

Årsstatistik 2024

för sjö- och flygräddningstjänst samt helikopterinsatser



SJÖFARTSVERKET



AVSNITT

SAMMANFATTNING AV RÄDDNINGÅRET	4
FÖRÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGEN.....	6
SJÖFARTSVERKETS UPPDRAG	10
SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST	12
SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT ÖVRIGA ÄRENDEN	14
SJÖRÄDDNINGSTJÄNST	16
FLYGRÄDDNINGSTJÄNST	32
NÖDSÄNDARE.....	42
SJÖFARTSVERKETS RÄDDNINGSHELIKOPTRAR.....	46
BILAGA	50

FIGURER

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 1. ANTAL ÄRENDEN OCH MEDELVÄRDE 2013–2024	12
FIGUR 2. FÖRDELNING AV ANTALET ÄRENDEN 2024	13

SJÖ- OCH FLYGRÄDDNINGSTJÄNST SAMT ÖVRIGA ÄRENDEN

FIGUR 3. ANTAL ÄRENDEN 2017–2024.....	15
---------------------------------------	----

SJÖRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 4. ANTAL SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTÄRENDEN 2024: PER MÅNAD OCH MEDELVÄRDE 2017–2023	16
FIGUR 5. ANTAL SJÖRÄDDNINGSTJÄNSTÄRENDEN 2024: PER OBJEKTYP OCH MEDELVÄRDE 2017–2023.....	17
FIGUR 6. ANTAL ÄRENDEN 2017–2024: OBJEKTYP FRITIDSBÅT.....	18
FIGUR 7. ANTAL ÄRENDEN 2017–2024: OBJEKTYP ÖVRIGT.....	19
FIGUR 8. SJÖRÄDDNINGSORSAKER 2024 OCH MEDELVÄRDE 2017–2023	20
FIGUR 9. ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2017–2018: MASKIN-/PROPELLERHAVERI M.M.	21
FIGUR 9B. KARTA ÖVER GRUNDSTÖTNINGAR 2024.....	22
FIGUR 10. ÄRENDEN 2017–2024: SJUKTRANSPORT FRÅN FARTYG	24
FIGUR 11. ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2018–2023: PER KLASSNING	25
FIGUR 12. KARTA ÖVER SJÖRÄDDNINGÄRENDEN 2024.....	26



FIGUR 13A: ANTAL ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2017–2023: PER OMRÅDE	27
FIGUR 13B: ANTAL ÄRENDEN 2017–2023: PER INSJÖ MED STATLIG RÄDDNINGSTJÄNST	28
FIGUR 14: ANTAL ÄRENDEN 2024: PER TID PÅ DYGNET	29
FIGUR 15: ANTAL ÄRENDEN: LÄKARRÅD (TMAS) 2024	30
FIGUR 16A: SAMVERKANSORGANISATIONERS MEDVERKAN 2024: ANDEL ÄRENDEN.....	31
FIGUR 16B: ENHETSMEDVERKAN: SJÖFARTSVERKET OCH KUSTBEVAKNINGEN.....	31

FLYGRÄDDNINGSTJÄNST

FIGUR 17: ANTAL ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2017–2023	32
FIGUR 18A: ANTAL ÄRENDEN 2022–2024: PER TYP AV LUFTFART.....	33
FIGUR 18B: ANTAL ÄRENDEN 2022 OCH 2023: PER OBJEKTYP.....	34
FIGUR 19: ANTAL ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2022–2023: PER ORSAKSTYP	35
FIGUR 20A: EJ AVSLUTAD FÄRDPLAN SOM ORSAK: FÖRDELAD PÅ FLYGNINGSTYP	36
FIGUR 20B: VARNINGSLARM SOM ORSAK: FÖRDELAD PÅ FLYGNINGSTYP	36
FIGUR 21: ANTAL ÄRENDEN 2024: KLASSIFICERADE UTFRÅN ALLVARLIGHETSGRAD	38
FIGUR 22: KARTA ÖVER FLYGRÄDDNINGÄRENDEN 2024.....	39
FIGUR 23: ANTAL ÄRENDEN 2024: PER OMRÅDE.....	40
FIGUR 24: ANTAL ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2020–2023: PER TID PÅ DYGNET.....	41

NÖDSÄNDARE

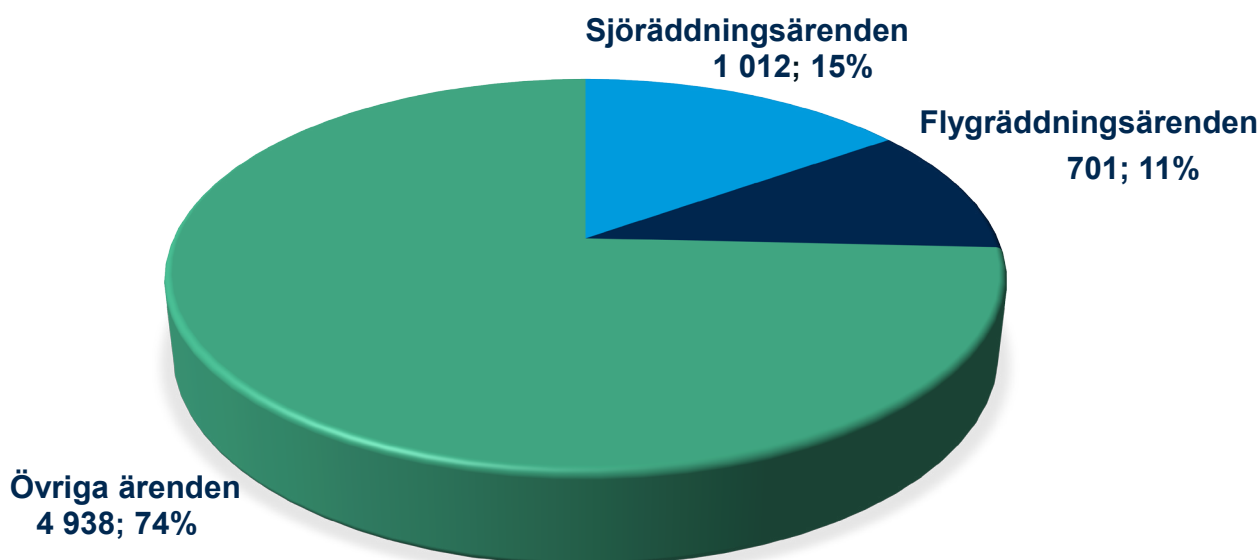
FIGUR 25: FÖRDELNING: OLIKA TYPER AV NÖDSÄNDARE OCH NÖDSIGNALER 2024.....	42
FIGUR 26: ANTAL ÄRENDEN MED NÖDSÄNDARE: PER TYP OCH ÅR	43
FIGUR 27: ANTAL ÄRENDEN MED EPIRB/ELT/PLB: PER TYP OCH ÅR	43
FIGUR 28: ANTAL ÄRENDEN MED DSC: PER FREKVENSONMRÅDE OCH ÅR	44
FIGUR 29: ANTAL ÄRENDEN MED ÖVRIGA NÖDSÄNDAREN (SPOT): PER ÅR	44

SJÖFARTSVERKET'S RÄDDNINGSHELIKOPTRAR

FIGUR 30A: ANTAL ÄRENDEN 2024 OCH MEDELVÄRDE 2017–2023: PER MÅNAD.....	46
FIGUR 30B: ANTAL ÄRENDEN: HELIKOPTER MED AUTOMATIC TRACK ADJUSTMENT (ATA).....	47
FIGUR 31: HELIKOPTERINSATSER 2002 – 2024: PER KLASSNING.....	48
FIGUR 32: HELIKOPTERINSATSER 2023 OCH MEDELVÄRDE FÖR 2018–2022: PER SAR-BAS	49

Sammanfattning av räddningsåret

Antal inkomna sjö- och flygräddningsärenden 2024



▼ 1 012

sjöräddningsärenden 2024

▲ 701

flygräddningsärenden 2024

▲ 4 938

övriga ärenden

När Sjöfartsverket summerar sjö- och flygräddningsåret ser vi vikten av en god beredskap vid olyckor. Sammanlagt hade vi 1 012 sjöräddningsinsatser och 701 flygräddningsinsatser under 2024.

Antalet sjöräddningsärenden var i nivå med förra året, där maskin- eller propellerhaveri följt av grundstötning fortsatt var den vanligaste orsaken.

Sjöfartsverket hanterade 1 012 sjöräddningsärenden i fjol, vilket är i nivå med antalet ärenden förra året. Vi ser nu en mer stabil trend av antal ärenden efter uppgången under pandemin då fler tillbringade semestern i Sverige. Sett till riket som helhet är det fritidsbåtar som står för den absolut största delen av sjöräddningsinsatserna.

— Mängden ärenden som vi hanterar visar på vikten av vår ständiga beredskap. Vi fortsätter att utvecklas för att tillsammans med våra samarbetsaktörer möta behoven och säkerställa trygghet både till sjöss och i luften, säger Mattias Hyllert, direktör för Sjöfartsverkets sjö- och flygräddning.



Foto: Sjöfartsverket

Antal tillfällen där helikopter larmades var 472 under 2024, något fler än under 2023. Efterforskning eller räddning inom sjöräddning står för den största delen av helikopterinsatserna, men många av insatserna genomfördes till stöd för annans ansvar, främst för kommunal räddningstjänst och vid livshotande tillstånd inom vården.

Vissa län sticker ut när det gäller en förändring av antalet sjöräddningsärenden 2024 jämfört med året innan, till exempel Skåne som hade 128 ärenden i fjol jämfört med 117 ärenden 2023. I Stockholm minskade däremot antalet från 247 ärenden 2023 till 213 ärenden 2024.

Sjöfartsverket hanterade 701 flygräddningsärenden under 2024, jämfört med 602 året innan, vilket motsvarar en ökning om 16 procent. De flesta ärenden orsakas av oavslutad färdplan, det vill säga att man missar att meddela att man har landat på flygplats utan flygtrafikledning, följt av varningslarm. Majoriteten av larmen kommer från allmänflyget inklusive bruksflyg, följt av militär luftfart.

▼ 472

ärenden där helikopter
larmades 2024

Förändrade förutsättningar för sjö- och flygräddningen



Mattias Hyllert, direktör sjö- och flygräddning

Foto: Emilie Asplund

▲ 6651

hanterade ärenden 2024

Sjö- och flygräddningscentralen JRCC har under 2024 hanterat 6651 ärenden, en ökning med 4 procent jämfört med genomsnittet för perioden 2017–2023, som låg på 6411 ärenden. Av dessa var 1012 sjöräddningsärenden, 701 flygräddningsärenden och 4 938 övriga ärenden.

Antalet sjöräddningsärenden har minskat med 6 procent jämfört med genomsnittet för 2013–2023. Den främsta orsaken är färre incidenter med fritidsbåtar, särskilt motorbåtar. Samtidigt har antalet flygräddningsärenden ökat och ligger 7 procent över medelvärdet för 2013–2023. Detta bryter den tidigare trenden av en årlig minskning sedan 2018. Den största ökningen ses inom militär luftfart och allmänflyg, inklusive bruksflyg.

Utöver sjö- och flygräddningsärenden har JRCC hanterat 4 938 ärenden som inte klassificeras som räddningstjänst. Dessa rör främst sjöfartsrelaterade händelser utan räddningskaraktär, bistånd till kommunal räddningstjänst och sjuktransporter. Detta kan jämföras med ett medelvärde på 4 609 ärenden för perioden 2017–2023.

Den 7 mars 2024 blev Sverige fullvärdig medlem i försvarsalliansen NATO, vars syfte är att värna medlemsländernas frihet och säkerhet. Samtidigt präglas året av omfattande geopolitiska spänningar. Kriget mellan Ryssland och Ukraina fortsätter i Sveriges närområde. Samtidigt eskalerade konflikten mellan Israel och Palestina till krig den 7 oktober 2023.

Under 2024 var de vanligaste orsakerna till sjöräddningsinsatser maskin- eller propellerhaveri, som stod för 19 procent, följt av grundstötning med 16 procent och hårt väder eller utsatt läge med 13 procent. Dessa faktorer hänger ofta samman. En grundstötning kan leda till maskin- eller propellerhaveri, och det omvända kan också inträffa. Inom flygräddningen var de vanligaste orsakerna ej avslutad färdplan och varningslarm, vilka tillsammans stod för en stor del av ärendena. Ej avslutad färdplan utgjorde ungefär 50 procent, medan varningslarm stod för 25 procent.

Antalet sjöräddningsinsatser har minskat inom samtliga kategorier, utom i kategorin ovisshet som ökade med tio ärenden jämfört med medelvärdet för 2017–2023. Under 2024 genomfördes 97 sjuktransporter från fartyg, vilket är 14 färre än genomsnittet för perioden 2020–2023.



Foto: Paul Hultsbo/Sjöfartsverket

Även användningen av Sjöfartsverkets helikoptrar har minskat. Totalt genomfördes 472 helikopterinsatser – en nedgång med 17 procent jämfört med medelvärdet på 570 insatser för 2017–2023. Minskningen kan ha flera orsaker, men en tydlig trend är att samverkansorganisationernas insatser ökar. Sjöräddningssällskapet stod för den största medverkan och deltog i 78 procent av alla sjöräddningsärenden. Sjöfartsverket var involverat i 32 procent av insatserna, medan Kustbevakningen deltog i 19 procent.

▼ 97

sjuktransporter från fartyg 2024

5 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.
- **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.

Län med flest sjöräddningsärenden 2024

Västra Götaland	275
Stockholm	258
Skåne	128
Halland	63
Gotland	50
Södermanland	30
Blekinge	27
Västernorrland	27
Östergötland	21



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



Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral

Sjöfartsverket ansvarar för insatser, när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret gäller svensk räddningsregion samt Vänern, 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

Räddningstjänst

Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för statlig sjö- och flygräddningstjänst, som 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 (inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden), för att lokalisera luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken (inom hela Sveriges land- och sjöterritorium och inom Sveriges ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, exklusive hamnområden), med helikoptertransporter för att stötta sjukvården vid livshotande situationer där omedelbar transport är avgörande.

I Sjöfartsverkets årsrapport för sjö- och flygräddningstjänst redovisas statistik över sjö- och flygräddningsärenden samt helikopterinsatser. Företrädesvis i form av diagram där resultaten också kortfattat kommenteras.

Statistiken kan innehålla viss osäkerhet eftersom vissa uppgifter inte är obligatoriska att loggföra. Där detta är aktuellt beskrivs det i respektive avsnitt. Uppgifterna uppdateras löpande som en del av kvalitetssäkringen.

Källa för statistik: Sjöfartsverkets system för ärendehantering (NILS)

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



Foto: Adobe Stock

Definitioner

Begrepp	Innebörd
Ärende	Ett till Sjö- och flygräddningscentralen inkommet larm eller samtal som dokumenteras och 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 räddningscentraler.
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.
Svensk räddningsregion/SRR (Search and Rescue Region)	Sjöfartsverket ansvarar för sjö- och flygräddningstjänsten inom svenskt territorium samt inom Sveriges ekonomiska zon. Utanför svenskt område leder Sjöfartsverket sjö- och flygräddningstjänsten över de delar av havet där Sverige förbundit sig genom överenskommelser med grannländer. Detta område benämns svensk räddningsregion/SRR (Search and Rescue Region) vilket sammanfaller med svensk FIR (Flight Information Region) med undantag för ett område kring Bornholm som ingår i dansk räddningsregion.¹
Klassning ²	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 ³	En situation där tveksamhet råder om säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost, personer ombord eller om objekt saknas.
Beredskap ⁴	Beredskapsläge är förknippat med en farhåga rörande säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost och personer ombord.
Nöd ⁵	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 Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst (sjofartsverket.se)

² Formuleringar i Sjö- och flygräddningscentralens drifhandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1, Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

³ Uncertainty phase: A situation wherein doubt exists as to the safety of an aircraft or a marine vessel, and of the persons on board (IAMSAR Vol.II 3.3.2).

⁴ Alert phase: A situation wherein apprehension exists as to the safety of an aircraft or marine vessel, and of the persons on board (IAMSAR Vol.II 3.3.3).

⁵ Distress phase: A situation wherein there is reasonable certainty that a vessel or other craft, including an aircraft or a person, is threatened by grave and imminent danger and requires immediate assistance board (IAMSAR Vol.II 3.3.4).

Sjö- och flygräddningstjänst

~59 %

Sjöräddningsärenden 2024

Ett ärende motsvarar en unik händelse som i sig kan föranleda ett antal insatser. Ofta medverkar flera olika resurser vid en insats. 59 procent av räddningsärendena rör sjöräddning och 41 procent rör flygräddning.

~41 %

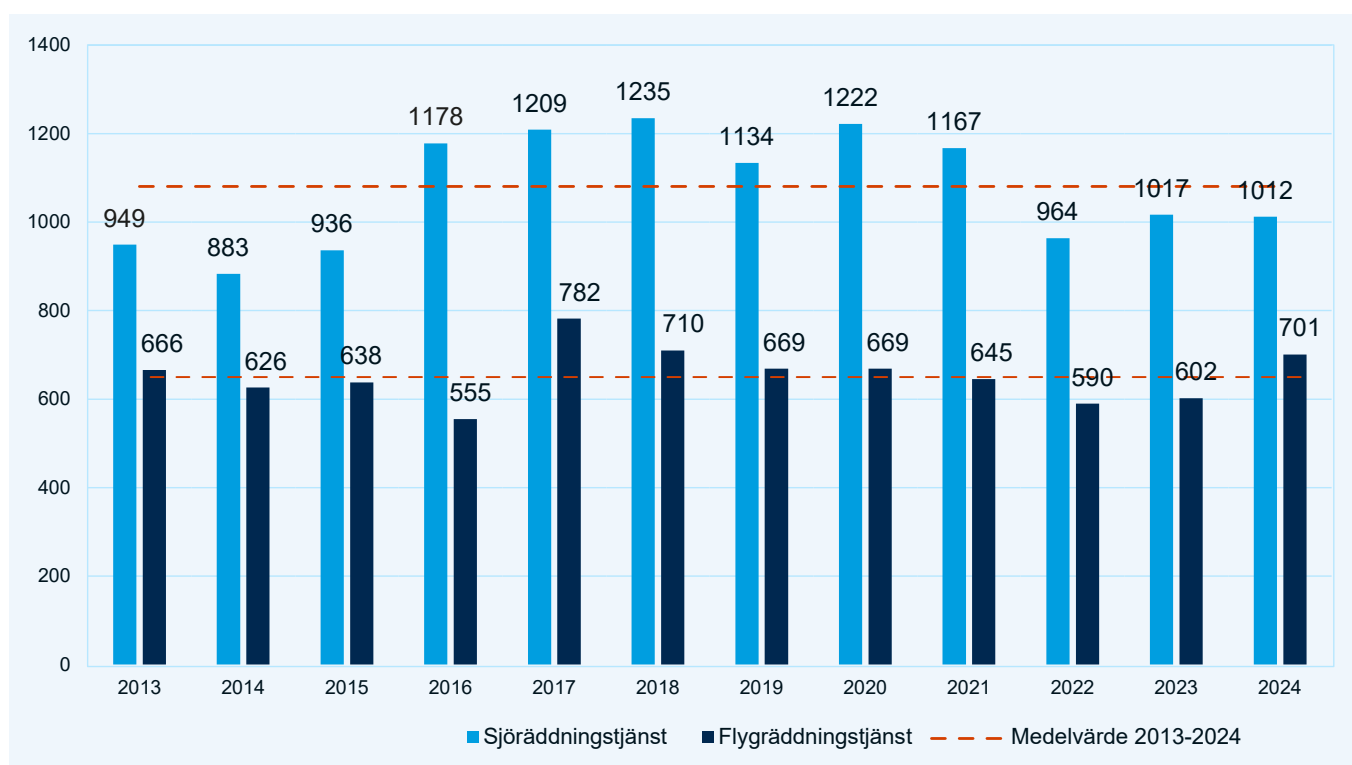
Flygräddningsärenden 2024

Ärenden 2013–2024

Figur 1 visar alla inkommande larm till Sjö- och flygräddningscentralen under perioden 2013–2024, som har klassats som sjö- eller flygräddningstjänst. Det genomsnittliga antalet ärenden under perioden är 1 081 för sjöräddning och 650 för flygräddning.

