

Årsstatistik för sjö- och flygräddningstjänst 2021



AVSNITT

SAMMANFATTNING AV RÄDDNINGÅRET 6

SAMVERKAN FÖR SNABBARE INSATSER 8

SJÖFARTSVERKETS UPPDRAG..... 12

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST..... 14

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT EJ RÄDDNINGSTJÄNST 16

SJÖRÄDDNINGSTJÄNST 18

FLYGRÄDDNINGSTJÄNST..... 32

NÖDSÄNDARE 40

SJÖFARTSVERKETS RÄDDNINGSHELIKOPTRAR 42

BILAGA..... 46

FIGURER

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 1: ANTAL ÄRENDEN OCH MEDELVÄRDE 2012–2021.....14

FIGUR 2: FÖRDELNING AV ANTALET ÄRENDEN 2021..... 15

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT EJ RÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 3: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021..... 17

SJÖRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 4: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER MÅNAD 18

FIGUR 5: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER OBJEKTTYP 19

FIGUR 6: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021, OBJEKTTYP FRITIDSBÅT20

FIGUR 7: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021, OBJEKTTYP ÖVRIGT21

FIGUR 8: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER ORSAKSTYP22

FIGUR 9: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021, GRUNDSTÖTNING RESPEKTIVE MASKIN-/PROPELLERHAVERI23

FIGUR 10: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021, SJUKTRANSPORT FRÅN FARTYG 24

FIGUR 11: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER KLASSNING..... 25

FIGUR 12: KARTA ÖVER SJÖRÄDDNINGÄRENDEN 202126

FIGUR 13: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER OMRÅDE 27

FIGUR 14: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE FÖR 2017–2020, PER TID PÅ DYGNET 28

FIGUR 15: ANTAL ÄRENDEN LÄKRARRÅD (TMAS) 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER ORSAK 29

FIGUR 16: ANDEL ÄRENDEN 2021, SAMVERKANSGRUPPERS MEDVERKAN..... 29

FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 17: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER MÅNAD 32

FIGUR 18: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER OBJEKTTYP 33

FIGUR 19: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER ORSAKSTYP 34

FIGUR 20: ANTAL ÄRENDEN 2017–2021, EJ AVSLUTAD FÄRDPLAN RESPEKTIVE VARNINGSLARM 35

FIGUR 21: ANTAL ÄRENDEN OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER KLASSNING..... 36

FIGUR 22: KARTA ÖVER FLYGRÄDDNINGÄRENDEN 2021 37

FIGUR 23: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2021, PER OMRÅDE 38

FIGUR 24: ANTAL ÄRENDEN 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2021, PER TID PÅ DYGNET 39

NÖDSÄNDARE

FIGUR 25: ANTAL ÄRENDEN 2021, NÖDSÄNDARE 40

FIGUR 26: FÖRDELNING OLIKA TYPER AV NÖDSÄNDARE/SIGNALER 2021..... 41

SJÖFARTSVERKETS RÄDDNINGSHELIKOPTRAR

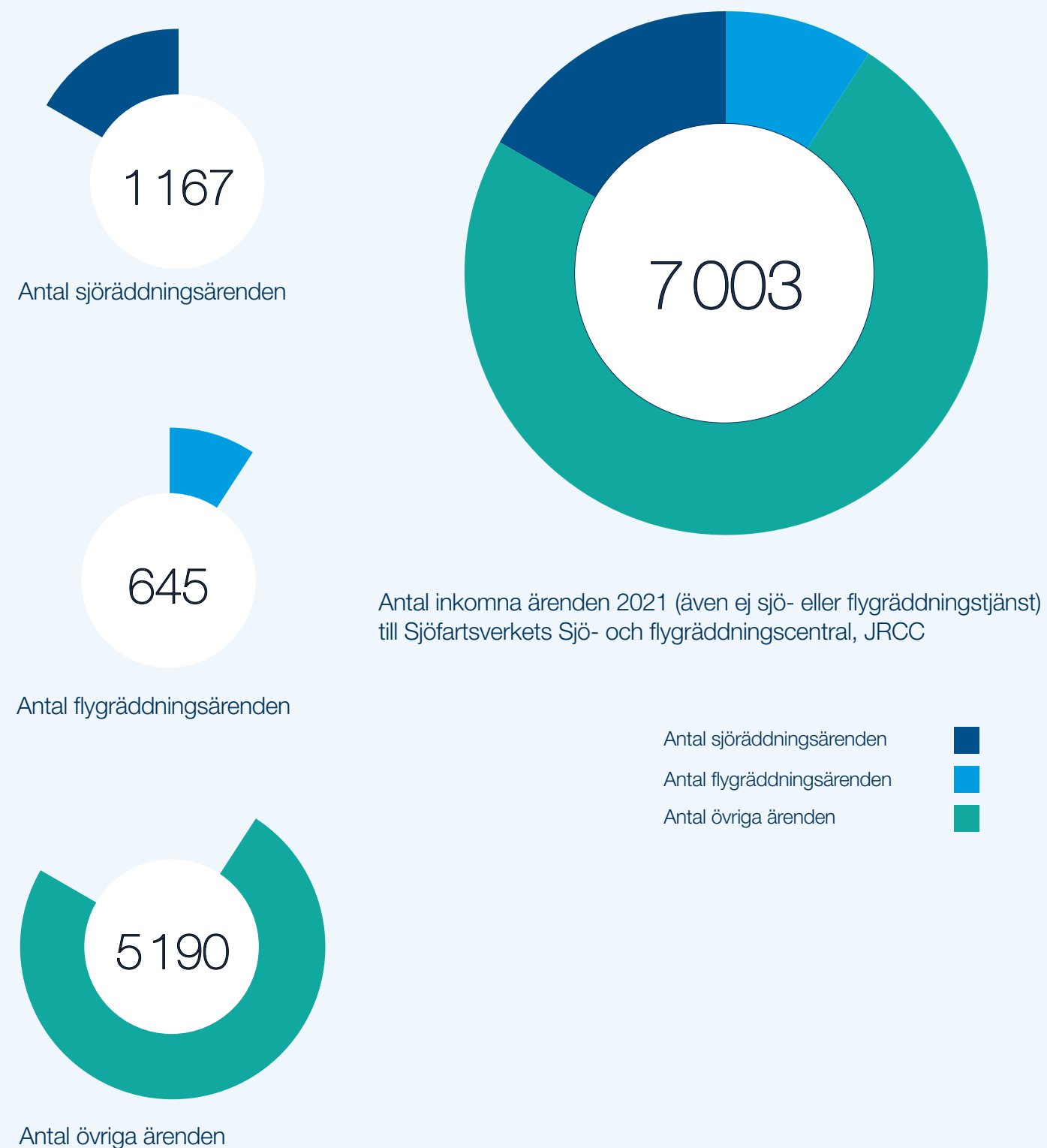
FIGUR 27: ANTAL INSATSER 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER MÅNAD 42

FIGUR 28: ANTAL INSATSER 2021 OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER ÄRENDETYP 43

FIGUR 29: ANTAL INSATSER OCH MEDELVÄRDE 2017–2020, PER BAS..... 44



Sammanfattning av räddningsåret



Persontrafikutvecklingen inom de kommersiella segmenten av både sjö- och luftfart minskade med mellan 65 och 75 procent under 2020 jämfört med året före.¹ För sjöfarten var passagerarantalen t.o.m. kvartal tre 2021 omkring hälften jämfört med samma period 2019.² För luftfarten väntas passagerarantalen under 2021 ligga omkring 40 procent lägre jämfört med 2019.³ Samtliga dessa nedgångar kan kopplas till Coronapandemin. Även godstransportområdet har påverkats av Coronapandemin. För fritidssegmenten inom sjö- och luftfart finns inte motsvarande trafikstatistik.

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) har hanterat 1 167 ärenden inom sjöräddningstjänst under 2021 samt 645 ärenden inom flygräddningstjänst. Utöver detta har JRCC hanterat 5 190 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.

Både sjö- och flygräddningstjänstärendena har minskat något under 2021 jämfört med de fyra föregående åren. Minskningarna ses både när det gäller objekttyper och orsaker. 70 procent av alla sjöräddningstjänst-ärenden har rört fritidsbåtar och 50 procent av alla flygräddningstjänst-ärenden har rört allmänflyg.

De vanligaste sjöräddningsorsakerna är grundstötning och maskin- eller propellerhaveri (omkring 15 respektive 10 procent). Motsvarande inom flygräddning är ej avslutad färdplan och varningslarm (omkring 50 respektive 25 procent).

Vissa typer av ärenden har minskat påtagligt sedan 2020 som en direkt följd av Coronapandemin. Tydligast gäller det sjuktransporter från fartyg som var 58 under 2020 och 81 under 2021 (jämfört med ca 140 per år under 2017–2019).

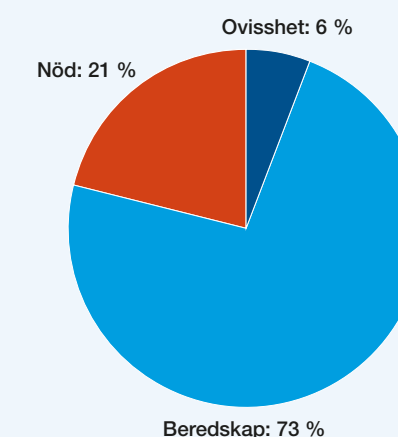
Även läkarråd⁴ som ibland kan föregå en sjuktransport från fartyg har minskat (från ca 460 per år under 2017–2019 till 270 under 2021). Insatser av Sjöfartsverkets helikopter har generellt minskat och sjuktransport med flygande enhet utförs i relativt hög grad av just dessa (från totalt 640 insatser under 2017–2019 till 539 under 2020 och 573 under 2021). Också andra typer av helikopterinsatser har minskat de senaste två åren.

Fördelningen i allvarlighetsgrad, dvs. beredskap, nöd och ovisshet, har varit ungefär densamma inom sjö- respektive flygräddningstjänst under 2017–2021.⁵ Däremot skiljer sig fördelningarna mellan räddningstjänstområdena där sjöärendena utgörs av 73 procent beredskap medan motsvarande inom flyg är 31 procent. Även andelarna för nöd och ovisshet skiljer sig, se diagrammen till höger.

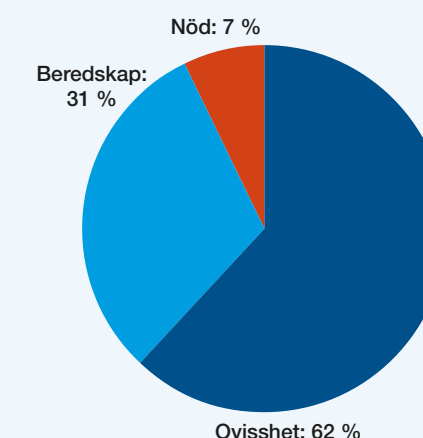
7 003

totala antalet ärenden 2021

Sjöräddningsärenden



Flygräddningssärenden



¹ Trafikanalys: Transportarbete 2002–2020.

² Trafikanalys: Sjötrafik kvartal 3.

³ Transportstyrelsen: Trafikprognos för svensk luftfart 2021–2027.

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.

Samverkan för snabbare insatser

1 167

sjöräddningsärenden 2021

645

flygräddningsärenden 2021



Mattias Hyllert, direktör för Sjö- och flygräddning

2021 var åter ett påfrestande år för hela samhället – för luftfarten, sjöfarten, och för oss som individer. Vi ser spår av detta även i vår statistik. På en aggregerad nivå är behoven trots det relativt stabila över tid. En tydlig konsekvens av det färre antalet passagerarfartyg som trafikerat våra farvatten är det lägre behovet av sjuktransporter från fartyg. Tydligast påverkan orsakas av att färre passagerarfartyg trafikerat våra vatten vilket medfört att lägre behov av sjuktransporter från fartyg.

Samverkan mellan organisationer fortsätter att utvecklas positivt. Förstågan att använda resurser från olika myndigheter och organisationer effektivt är inte självklar. Det kräver ett aktivt förberedande arbete för att integrera ledningsverktyg och arbetsmetoder. Medverkan vid sjö- och flygräddningsinsatser från samverkansorganisationer har länge legat högt, där Sjöräddningssällskapet (SSRS) frivilliga sjöräddare med båtar och sväware är den i särklass vanligaste resursen som deltagit.

Samverkan går i flera riktningar. Antalet ärenden där Sjö- och flygräddningscentralen, JRCC, hanterat annat än statlig sjö- och flygräddning är 5 190. Framförallt drivs detta av en systematisk medlyssning på de SOS-samtal där typiska sjö- eller flygräddningsresurser skulle kunna bistå vid en kommunal räddningsinsats. Det kortar till exempel tiden för undsättning vid is- eller badolyckor i mindre sjöar. Av räddningshelikoptrarnas 573 insatser 2021 utgjorde 141 stöd till annan räddningstjänst eller till sjukvården.

Sett till antalet ärenden dominerar sommarperioden både för sjö- och flygräddning. Detsamma gäller att de oftast inträffar dagtid, och nära befolkningscentra. Statistik ska dock aldrig tolkas blint. Vid olyckor som inträffar i mörker och kyla är marginalerna mindre för den nödställda, och förutsättningarna att eftersöka och undsätta sämre. Därför krävs en god beredskap över hela landet – dygnet runt, året om.

”Samverkan mellan organisationer fortsätter att utvecklas positivt. Förstågan att använda resurser från olika myndigheter och organisationer effektivt är inte självklar. Det kräver ett aktivt förberedande arbete för att integrera ledningsverktyg och arbetsmetoder.”



Foto: Mats Ryde, 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

Västra Götaland	265
Stockholm	242
Skåne	151
Mälaren	83
Kalmar	67
Halland	67
Vänern	49
Blekinge	32
Östergötland	26
Vänern	25

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 Väner, 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.

[För vidare information om Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral \(JRCC\).](#)



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 2021 för sjö- och flygräddning redovisas statistik över sjö- och flygräddningsärenden samt helikopterinsatser. Företrädesvis i form av diagram där resultaten också kortfattat kommenteras. Uppgifterna för 2021 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.
Klassning ¹	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: • Ovisshet • Beredskap • Nöd
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 drifthandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1 – Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

Sjö- och flygräddningstjänst

~60 %

Sjöräddningsärenden

Ärenden 2012–2021

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, räddningshelikoptrar, Svenska sjöräddningssällskapets, Kustbevakningens och den kommunala räddningstjänstens båtar, vattenskotrar och svävare.

~40 %

Flygräddningsärenden

Figur 1: Antal ärenden och medelvärde 2012–2021



Alla till Sjö- och flygräddningscentralen inkommande larm, under perioden 2012–2021, 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 den redovisade perioden ses en trendmässig ökning inom sjöräddning medan mönstret inom flygräddning är mer konstant. Den genomsnittliga årliga ökningen av sjöräddningsärenden har varit ca 4 procent medan motsvarande för flygräddning istället har varit en minskning med ca 1 procent.

År 2021 var antalet sjöräddningsärenden 1 167 vilket är 9 procent fler jämfört med genomsnittet på 1 074. Antalet flygräddningsärenden var 645 vilket är 3 procent färre jämfört med genomsnittet på 666.

I figur 2 ses fördelningen av antal sjö- och flygräddningsärenden under 2021. Sjöräddningens andel utgör 64 procent och flygräddningens 36.

