäkerhetsradiosystemet GMDSS2, medan DSC3 och AIS4 är system som används av sjöfarten. ELT5/PLB är sändare som används av luftfarten (ELT) men systemen (PLB) används även inom friluftsliv men också inom bland annat skogsindustrin.



Foto: Sjöfartsverket

Figur 30: Fördelning, olika typer av nödsändare/signaler 2022



Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

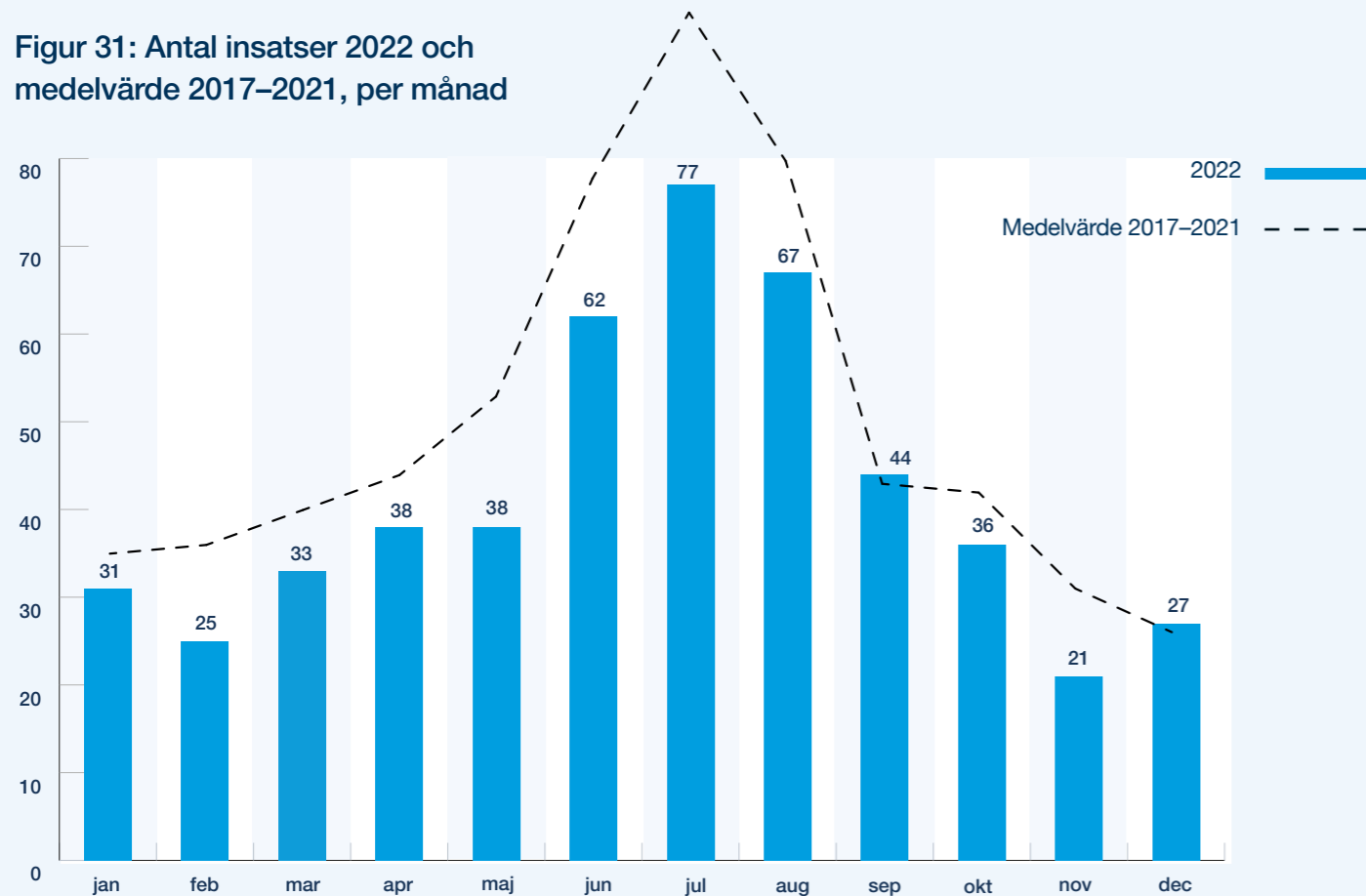
499

insatser av räddningshelikoptrarna under 2022

I avsnittet redovisas ärenden där helikoptrar larmats. Likt andra resurser kan flera helikoptrar engageras i ett och samma ärende och det är vanligt att initialt larma flera enheter vid ett ärende. En engagerad enhet kan när som helst återkallas av Sjö- och flygräddningscentralen, alternativt själv avbryta insatsen av olika skäl. Helikoptrarna startar i omkring 65 procent av de ärenden där de larmats.