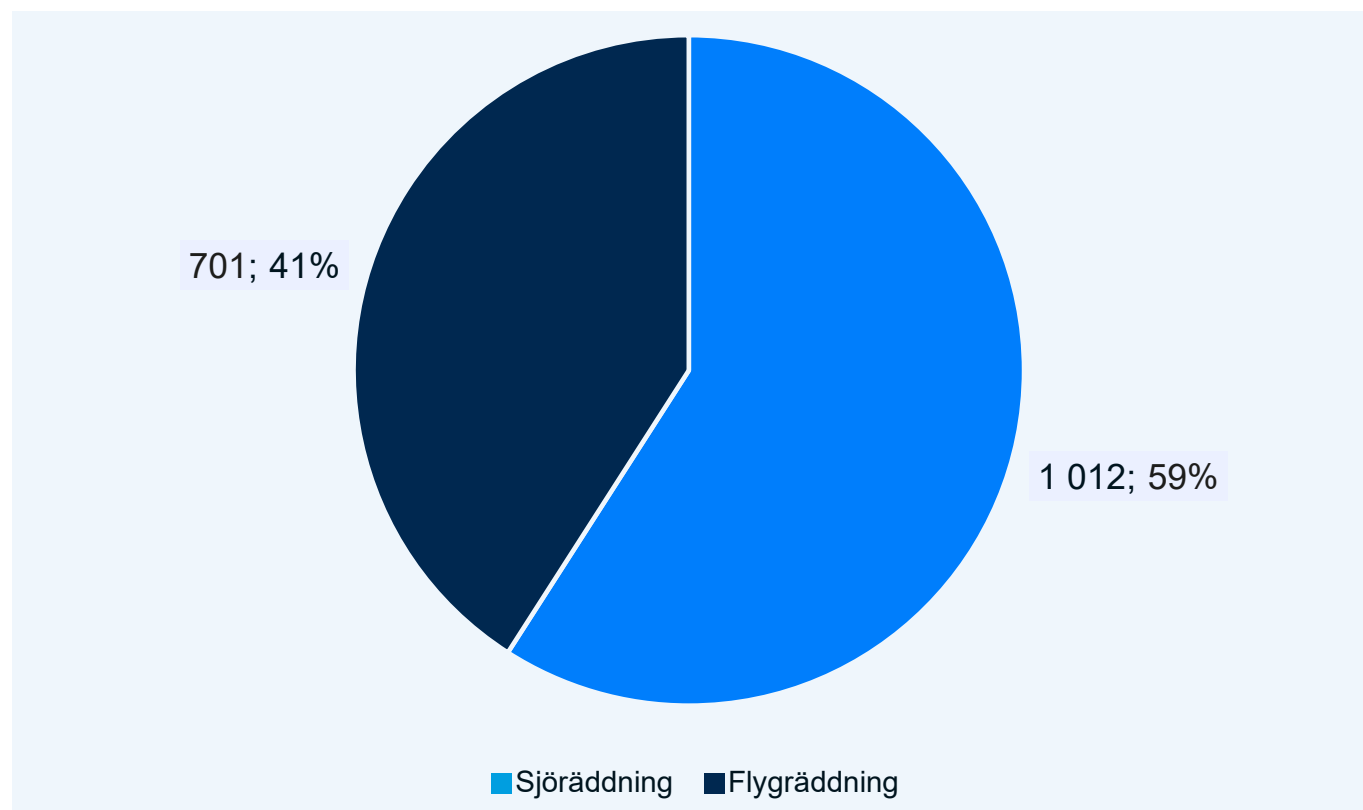
Året 2024 ger inga stora förändringar förutom att vi i år ser en ökning av antalet flygräddningsärenden.

Figur 1. Antal ärenden och medelvärde 2013–2024



År 2024 var antalet sjöräddningsärenden 1 012, vilket är 6,4 procent färre än genomsnittet på 1 081. Antalet flygräddningsärenden var 701, vilket är 7,8 procent fler än genomsnittet på 650 för åren 2013–2023. *Figur 2* visar fördelningen av sjö- och flygräddningsärenden 2024.

Figur 2. Fördelning av antalet ärenden 2024



Sjö- och flygräddningstjänst samt övriga ärenden

▼ ~ 6 %

Sjöräddningsärenden 2024

Figur 3 visar alla klassade sjö- och flygräddningsärenden som inkommit till Sjö- och flygräddningscentralen under perioden 2013–2024.

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 till sjukvårdshuvudman (på uppdrag av regeringen) eller Tele Medical Assistance Service (TMAS).

Sjö- och flygräddningscentralen hanterade totalt 6 653 ärenden under 2024 vilket är en total ökning med cirka 4 procent i jämförelse med genomsnittet för 2017–2023 (6 411 st).

▲ ~ 5 %

Flygräddningsärenden 2024

Ej sjö- eller flygräddningstjänst utgör omkring 74 procent av totala antalet ärenden som JRCC får ta emot. Sjöräddningen står för 15 procent av antalet ärenden och flygräddningen för 11 procent 2024.

Antalet sjöräddningsärenden under 2024 har minskat med drygt 6 procent jämfört med genomsnittet för 2013–2023. I jämförelse med genomsnittet för 2017–2023 är minskningen 11 %. Av sjöräddningsärenden står efterforskning/räddning för 38 procent, TMAS för 10 procent och Sjuktransport från fartyg för 4 procent.

För flygräddningstjänsten innebär det en ökning med knappt 8 procent jämfört med genomsnittet för 2013–2023, eller 5 procent jämfört med genomsnittet för 2017–2023. Ej avslutade färdplaner står för 49 procent av flygräddningsärendena, medan varningslarm står för 31 procent.



▲ ~7 %

Ej sjö- eller flygräddningsärenden 2024

Figur 3. Antal ärenden 2017–2024

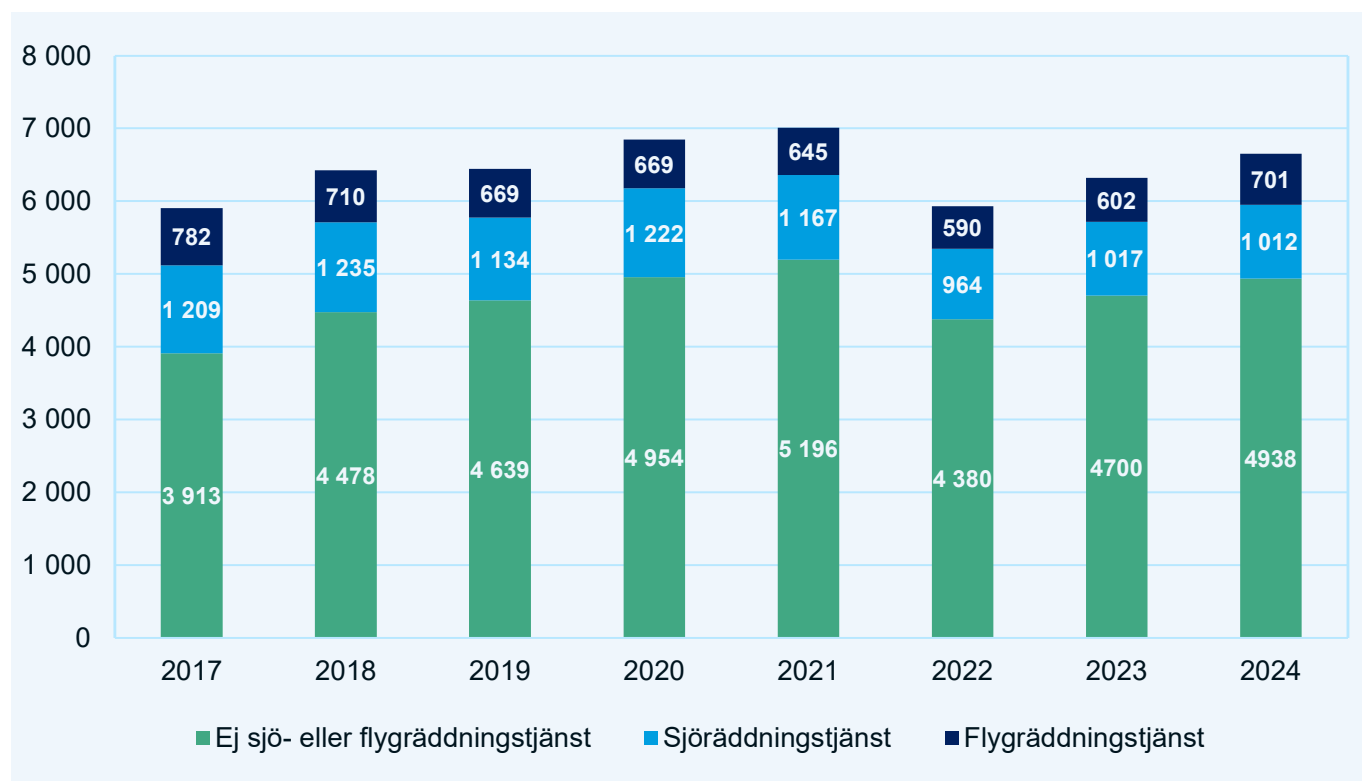


Foto: Lars Bjerkander/SSRS

Sjöräddningstjänst

▼ 1 012

Sjöräddningsärenden 2024

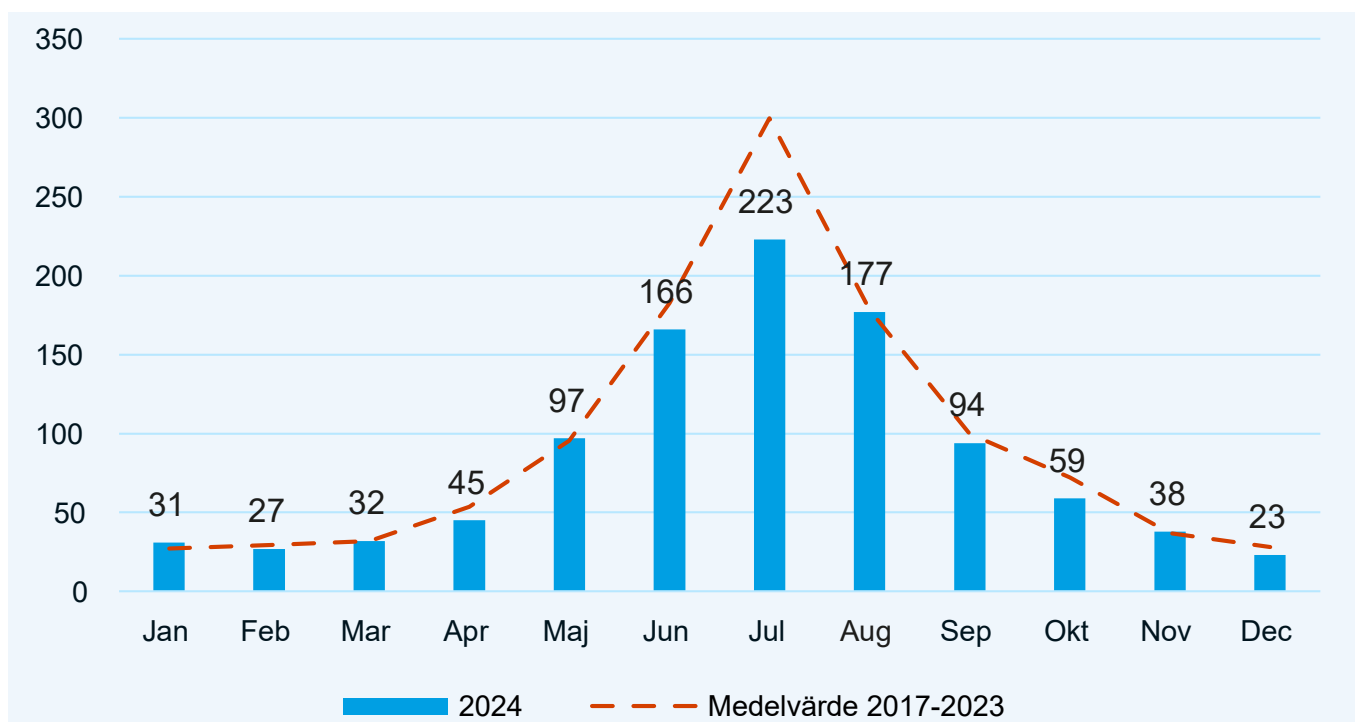
I avsnittet redovisas generellt antal ärenden i olika kategorier, med undantag för sjöräddningsorsaker, där ett ärende kan ha flera orsaker.

Under 2024 inkom 1 012 ärenden rörande sjöräddningstjänst. Det är 123 färre än genomsnittet för 2017–2023, vilket motsvarar en minskning med 11 procent. Den största minskningen skedde i juni och juli (*figur 4*), vilket kan bero på den regniga sommarperioden. Juni började torrt men präglades sedan av ökade vattenflöden, särskilt i Västra Götaland. Juli var övervägande regnig, förutom längst i norr där vädret var torrt och varmt enligt SMHI.

~ 55 %

av sjöräddningsärendena 2024
skedde under juni–augusti

Figur 4. Sjöräddningstjänstärenden 2024: per månad och medelvärde 2017–2023



För objekttypen fritidsbåt (figur 5) ser vi en skillnad i antalet ärenden från föregående år (-4 %) men framförallt jämfört med genomsnittet 2017–2023 (763 st) och 2024 (641 st), vilket visar på en minskning med 16 procent av antal sjöräddningsärenden. Den största minskningen visar undertypen segelbåt men även motorbåt har minskat. Under 2024 var antalet segelbåtsärenden drygt 14 procent färre och segelbåtsärenden drygt 11 procent färre.

Antalet ärenden för handelsfartyg under 2024 var 118, vilket ligger i linje med medelvärdet för 2017–2023 på 117 ärenden.

För de flesta objekt ser vi en minskning i antalet ärenden, med undantag för kategorin övrigt (78 st 2024). Under 2024 registrerades 78 ärenden inom denna kategori jämfört med genomsnittet på 62 ärenden för 2017–2023, en ökning med 26 procent. Den största ökningen stod underkategorin SUP för med 22 ärenden under 2024, jämfört med ett genomsnitt på 8 ärenden för 2017–2023.

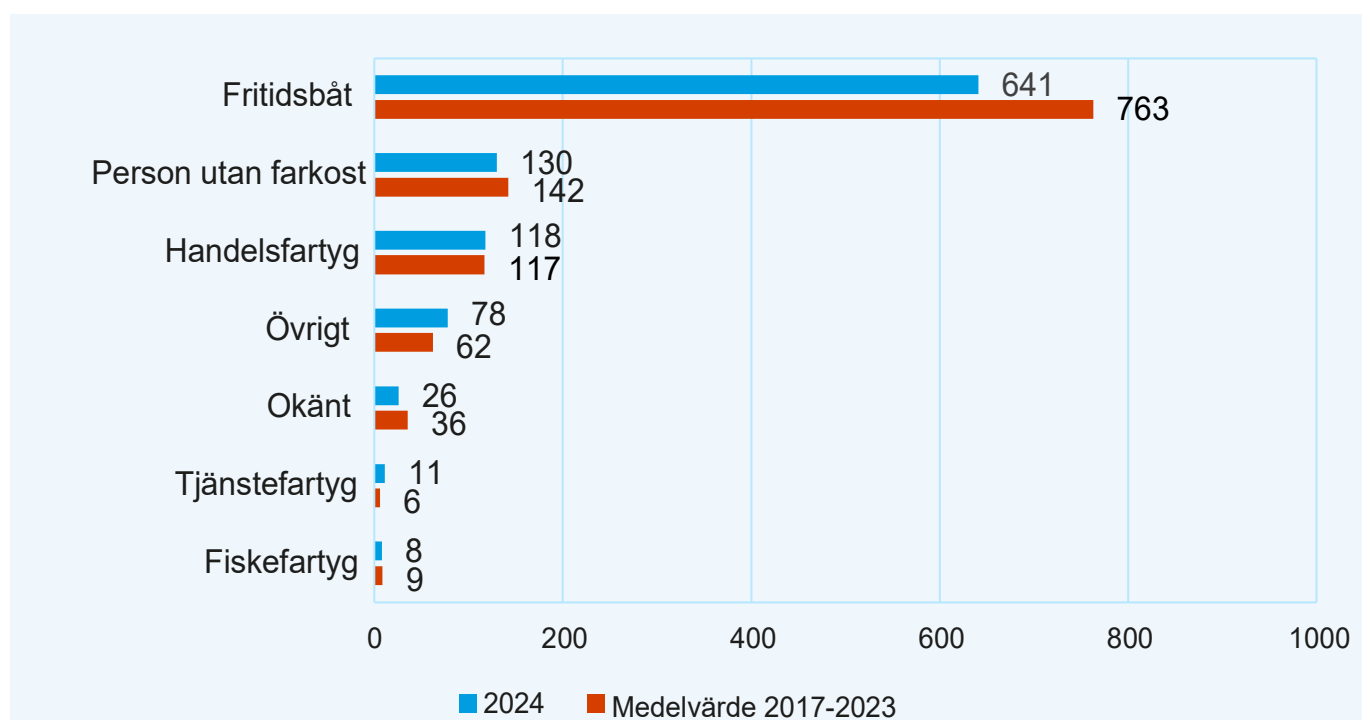
641

ärenden fritidsbåt 2024

22

ärenden SUP 2024

Figur 5. Sjøräddningstjänstärenden 2024: per objekttyp och medelvärde 2017–2023



324

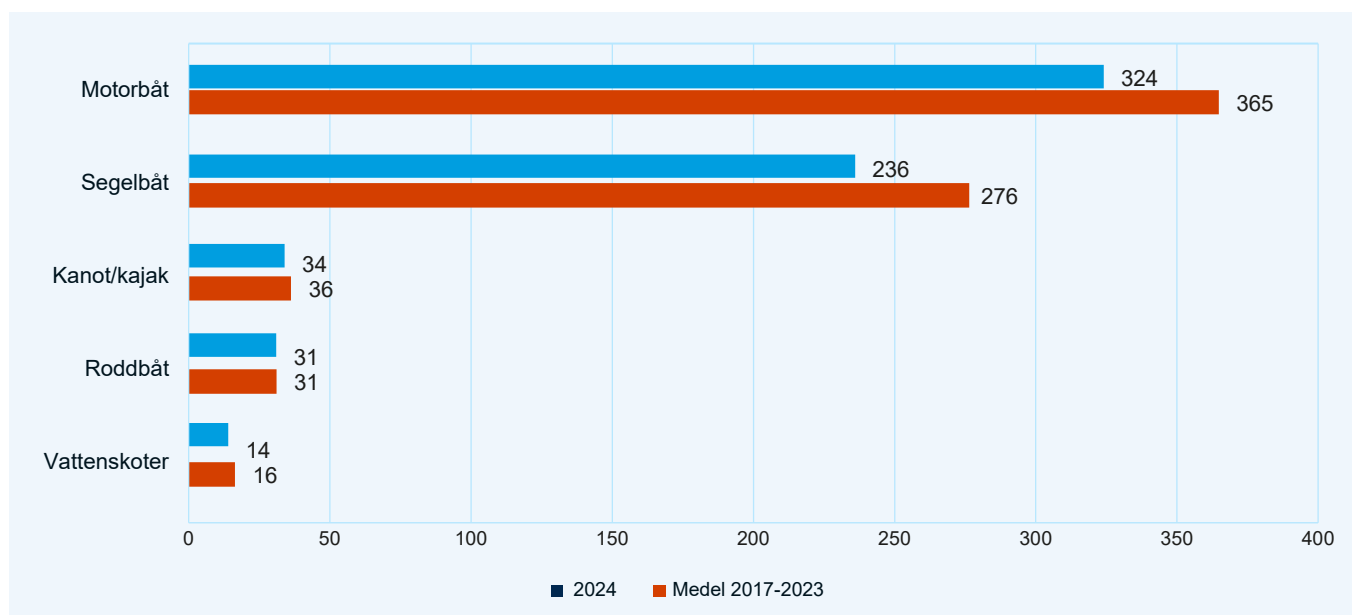
ärenden med segelbåt 2024

Inom fritidsbåtssegmentet och undertypen motorbåt (*figur 6*) sågs en uppgång i antal ärenden när pandemin tog fart och restriktioner infördes. Den trenden bröts när vaccineringen mot Covid-19 kom igång och antalet utlandstesor ökade. För motorbåtar har antalet ärenden sakta börjat öka under 2022, 2023 och 2024, men ligger fortfarande 11 procent under genomsnittet för 2017–2023.

Antalet segelbåtärenden var relativt konstant under perioden 2017–2023, med undantag för åren 2022 och 2024. Vi har ett lägre antal ärenden 2022 och lägst antal 2024. 2024 var antalet 53 ärenden färre jämfört med föregående år och 40 ärenden färre i jämförelse med genomsnittet för 2017–2023.

Undertypen kanot/kajak ökar med 17 procent från föregående år till 34 ärenden, vilket är två ärenden färre än genomsnittet för 2017–2023.