Figur 2: Fördelning av antalet ärenden 2021

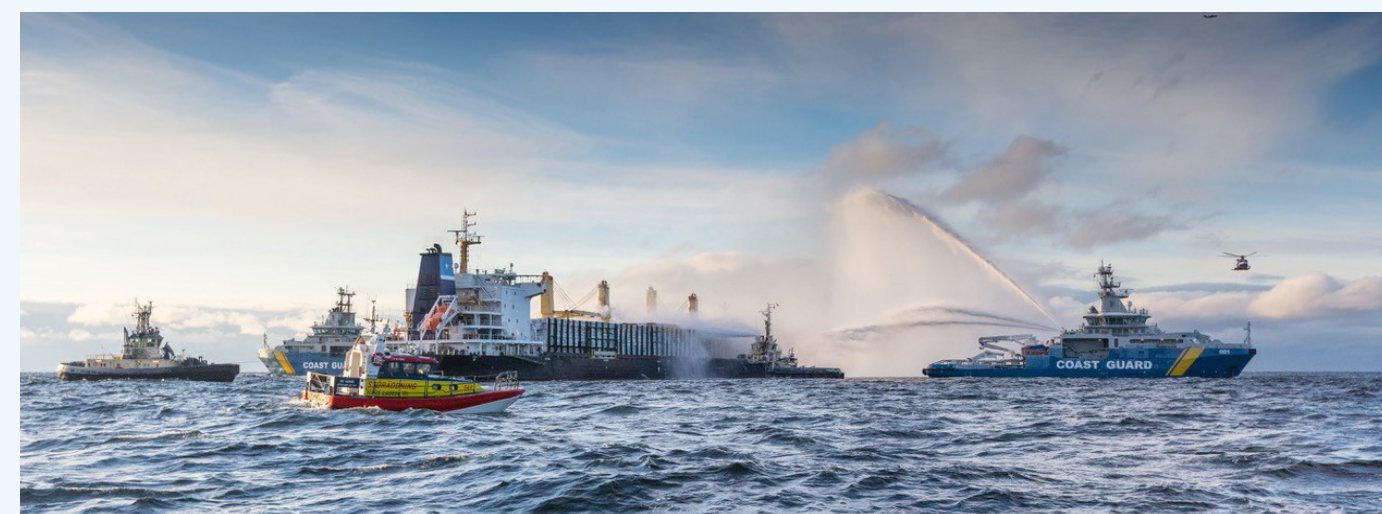
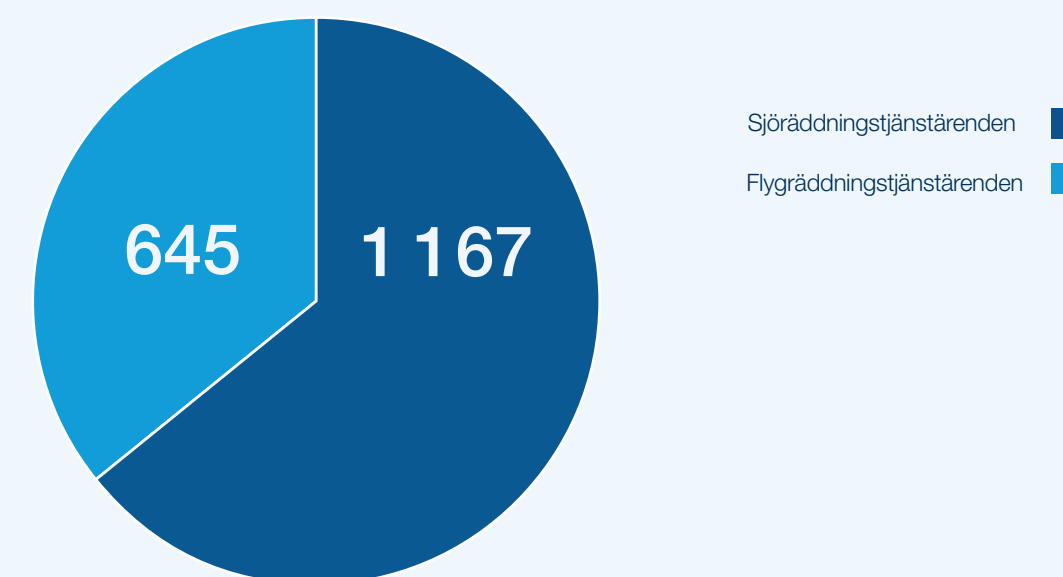


Foto: Mats Ryde, SSRS



Foto: ARI SEPPÄNEN/MostPhotos

Sjö- och flyg- räddningstjänst samt ej räddningstjänst

▼ 3%

Sjöräddningstjänstären

▼ 9%

Flygräddningstjänstären

▲ 15%

Ej sjö- eller flygräddningstjänst

Ärenden 2017–2021

Alla klassade sjö- och flygräddningsärenden som inkommit till Sjö- och flygräddningscentralen under perioden 2017–2021, ses i figur 3 till höger.

Även larm där situationen inte uppfyller kriterierna för räddningstjänst inkommer. De dokumenteras istället som Ej sjö- eller flygräddningstjänst och kan exempelvis gälla stöd till kommunal räddningstjänst, sjuktransport sjukvårdshuvudman¹ eller Tele Medial Assistance Service. Ej sjö- eller flygräddningstjänst utgör omkring 70 procent och under perioden har den genomsnittliga årliga ökningen varit 7 procent. Motsvarande för sjö- och flygräddningstjänst har istället varit minskningar med 1 respektive 5 procent.

Antalet sjöräddningstjänstären under 2021 har minskat med 3 procent jämfört med genomsnittet för 2017–2020. Motsvarande för flygräddningstjänst är en minskning med 9 procent medan ärenden ej sjö- eller flygräddningstjänst istället har ökat med 15 procent.

Sjö- och flygräddningscentralen hanterade totalt 7 003 ärenden under 2021.

Av de dryga 5 000 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.

¹ På uppdrag av regionen.

Figur 3: Antal ärenden 2017–2021

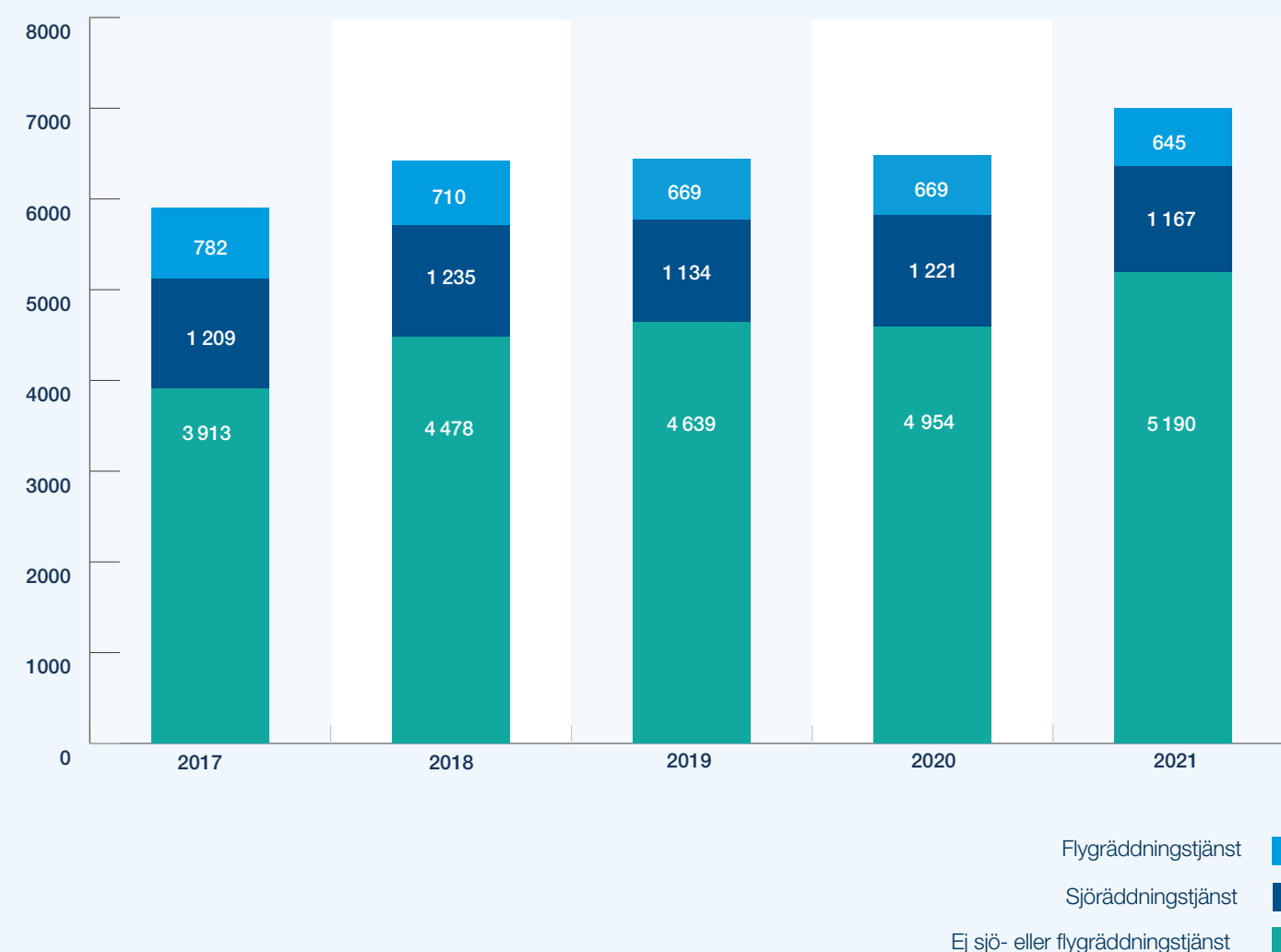


Foto: Emelie Asplund

Sjöräddningstjänst

~60 %

av sjöräddningsärendena 2021
skedde under juni–augusti

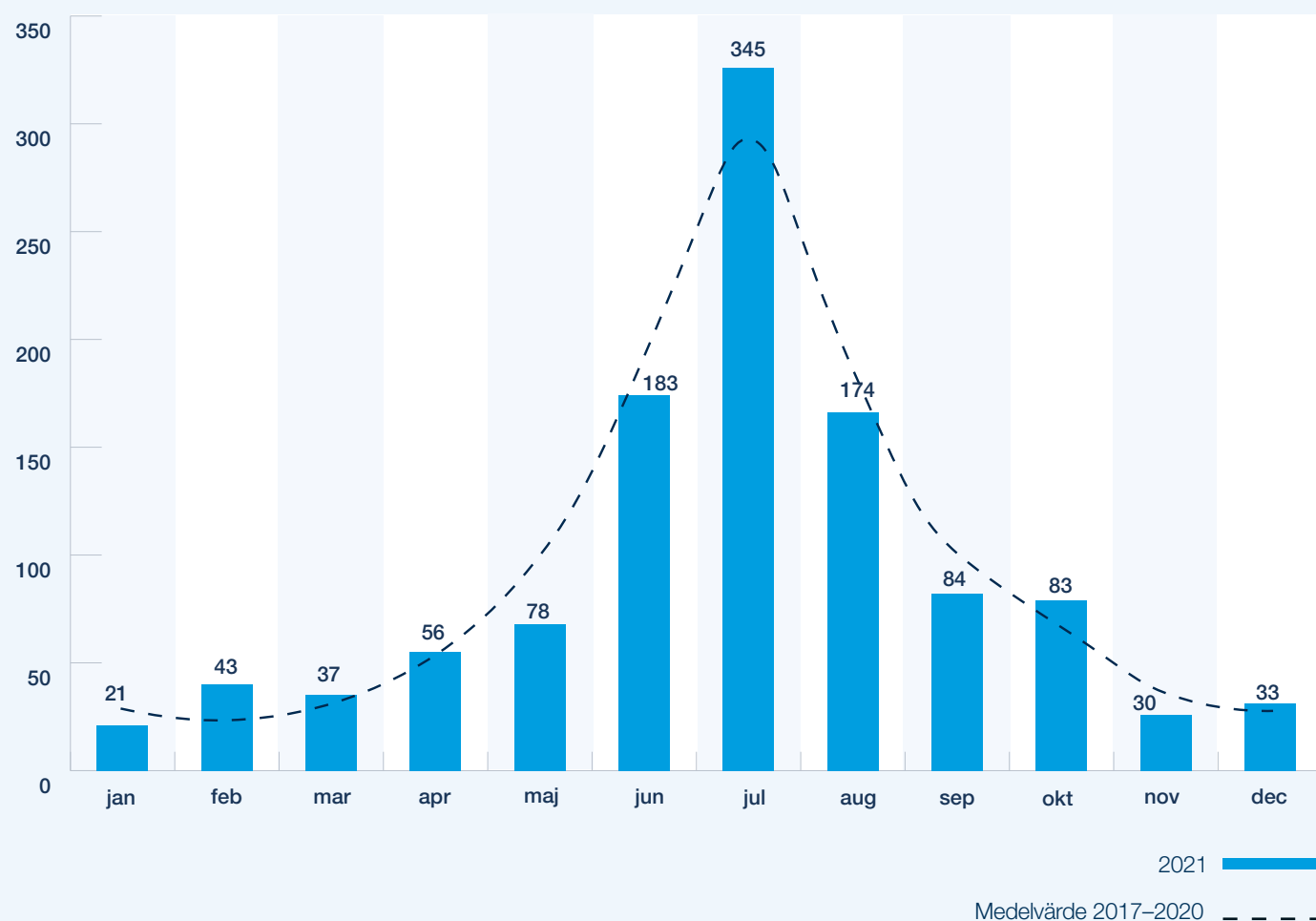
Ärenden 2017–2021

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

Under 2021 inkom 1 167 ärenden rörande sjöräddningstjänst. Antalet är 4 procent färre jämfört med de 1 221 under 2020 och 3 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 200 under 2017–2020.

Juli månads utfall 2021 låg högre jämfört med genomsnittet för 2017–2020, vilket kan ses i figur 4. Antalet var 345 jämfört med genomsnittet på 307 (12 procent högre). Även februari och oktober låg högre, medan maj, september och november låg lägre. Perioden juni–augusti står för ca 60 procent av årets sjöräddningsärenden

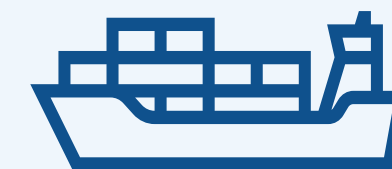
Figur 4: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per månad



För flera objekttyper (i ett ärende kan flera objekttyper var inblandade) är antal ärenden på samma nivå 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020, vilket kan ses i figur 5.

För handelsfartyg är antalet 94 jämfört med genomsnittet på 120 (22 procent lägre). Förklaringen är sannolikt den stora trafiknedgången som inleddes 2020 i och med Coronapandemin. Under 2017–2019 var antal ärenden omkring 140 medan de minskade till 54 under 2020.

För objekttypen övrigt är antalet 76 jämfört med i genomsnitt 56 (37 procent högre). För kategorin ses en ökning under 2020–2021 (ca 75 per år) jämfört med 2017–2019 (ca 50 per år). I de fall övrigtkategorin är ytterligare preciserad kan det handla om t. ex. segelbräda (inklusive kite), SUP (Stand up Paddleboard) eller motordriven snö-/isfarkost.



