



# SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare, direkttelefon

Ulf Hallström, 011-19 11 11

MISSIV

1 (1)

Datum  
2007-05-02

Vår beteckning  
07-02031

Ert datum

Er beteckning

N2006/10279/TP

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## Redovisning av uppdrag om alternativa sjöräddningsmål och vilka kostnadskonsekvenser dessa kommer att medföra

I regleringsbrevet för år 2007 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att redovisa alternativa sjöräddningsmål och vilka kostnadskonsekvenser dessa skulle medföra. Uppdraget redovisas i bifogad rapport.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin samt chefen för Sjöräddnings- och Beredskapsenheten Ulf Hallström, den sistnämnde föredragande.



Jan-Olof Selén



Ulf Hallström

DokumentID

Postadress

601 78 Norrköping

Besöksadress

Östra Promenaden 7

Telefon

011-19 10 00

Telefax

011-19 10 55

E-post

hk@sjofartsverket.se

**REDOVISNING AV UPPDRAG OM  
ALTERNATIVA  
SJÖRÄDDNINGSMÅL OCH VILKA  
KOSTNADSKONSEKVENSER DESSA  
KOMMER ATT MEDFÖRA**

**REDOVISNING AV UPPDRAG OM  
ALTERNATIVA  
SJÖRÄDDNINGSMÅL OCH VILKA  
KOSTNADSKONSEKVENSER DESSA  
KOMMER ATT MEDFÖRA**

Datum: 2007-04-25

<b>Redovisning av uppdrag om alternativa sjöräddningsmål och vilka kostnadskonsekvenser dessa kommer att medföra .....</b>	<b>2</b>
<b>1. Uppdraget .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Bakgrund .....</b>	<b>1</b>
<b>3. Utvecklingen sedan föregående uppdrag (2003) .....</b>	<b>2</b>
3.1 Ytgående sjöräddningsenheter .....	3
3.1.1 Sjöfartsverket .....	3
3.1.2 Sjärräddningssällskapet (SSRS) .....	4
3.1.3 Kustbevakningen(KBV) .....	4
3.2. Den kommunala räddningstjänstens insatser i samband med sjöräddningsuppdrag .....	4
3.3 Helikoptertjänster för sjöräddningsändamål .....	6
3.3.1 Bakgrund .....	6
3.3.2 Utvecklat samarbete med Försvarmakten .....	7
3.3.3 Det svenska helikoptersystemet för sjöräddning .....	8
3.3.4 Något om de bilaterala avtalen och de fördelar dessa medför. ....	10
3.3.5 Sammanfattning helikoptersystem.....	10
<b>4. Hur utredningsarbetet har bedrivits och resultat av detta .....</b>	<b>11</b>
4.1 Ytenheter.....	11
4.2 Helikoptrar .....	12
<b>5. Hur den nuvarande målsättningen har uppnåtts 2006.....</b>	<b>14</b>
<b>6. Ny alternativ målformulering.....</b>	<b>14</b>

## **1. Uppdraget**

Sjöfartsverket fick i regleringsbrevet för 2007 regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för alternativa sjöräddningsmål och vilka kostnadskonsekvenser dessa skulle medföra.

Sjöfartsverket, som nu slutfört sitt uppdrag, lämnar härmed sin rapport i ärendet.

## **2. Bakgrund**

Den nuvarande målsättningen för sjöräddningen är att en nödställd skall kunna undsättas inom 90 minuter i 90 procent av alla fall inom hela det

svenska ansvarsområdet efter det att larm inkommit till sjöräddningscentralen (MRCC). Denna målsättning, som föreslogs av Sjöfartsverket i samband med ett tidigare regeringsuppdrag till Sjöfartsverket 2003 om **Redovisning om hur sjöräddningen bedrivs**, (i forts. 2003-års uppdrag) kom att ersätta den äldre målsättningen som för ytenheter angav 3 timmar inom svenskt territorialvatten och 6 timmar på internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion. Någon särskild specificerad målsättning för helikopterinsatser fanns inte då annat än i allmänna ordalag. Det fanns inte heller något angivande av någon tidsgräns utan endast på så sätt att om förutsättningar för en helikopterinsats förelåg så kunde en undsättning ske snabbare. Den nya målsättningen som trädde i kraft 2004 i samband med utfärdandet av regleringsbrevet för detta år, har visat sig lyckad så till vida att målsättningen uppnåts inte bara till 90 procent utan till mellan 96-98 procent av samtliga fall. Samtidigt har observerats att formuleringen av den nuvarande målsättningen inte i alla avseenden är helt tydlig och heltäckande. Det har t.ex. anförts att det borde vara 90 minuter efter det att enheten eller enheterna larmats ut och inte efter det att larmet inkommit till sjöräddningscentralen eftersom det ibland, beroende på vissa omständigheter, har bedrivits en omfattande efterforskning på MRCC innan räddningsledaren beslutar om att sjöräddningsenheter skall utlarmas. Vidare har i den nuvarande målsättningen inte heller tagits hänsyn till att det rätt ofta kan röra sig om s.k. sökfall, d.v.s. någon saknas men man vet inte var denne eventuellt nödställd befinner sig. I sådana fall bestämmer räddningsledaren ett sökområde, som ibland kan vara mycket stort och som det då kan ta lång tid att genomöka innan man eventuellt finner den nödställda. Sjöfartsverket föreslår därför under **punkten 6** nedan en målformulering som tar hänsyn till dessa omständigheter då de uppstår.