Figur 6. Antal ärenden 2017–2024: objekttyp fritidsbåt



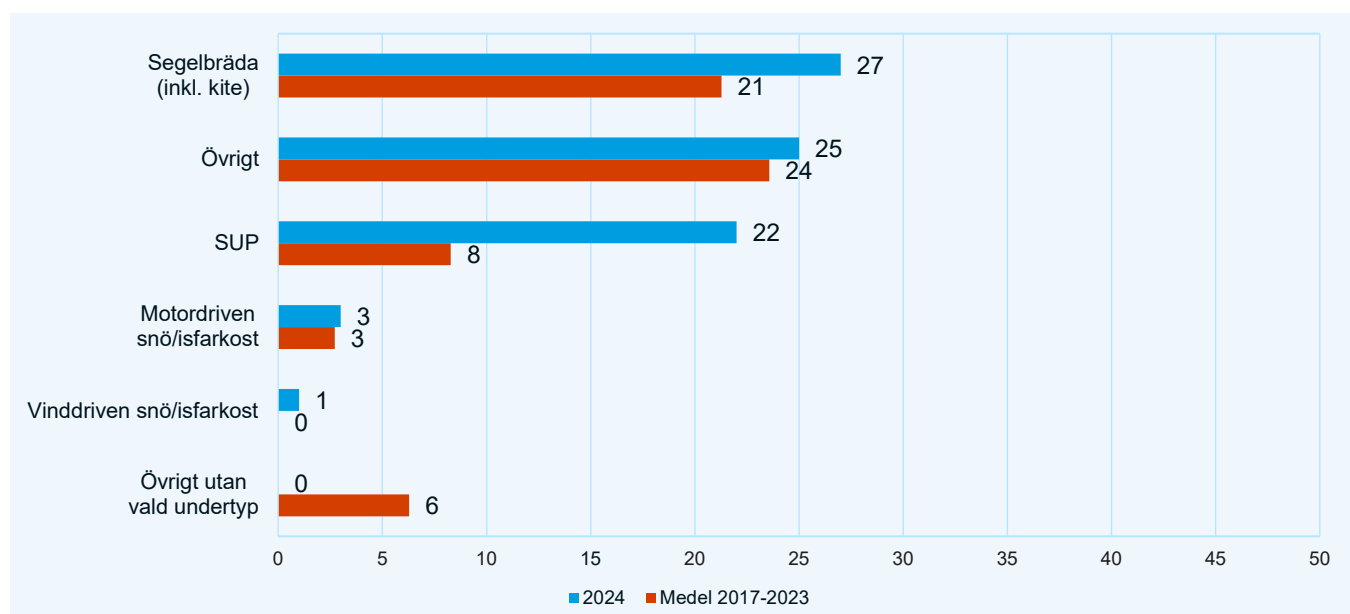
Segelbräda är den största kategorin (*figur 7*) med i genomsnitt cirka 21 ärenden per år 2017–2023. Under 2024 ökade antalet till 27 ärenden.

27

ärenden med segelbräda 2024

Undertypen övrigt, som exempelvis kan vara olika flytetyg i form av badleksaker eller observationer av drivande föremål, är näst största undertyp och utgör 25 ärenden 2024, vilket i princip motsvarar medelvärdet 24 st för perioden 2017–2024.

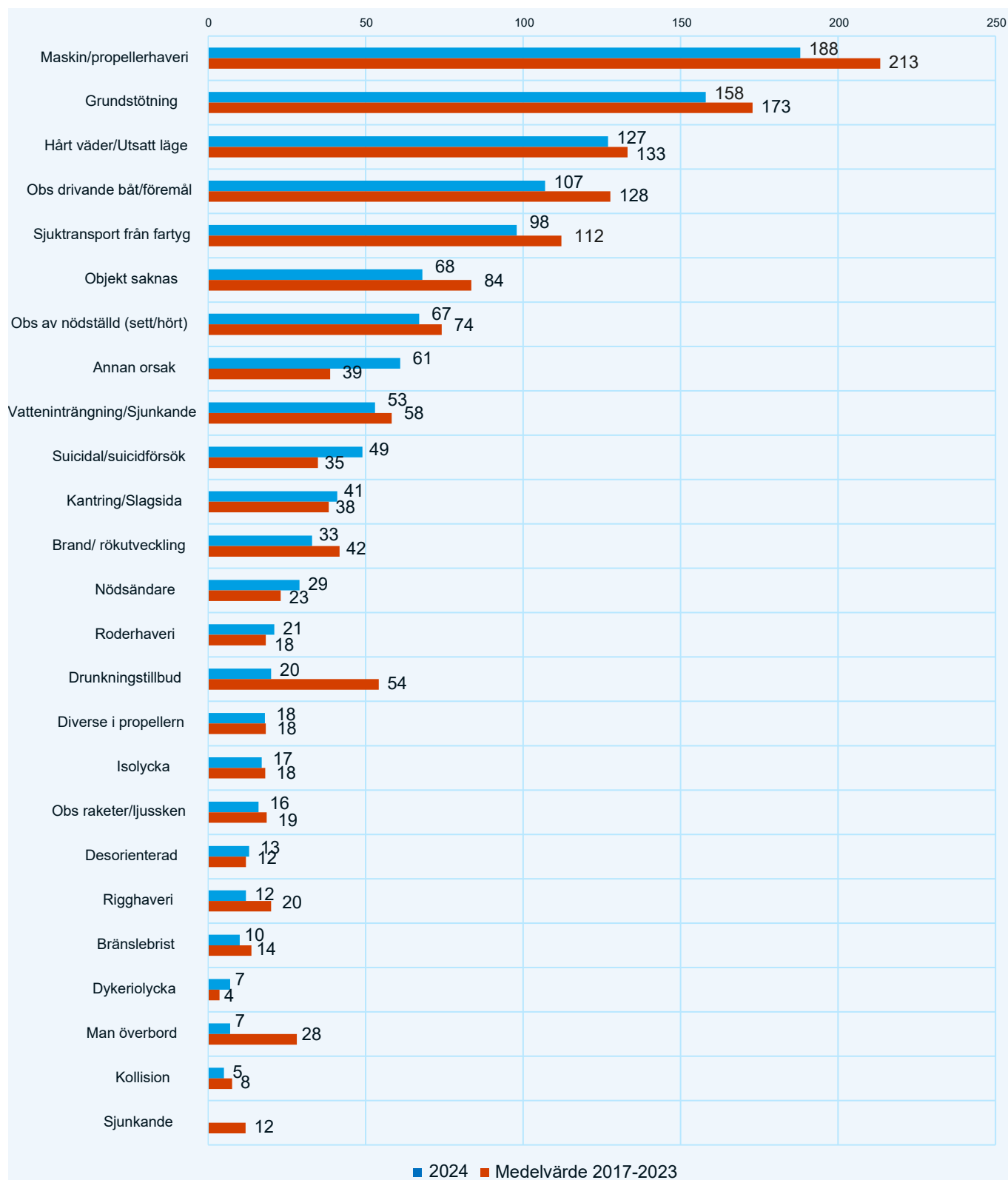
Figur 7. Antal ärenden 2017–2024: objekttyp övrigt



Bland de vanligaste orsakerna (*figur 8*) ser vi färre incidenter under 2024 jämfört med genomsnittet för 2017–2023. De fyra vanligaste orsakerna är maskin- eller propellerhaveri, grundstötning, hårt väder eller utsatt läge samt observationer av drivande båtar eller föremål. Samtliga ligger under genomsnittet för perioden 2017–2023.

188

ärenden orsakade av
maskin/propellerhaveri 2024

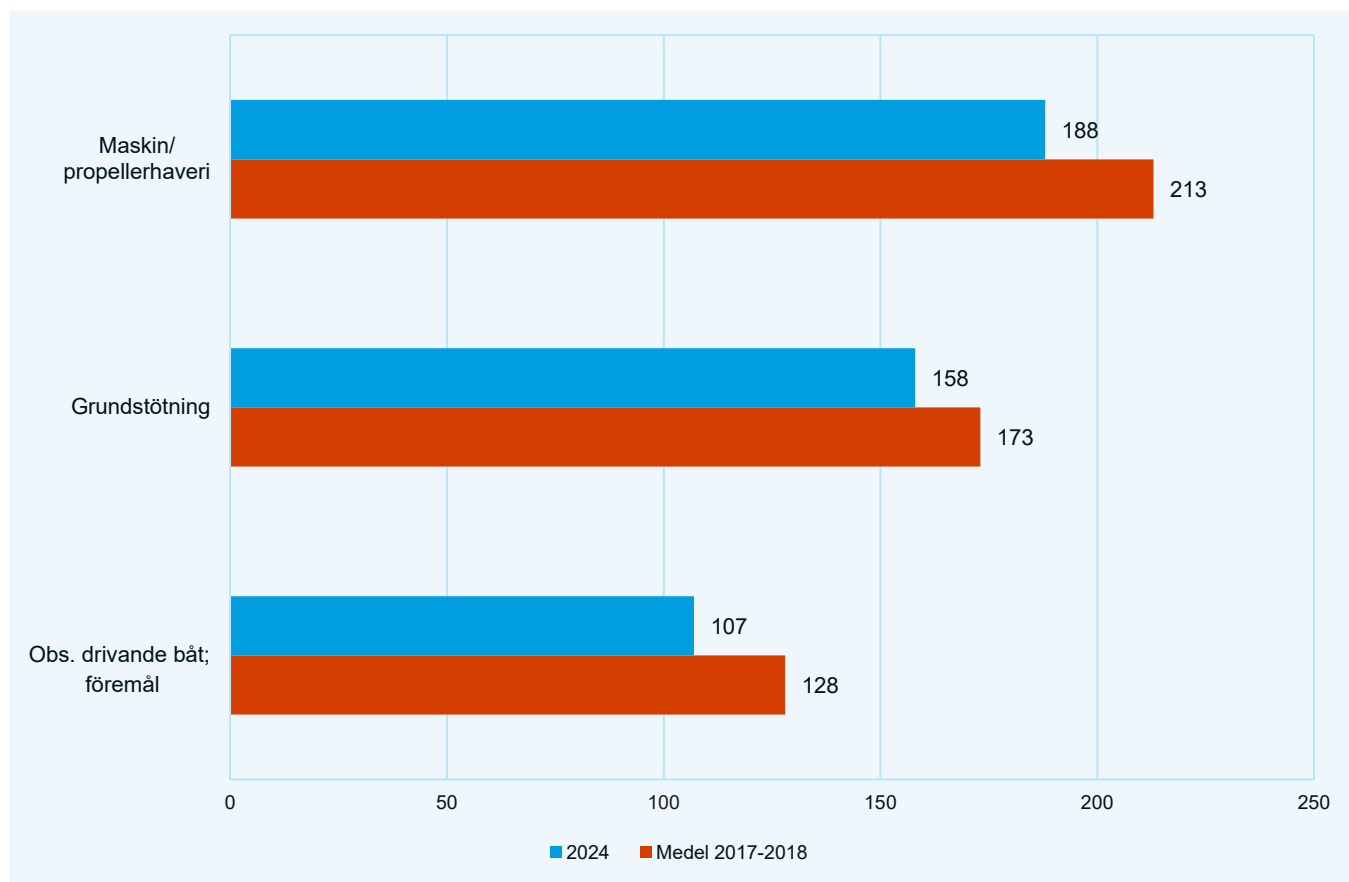
Figur 8. Antal sjöräddningsorsaker 2024 och medelvärde 2017–2023

Figur 9 ger en mer detaljerad bild av kategorierna "maskin/propellerhaveri", "grundstötning" och "observation av drivande båt/föremål". Grundstötning har ökat marginellt jämfört med föregående år, men ligger ändå knappt 9 procent under medelvärdet för perioden 2017–2023. Maskin- och propellerhaverier utgör 12 procent, medan observationer av drivande båtar/föremål ligger 16 procent under medelvärdet.

158

ärenden orsakade av
grundstötning 2024

Figur 9a. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2017–2018: maskin/propellerhaveri m.m.



Figur 9b. Karta över grundstötningningar 2024



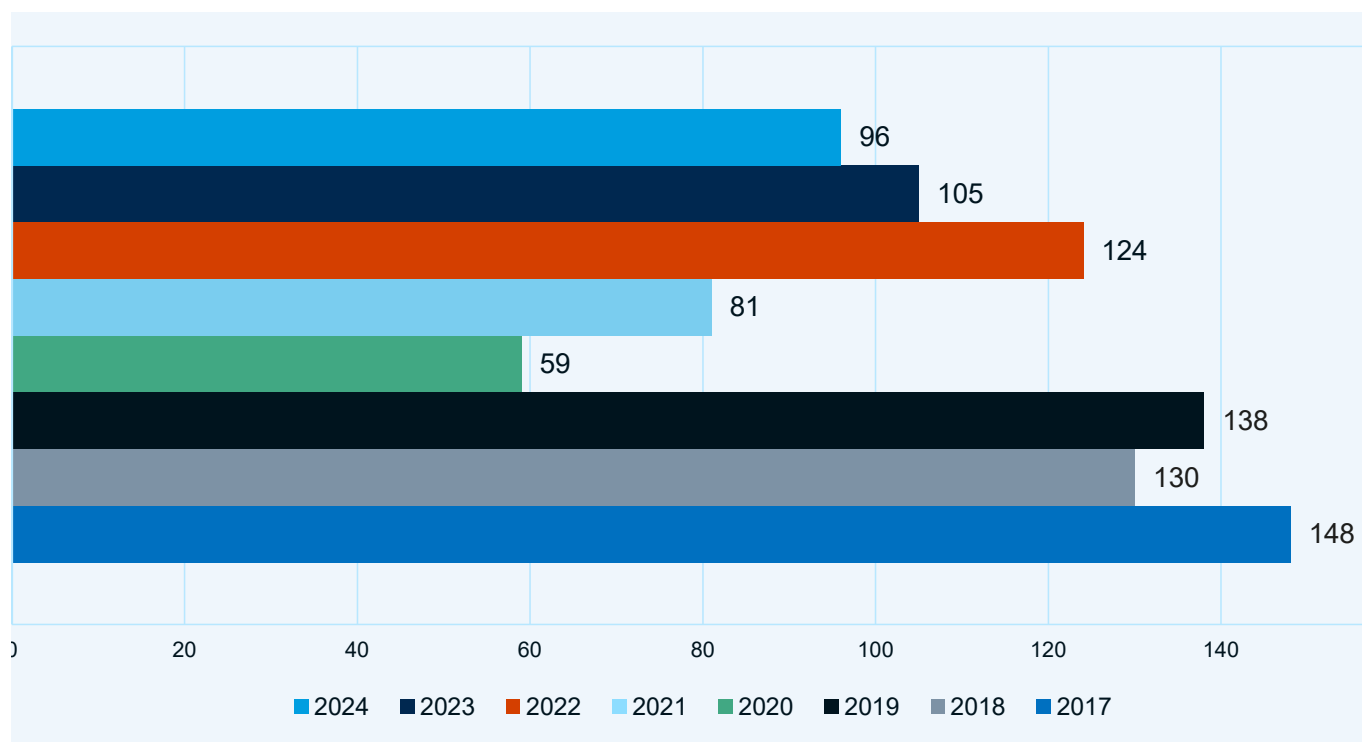


~ 13 %

färre sjuktransporter 2024

Sjuktransporter från fartyg utförs till cirka 70 procent av flygande enheter och resterande av ytenheter. Observera att flera typer av enheter kan medverka vid ett och samma sjuktransportärende. Sjöfartsverket ansvarar för ungefär 70 procent av sjuktransporterna med flygande enhet. De senaste åren har antalet sjuktransporter minskat, en trend som fortsätter även 2024, vilket illustreras i *figur 10*. Under 2024 hanterades 97 transporter jämfört med ett medelvärde på 112 per år under perioden 2017–2023. Det innebär att Sjöfartsverket hanterade drygt 13 procent färre sjuktransporter från fartyg 2024.

Figur 10. Antal ärenden 2017–2024: sjuktransport från fartyg



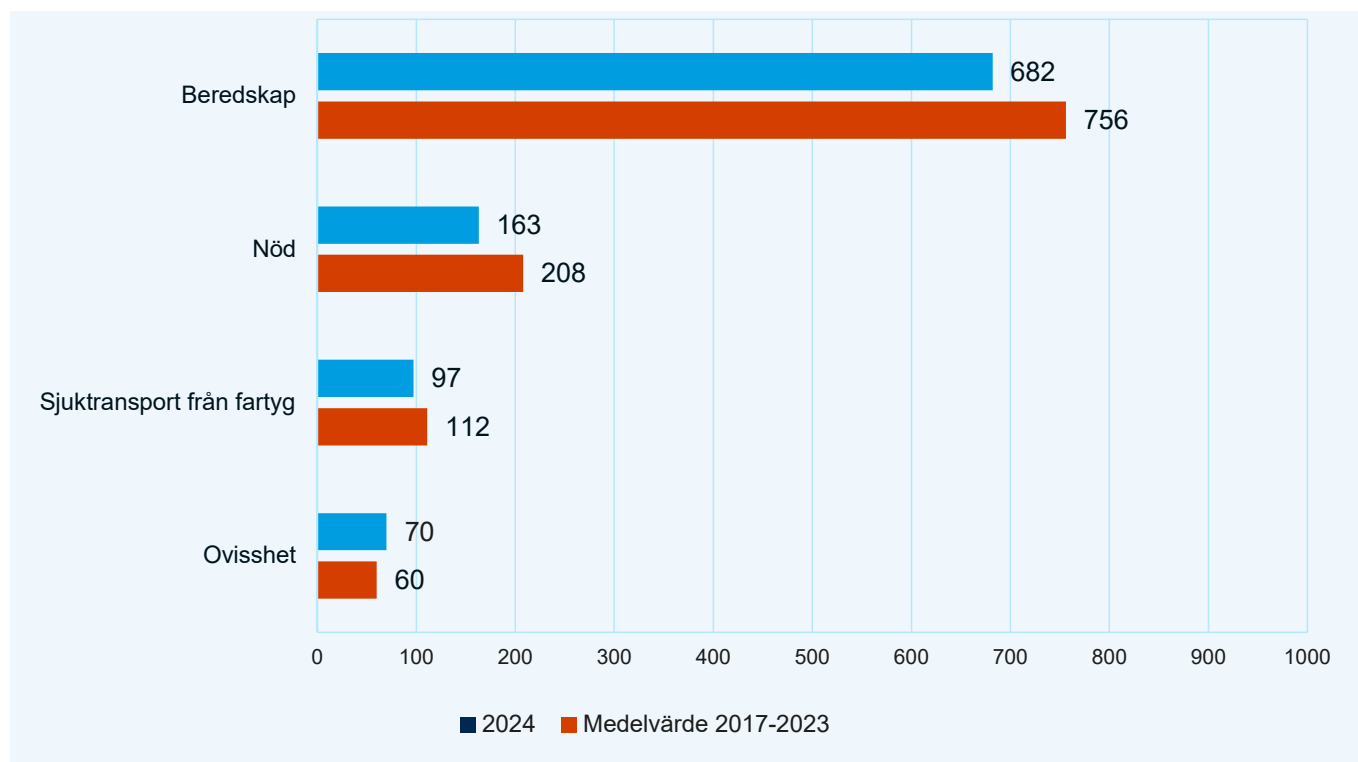
Ärenden klassificeras utifrån allvarlighetsgrad i nöd, beredskap eller ovisshet (figur 11). Även sjuktransporter från fartyg inom svensk sjöräddningstjänst ingår i klassificeringen och utgör en relativt stor andel av ärendena.

~ 67 %

av sjöräddningsärendena 2024
klassades som "beredskap"

Under 2024 har cirka 67 procent av alla sjöräddningsärenden klassats som beredskap, vilket motsvarar genomsnittet för perioden 2017–2023. Andelen nödsituationer uppgår till 16 procent och ovisshet till 7 procent, jämfört med genomsnittet på 18 procent respektive 5 procent för perioden 2017–2023. Sjuktransporter från fartyg står för 10 procent av ärendena 2024, vilket är i linje med genomsnittet för 2017–2023.

Figur 11. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2018–2023: per klassning



- Beredskap
- Sjuktransport från fartyg
- Ovisshet

De totalt 1012 sjöräddningsärendena under 2024 redovisas i *figur 12*. Av dessa är 167 klassade som nöd, 643 som beredskap, 30 som ovisshet och 123 som sjuktransporter från fartyg (fyra ärenden saknar klassning).