~22 %

lägre antal ärenden
för handelsfartygen
2021 än genomsnittet



Foto: Mediawhalestock/MostPhotos

Figur 5: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per objekttyp

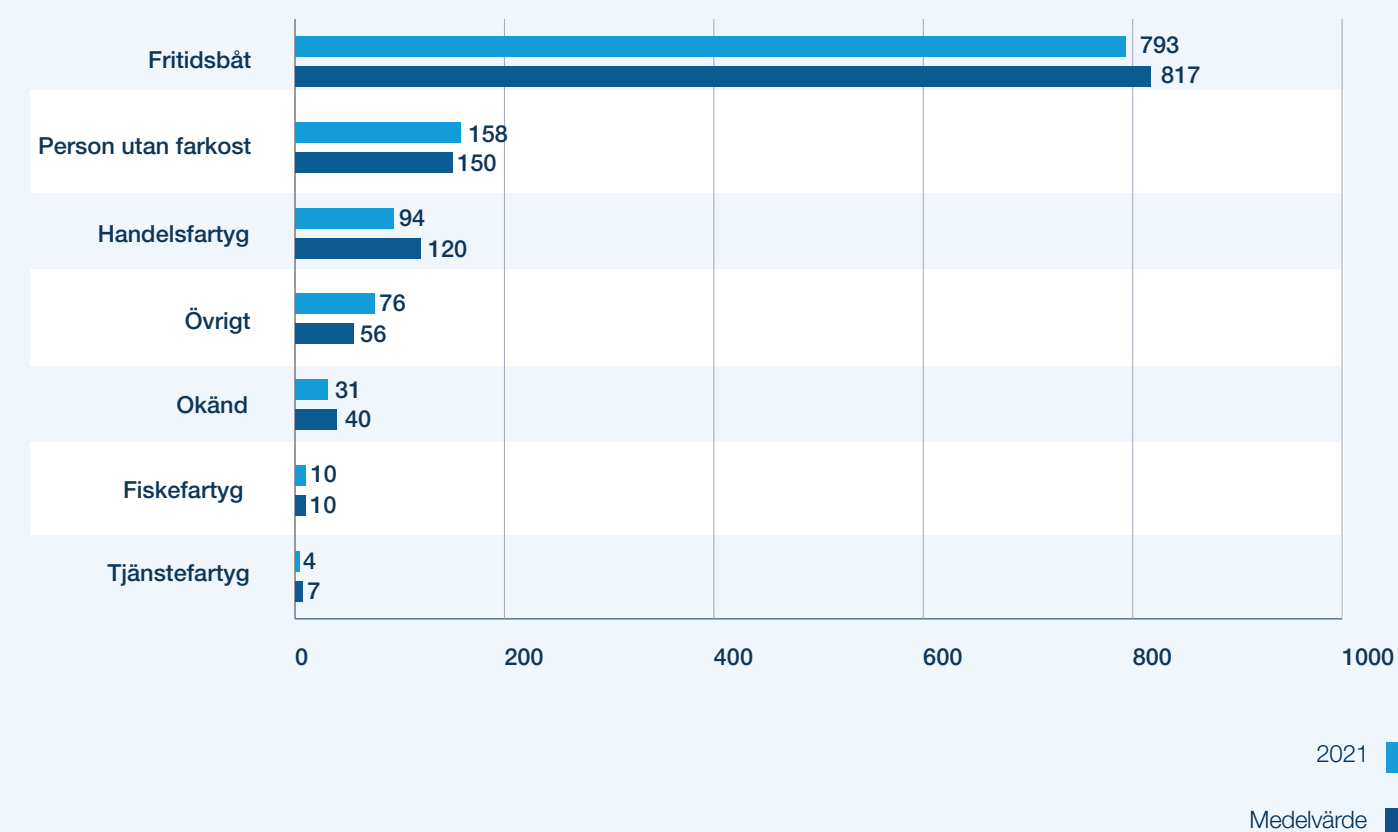


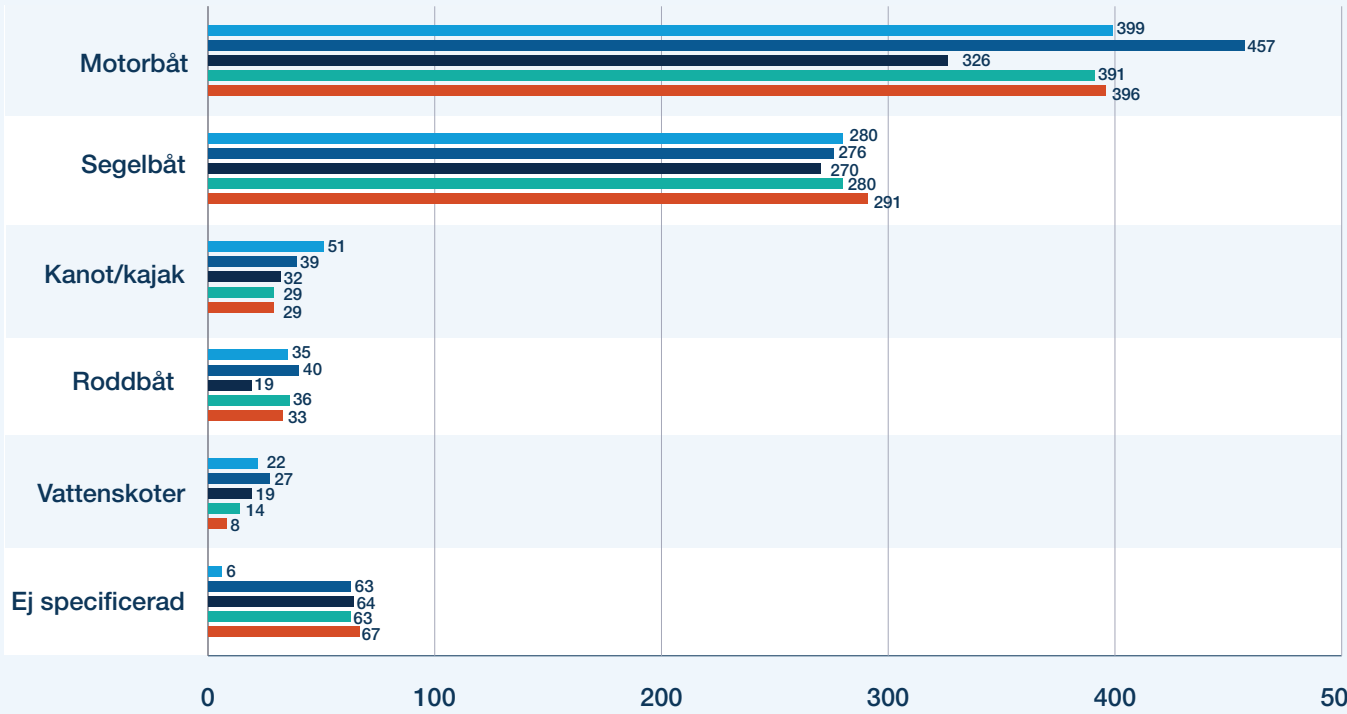


Foto: Malcolm Hanes/MostPhotos

Sett till kategorin motorbåt (figur 6) inom fritidsbåtssegmentet sågs en uppgång i antal ärenden 2020 jämfört med året innan (från 326 till 457). Antalet under 2021 var 399.

Segelbåt har legat relativt konstant medan kanot/kajak ökat något, från omkring 30 ärenden 2017–2019 till 39 under 2020 och 51 under 2021.

Figur 6: Antal ärenden 2017–2021, objekttyp fritidsbåt



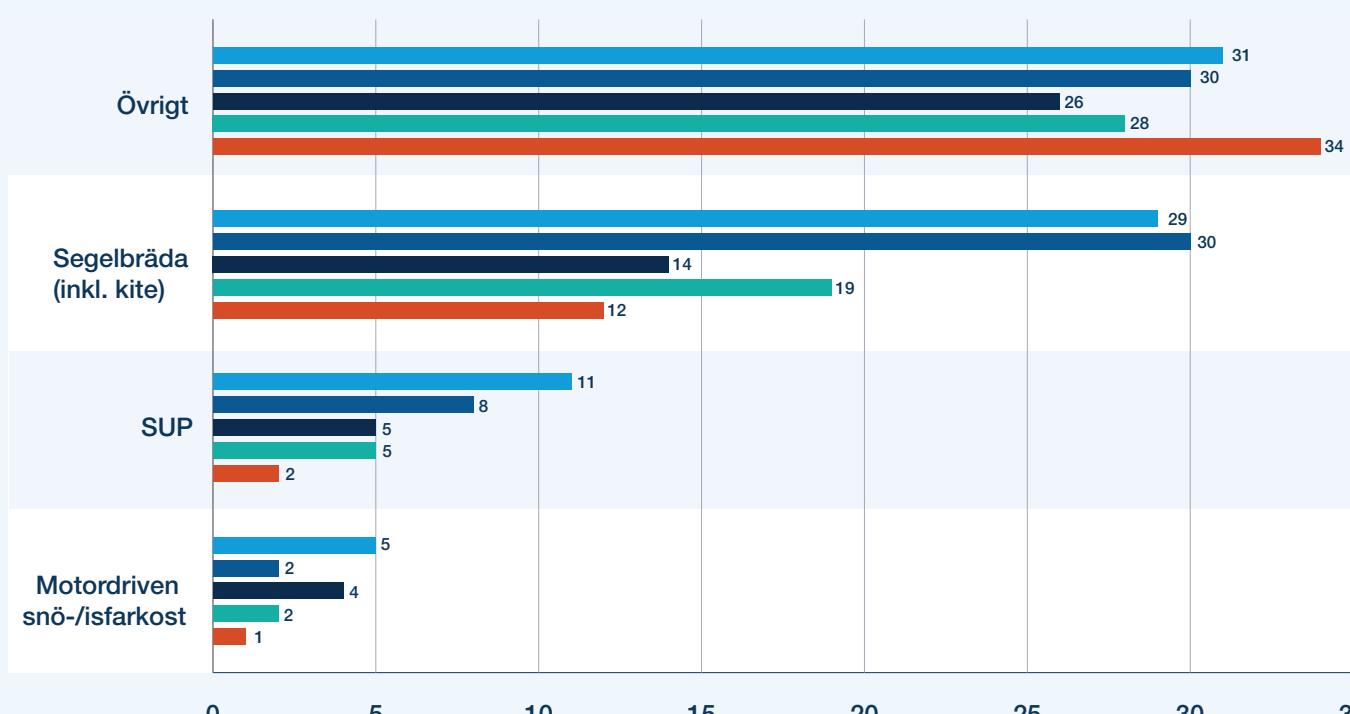
2021
2020
2019
2018
2017

Den största kategorin övrigt (figur 7) har haft omkring 30 ärenden per år under 2017–2021. Ärendena kan t.ex. handla om olika flytetyg i form av badleksaker och observationer av drivande föremål. Även för segelbräda har antalet varit omkring 30 per år de senaste två åren. Under 2017–2019 var antalet istället ca hälften.



Foto:Lars Lundqvist/MostPhotos

Figur 7: Antal ärenden 2017–2021, objekttyp övrigt



2021
2020
2019
2018
2017

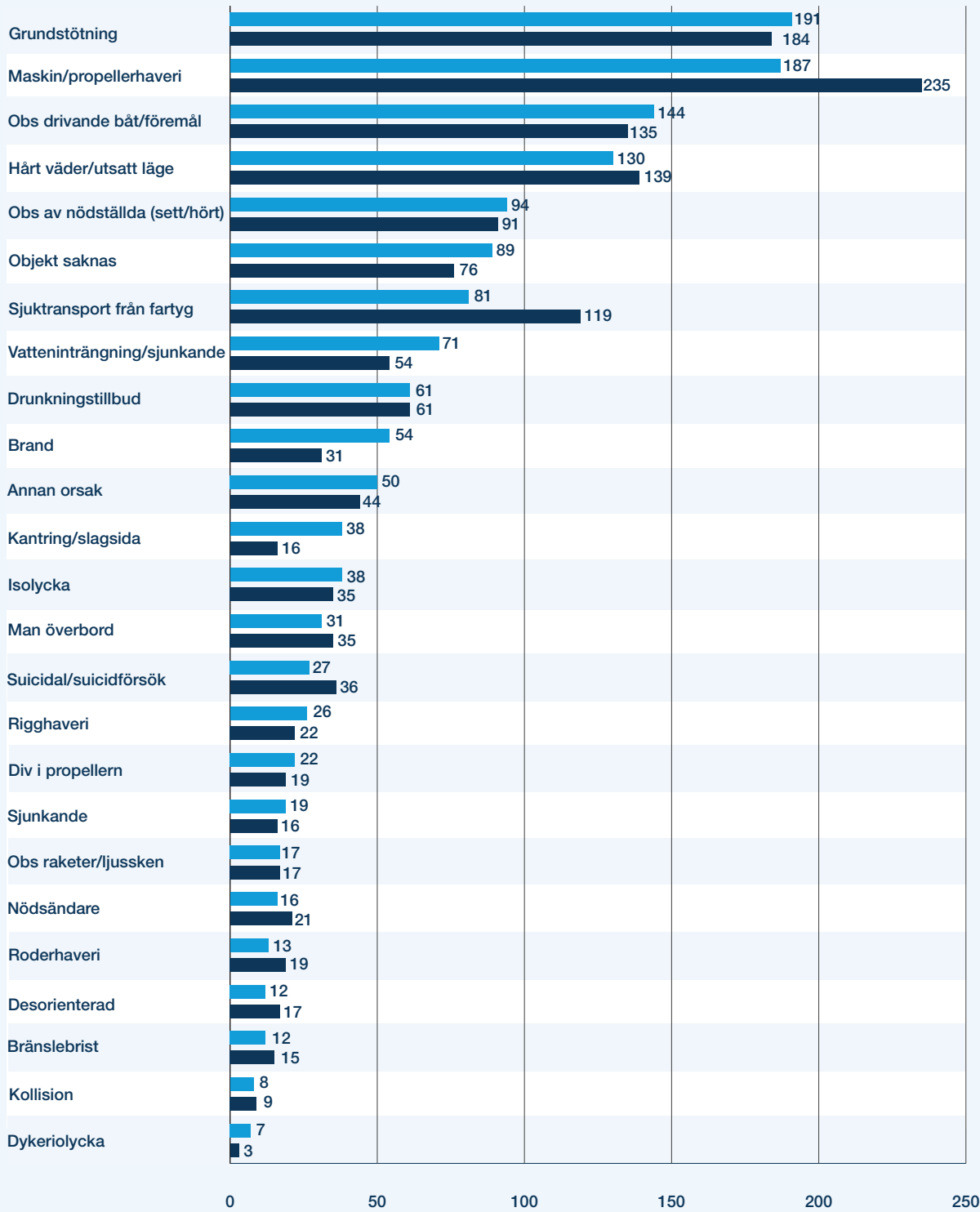


Foto: Neven Milinković/MostPhotos

Bland orsakstyper (ett ärende kan ha flera) med flest förekomster, ses (figur 8) ett lägre antal 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 för maskin- eller propellerhaveri (187 jämfört med 235) och sjuktransport från fartyg (81 jämfört med 119).

För observation av nödställd (89 jämfört med 76), vatteninträngning/sjunkande (71 jämfört med 54), brand (50 jämfört med 44) och isolycka (38 jämfört med 16) ses i stället ett högre antal. Antal ärenden rörande isolycka var omkring 20 under 2017–2019, 4 under 2020 och alltså 38 under 2021.

Figur 8: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per orsakstyp



Antalet ärenden rörande grundstötning (figur 9) var, sett till perioden 2017–2021, som lägst 2019 (164) och som högst 2018 (203).

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 187 under 2021.



Foto: MostPhotos

Figur 9: Antal ärenden 2017–2021, grundstötning respektive maskin-/propellerhaveri