Antalet ärenden där räddningshelikoptrarna larmats var 539 under 2020, 573 under 2021 och 499 under 2022 vilket kan jämföras med genomsnittet på 575 för 2017 till 2021. För 2022 är antalet således 76 färre jämfört med genomsnittet (13 procentig minskning). Som redovisats tidigare så har vi idag på grund av omvärldsläge färre antal sjö- och flygräddningsärenden än tidigare och detta påverkar direkt antalet helikopterärenden. Även det som klassas som ej sjö- och flygräddning har minskat. Figuren nedan visar antalet helikopterinsatser 2022.

Figur 31: Antal insatser 2022 och medelvärde 2017–2021, per månad



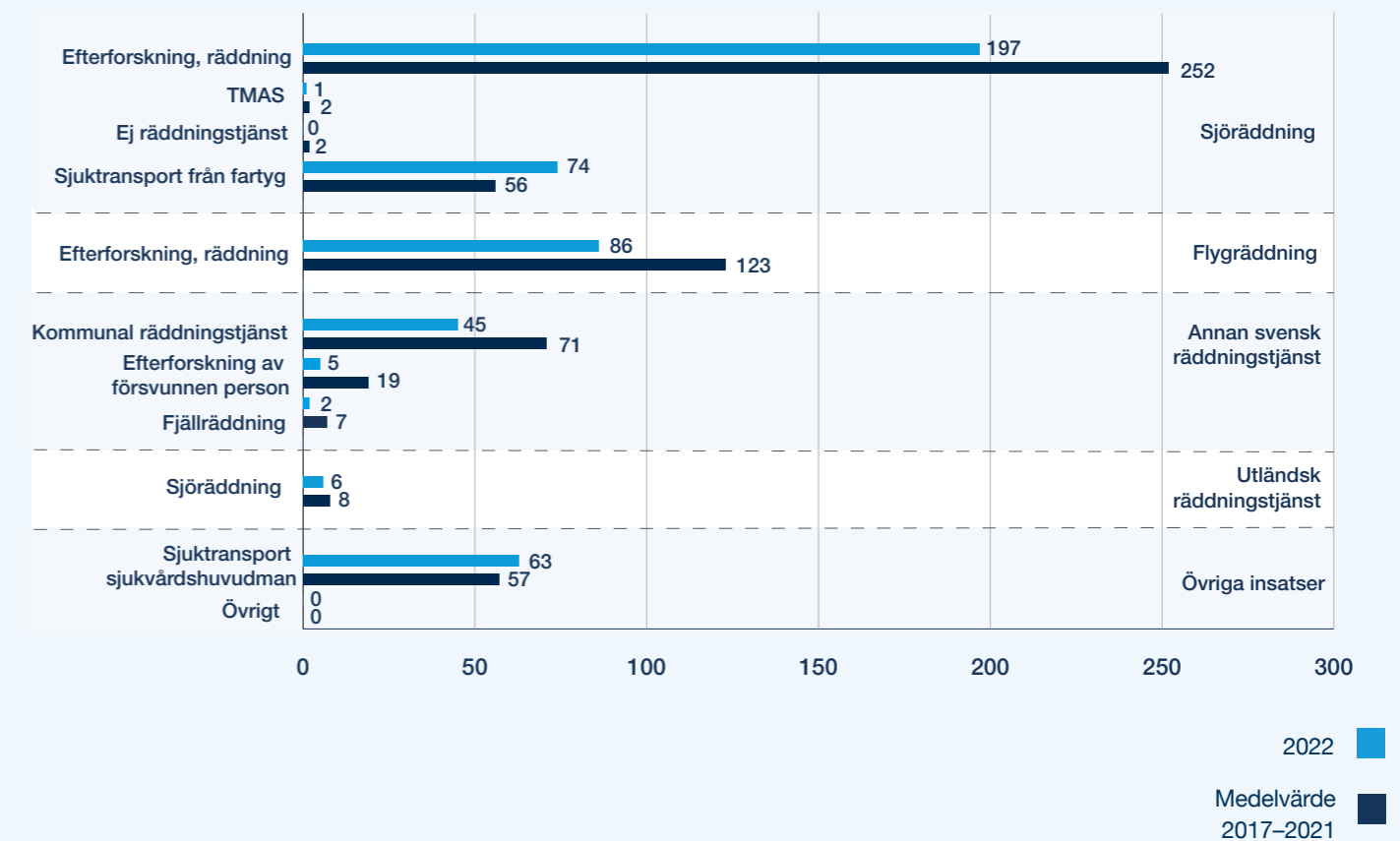
Flest helikopterinsatser görs inom sjöräddningstjänst – efterforskning, räddning följt av flygräddningstjänst – efterforskning, räddning (figur 32). Inom sjöräddning var antalet larm 197 under 2022 jämfört med det genomsnittliga antalet på 252 för 2017–2021, vilket är en minskning med 22 procent. Motsvarande inom flygräddning var 86 jämfört med 123, detta är en minskning med 30 procent.