Figur 12. Karta över sjöräddningsärenden 2024



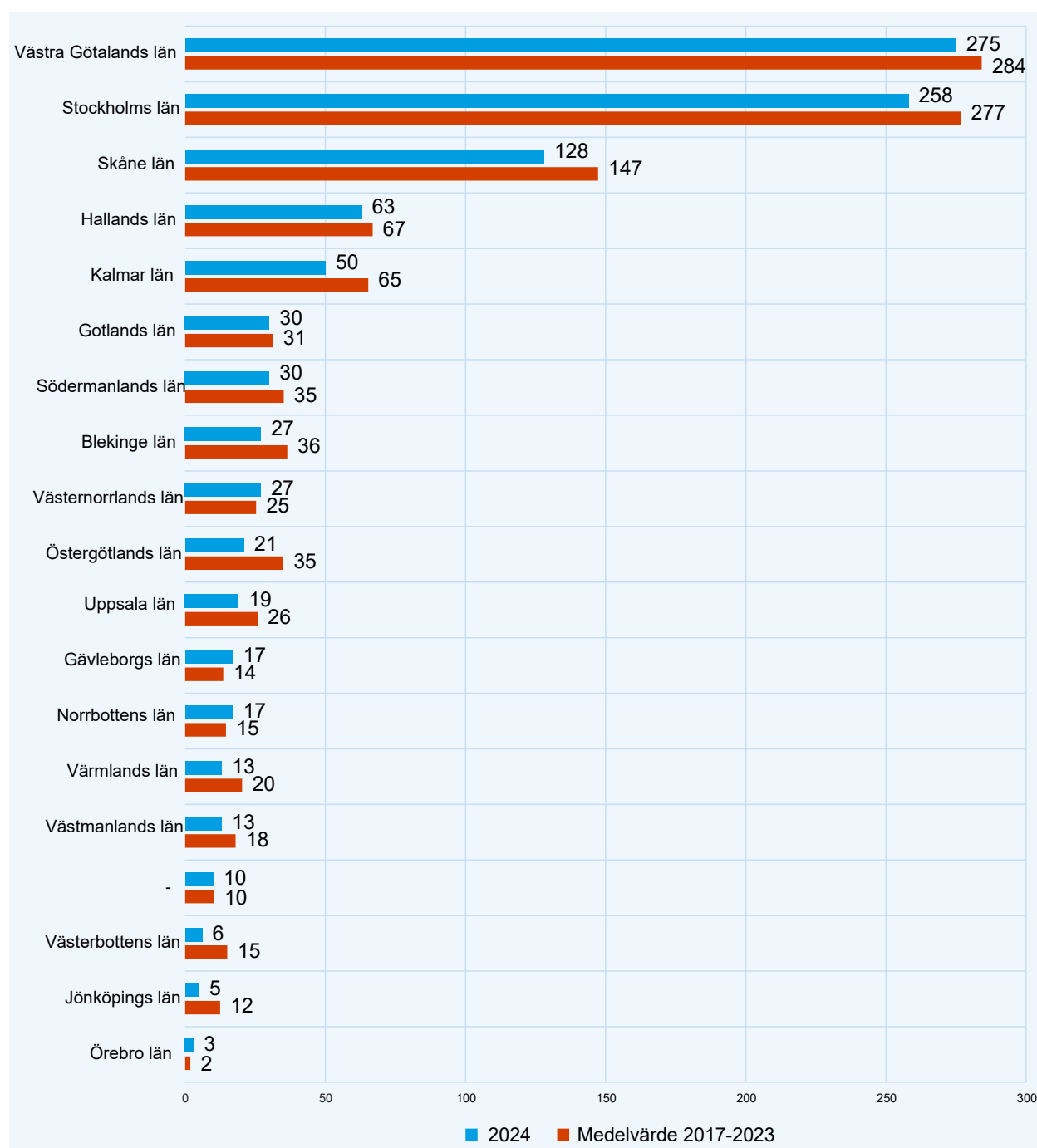
Antalet sjöräddningsärenden per område 2024, jämfört med medelvärdet för perioden 2017–2023, visas i *figur 13 a* (årsuppgifter 2017–2023 finns i rapportens bilaga).

275

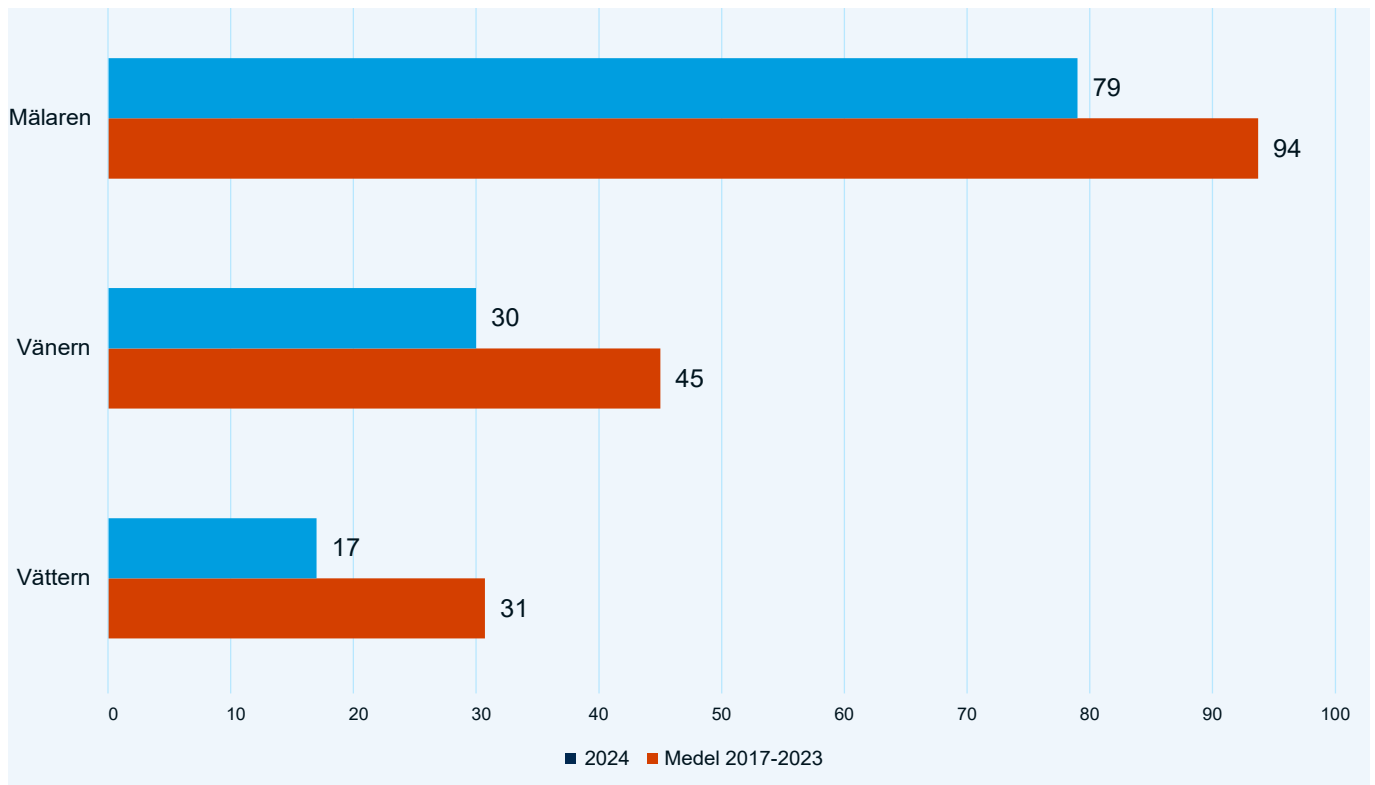
ärenden i Västra Götaland 2024

I år ser vi en total minskning av ärenden i nästan alla län. Endast två till tre län har ett antal ärenden som överstiger medelvärdet för 2017–2023, medan antalet ärenden per län generellt har minskat över hela landet. Västra Götaland är det län som vanligtvis har flest ärenden per år, vilket även gäller för 2024. Stockholm placerar sig på andra plats med näst flest ärenden. Västra Götaland och Stockholm står tillsammans för drygt 25 procent vardera av samtliga ärenden. Därefter följer Skåne med 128 ärenden, vilket motsvarar knappt 13 procent.

Figur 13a. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2017–2023: per område

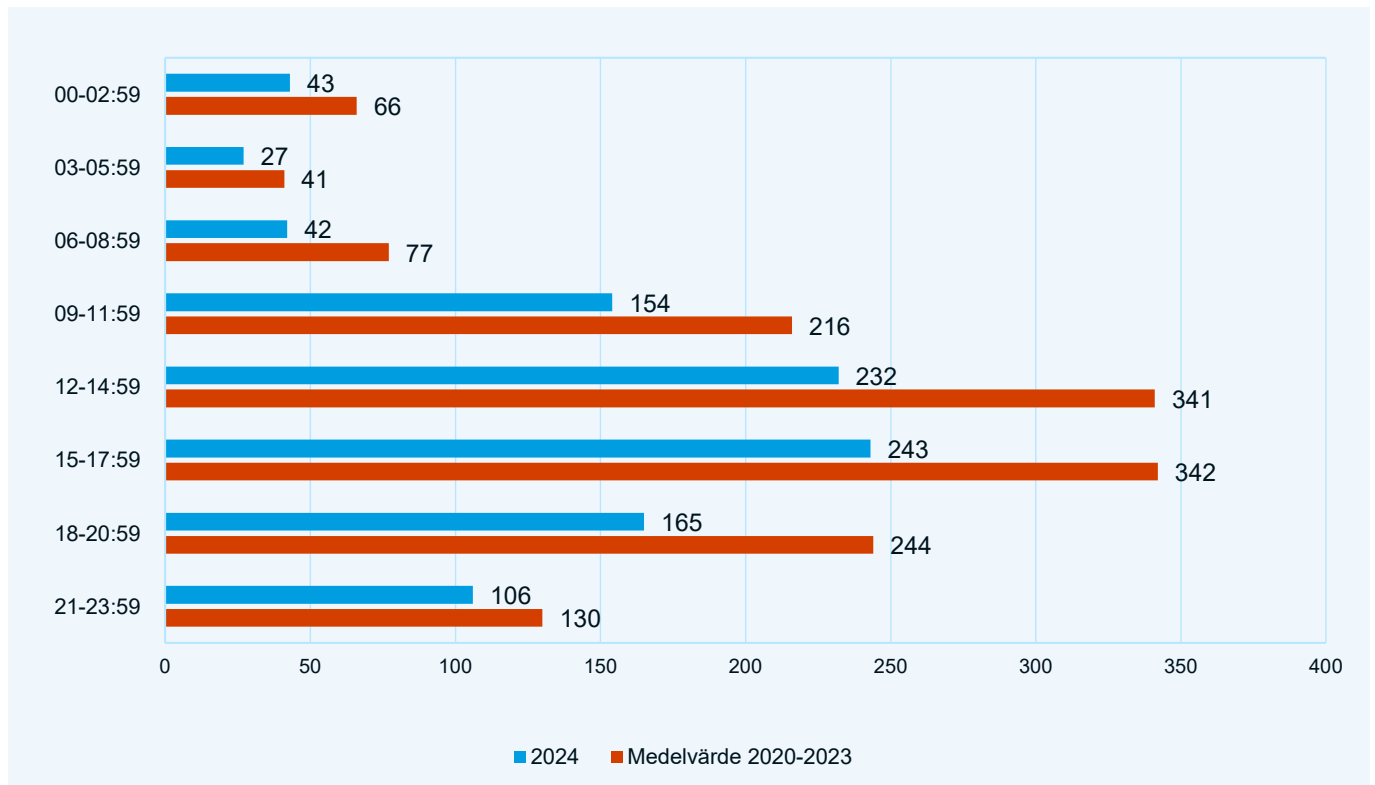


Figur 13b. Antal ärenden 2017–2023: per insjö med statlig räddningstjänst



Figur 14 visar att majoriteten av alla sjöräddningsärenden, cirka 78 procent, inträffar mellan klockan 09 och 18 under dagtid (794 ärenden). Från lunch och fram till 18 är det den tidpunkt då flest ärenden inkommer till JRCC. Fördelningen över dagen är i stort sett i linje med genomsnittet för perioden 2017–2023.

Figur 14. Antal ärenden 2024: per tid på dygnet



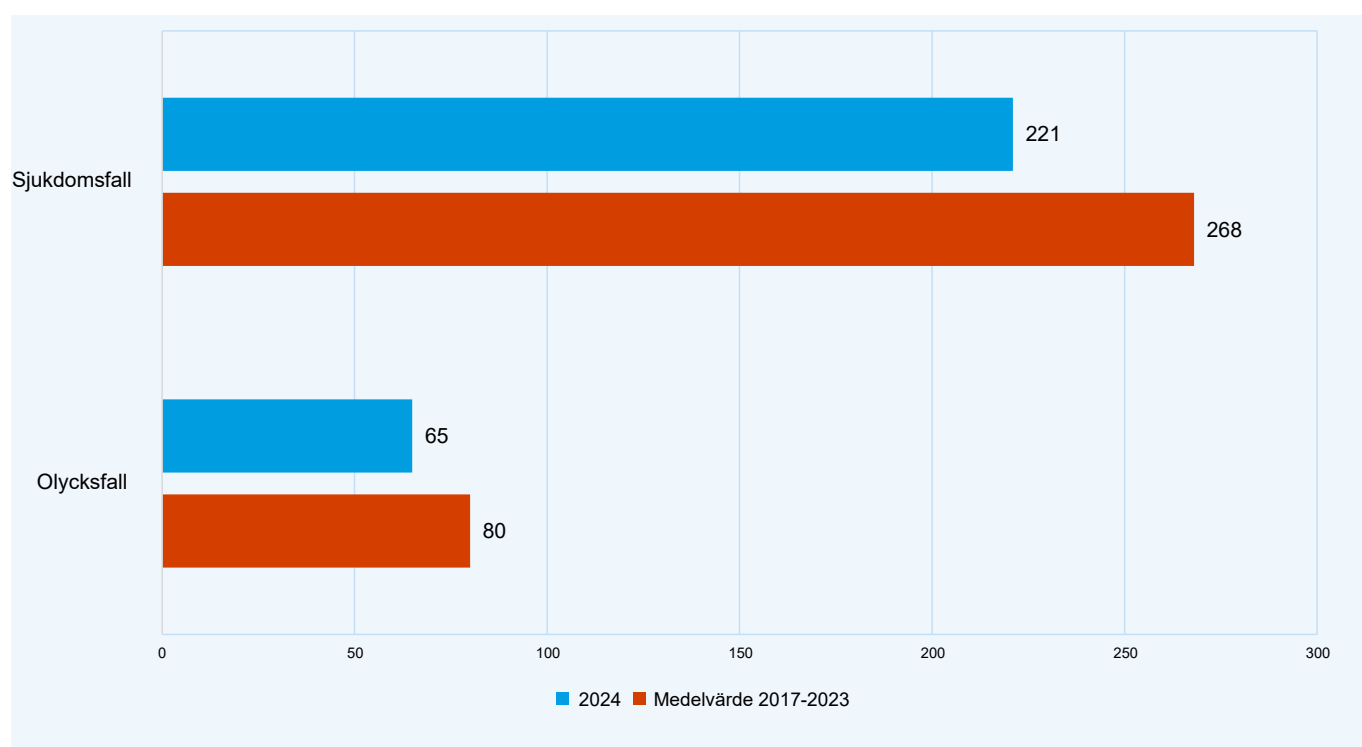
~ 18 %

färre sjuktransporter 2024

Läkarråd (TMAS)¹ är en uppgift där Sjö- och flygräddningscentralen förmedlar kontakt mellan hjälpsökande fartyg och läkare. Ett sådant ärende kan leda till ett räddningstjänstärende om en sjuktransport från fartyg blir nödvändig. Om fartyget befinner sig utanför svenskt räddningsområde kontaktas istället ansvarig sjöräddningscentral för det aktuella området.

Antalet läkarråd, inklusive de som resulterat i sjuktransport från fartyg, har minskat markant under 2024 jämfört med genomsnittet för 2017–2023. Under året hanterades 221 sjukdomsfall, en minskning med 18 procent från 268, och 65 olycksfall jämfört med 80, vilket också motsvarar en minskning med 18 procent (*figur 15*)

Figur 15. Antal ärenden: läkarråd (TMAS) 2024



¹ Sjöfartsverket utför förmedling av läkarråd till fartyg enligt avtal som tecknats med KRY. Funktionen *Tele Medical Assistance Service (TMAS)*, hanteras från Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) enligt ILO-konvention 164 och den internationella sjöräddningskonventionen. Avtalet ger tillgång till medicinsk rådgivning av särskilt utsedda läkare dygnet runt.

Figur 16 visar ärenden och registrerad medverkan av olika samverkansorganisationer. Ofta samverkar flera organisationer i samma ärende, vilket gör att andelarna inte summerar till 100 procent. De organisationer som har medverkat i mer än 1 procent av ärendena, med en eller flera enheter, redovisas. Notera att redovisningen inte är helt rättvisande eftersom alla aktörer och resurser inte finns med i Sjö- och flygräddningscentralens datasystem. Vissa aktörer kan också delta utan att formellt ha larmats, vilket gör att de inte syns i statistiken.

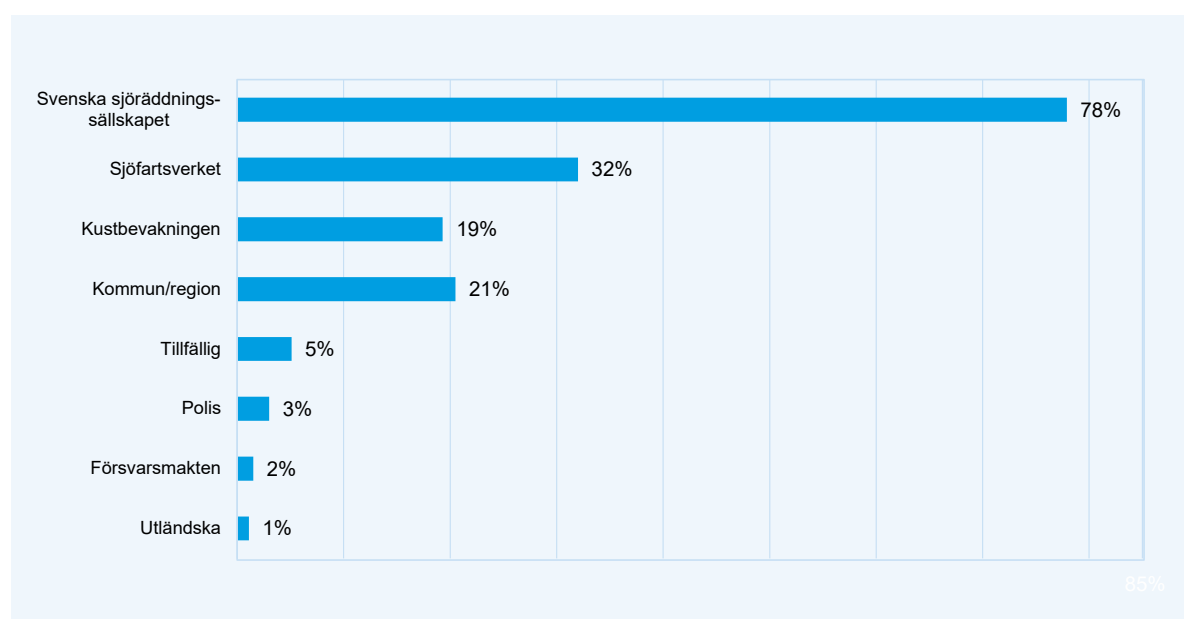
Svenska sjöräddningssällskapet (SSRS) har medverkat i 78 procent av alla sjöräddningsärenden. Motsvarande siffror för Sjöfartsverket är 33 procent, Kustbevakningen (KBV) 19 procent och kommuner/regioner 21 procent. Tillfälliga resurser, som bland annat inkluderar privata båtar och handelsfartyg, utgör 5 procent av fördelningen för 2024.