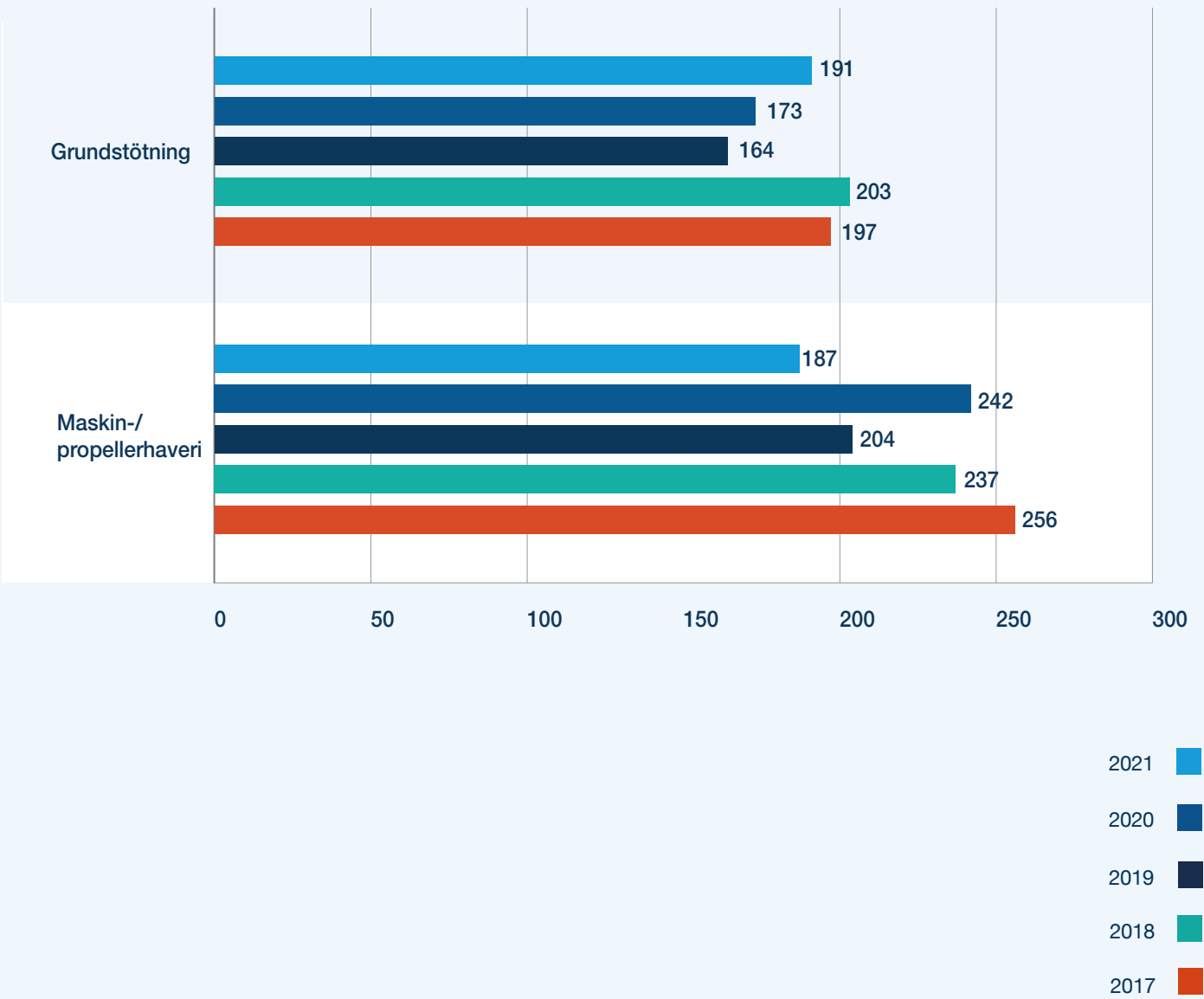




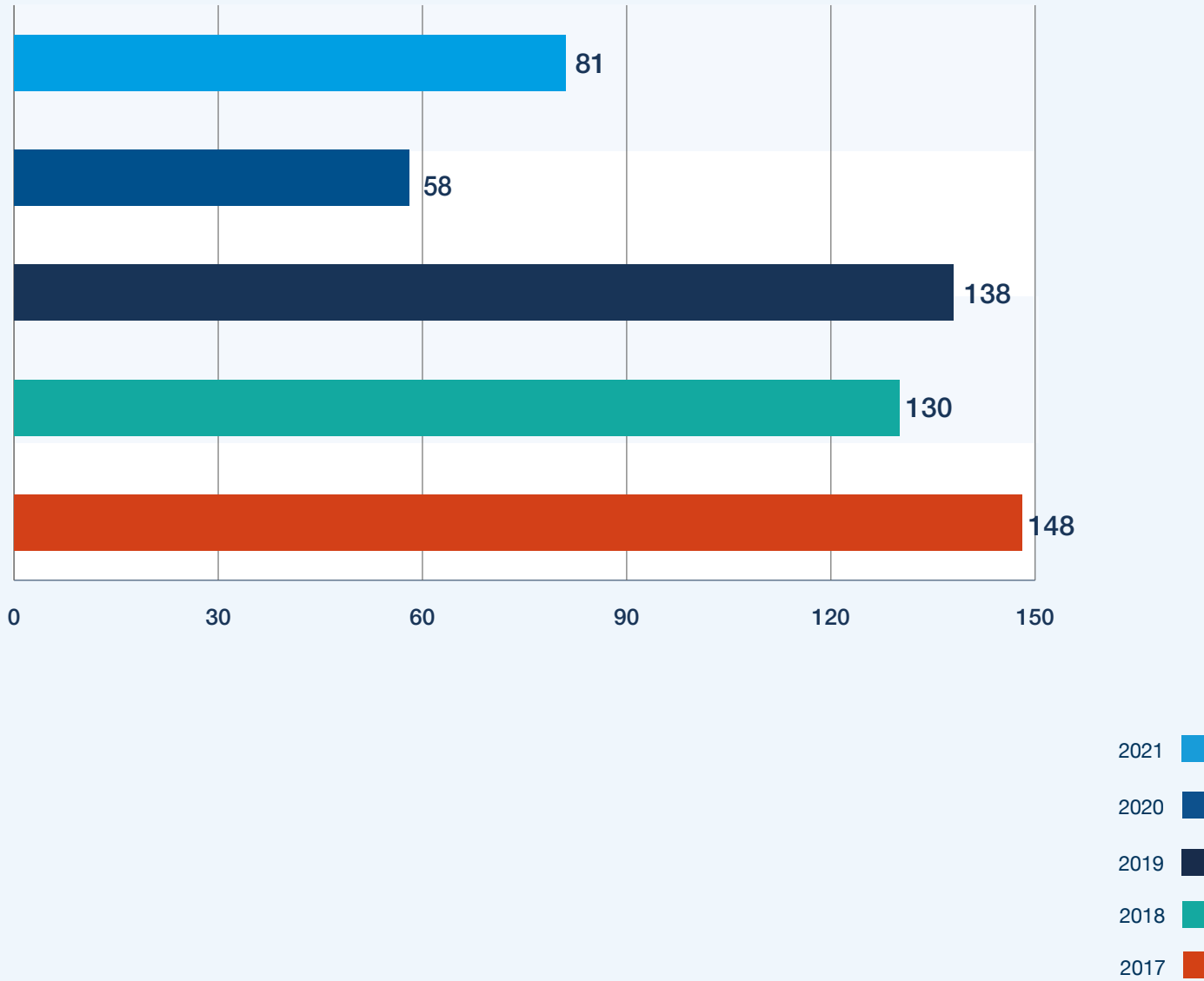
Foto: Sjöfartsverket

Antal sjuktransporter från fartyg (figur 10) har halverats under 2020 och 2021 jämfört med de tre föregående åren (58 respektive 81 jämfört med omkring 140). Passagerarfärjetrafiken, varifrån sjuktransporterna i hög grad förekommer, har minskat drastiskt sedan pandemins början.

Kryssningsfartygens anlop i svenska hamnar minskade med 85 procent under 2020 jämfört med genomsnittet för 2017–2019 (från drygt 400 till 60). Mätt i Sjöfartens persontransportarbete är motsvarande minskning 62 procent.¹

Sjuktransporterna utförs till omkring 70 procent av flygande enheter (år 2020 var dock andelen 60 procent) och återstoden av ytenheter (år 2020 var dock andelen 45 procent). Observera att flera typer av enheter kan medverka vid ett och samma sjuktransportärenden. Sjöfartsverket står för ca 70 procent av sjuktransporterna med flygande enhet (27 av 36 under 2020 och 45 av 61 under 2021).

Figur 10: Antal ärenden 2017–2021, 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 sjö-räddningstjänst) inordnas i sammanhanget. Kategorin utgör en relativt stor ärendeandel.

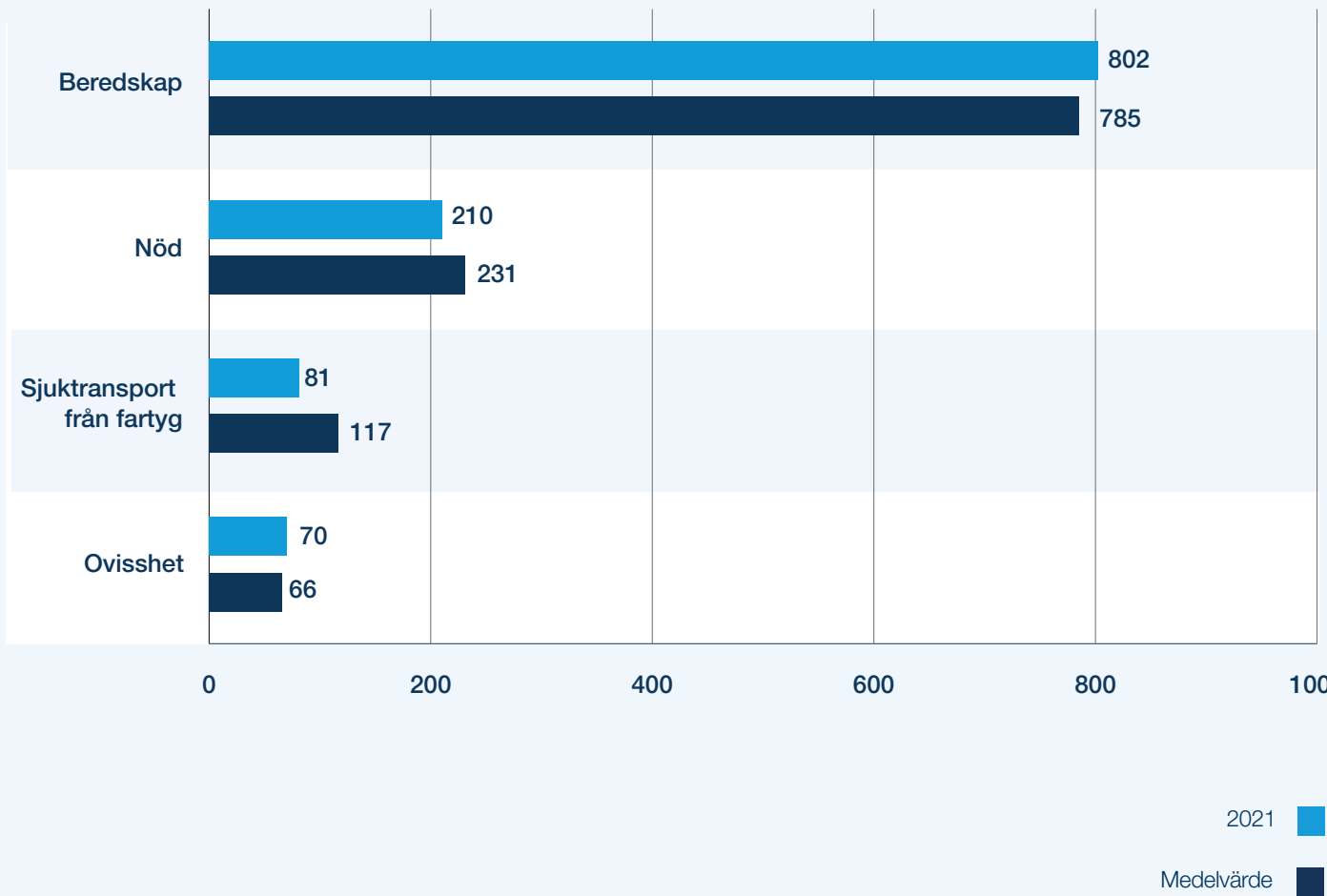
Omkring 65 % av alla sjöräddningsärenden har klassats som beredskap. Motsvarande för nöd och ovisshet är 20 % resp 5 %. Sjuktransport från fartyg står för 10 %.

Antal ärenden klassade som beredskap ligger på ungefär samma nivå 2021 som genomsnittet för 2017–2020 (ca 800) medan antal ärenden klassade som nöd (210 jämfört med 231) ligger på en lägre nivå. Det samma gäller sjuktransport från fartyg (81 ärenden jämfört med 117). Jämförs den senare kategorin med genomsnittet för 2017–2019, dvs. innan Corona-pandemin, är skillnaderna ännu större (81 jämfört med 140).



Foto: Sjöfartsverkets räddningshelikopter Kristianstad

Figur 11: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per klassning

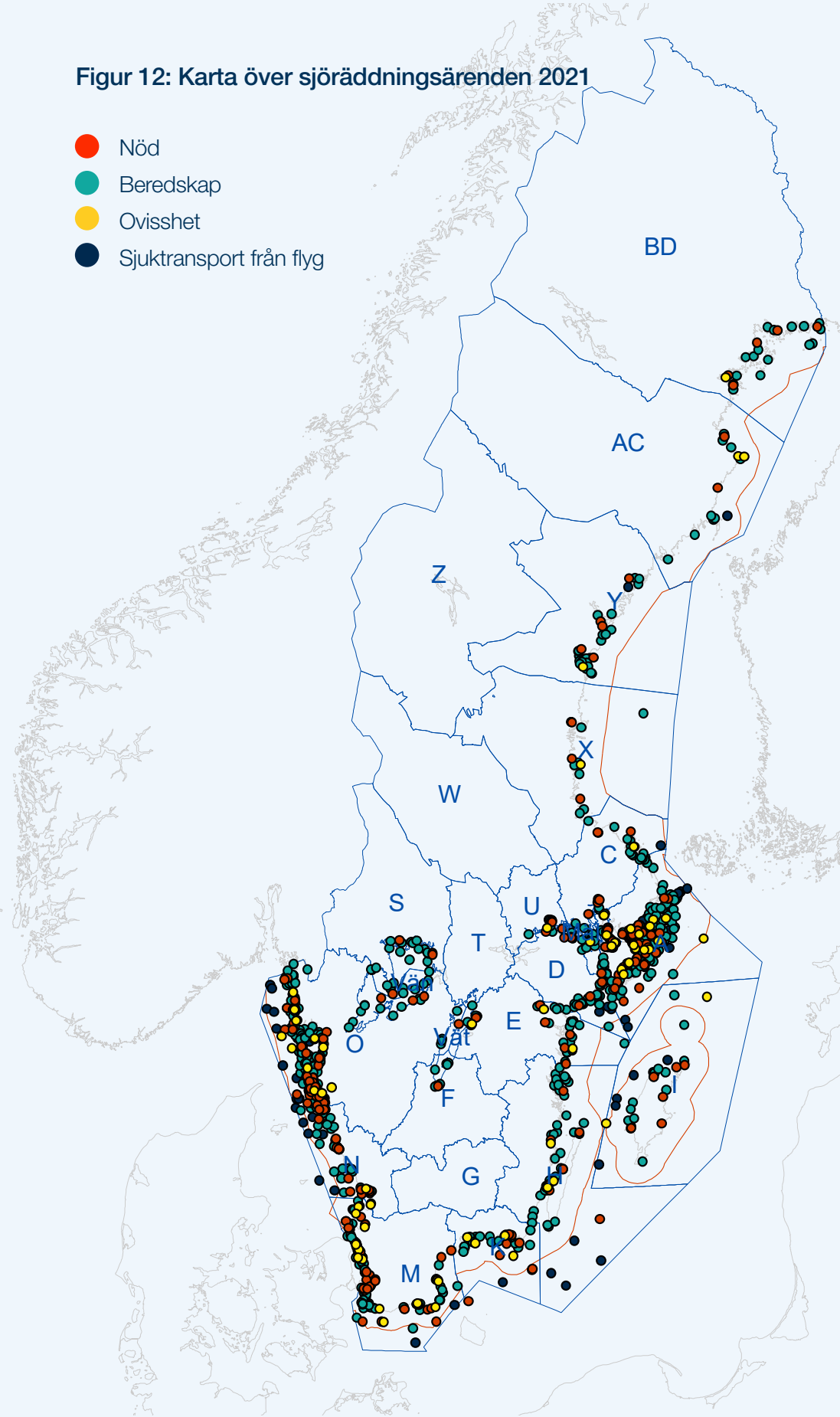


De totalt 1 167 sjöräddningsärendena under 2021 ses i kartan (figur 12 nedan). 210 är klassade nöd, 802 beredskap, 70 ovisshet och 81 sjuktransport från fartyg (4 saknar klassning).

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

Figur 12: Karta över sjöräddningsärenden 2021

- Nöd
- Beredskap
- Ovisshet
- Sjuktransport från flyg



Antal sjöräddningstjänstärenden per område och år 2017–2021 (figur 13). Årsuppgifter för 2017–2021, ses i bilagan (s.46).

Stockholms län hade fler ärenden 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (242 jämfört med 232). I övriga områden med flest antal ärenden ses istället något färre antal, Västra Götaland (265 jämfört med 269) och Skåne (151 jämfört med 161).

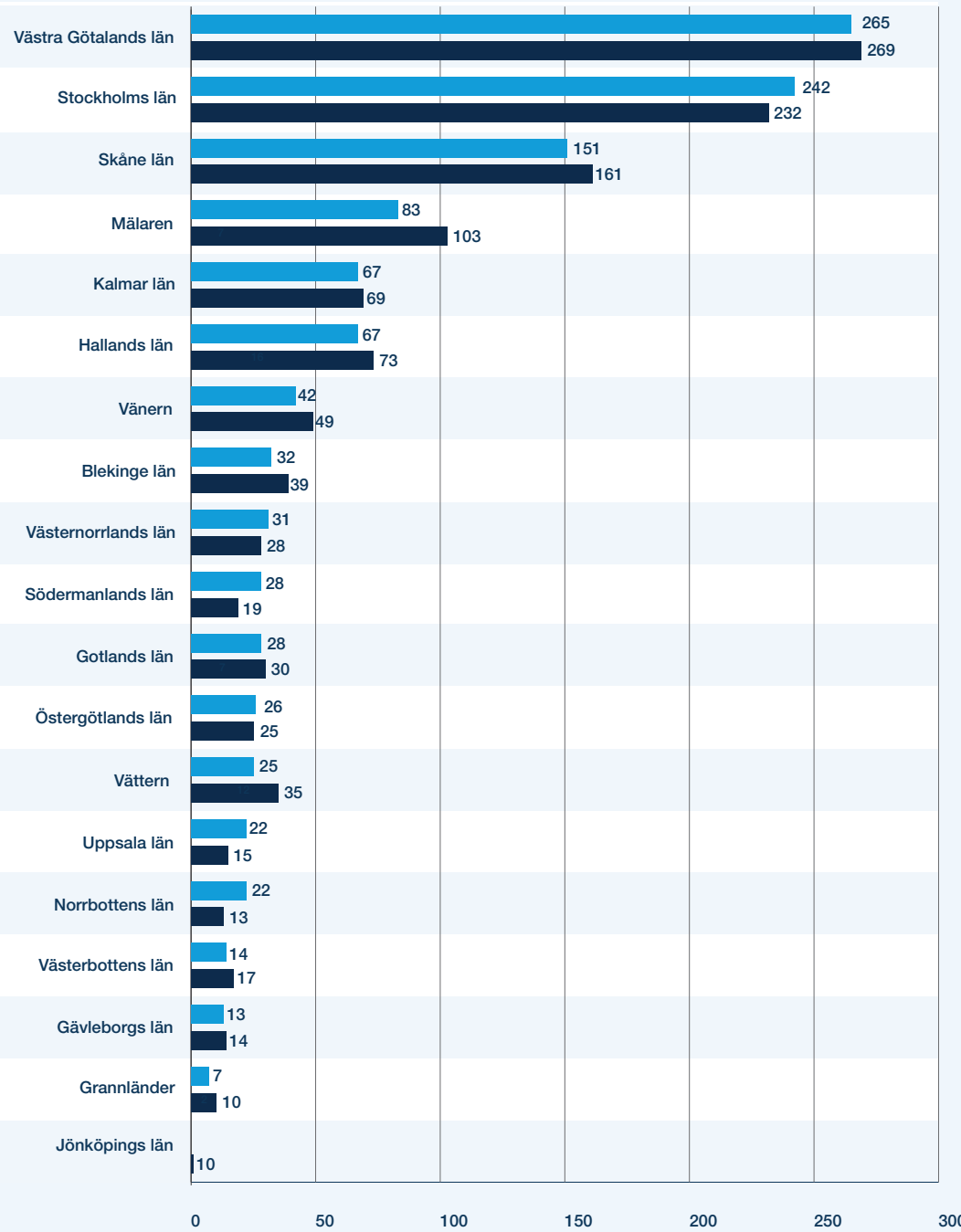
Västra Götalands och Stockholms län står för drygt 20 procent vardera av sjöräddningsärendena. Följt av Skåne län med knappt 15 procent.