Andra insatser är t.ex. kommunal räddningstjänst som minskar 36 procent (45 under 2022 jämfört med genomsnittet 71 under 2017–2021), sjuktransport sjukvårdshuvudman¹ ökar med 11 procent under 2022 (63 under 2022 jämfört med i genomsnitt 57 under 2017–2021) och sjuktransport från fartyg ökar med 32 procent 2022 (74 under 2022 jämfört med genomsnittet 56 under 2017–2021).



Foto: Lloyd Horgan

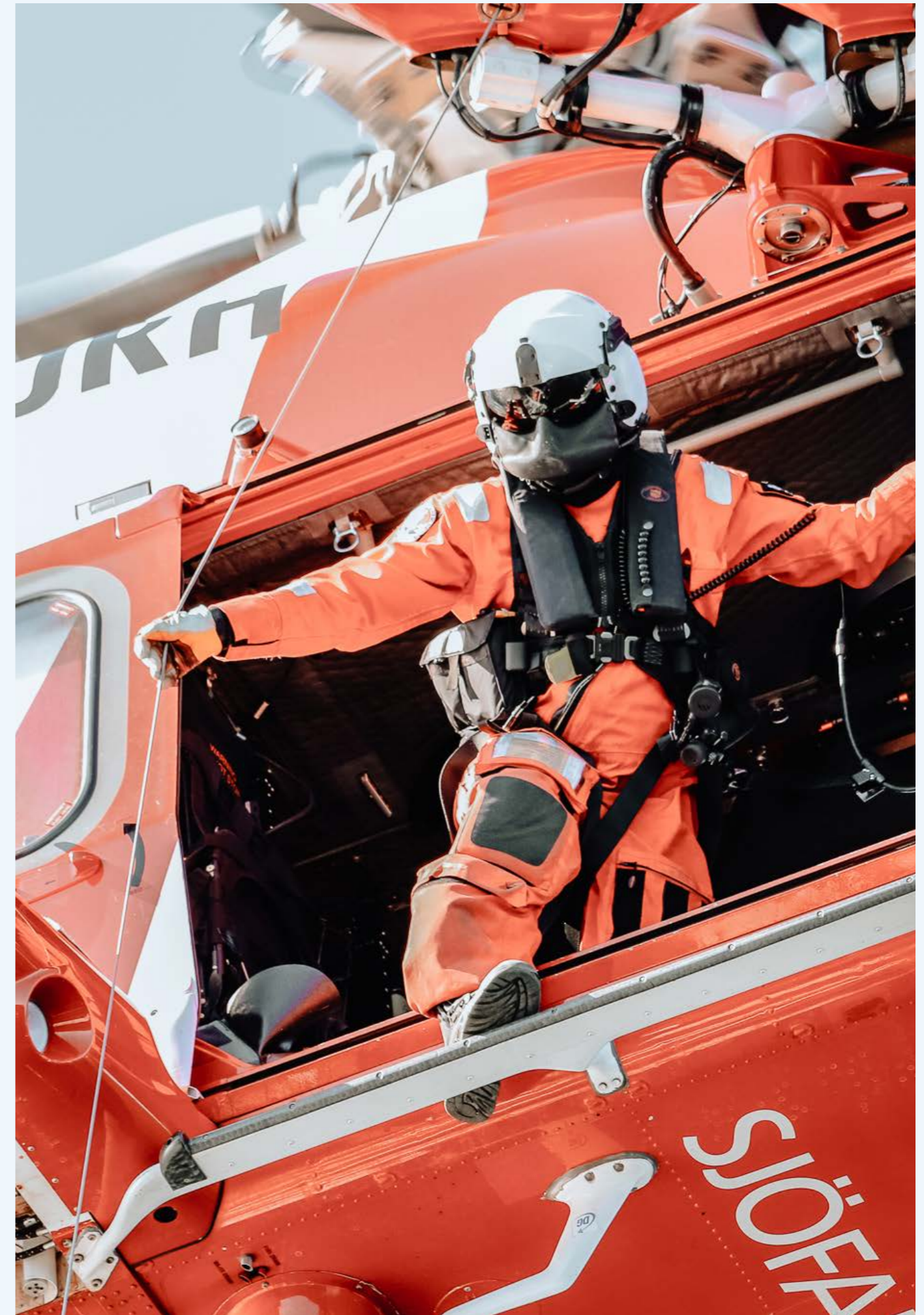
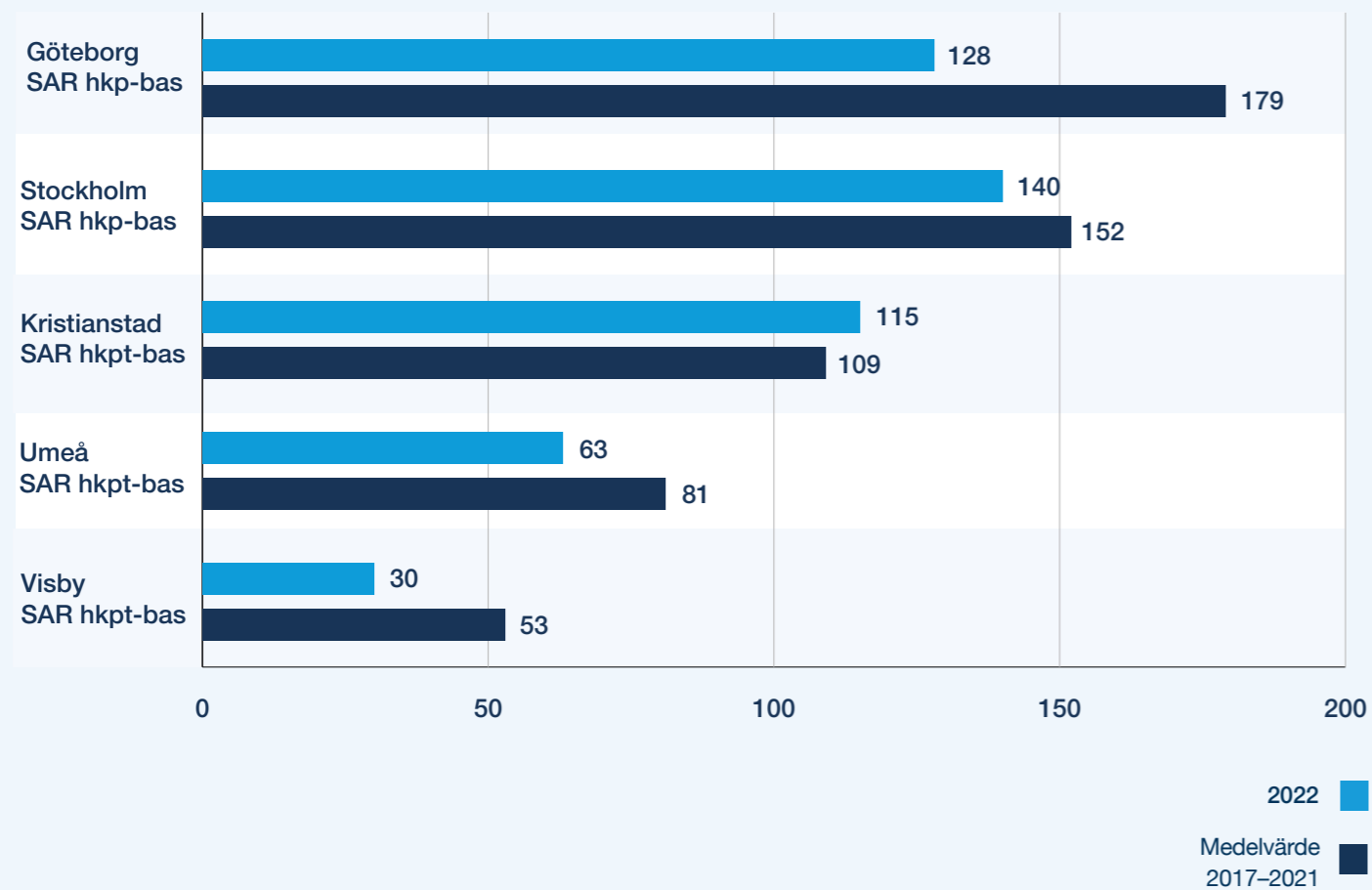
Figur 32: Antal insatser 2022 och medelvärde 2017–2021, per ärendetyp