~ 78 %

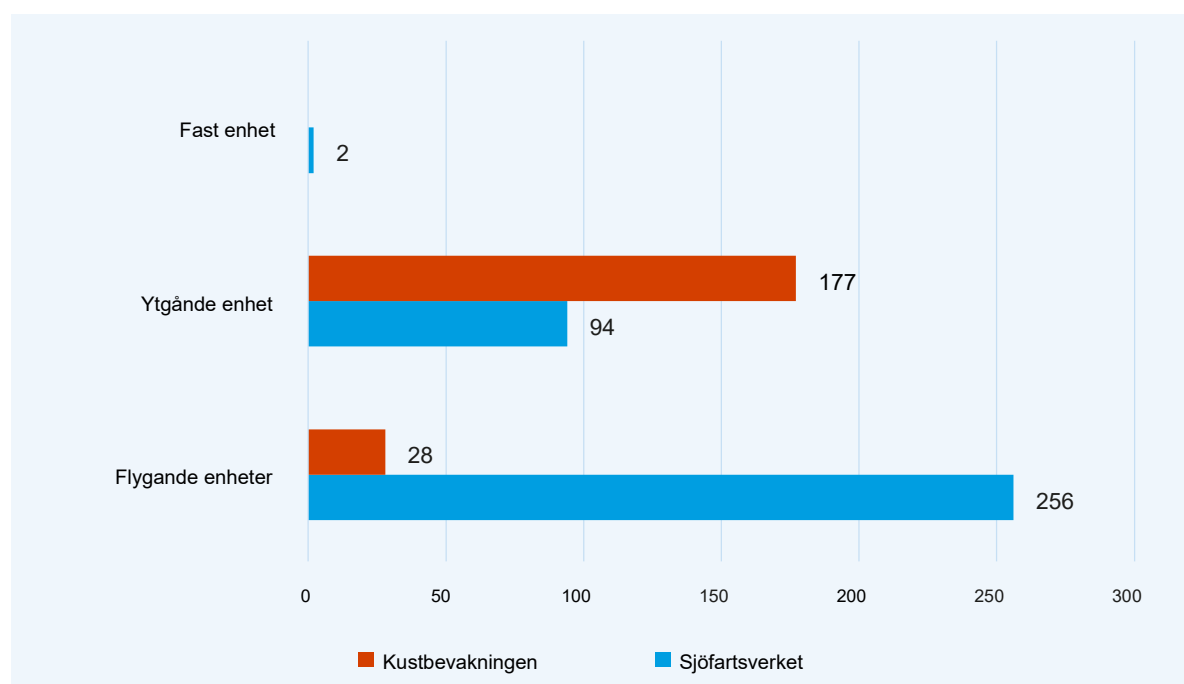
SSRS medverkan i ärenden 2024

Figur 16a och 16b visar Sjöfartsverkets och Kustbevakningens medverkan samt vilken typ av resurs som användes, såsom fast enhet, ytgående enhet och flygande enhet.

Figur 16a. Samverkansorganisationers medverkan 2024: andel ärenden



Figur 16b: Enhetsmedverkan: Sjöfartsverket och Kustbevakningen



Flygräddningstjänst

▲ 701

flygräddningsärenden 2024

~ 50 %

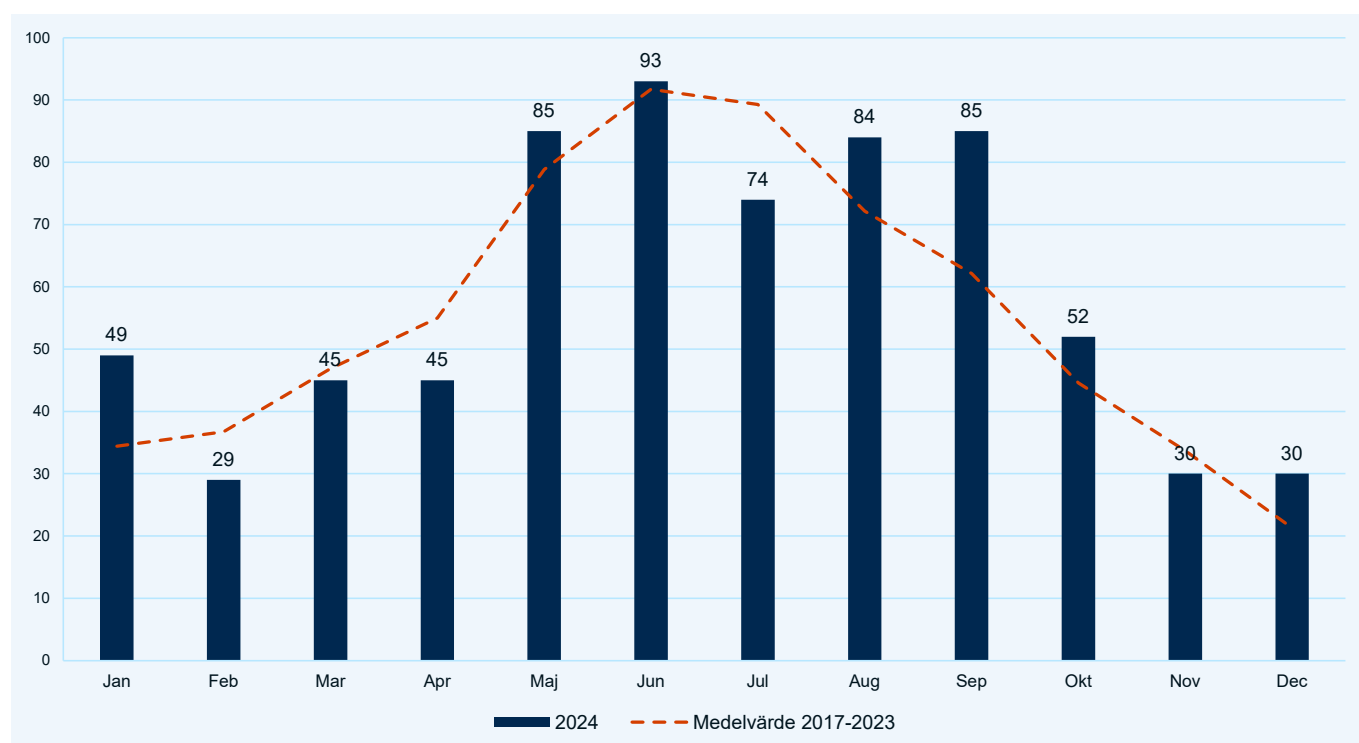
av ärendena 2024 skedde under juni–augusti

I detta avsnitt redovisas det totala antalet ärenden i olika kategorier, med undantag för flygräddningsorsaker, där ett ärende kan ha flera orsaker.

Under 2024 inkom 701 ärenden rörande flygräddningstjänst (fig. 17), vilket är 99 fler än föregående år (602 ärenden), en ökning med drygt 16 procent. Jämfört med genomsnittet för 2017–2023 (667 ärenden) innebär det en ökning med drygt 5 procent.

Även flygräddningsärenden följer ett säsongsmönster, med en generell ökning under maj–augusti, då cirka 50 procent av ärendena inträffar. Utfallet för 2024 ligger i linje med genomsnittet för 2017–2023, med undantag för september, där en avvikelse noterats. Av samtliga ärenden utgjorde 49 procent "ej avslutade färdplaner".

Figur 17. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2017–2023



Under 2022 genomförde Sjöfartsverket en förändring i arbetsmetodiken för loggning av flygräddningsärenden. Syftet var att effektivisera och underlätta processerna samt skapa en mer enhetlig benämning av objekt. Förändringen påverkar statistiken, då data från 2022 och framåt skiljer sig från perioden 2016–2021, vilket gör att resultaten inte är helt jämförbara.

Av de 701 flygräddningsärenden som registrerats under 2024 tillhör 80 procent (564 ärenden) objektet flygplan, medan 10 procent (73 ärenden) rör helikopter.

Figur 18a redovisar typ av luftfart, den uppdelning som används inom flygräddningen. Antalet ärenden har ökat sedan 2022, särskilt inom "allmänflyg inklusive bruksflyg" samt "militär luftfart". För "allmänflyg inklusive bruksflyg" noterades 23 fler ärenden än föregående år, en ökning med 8 procent. Inom militär luftfart ökade antalet ärenden med 27, motsvarande en uppgång med 17 procent.

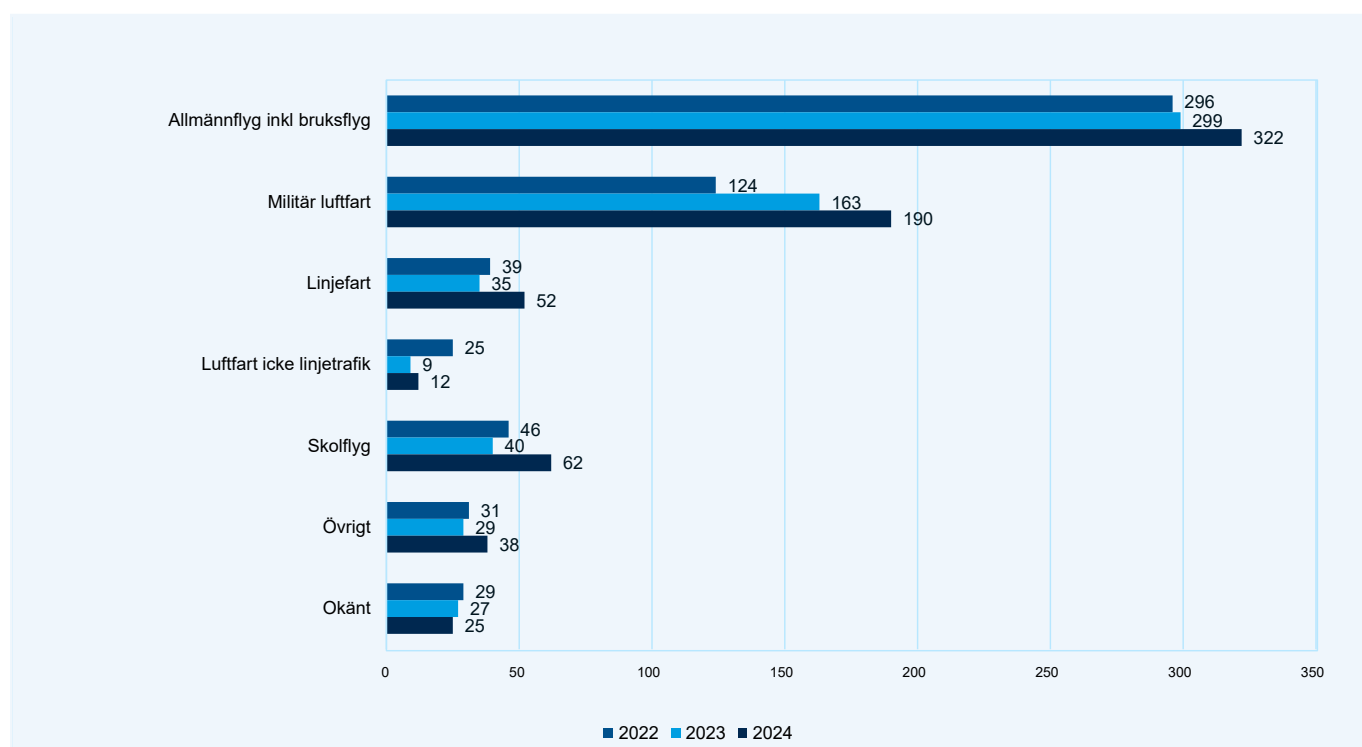
~ 80 %

av ärendena 2024 rörde flygplan

▲ 23

fler ärenden 2024 jfr. 2023

Figur 18a. Antal ärenden 2022–2024: per typ av luftfart



Figur 18b. Antal ärenden 2022 och 2023: per objekttyp

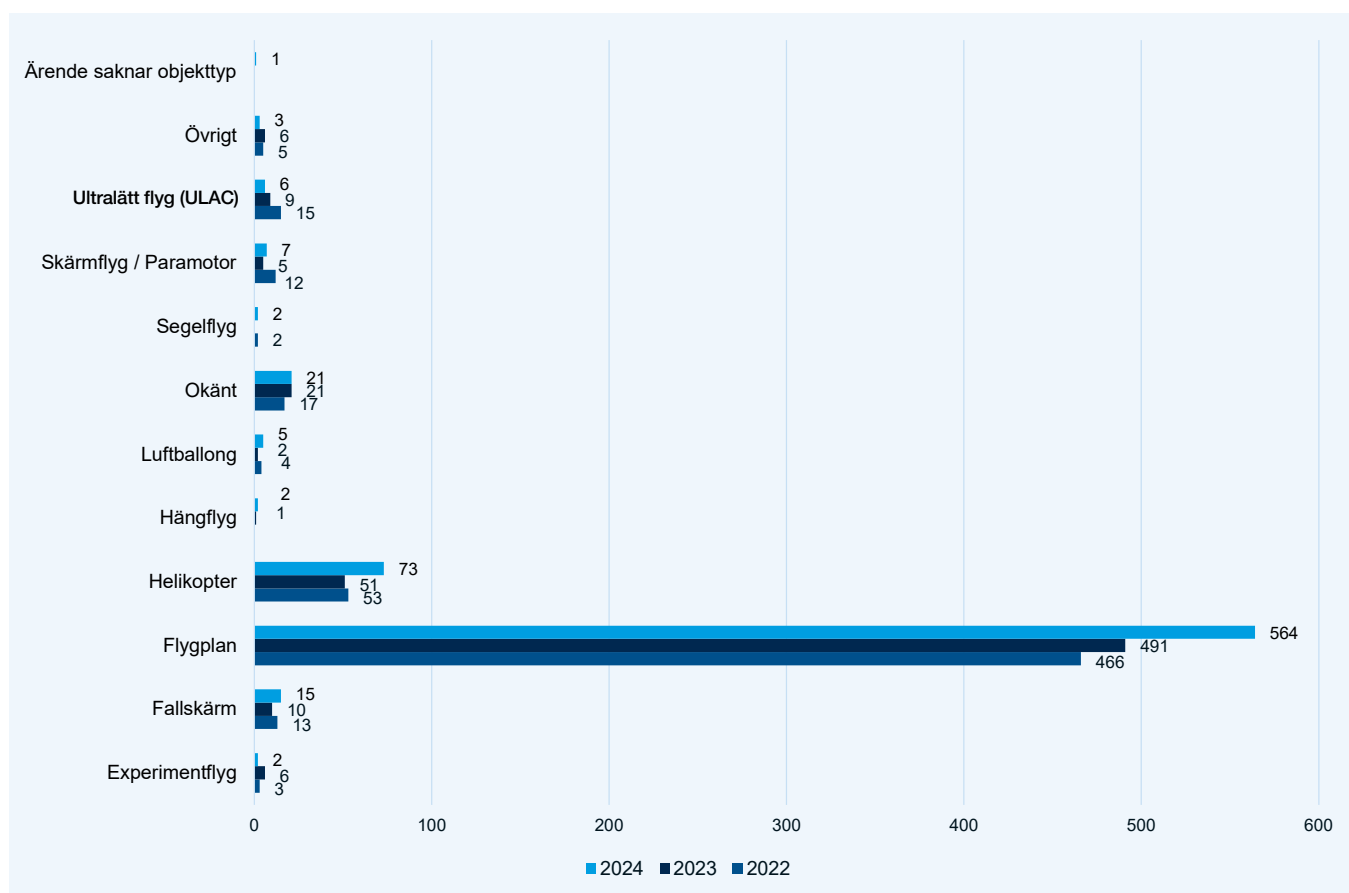


Foto: Adobe Stock

Den vanligaste orsaken till flygräddningsinsats är "ej avslutad färdplan", 49 % av ärendena 2024. Det innebär att inget landningsmeddelande inkommit, vilket gör att en olycka inte kan uteslutas. Jämfört med 2023 har dessa ärenden ökat med 15 % (45 st). Nästan 30 % (2024) gäller varningslarm, en ökning med 28 % (47 st). "Befarat eller bekräftat haveri" står för 11 % av ärendena, en ökning med 16 %.

~ 50 %

av ärendena 2024 orsakades av
"ej avslutad färdplan"

Figur 19. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2022–2023: per orsakstyp

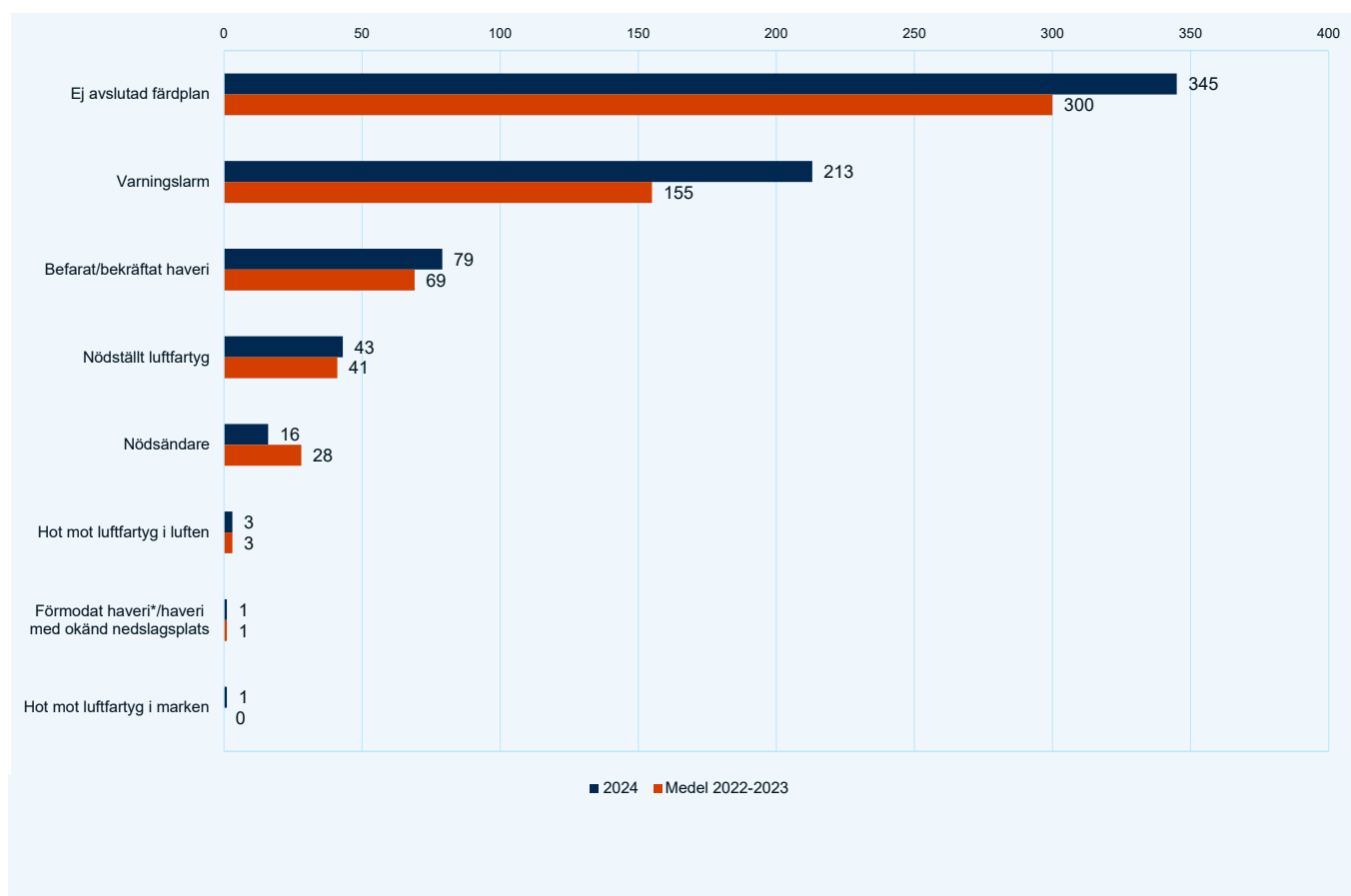


Foto: Sjöfartsverket

~ 30 %

av ärendena 2024 orsakades av
"varningslarm"