Några län har haft fler ärenden 2021, t.ex. Södermanland (28 jämfört med 19), Uppsala (22 jämfört med 15) och Norrbotten (22 jämfört med 13).



Foto: Ove Nordström/MostPhotos

Figur 13: Antal ärenden 2021 och medelvärde för 2017–2020, per område



2021

Medelvärde

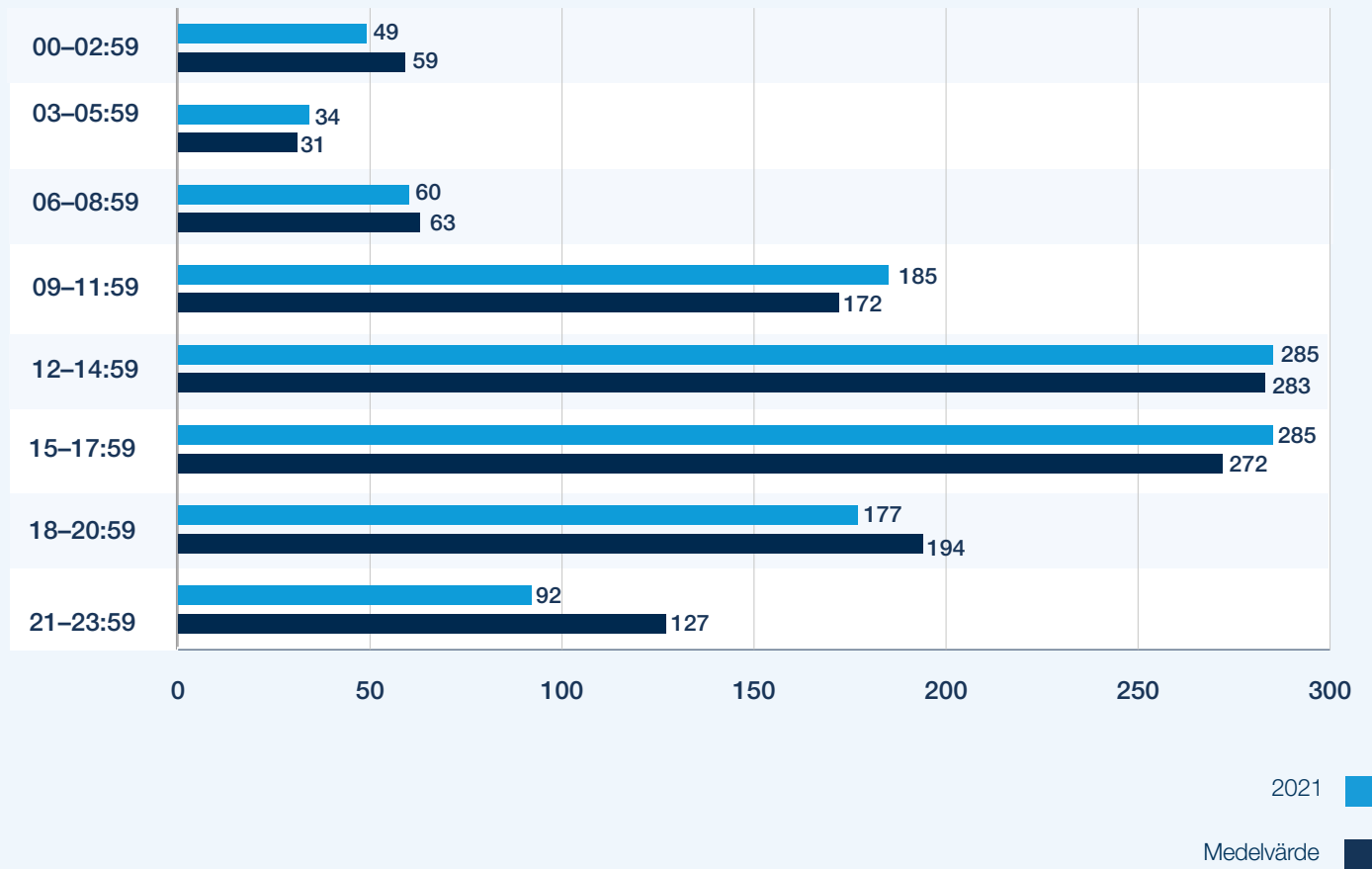
~50%

av sjöräddningsärendena
infaller klockan 12–18

Figur 14 visar att majoriteten av alla sjöräddningsärenden, ca 50 procent, infaller klockan 12–18 (drygt 550). Näst flest ärenden infaller klockan 9–12 respektive 18–21, ca 15 procent vardera, (ca 185 per tidsintervall).

För fyra av åtta tidsintervall har färre ärenden inkommit under 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (00–03, 06–09, 18–21 och 21–24). Medan det för övriga tidsintervall har inkommit fler.

Figur 14: Antal ärenden 2021 och medelvärde för 2017–2020, per tid på dygnet



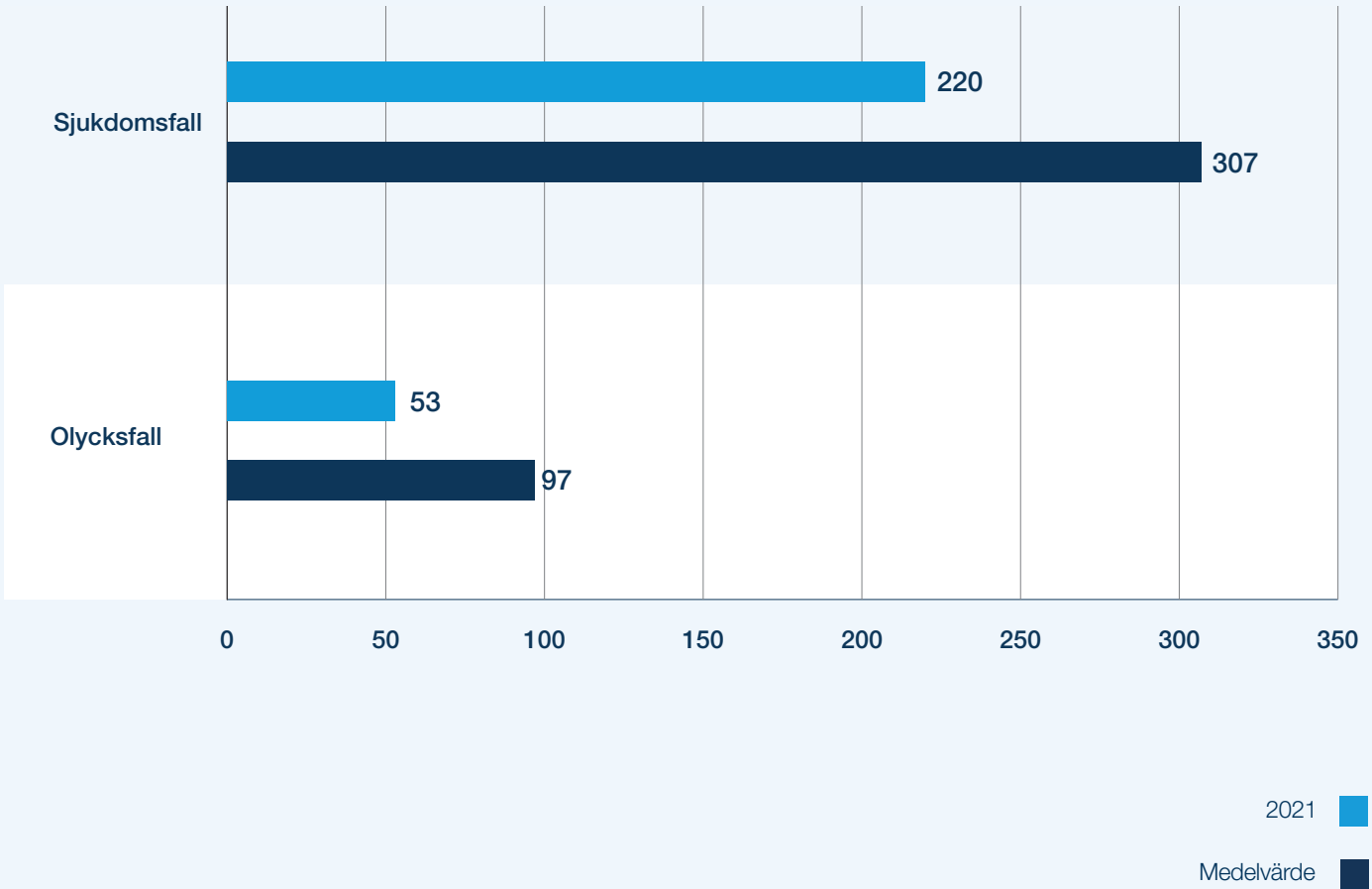
Läkarråd (TMAS)¹ är en uppgift där Sjö- och flygräddningscentralen förmedlar kontakt mellan hjälpsökande fartyg och läkare. Ett sådant ärende kan mynna ut i räddningstjänstärende i de fall en sjuktransport från fartyg blir nödvändig. Befinner sig fartyget utanför svenskt räddningsområde kontaktas istället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

Antalet läkarråd (inklusive de som föranlett en sjuktransport från fartyg) är påtagligt färre 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020: 220 jämfört med 307 för sjukdomsfall och 53 jämfört med 97 för olycksfall (figur 15). Även här förklaras sannolikt minskningen av den generella nedgången av sjöfartens persontransporter sedan Coronapandemins början 2020.



Foto: Emelie Asplund

Figur 15: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2021 och medelvärde 2017–2020, 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.

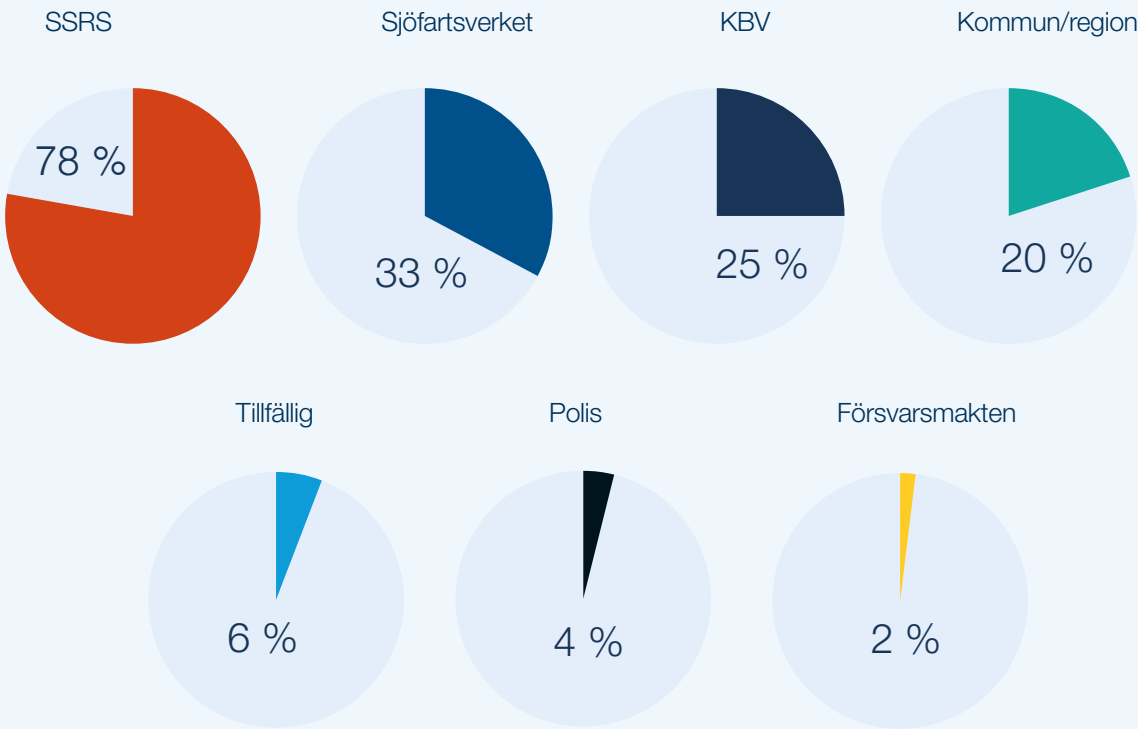


Foto: Yngve Berglund/SSRS

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 ärendena 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.

Svenska sjöräddningssällskapet (SSRS) har medverkat i närmare 80 procent av sjöräddningsärendena. Motsvarande för Sjöfartsverket är drygt 30 procent, Kustbevakningen (KBV) 25 procent och kommuner/regioner 20 procent. Tillfällig resurs utgörs bl.a. av privata båtar och handelsfartyg.¹ Fördelningen för 2021 är i stort densamma som genomsnittet för 2017–2020.

Figur 16: Samverkansorganisationers medverkan 2021, 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

~40%

av flygräddningssärendena 2021
skedde under maj–augusti

Ärenden 2017–2021

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

Under 2021 inkom 645 ärenden rörande flygräddningstjänst (figur 17). Antalet är 4 procent färre jämfört med de 669 under 2020 och 9 procent färre jämfört med genomsnittet på 708 under 2017–2020.

Även antal flygräddningssärenden följer ett visst säsongsmönster, med en generell uppgång under maj–augusti då ca 40 procent av ärendena uppkommer. Utfallet under 2021 följer huvudsakligen det genomsnittliga mönstret för 2017–2020, men med färre ärenden under januari–maj samt augusti och tydligt fler under juli och september. Antal ärenden under juli 2021 var 101 att jämföra med genomsnittet på 93 för 2017–2020. Motsvarande för september var 73 jämfört med 61.

Figur 17: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per månad



Knappt 50 procent av flygräddningsärendena under 2021 rör allmänflyg (figur 18). Totalt 310 ärenden (genomsnitt 339 under 2017–2020) där ca 80 procent orsakas av ej avslutad färdplan¹ och ca 6 procent av nödsändare (se s.40)

Militär luftfart utgör drygt 25 procent, motsvarande 168 ärenden (genomsnitt 161 under 2017–2020) där ca 85 procent orsakas av varningslarm² följt av ej avslutad färdplan och nödsändare (ca 3 procent vardera).

Kommersiell luftfart utgör ca 20 procent, motsvarande 114 ärenden (genomsnitt 149 under 2017–2020) där ca 60 procent orsakas av ej avslutad färdplan, följt av nödsändare och varningslarm (knappt 15 procent vardera). Den kommersiella luftfarten har minskat påtagligt som en konsekvens av pandemin. Inrikestrafiken med drygt 70 procent mellan 2019 och 2020 och utrikes med närmare 80 procent.³

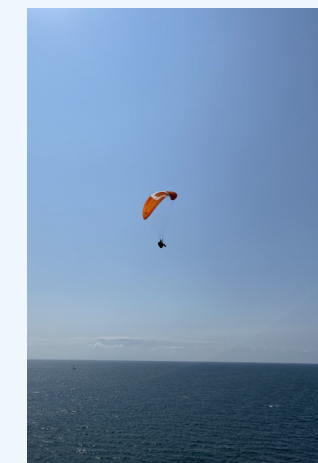
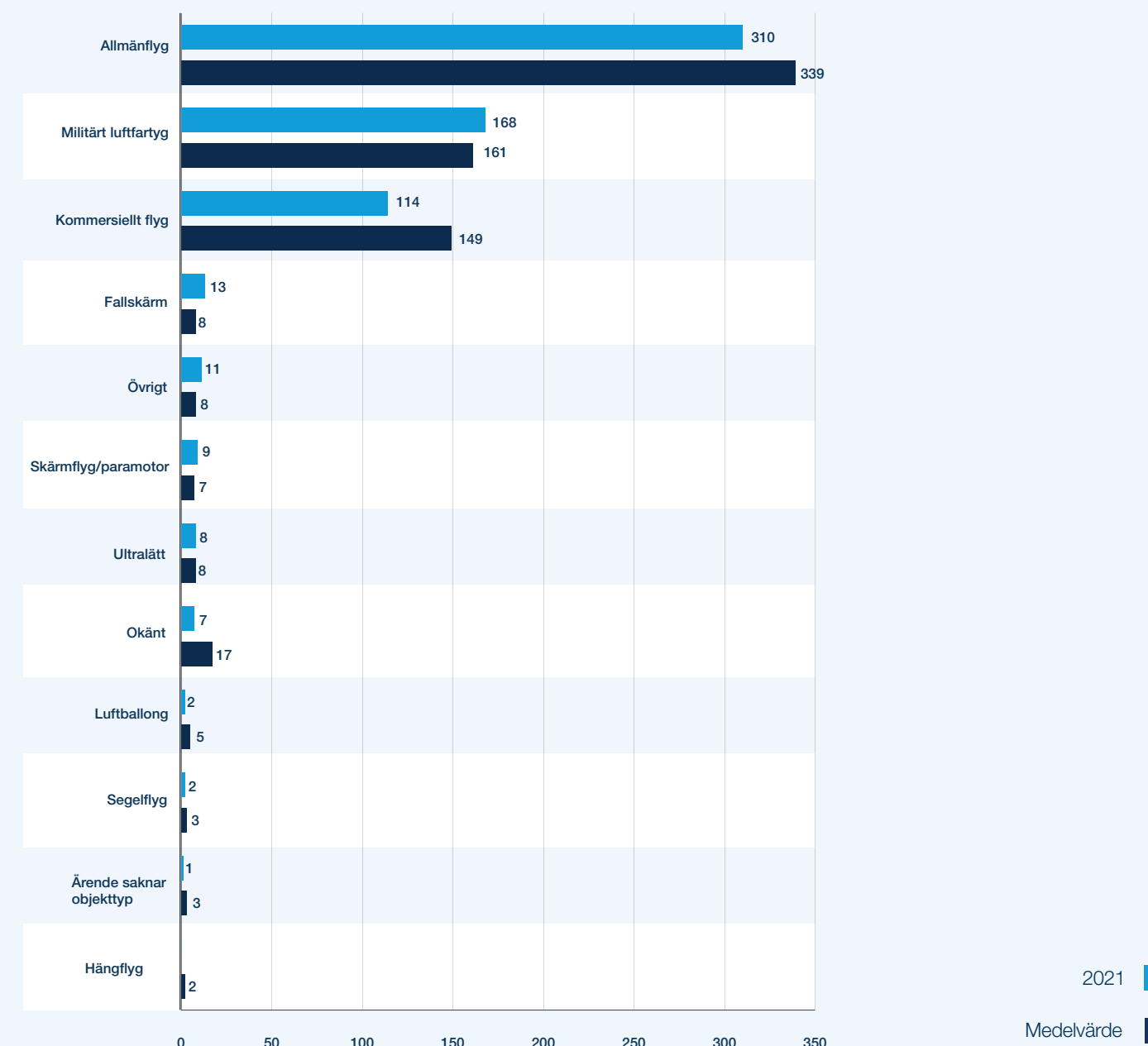


Foto: MostPhotos

Figur 18: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per objekttyp



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.