¹ Enligt myndighetens instruktion kan Sjöfartsverket bistå regionerna, genom att vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande för behandlingen av skadade eller sjuka personer, utföra transporter med helikopter på begäran av sjukvårdshuvudman, om verkets resurser är lämpliga för uppgiften och det kan ske utan allvarligt hinder mot dess ordinarie verksamhet eller dess medverkan enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Totalt har 476 insatser genomförts från våra fasta helikopterbaser 2022 och medelvärdet 2017–2021 var 575 insatser, detta är en minskning med 17 procent. För Kristianstads helikopterbas har antalet insatser varit fler under 2022 jämfört med genomsnittet för 2017–2021, 115 jämfört med 109 (figur 33). För övriga har antalet insatser istället varit färre vilket redovisas nedan, figur 33.

Figur 33: Antal insatser 2022 och medelvärde för 2017–2021, per bas



Bilaga

Ärenden sjöräddningstjänst per område, 2017–2022

Huvudområde	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stockholms län	244	232	232	219	242	216
Uppsala län	13	16	16	16	22	9
Södermanlands län	21	22	15	16	28	20
Östergötlands län	26	26	28	18	26	18
Jönköpings län	-	1	-	-	-	-
Kronobergs län	-	-	-	-	-	-
Kalmar län	58	78	70	69	67	52
Gotlands län	33	29	35	23	28	30
Blekinge län	41	44	38	31	32	35
Skåne län	171	167	145	162	151	118
Hallands län	71	88	66	67	67	58
Västra Götalands län	274	271	244	287	265	210
Värmlands län	-	-	-	-	-	2
Örebro län	-	-	-	-	-	2
Västmanlands län	-	-	-	-	-	3
Dalarnas län	-	-	-	-	-	-
Gävleborgs län	10	16	15	16	13	16
Västernorrlands län	20	35	26	29	31	19
Jämtlands län	-	-	-	-	-	-
Västerbottens län	14	20	14	21	14	9
Norrbottnens län	7	14	11	18	22	15
Vänern	49	48	35	65	42	36
Vättern	32	39	33	36	25	19
Mälaren	111	78	101	121	83	71
Grannländer	13	11	10	7	7	6
Övriga	1	-	-	-	2	-
Totalt	1 209	1 235	1 134	1 221	1 167	964

Ärenden flygräddningstjänst per område, 2017–2022

Huvudområde	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Stockholms län	60	43	52	34	31	38
Uppsala län	11	13	7	12	11	4
Södermanlands län	15	17	16	21	28	11
Östergötlands län	50	48	51	53	56	31
Jönköpings län	23	9	12	30	15	10
Kronobergs län	7	8	10	7	11	14
Kalmar län	16	23	25	31	36	25
Gotlands län	10	14	12	11	13	10
Blekinge län	46	34	48	41	32	44
Skåne län	67	80	62	70	74	74
Hallands län	21	19	14	16	15	15
Västra Götalands län	188	111	70	57	62	94
Värmlands län	24	18	15	15	6	8
Örebro län	16	6	5	13	16	16
Västmanlands län	69	91	14	16	15	51
Dalarnas län	13	19	16	13	23	27
Gävleborgs län	5	10	10	8	3	8
Västernorrlands län	6	8	6	6	6	4
Jämtlands län	11	16	18	15	15	14
Västerbottens län	18	18	15	15	19	12
Norrbottnens län	55	60	60	39	45	33
Vänern	27	23	26	30	33	20
Vättern	6	2	6	9	3	3
Mälaren	12	19	14	28	19	17
Grannländer	3	1	4	4	4	6
Övriga	3	-	2	-	2	1
Totalt	782	710	669	669	645	590



Sjöfartsverket
Östra promenaden 7
602 28 Norrköping