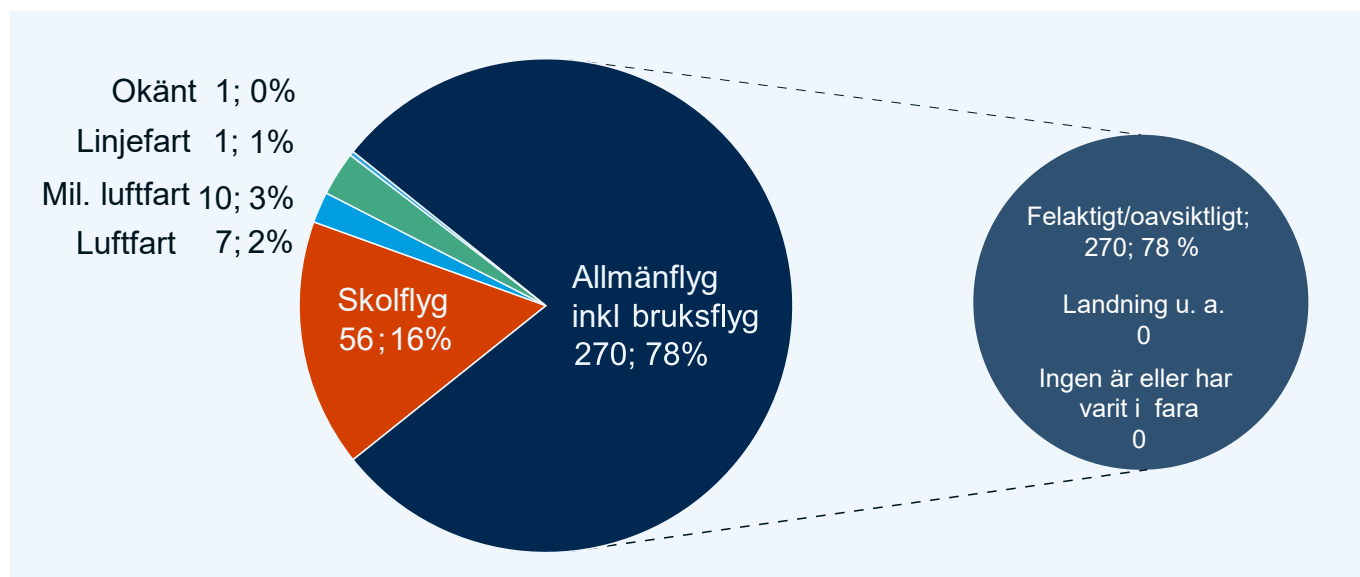
0

antal ärenden orsakade av
"haveri" 2024

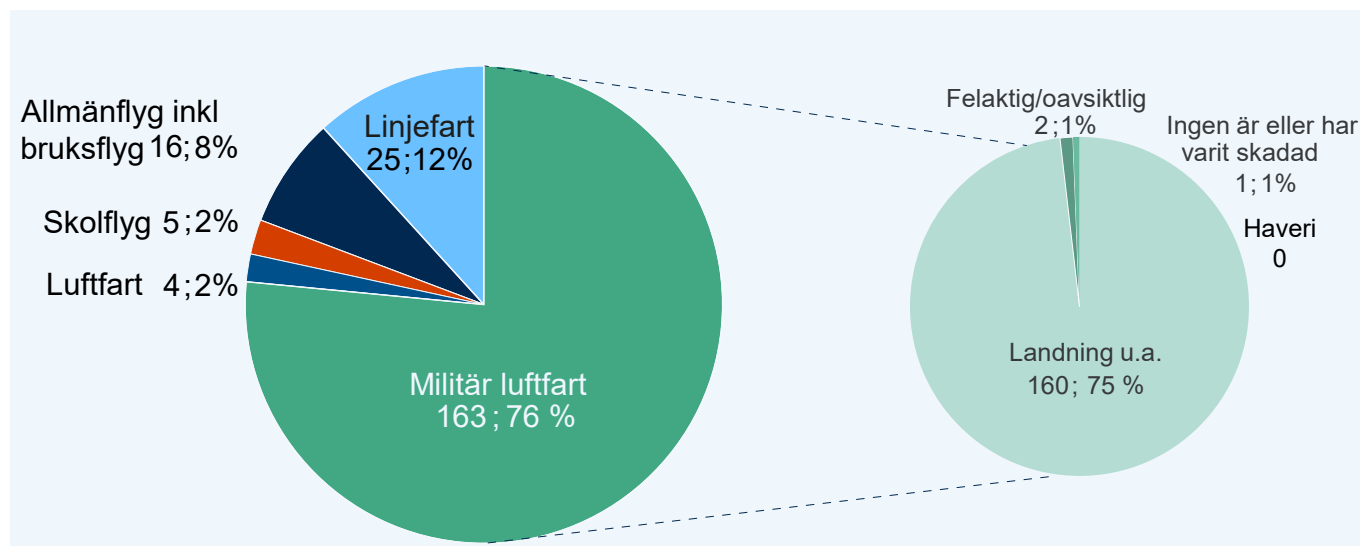
Figur 20 visar antalet ärenden rörande "ej avslutad färdplan", "varningslarm" och andra kategorier. Eftersom definitioner och arbetsmetodik för flygräddning ändrades 2022, redovisas endast data från 2022, 2023 och 2024.

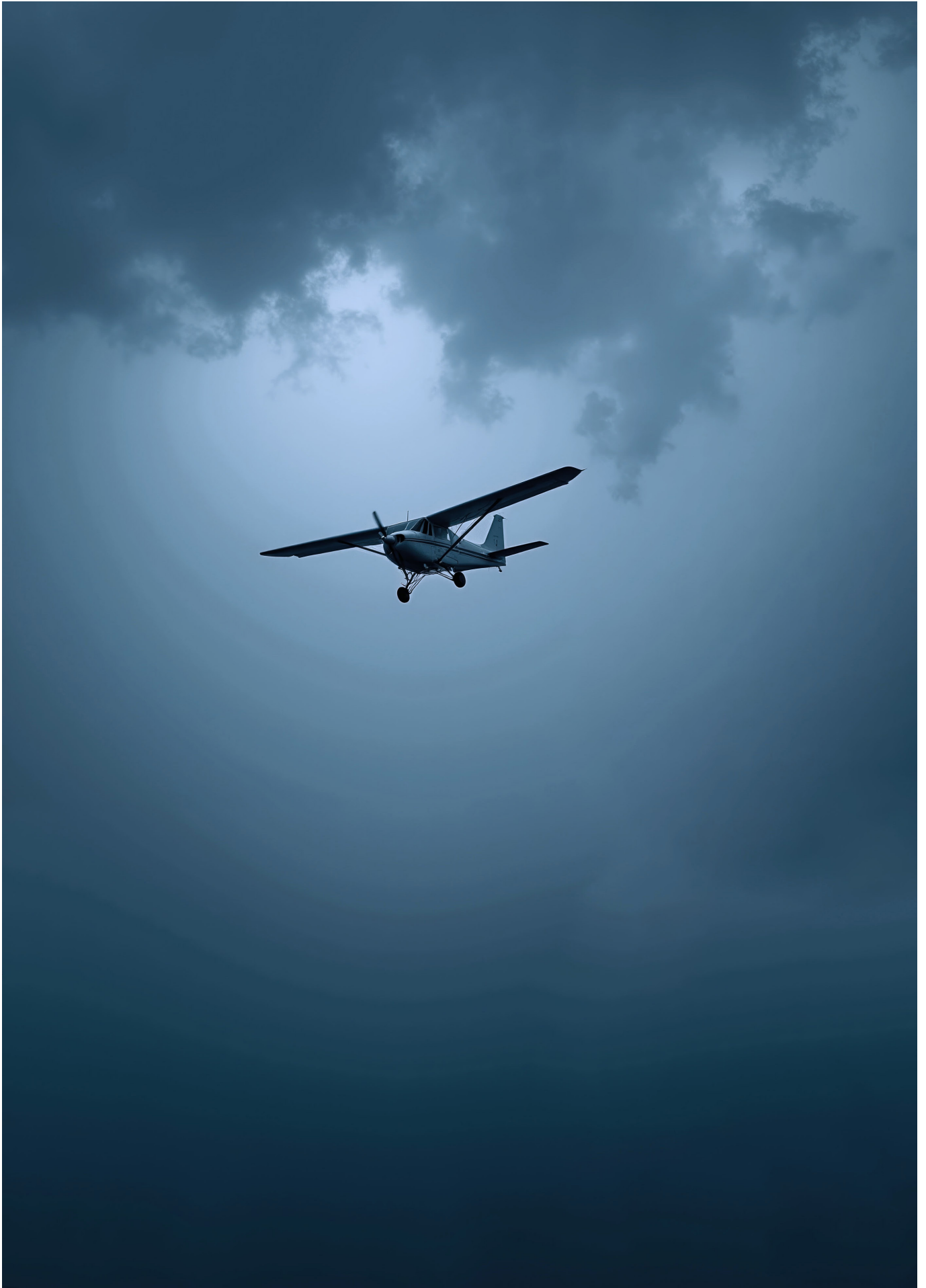
Jämfört med föregående år har antalet ärenden för ej avslutad färdplan ökat med 15 % (45 st). "Varningslarm" har ökat med 28 % (47st) och "befarat eller bekräftat haveri" med 16 % (11st).

Figur 20a. Ej avslutad färdplan som orsak: per flygningstyp



Figur 20b. Varningslarm som orsak: per flygningstyp



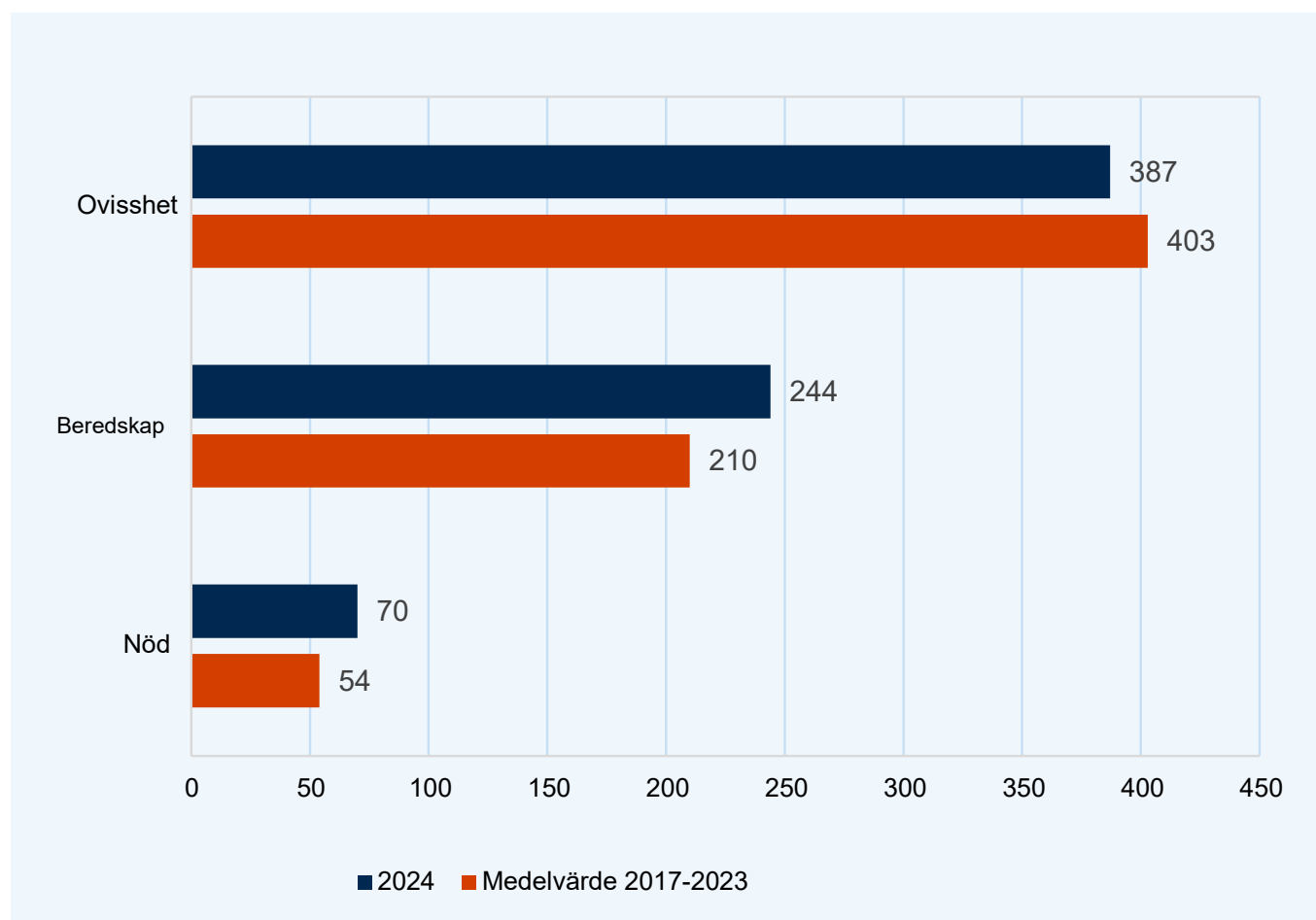


~ 55 %

av ärendena 2024 klassificerades som "ovisshet"

Varje ärende klassificeras utifrån allvarlighetsgrad i kategorierna "ovisshet", "beredskap" eller "nöd" (fig. 21). Ovisshet, som utgör cirka 55 procent av det totala antalet, var 5 procent färre 2024 jämfört med genomsnittet för 2017–2023. Detsamma gäller för beredskap, som står för drygt 35 procent, och nöd som utgör cirka 10 procent. Antalet ärenden i dessa kategorier var 244 respektive 70, jämfört med 210 respektive 54 föregående år. Under 2024 har fler ärenden klassificerats som beredskap och nöd än genomsnittet.

Figur 21. Antal ärenden 2024: klassificerade utifrån allvarlighetsgrad



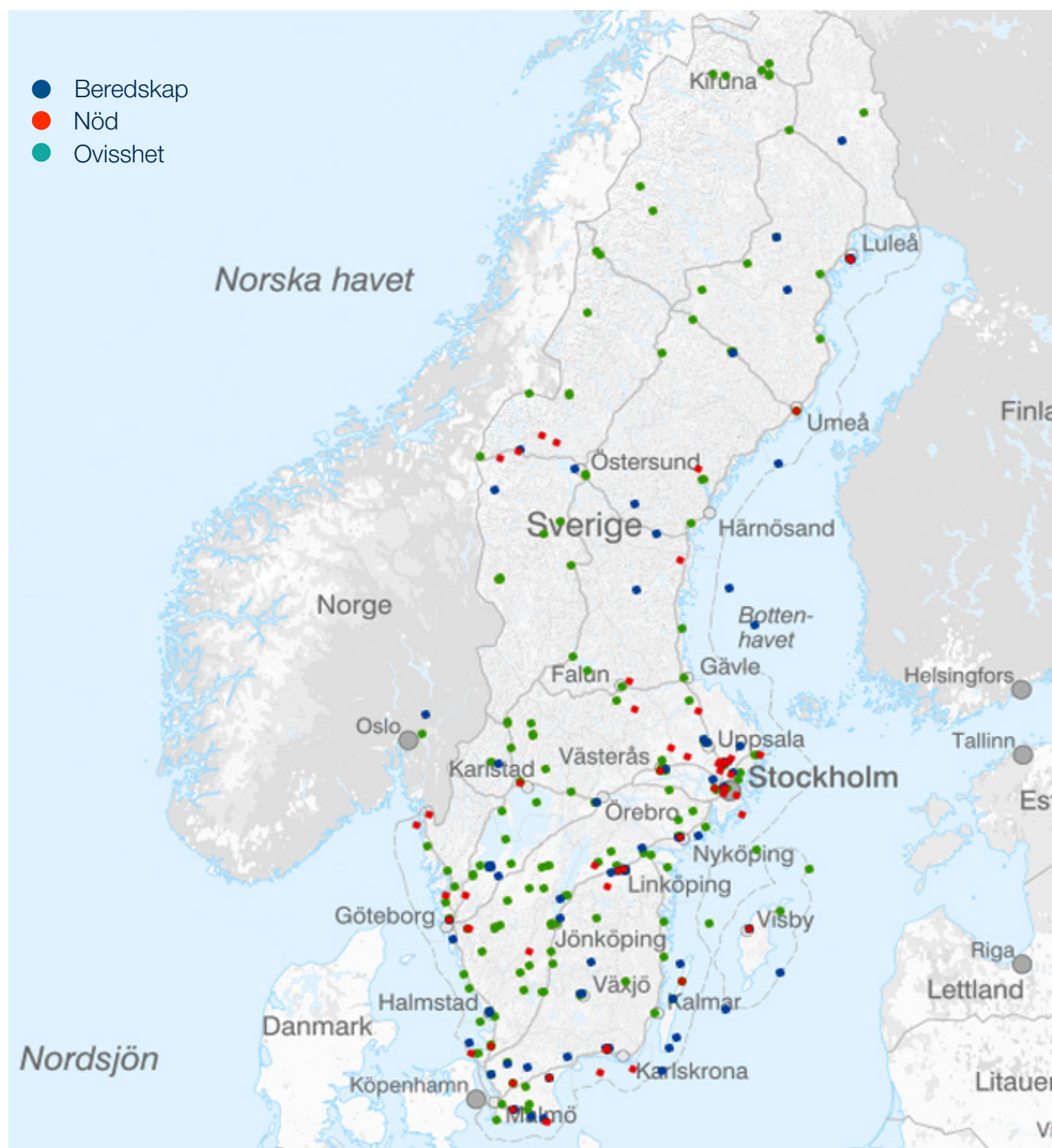
De totalt 701 flygräddningsärendena under 2024 är uppdelade efter allvarlighetsgrad i kartan nedan (fig. 22). Av dessa ärenden är 70 klassade som nöd, 244 som beredskap och 387 som ovisshet.

70

Den blå linjen i kartan markerar den svenska räddningsregionen (SRR), inklusive länsgränser, medan den röda linjen visar den svenska territorialgränsen.

antal ärenden 2024
klassificerade som "nöd"

Figur 22: Karta flygräddningsärenden 2024



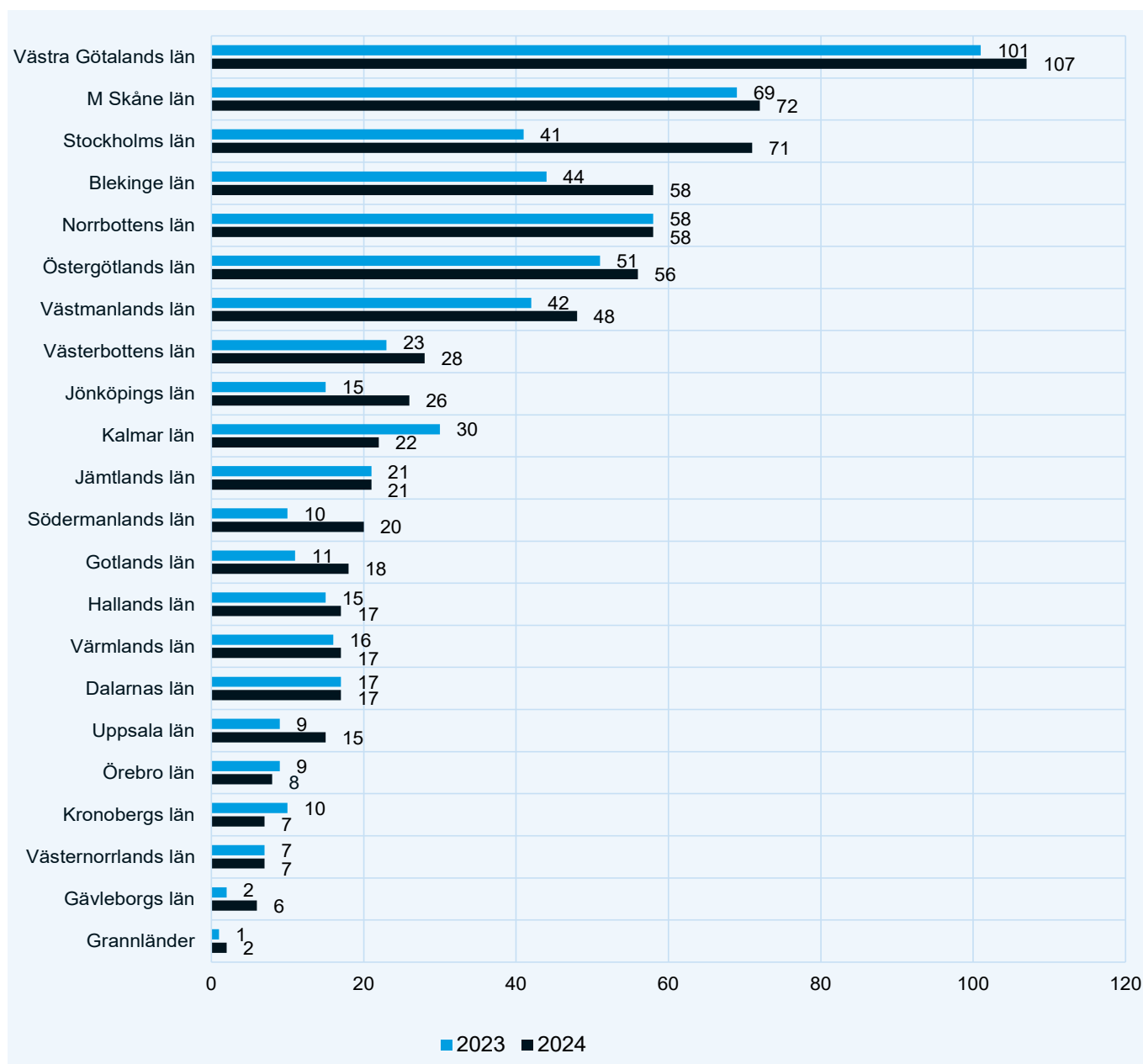
▲ 107

antal ärenden 2024 i Västra
Götaland

Figur 23 visar att Västra Götaland och Skåne är två av de län med flest flygräddningsärenden årligen. I Västra Götaland ökade antalet ärenden till 107 jämfört med 101 föregående år, medan Skåne hade 72 ärenden jämfört med 69 året innan.