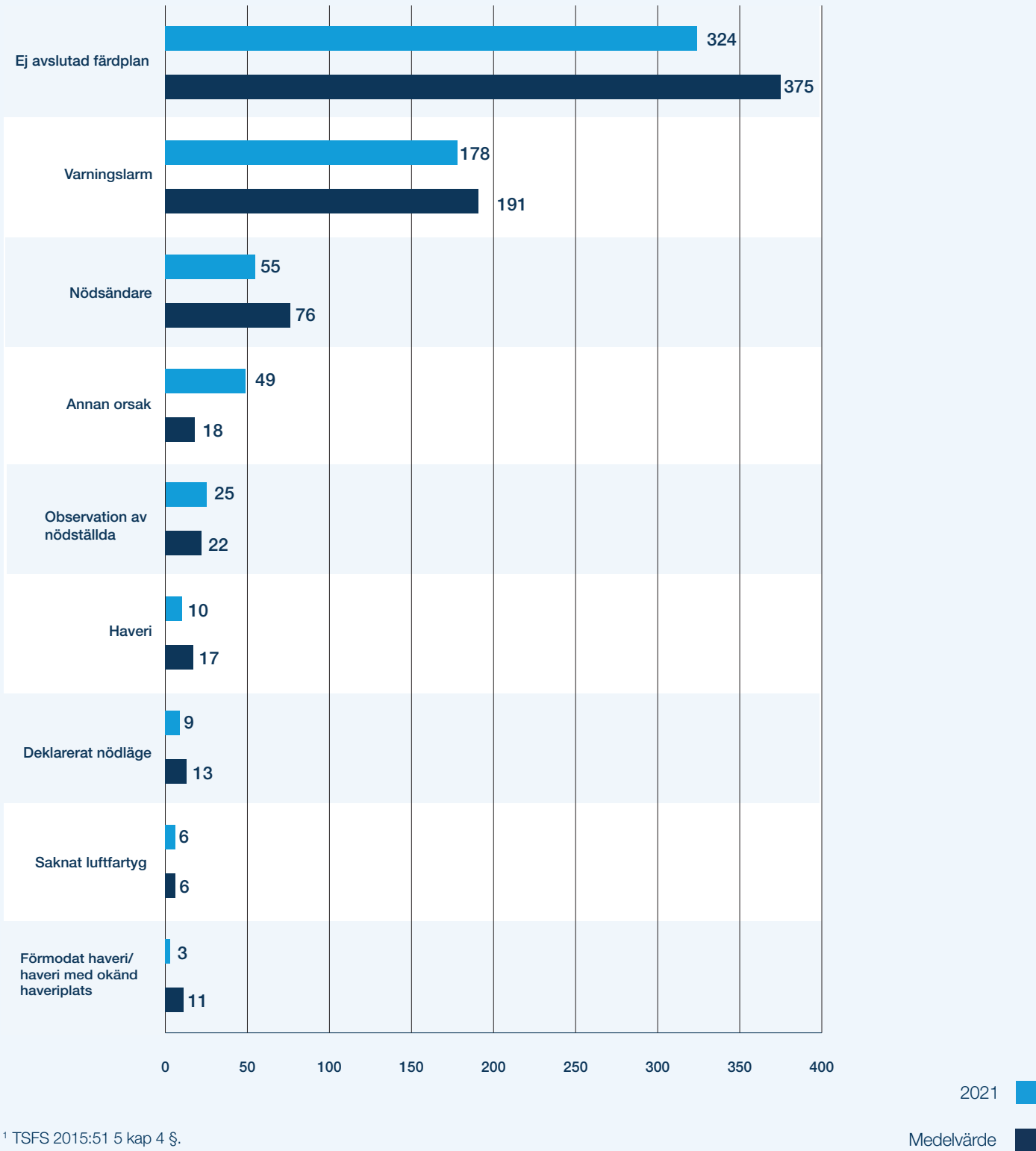
³ Transportstyrelsen: Trafikprognos för svensk luftfart 2021–2027.



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 drygt 25 procent och nödsändare (s.40) ca 10 procent. Under 2021 har antalen inom de tre största orsakstyperna varit färre jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (324 jämfört med 375, 178 jämfört med 191 och 55 jämfört med 76). Orsakstyper som avrundat utgör 0 procent har utelämnats i diagrammet.

Figur 19: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per orsakstyp



¹ TSFS 2015:51 5 kap 4 §.

Figur 20 visar att antalet ärenden rörande ej avslutad färdplan var, sett till perioden 2017–2021, som lägst 2019 (332) och som högst 2017 (412).

Antalet ärenden rörande varningslarm har fluktuerat under perioden. Det var som högst 2017 (209) som lägst 2020 (165).



Foto: Irina Safonova/MostPhotos

Figur 20: Antal ärenden 2021, ej avslutad färdplan respektive varningslarm

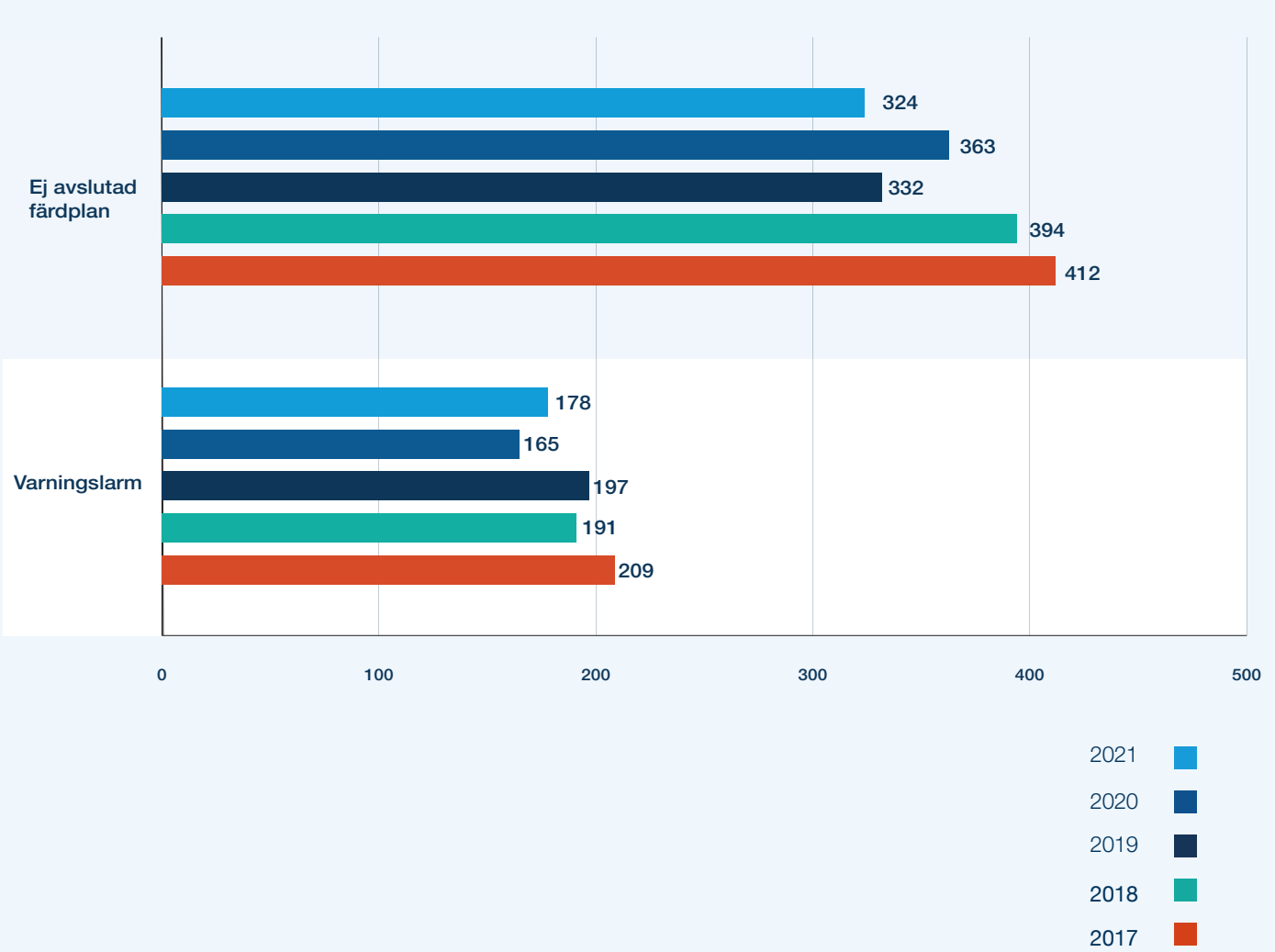


Foto: Ari Seppänen/MostPhotos

Varje ärende klassas med avseende på allvarlighetsgrad: ovisshet, beredskap eller nöd (figur 21). Antalet ärenden klassade som ovisshet, vilka utgör drygt 60 procent, var något färre 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (393 jämfört med 435). Detsamma gäller för ärenden klassade som beredskap som utgör drygt 30 procent och nöd som utgör ca 7 procent. I de kategorierna var antalen 205 (jämfört med 220) respektive 44 (jämfört med 51).

Figur 21: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per klassning

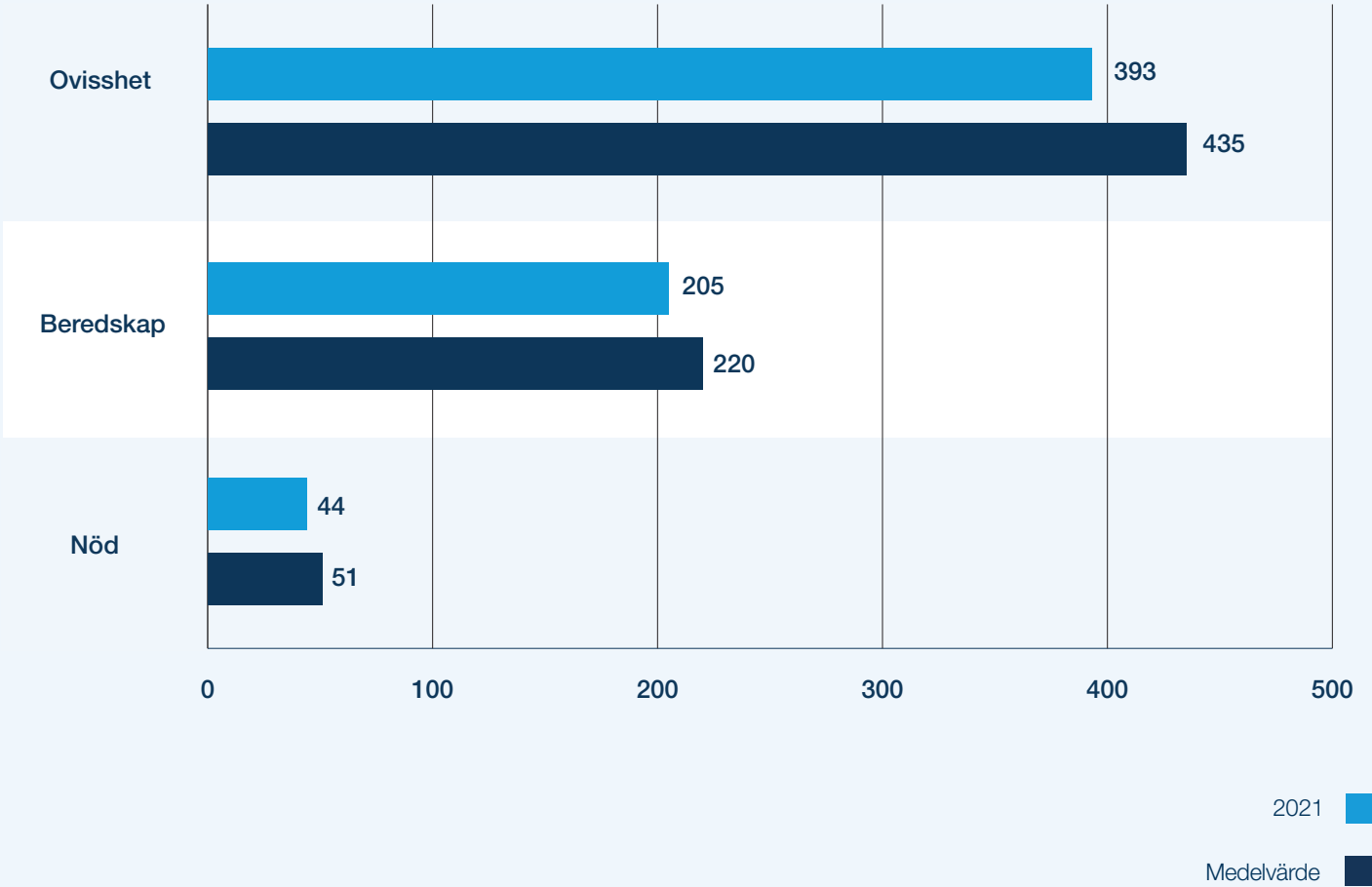


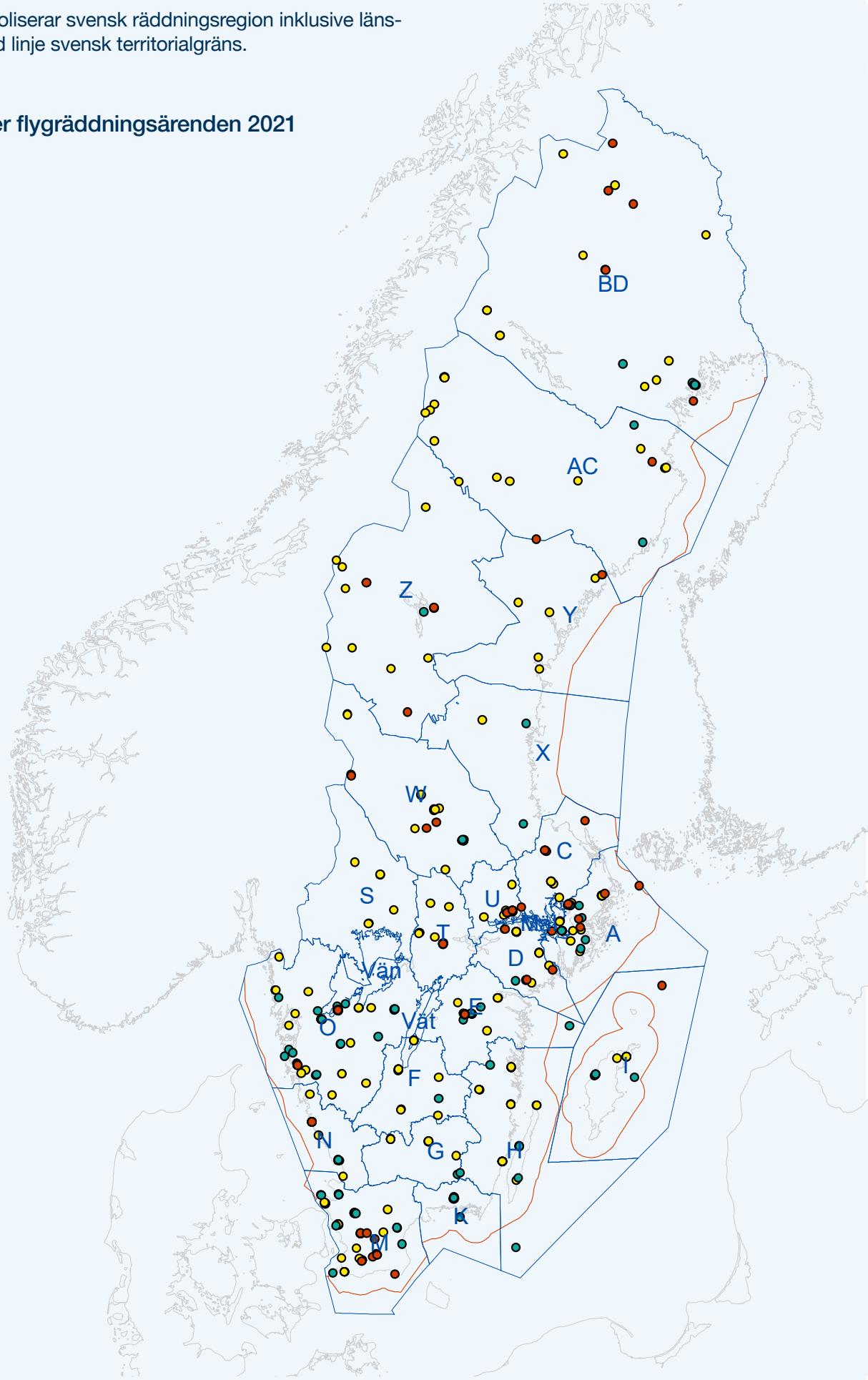
Foto: Jan Åke "Labbe" Sköld

De totalt 645 flygräddningsärendena under 2021 ses uppdelade på allvarlighetsgrad i kartan (figur 22) nedan. 44 är klassade nöd, 205 beredskap och 393 ovisshet (3 saknar klassning).