Vi ser en ökning av ärenden i områden med militära flygplatser. I Kalmar däremot har antalet ärenden minskat under 2024, troligen på grund av indragna flyglinjer.

Figur 23: Antal ärenden 2024, per område

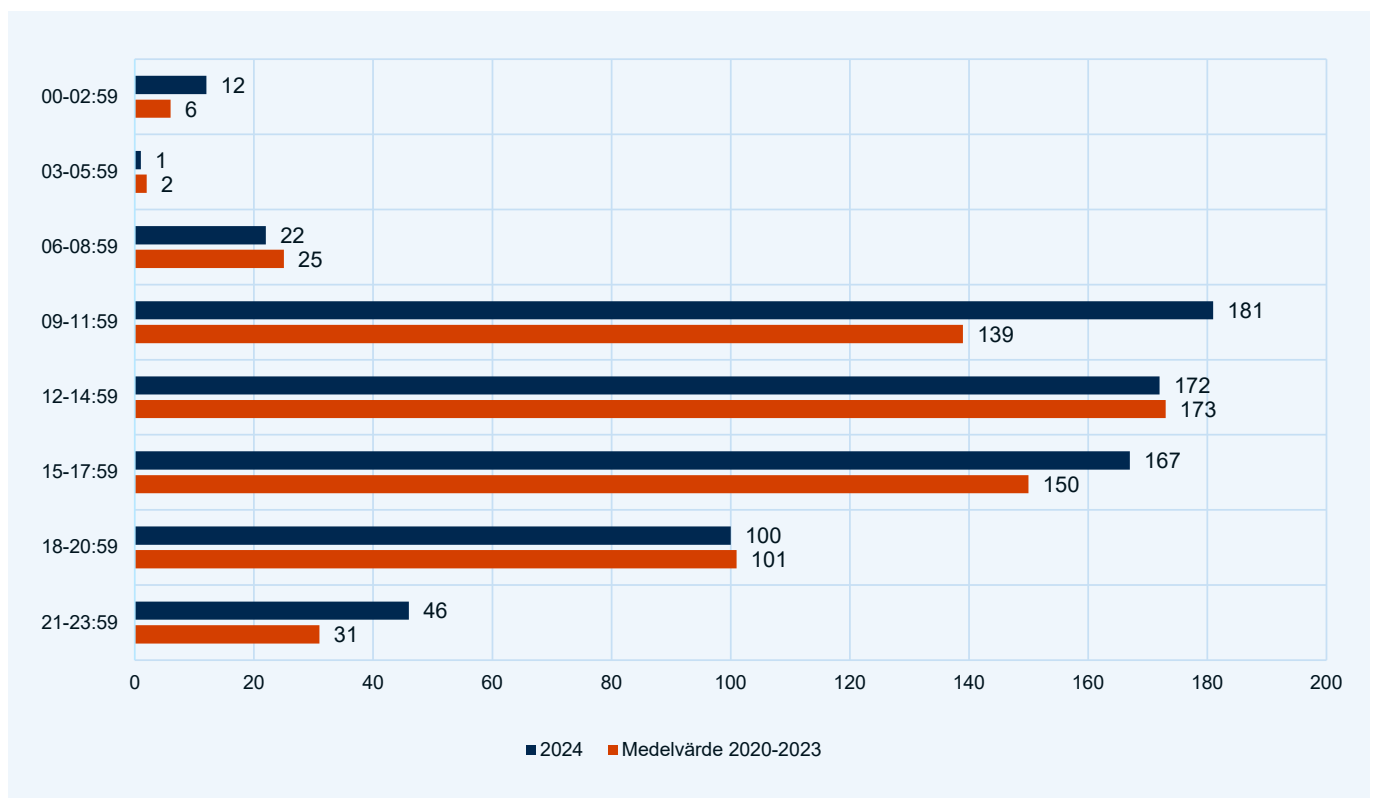


Figur 24 visar att 74 procent av alla flygräddningsärenden sker under dagtid (kl. 9–18). Inkluderas även tidsintervallet 18–21 inryms 88 procent av ärendena. Antalet ärenden mellan kl. 21.00 och 23.59 har dessutom ökat.

~ 74 %

av ärendena sker under dagtid

Figur 24: Antal ärenden 2024 och medelvärde 2020–2023, per tid på dygnet



Nödsändare

217

antalet ärenden med mottagna nödsignaler 2024

Cospas-Sarsat är ett internationellt system för mottagning av nödsignaler där Sverige är ett av medlemsländerna. Nödsändare finns för olika användningsområden, från små modeller som kan bäras i fickan till större sändare för flygplan och båtar. Signalerna går till Sjö- och flygräddningscentralen, som hanterar larm inom Sverige samt utländska larm där sändaren är registrerad i Sverige.

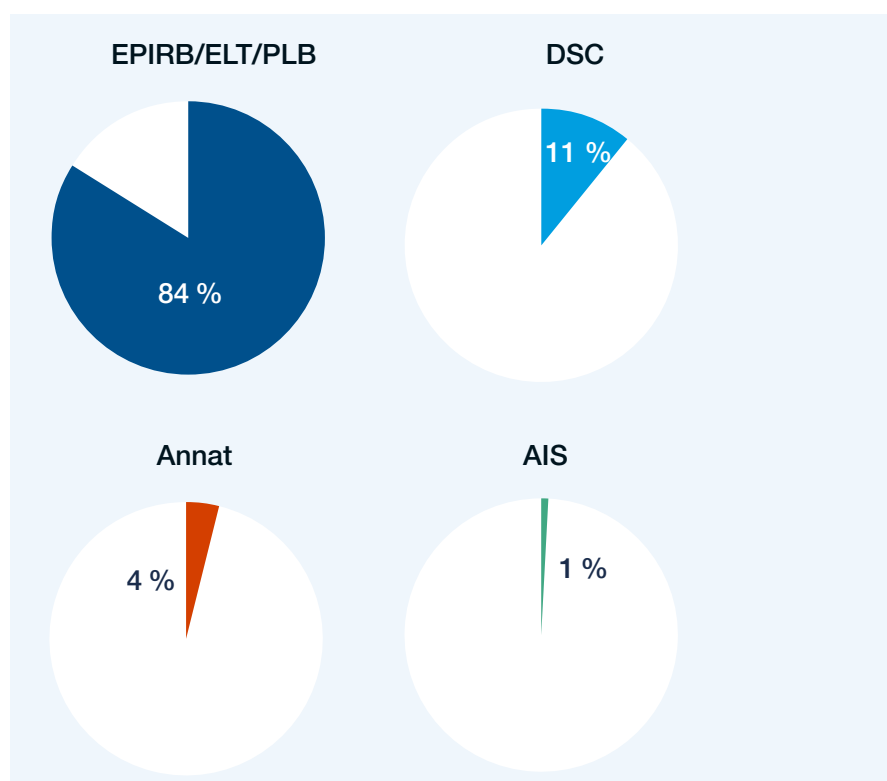
EPIRB (*Emergency Position-Indicating Radio Beacon*) används inom sjöfarten och ingår i det internationella sjösäkerhetsradiosystemet GMDSS. ELT (*Emergency Locator Transmitter*) och PLB (*Personal Locator Beacon*) är nödsändare som används inom luftfarten, medan PLB även används inom friluftsliv och skogsindustrin. Under 2024 inkom 217 ärenden med mottagna signaler från nödsändare, varav majoriteten (84 %) kom från EPIRB/ELT/PLB (*fig. 25*). *Figur 26* visar att samma fördelning gäller för åren 2020–2023.

~ 84 %

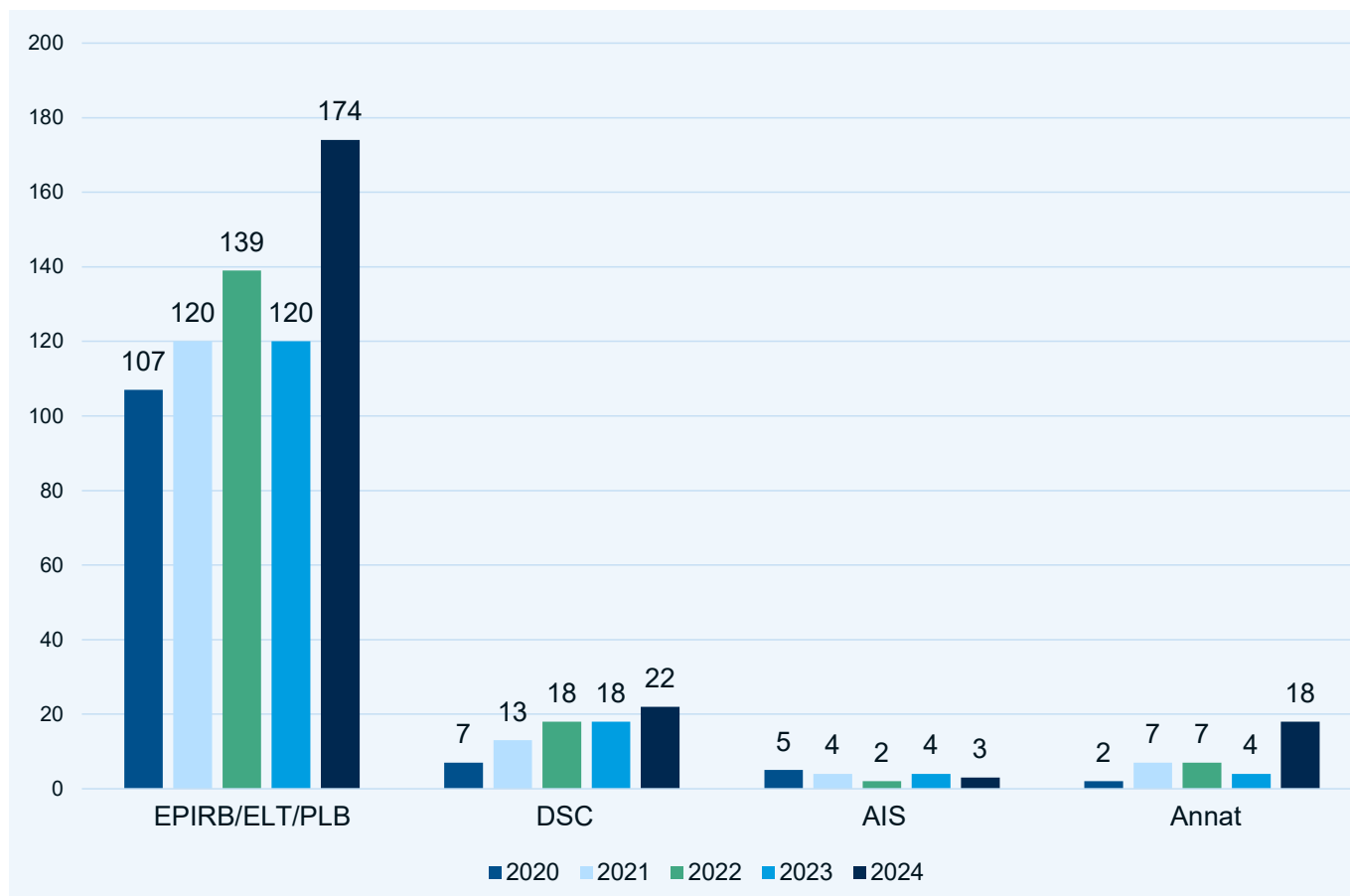
av nödsignalerna 2024 kom från EPIRB/ELT/PLB

Figur 27 visar fördelningen mellan nödsändarna EPIRB, ELT och PLB per typ och år. ELT har genomgående det högsta antalet ärenden och antalet har ökat med cirka 35 procent jämfört med 2023.

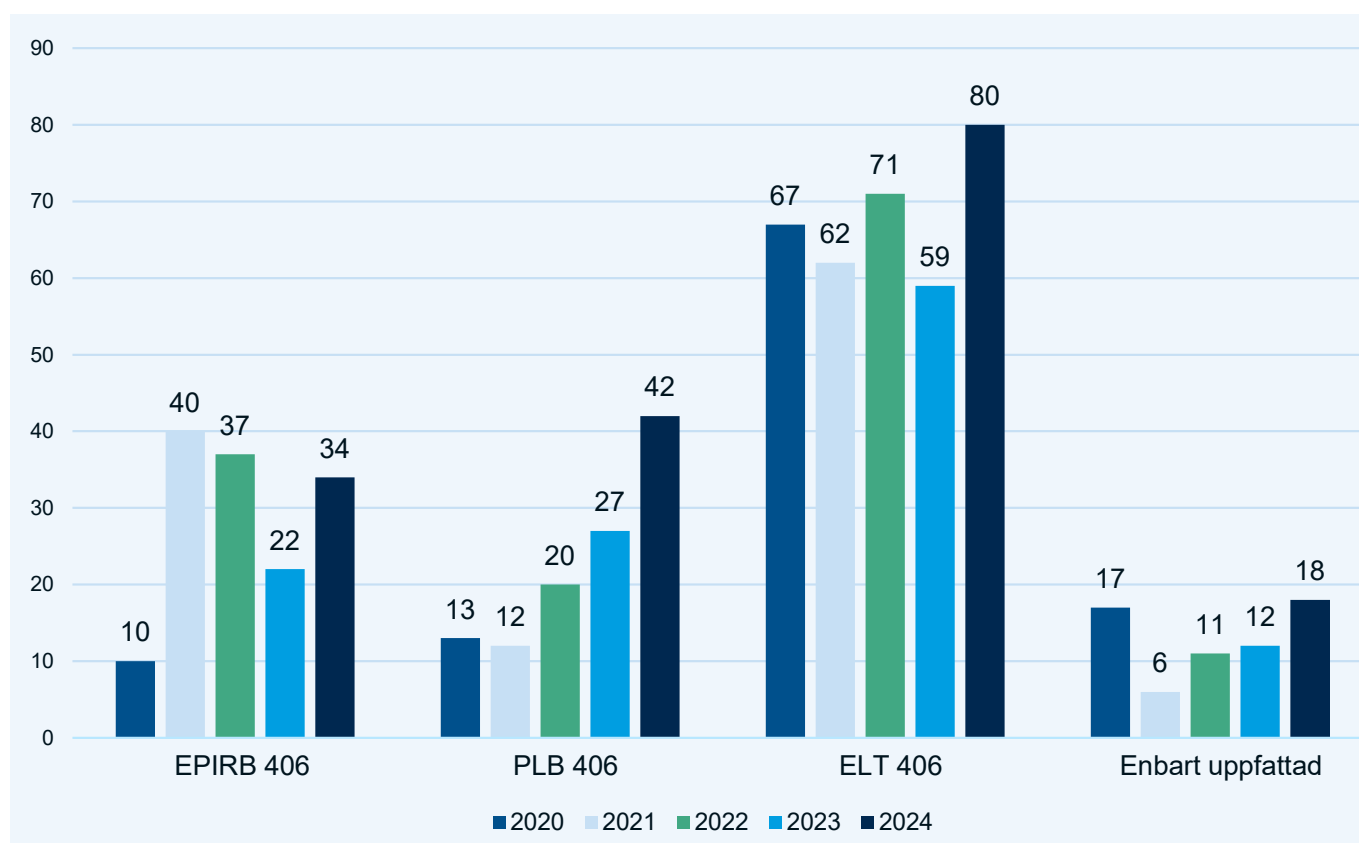
Figur 25: Fördelning, olika typer av nödsändare/signaler 2024



Figur 26: Antal ärenden med nödsändare, per typ och år



Figur 27: Antal ärenden med EPIRB/ELT/PLB, per typ och år



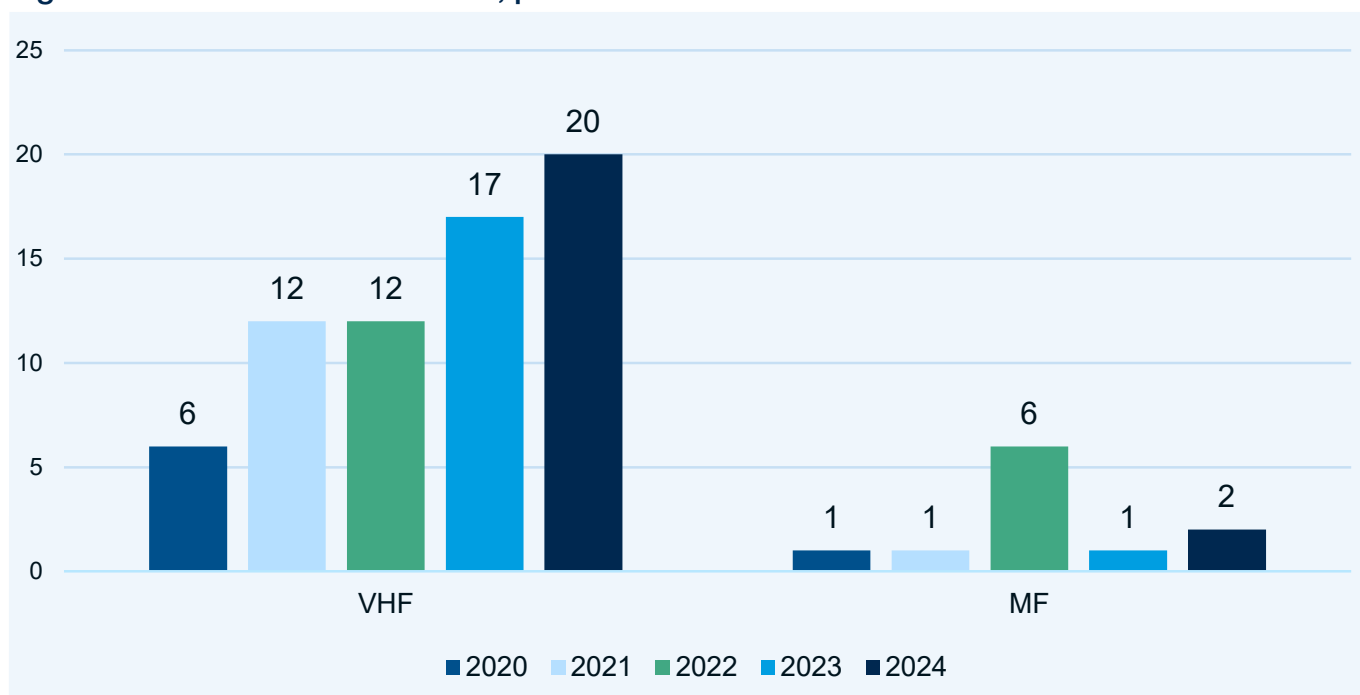
18

ärenden mottagna via SPOT

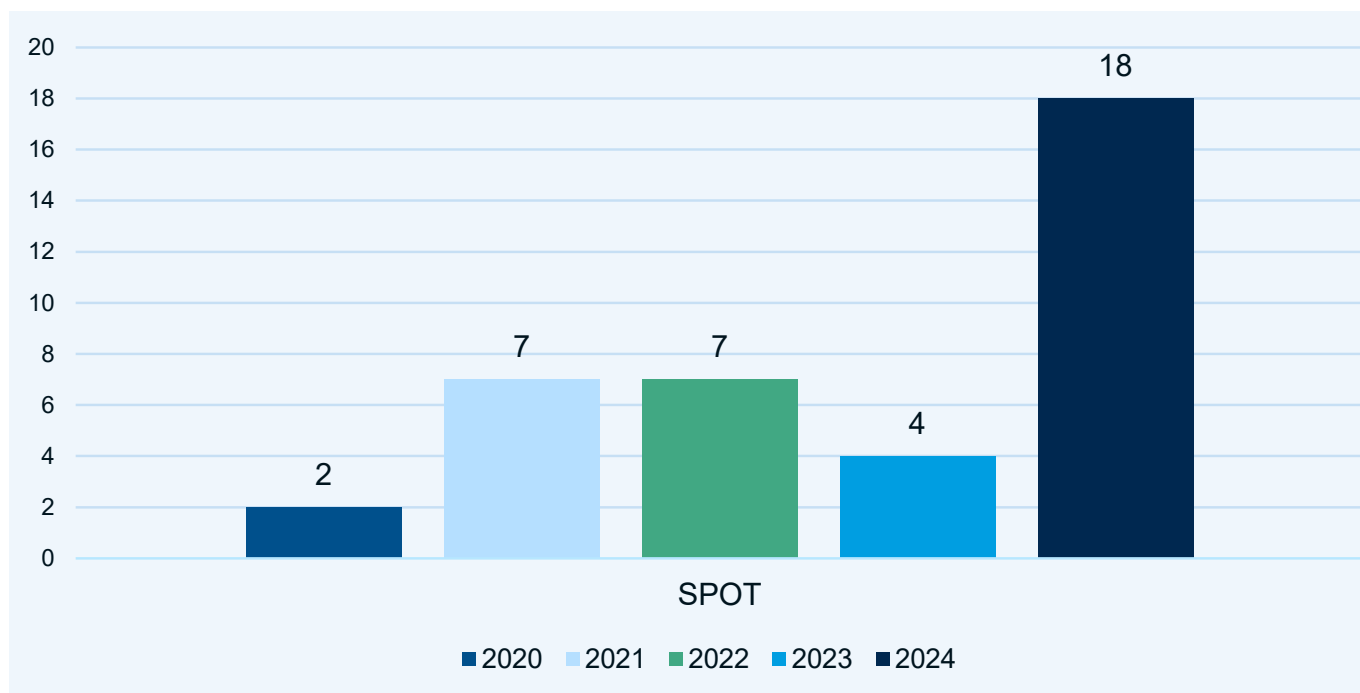
Inom sjöfarten används VHF-radiosystemet (t.ex. kanal 16 på 156,8 MHz) för nödanrop och kommunikation. Figur 28 visar att de flesta ärendena inkommer via VHF-bandet jämfört med MF-bandet.