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

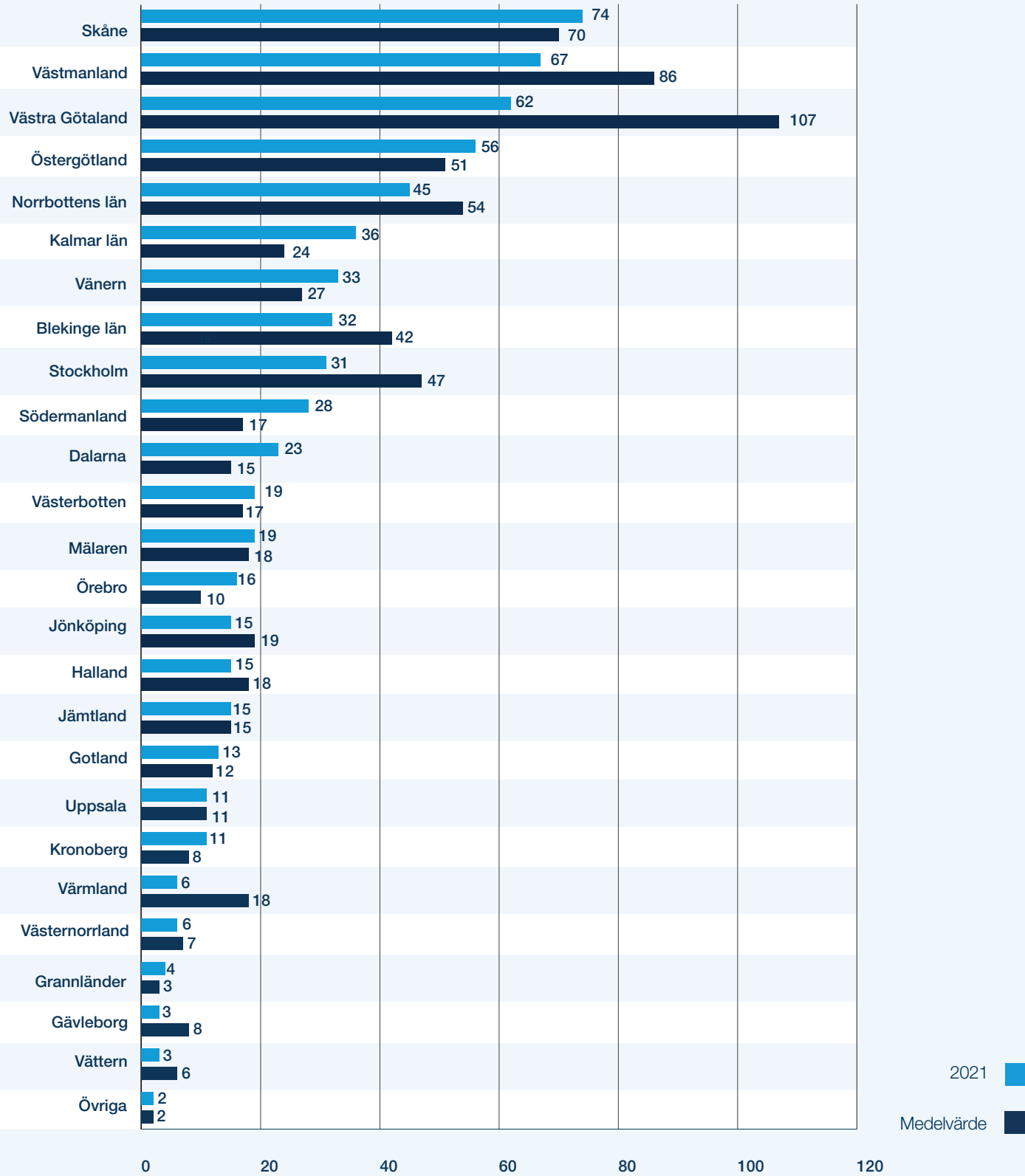
Figur 22: Karta över flygräddningsärenden 2021

- Nöd
- Beredskap
- Ovisshet



Två av länen med flest årliga flygräddningsärenden har haft färre ärenden under 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (figur 23). Västmanland (67 jämfört med 86) och Västra Götaland (62 jämfört med 107). Skåne (74 jämfört med 70) och Östergötland (56 jämfört med 51) har istället haft fler. Årsuppgifter för 2017–2021, ses i bilagan (s.47).

Figur 23: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per område



Figur 24 visar att 75 procent av flygräddningsärenden uppkommer under dagtid (9–12, 12–15 och 15–18). Inkluderas även tidsintervallet 18–21 inryms 90 procent av ärendena. För de senare tre ses färre antal 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020 (181 jämfört med 199, 146 jämfört med 177 och 106 jämfört med 119)

~75%
av flygräddningsärendena
infaller klockan 9–18

Figur 24: Antal ärenden 2021 och medelvärde 2017–2020, per tid på dygnet

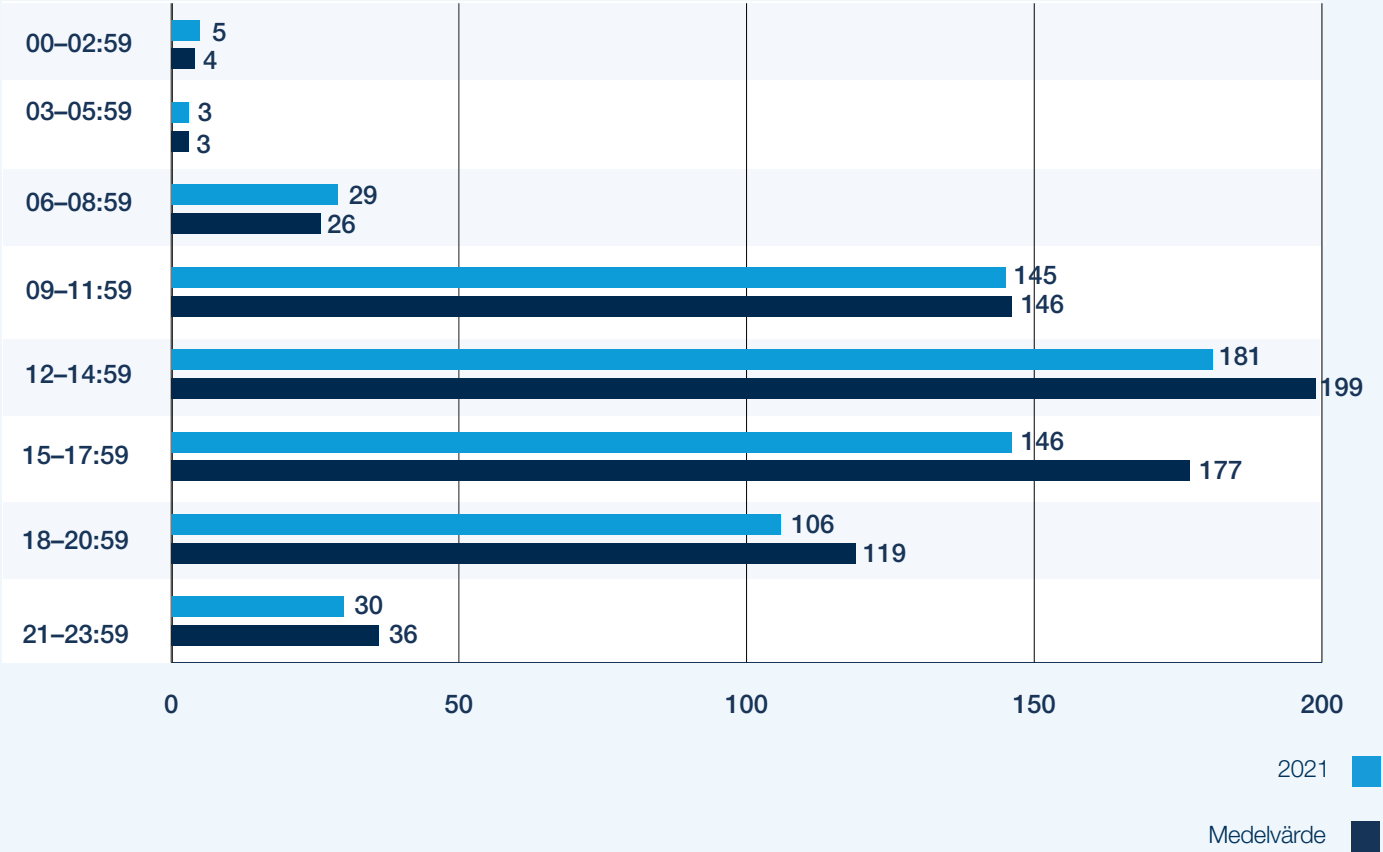


Foto: Anton Stenros

Nödsändare

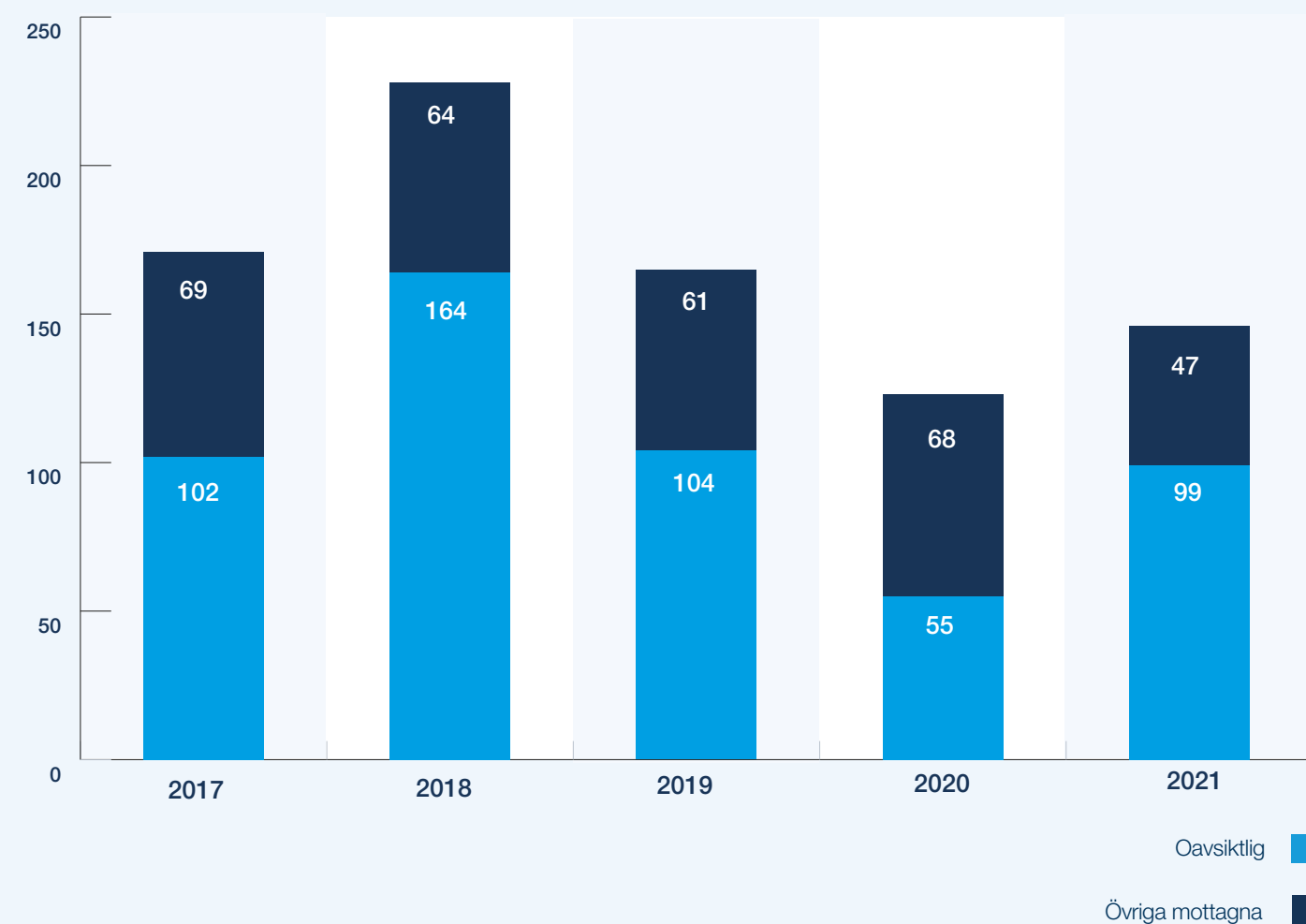
146

ärenden 2021 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 administrerar alla larm i Sverige, och larm där människor är inblandade som har registrerat sin sändare i Sverige.

Antal ärenden med mottagna signaler från nödsändare har fluktuerat under perioden (figur 25). Under den redovisade perioden inkom flest larm under 2018, 228 stycken. År 2021 var antalet 146 varav 47 oavsiktliga (motsvarande drygt 30 procent).

Figur 25: Antal ärenden 2021, nödsändare

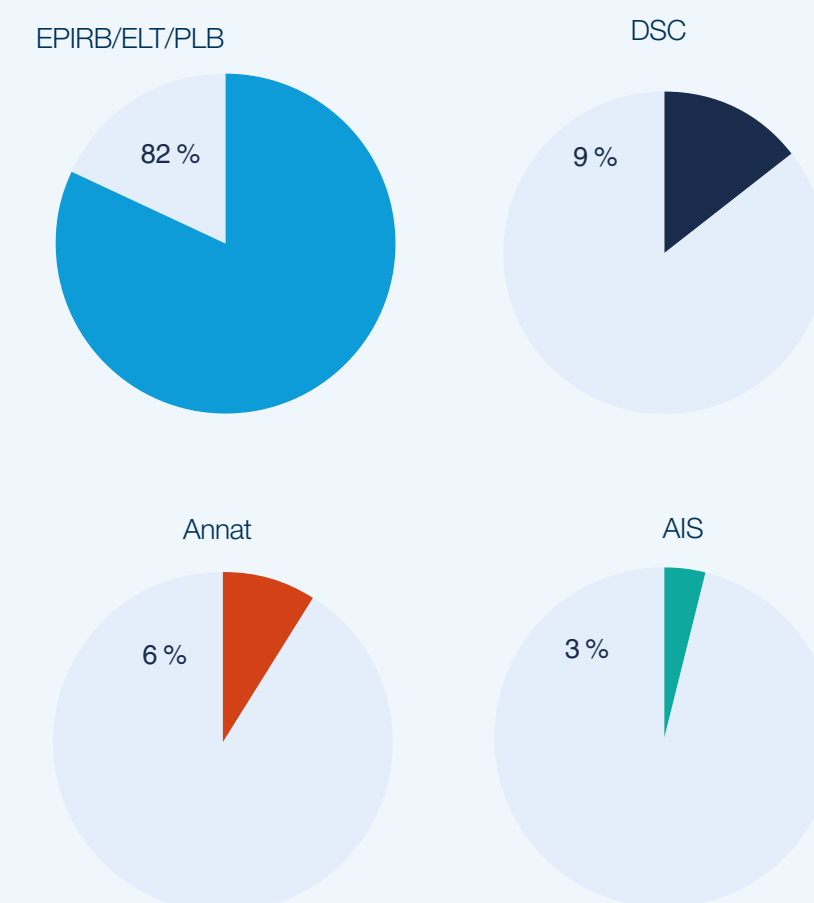


Under 2021 härrörde 82 procent av signalerna från nödsändartyperna EPIRB/ELT/PLB¹ (figur 26). EPIRB används inom sjöfarten och ingår i det internationella sjösäkerhetsradiosystemet GMDSS². Likaså DSC³ och AIS⁴ är system som används av sjöfarten. Medan ELT⁵/PLB är sändare som används av luftfarten.



Foto: Sjöfartsverket

Figur 26: Fördelning, olika typer av nödsändare/signaler 2021



¹ Emergency Position Indicating Radio Beacon/ Emergency Locator Transmitter/Personal Locator Beacon.

² Global Maritime Distress and Safety System.

³ Digital Selective Calling – anropssystem för sjöradio.

⁴ Automatic Identification System Emergency Locator Transmitter.

⁵ Emergency Locator Transmitter.

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

573

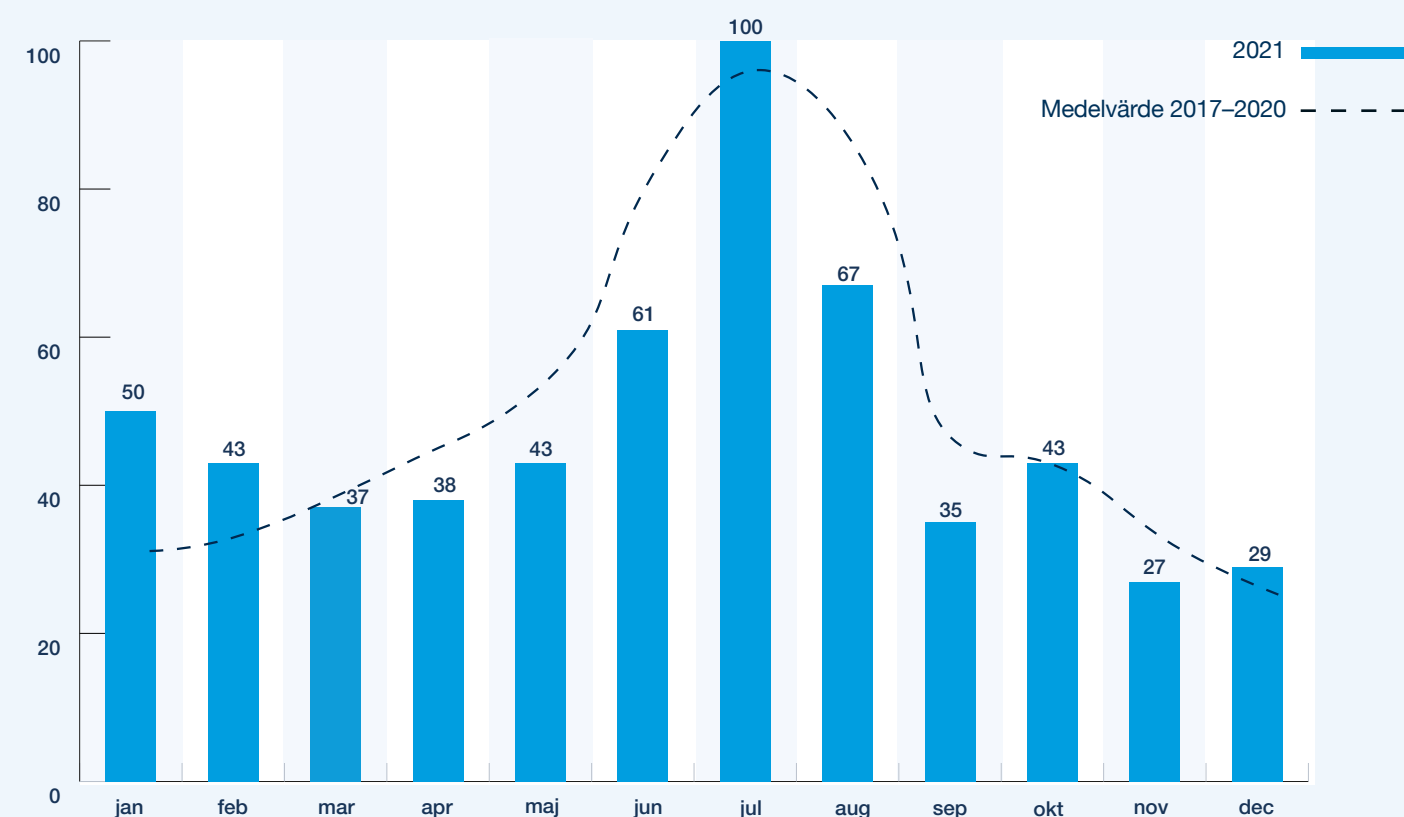
insatser av räddningshelikoptrarna under 2021

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. 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.

En av Sjöfartsverkets sju räddningshelikoptrar har varit på reparation sedan slutet av 2019, vilket har gjort att Visby helikopterbas inte har varit öppen i planerad utsträckning.

Antalet ärenden där räddningshelikoptrarna larmats var 539 under 2020 och 573 under 2021, vilket kan jämföras med genomsnittet på ca 640 för de tre föregående åren. För 2021 är antalet således ca 70 färre jämfört med genomsnittet. Som redovisats ovan (s.24) har sjuktransporter från fartyg halverats under 2020 och 2021 jämfört med 2017–2019 (från ca 140). Även andra kategorier har minskat under 2020–2021, ex. flygräddning – efterforskning, räddning och sjuktransporter sjukvårdshuvudman.

Figur 27: Antal insatser 2021 och medelvärde 2017–2020, per månad



På månadsbasis ses (figur 27) att antalet engagerade enheter var fler under januari, februari och juli 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020. För övriga månader istället färre.

Flest helikopterinsatser görs inom sjöräddningstjänst – efterforskning, räddning följt av flygräddningstjänst – efterforskning, räddning (figur 28). Inom sjöräddning var antalet larm 270 under 2021 jämfört med det genomsnittliga antalet på 248 för 2017–2020. Motsvarande inom flygräddning var 108 jämfört med 127.

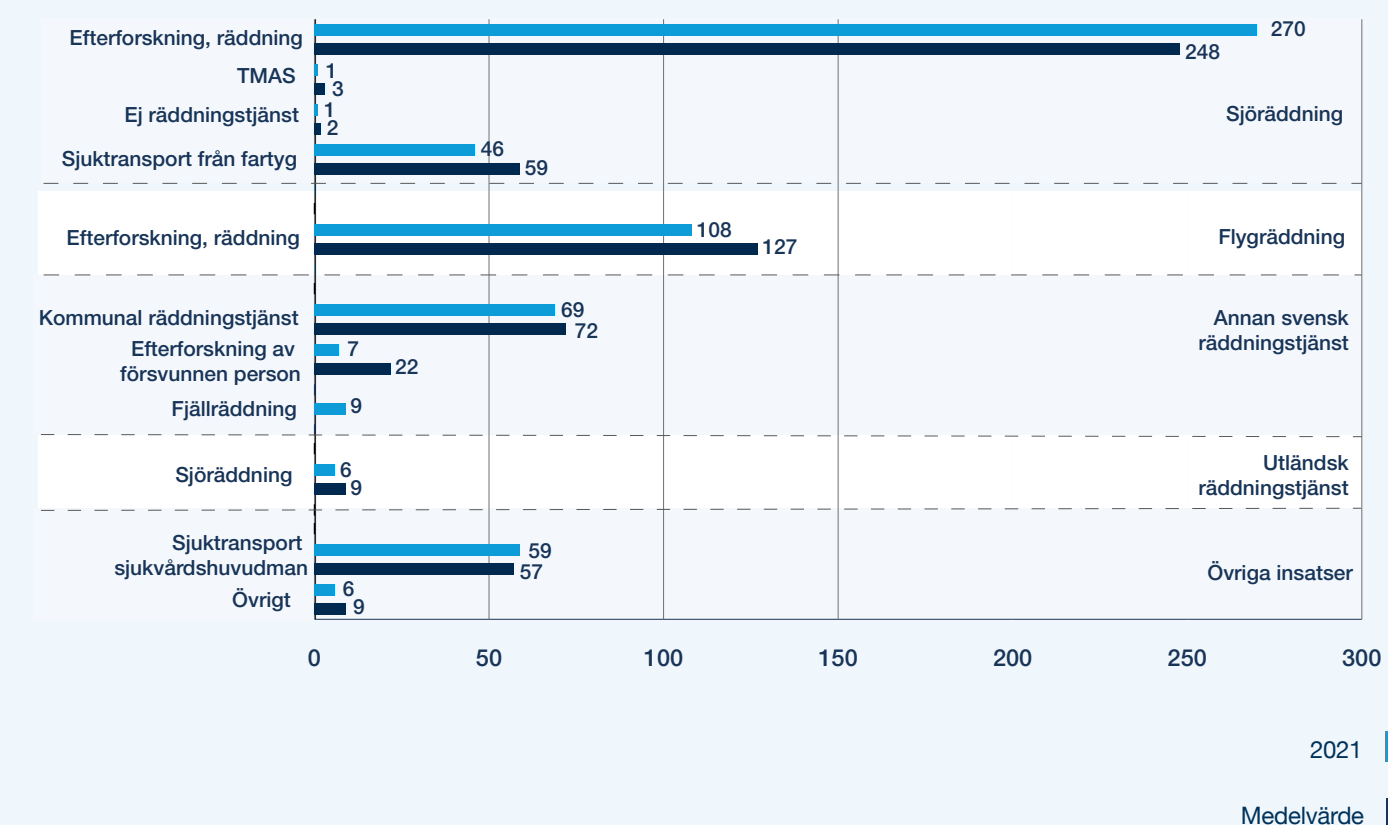


Foto: Lloyd Horgan

Andra insatser är t.ex. kommunal räddningstjänst (69 under 2021 jämfört med i genomsnitt 72 under 2017–2020), sjuktransport sjukvårdshuvudman¹ (59 under 2021 jämfört med i genomsnitt 57 under 2017–2020) och sjuktransport från fartyg (46 under 2021 jämfört med i genomsnitt 59 under 2017–2020).

För flera av insatserna blir skillnaderna än större om 2021 jämförs med medelvärdet för 2017–2019 eftersom nedgången påbörjades under 2020: t.ex. sjuktransport sjukvårdshuvudman (59 under 2021 jämfört med i genomsnitt 65 per år under 2017–2019), efterforskning av försvunna personer (7 under 2021 jämfört med 27 per år under 2017–2019), flygräddning – efterforskning och räddning (108 under 2021 jämfört med 135 per år under 2017–2019) och sjuktransport från fartyg (46 under 2021 jämfört med i genomsnitt 69 per år under 2017–2019).

Figur 28: Antal insatser 2021 och medelvärde 2017–2020, 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.

Med utgångspunkt från Kristianstads helikopterbas har antalet larmade insatser varit färre under 2021 jämfört med genomsnittet för 2017–2020, 98 jämfört med 129 (figur 29). Även från Umeå har antalet varit något färre, 73 jämfört med 84. För övriga har antalet insatser istället varit fler. Främst från Stockholm som hade 162 jämfört med 150.

Figur 29: Antal insatser 2021 och medelvärde för 2017–2020, per bas

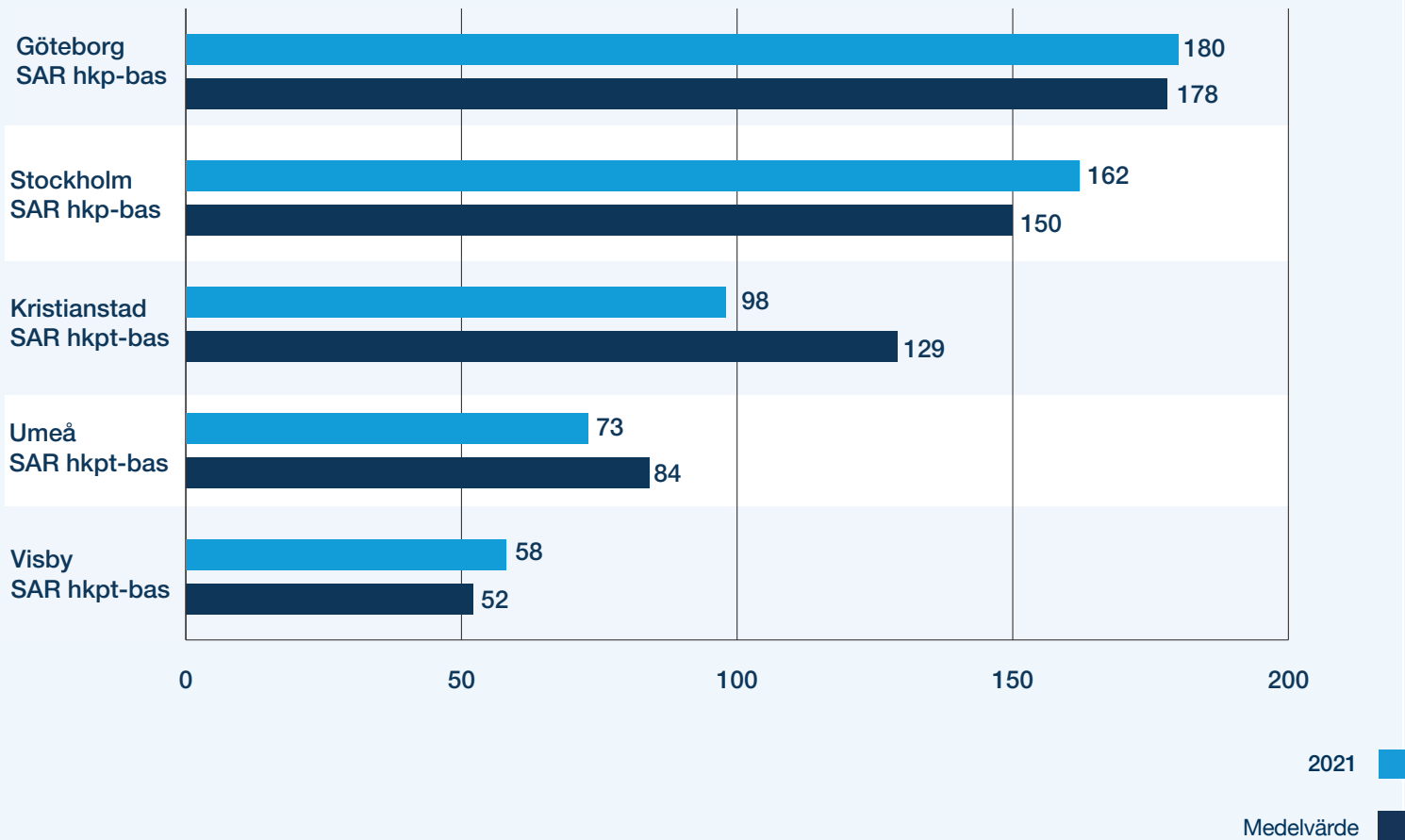


Foto: Mats Ryde/SSRS

Bilaga

Ärenden sjöräddningstjänst per område, 2017–2021

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

Ärenden flygräddningstjänst per område, 2017–2021

Huvudområde	2017	2018	2019	2020	2021
Stockholms län	60	43	52	34	31
Uppsala län	11	13	7	12	11
Södermanlands län	15	17	16	21	28
Östergötlands län	50	48	51	53	56
Jönköpings län	23	9	12	30	15
Kronobergs län	7	8	10	7	11
Kalmar län	16	23	25	31	36
Gotlands län	10	14	12	11	13
Blekinge län	46	34	48	41	32
Skåne län	67	80	62	70	74
Hallands län	21	19	14	16	15
Västra Götalands län	188	111	70	57	62
Värmlands län	24	18	15	15	6
Örebro län	16	6	5	13	16
Västmanlands län	69	91	93	90	67
Dalarnas län	13	19	16	13	23
Gävleborgs län	5	10	10	8	3
Västernorrlands län	6	8	6	6	6
Jämtlands län	11	16	18	15	15
Västerbottens län	18	18	15	15	19
Norrbottnens län	55	60	60	39	45
Vänern	27	23	26	30	33
Vättern	6	2	6	9	3
Mälaren	12	19	14	28	19
Grannländer	3	1	4	4	4
Övriga	3	-	2	1	2
Totalt	782	710	669	669	645