SPOT-sändare (*Satellite Personal Tracker*) är en satellitbaserad nödsändare och spåringsenhet som används av sjöfarare, friluftsentusiaster och andra som rör sig i områden utan mobilnät. SPOT-enheter kan skicka nödmeddelanden, spåra positioner och skicka uppdateringar via satellit. Antalet ärenden inkomna via SPOT har mer än fyrdubblats under 2024 jämfört med 2023, vilket visas i figur 29.

Figur 28: Antal ärenden med DSC, per frekvensområde och år



Figur 29: Antal ärenden med övriga nödsändaren (SPOT), per år





Räddningshelikoptrar

472

ärenden 2024 där räddnings-
helikopter har larmats

I detta avsnitt redovisas ärenden där räddningshelikoptrar har larmats. Likt andra resurser kan flera helikoptrar engageras i 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 cirka 45 procent av de ärenden där de larmats.

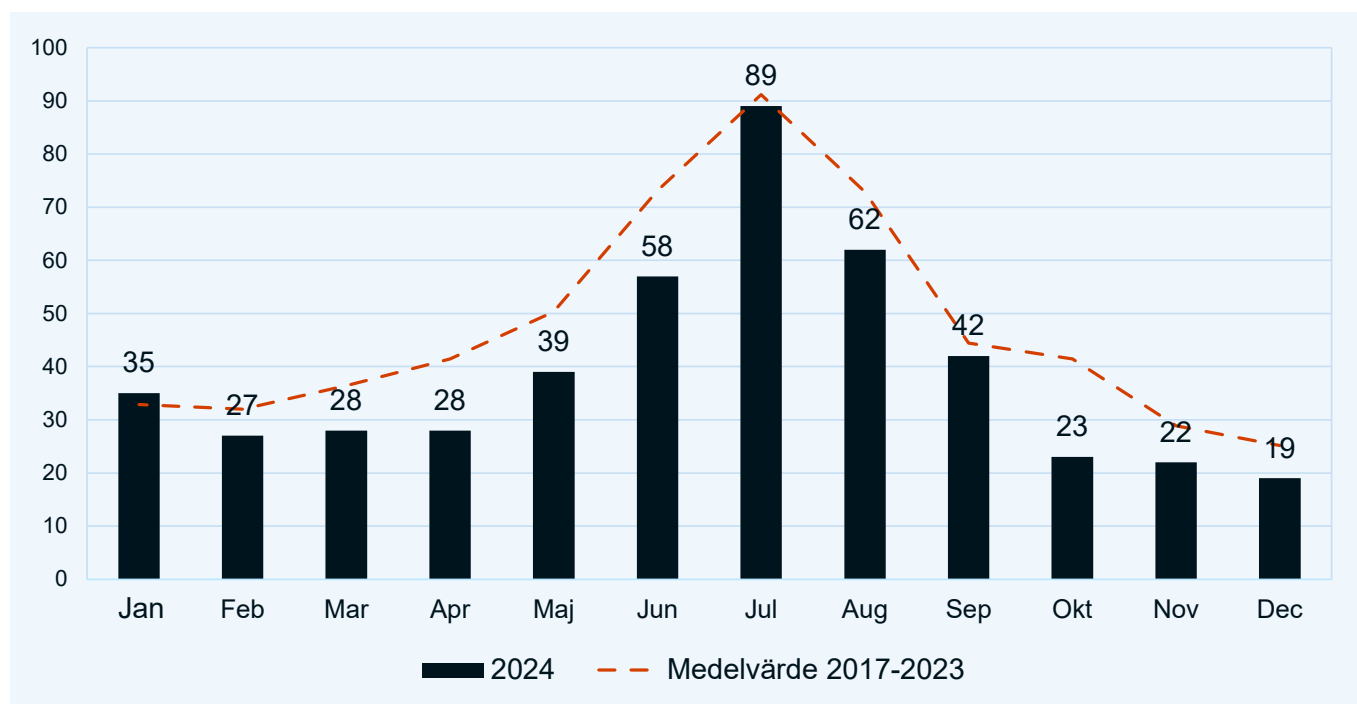
212

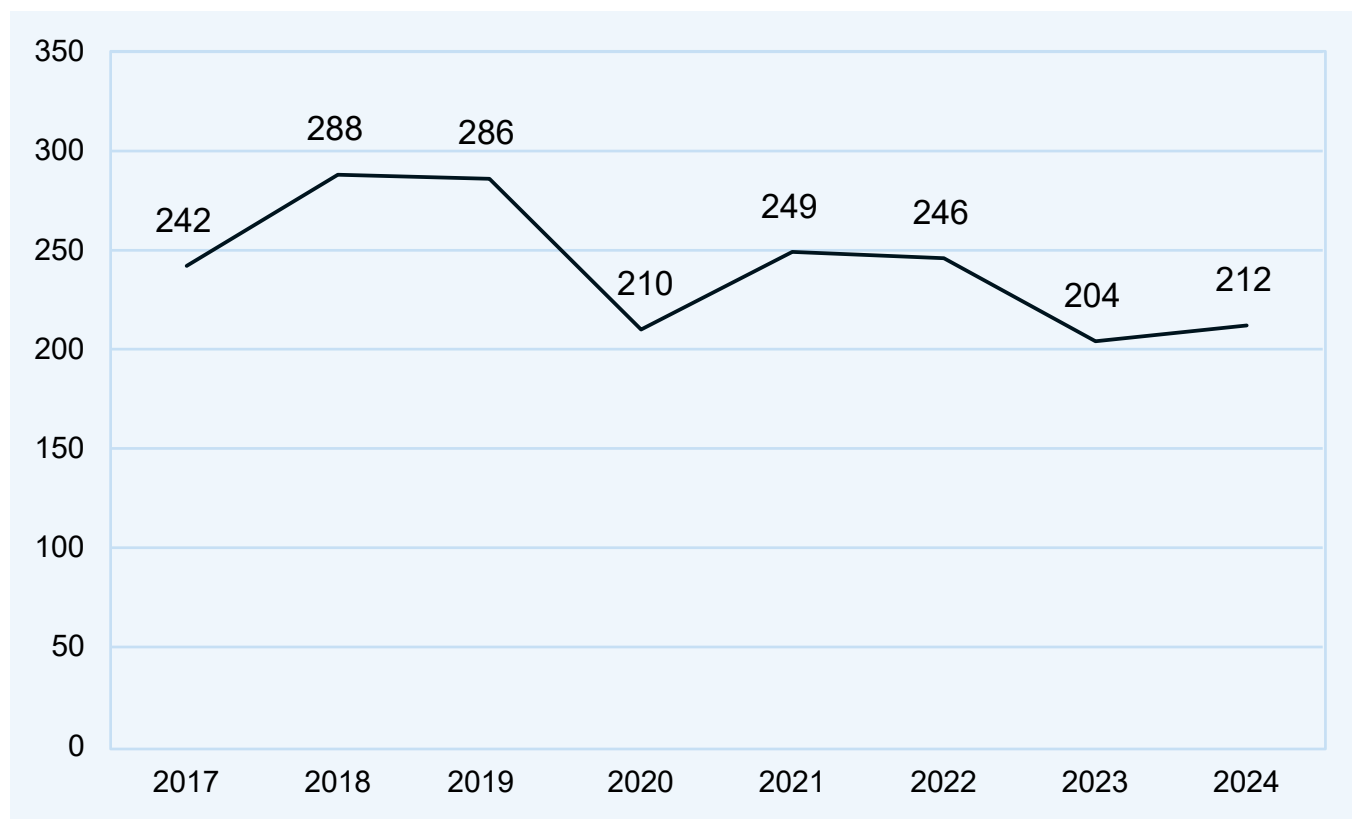
ärenden 2024 där räddnings-
helikoptrarna har startat och
nått fram

Antalet ärenden där räddningshelikoptrar larmats var 539 under 2020, 573 under 2021, 499 under 2022, 467 under 2023 och 472 under 2024. Detta kan jämföras med genomsnittet på 570 för perioden 2017–2023 (*Figur 30a*). För 2024 var antalet således 98 färre än genomsnittet, en minskning med 17 procent.

Sjöfartsverkets helikoptrar har vid 212 ärenden under 2024 startat och nått fram till området där de behövts. *Figur 30b* visar utvecklingen av dessa ärenden, som har minskat sedan 2017.

Figur 30a. Antal ärenden 2024 och medelvärde 2017–2023, per månad



Figur 30b: Antal ärenden, helikopter med Automatic Track Adjustment (ATA)

Flest helikopterinsatser görs inom sjöräddningstjänsten för "efterforskning, räddning" (Figur 31), följt av flygräddningstjänsten för "efterforskning, räddning". Under 2024 ökade antalet larm inom sjöräddningen till 209, vilket är 14 procent färre än det genomsnittliga antalet 237 under perioden 2017–2023. Inom flygräddning minskade larmen med 13 procent, från 111 till 97.

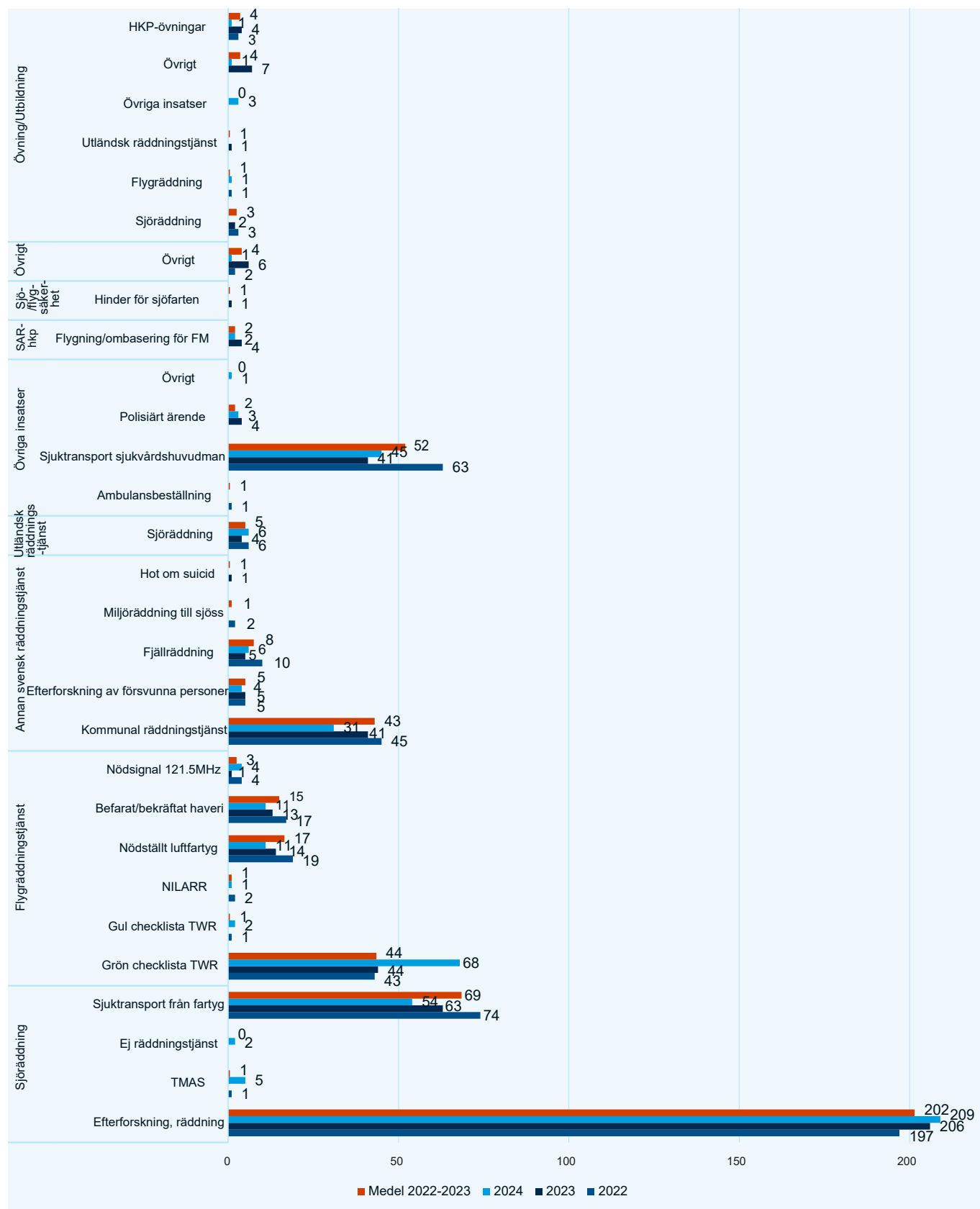
Övriga insatser visar en tydlig nedgång under 2024. Inom kommunal räddningstjänst registrerades 31 insatser, vilket är 51 procent färre än medelvärdet på 63 insatser under 2017–2023. Sjuktransporter med sjukvårdens huvudman minskade med 20 procent, från ett medelvärde på 56 till 45 insatser, medan sjuktransporter från fartyg minskade med 10 procent, från 60 till 54 insatser.

~ 51 %

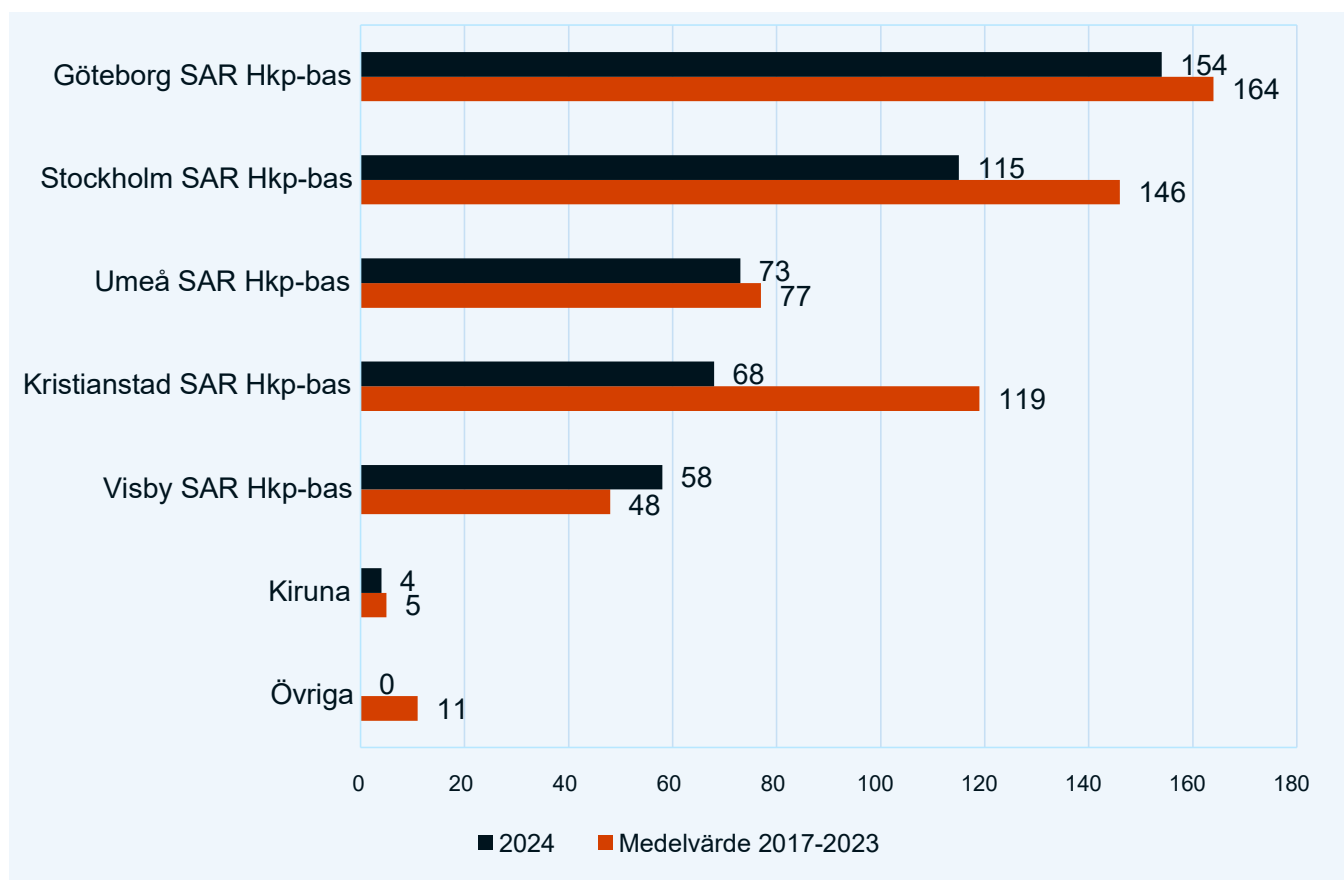
färre insatser inom
kommunal räddningstjänst



Figur 31: Helikopterinsatser 2002 – 2024, per klassning



Figur 32: Helikopterinsatser 2023 och medelvärde för 2018–2022, per SAR-helikopterbas



Under 2024 genomfördes totalt 472 insatser från Sjöfartsverkets fasta helikopterbaser, vilket är 17 procent färre än medelvärdet på 570 insatser för 2017–2023. Baserna i Göteborg och Umeå användes i linje med genomsnittet, medan Visbybasen användes i större utsträckning.



Bilaga

Ärenden sjöräddningstjänst, per område 2018–2024

Område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Västra Götalands län	299	268	330	287	230	266	275
Stockholms län	273	285	282	291	248	247	258
Skåne län	167	145	162	151	118	117	128
Kalmar län	78	70	70	67	52	62	63
Hallands län	88	66	67	67	58	53	50
Gotlands län	29	35	23	28	30	41	30
Södermanlands län	32	30	35	42	32	34	30
Blekinge län	44	38	31	32	35	34	27
Östergötlands län	45	42	32	37	25	28	27
Uppsala län	28	30	26	30	21	23	21
Västmanlands län	15	19	29	12	18	19	19
Västernorrlands län	35	26	29	31	19	17	17
Värmlands län	23	14	27	24	19	15	17
Norrbottnens län	14	11	18	22	15	15	13
Västerbottens län	20	14	21	14	9	13	13
Jönköpings län	17	12	16	10	9	12	10
Grannländer	11	10	7	7	6	12	6
Gävleborgs län	16	15	16	13	16	9	5
Örebro län	1	4	1		4		3
Totalt	1 235	1 134	1 222	1 165	964	1 017	1012

Ärenden flygräddningstjänst, per område 2018–2024

Område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Västra Götalands län	134	95	88	95	115	101	107
Skåne län	80	62	70	74	74	69	72
Norrbottnens län	60	60	39	45	33	58	71
Östergötlands län	48	51	54	56	31	51	58
Blekinge län	34	48	41	32	44	44	58
Västmanlands län	94	94	103	72	57	42	56
Stockholms län	59	65	48	45	49	41	48
Kalmar län	23	25	31	36	25	30	28
Västerbottens län	18	15	15	19	12	23	26
Jämtlands län	16	18	15	15	14	21	22
Dalarnas län	19	16	13	23	27	17	21
Värmlands län	18	16	15	6	8	16	20
Jönköpings län	11	18	37	18	12	15	18
Hallands län	19	14	16	15	15	15	17
Gotlands län	14	12	11	13	10	11	17
Södermanlands län	17	16	21	28	11	10	17
Kronobergs län	8	10	7	11	14	10	15
Uppsala län	13	7	13	11	4	9	8
Örebro län	6	5	13	16	16	9	7
Västernorrlands län	8	6	6	6	4	7	7
Gävleborgs län	10	10	8	3	8	2	6
Grannländer	1	4	4	4	6	1	2
Övriga		2	1	2	1		
Totalt	710	669	669	645	590	602	701