### **3. Utvecklingen sedan föregående uppdrag (2003)**

I den ovan nämnda utredningen **Redovisning om hur sjöräddningen bedrivs**, finns redogörelser om **de styrande regelverken** och om **den svenska modellen** för sjöräddning samt om **övningsverksamheten** och **sjöräddningsutbildningen**. Då ingenting väsentligt har förändrats i dessa avseenden, hänvisar Sjöfartsverket därför till aktuella avsnitt i denna utredning.

Vad avser utvecklingen när det gäller ytgående sjöräddningsenheter (mobile facilities) och helikoptertjänster har utvecklingen under de senaste tre åren varit betydande. Utvecklingen beskrivs nedan för varje enskild kategori.

### **3.1 Ytgående sjöräddningsenheter**

De myndigheter och den organisation som huvudsakligen deltar i sjöräddningsuppdrag med ytgående enheter är Sjöfartsverket, Sjärräddningssällskapet, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Försvarmakten och den kommunala räddningstjänsten. Då Rikspolisstyrelsen och Försvarmaktens deltagande med ytgående enheter numera är begränsad och också fortfarande överensstämmer med vad som tidigare redovisats i 2003-års uppdrag kommer nedanstående redovisning att endast omfatta de övriga.

#### *3.1.1 Sjöfartsverket*

Sjöfartsverket, som är den ansvariga myndigheten för sjöräddningen, är först på tredje plats vad avser antalet insatta ytenheter i sjöräddningsuppdrag. Både Sjärräddningssällskapet (SSRS) och Kustbevakningen (KBV) deltar med fler insatta sjöräddningsenheter per kalenderår. Detta förhållande har i och för sig rått sedan länge, men antalet sjöräddningsinsatser utförda av Sjöfartsverket har successivt minskat från 204 år 2003 till 160 år 2006. Anledningen är dels det alltmer utökade samarbetet med SSRS som sker genom ett mellan parterna tecknat avtal 2001 och som innebär att Sjötrafikområdeschefen som är ansvarig för sammansättningen av sjöräddningsresurserna inom respektive sjötrafikområde inte längre med nödvändighet behöver tillhandahålla egna resurser på de platser där SSRS etablerar nya stationer med nya enheter och dels att beredskapstiden för båtmännen ute på lotsplatserna har blivit längre p.g.a. utvecklingen inom lotsbeställningen och lotsningsverksamheten. Däremot har Sjöfartsverket under tidsperioden 2003-2006 utvecklat sin lotsbåtsflotta mot större och snabbare enheter. Sjöfartsverket deltog 2006 med 160 insatta enheter och medverkade i 159 sjöräddningsfall.

### *3.1.2 Sjärräddningssällskapet (SSRS)*

Sedan 2003-års uppdrag har SSRS avsevärt utökat sin verksamhet, både när det gäller antalet stationer, antalet sjöräddningsenheter och ytterligare modernisering av sin flotta. Från att 2003 haft 55 stationer och disponerat 106 sjöräddningsenheter är siffran idag 67 stationer och inte mindre än 146 sjöräddningsenheter. SSRS har under det senaste året också köpt in svävare för att bättre kunna verka under förhållanden då många skridskoåkare befinner sig ute på isarna. SSRS:s stationer och enheter bemannas av ca. 1 600 frivilliga professionella sjöräddare. Ca. 200 av dessa finns med en angiven ambitionsnivå om 15 minuters beredskap dygnet runt året om längs hela den svenska kusten. SSRS:s sjöräddningsenheter utgörs idag huvudsakligen av mycket moderna båtar varav 20 stycken är av s.k. (25 stycken fr.o.m. 2008) Victoriaklass, en 12-meters specialdesignad sjöräddningsbåt med fartresurser uppemot 40 knop även under svåra förhållanden. SSRS har också tagit emot ett antal stridsbåtar av typen 90E från Försvarsmakten som numera betraktar den typen som överskottsmateriel. SSRS deltog 2006 med 741 insatta enheter och medverkade i 578 sjöräddningsfall.

### *3.1.3 Kustbevakningen(KBV)*

Kustbevakningen är den enda myndighet som förutom Sjöfartsverket i sitt regleringsbrev och i sin instruktion har uppgiften att tillhandahålla en hög beredskap för sjöräddning. KBV är indelat i fyra regioner och varje region har normalt mellan 4-5 enheter med ca.15 min. beredskap för sjöräddningsuppdrag. Kustbevakningen har också ofta en hög närvaro till sjöss, vilket gör att de snabbt kan vara tillgängliga då behov av sjöräddningsenheter uppstår. Utvecklingen går successivt mot snabbare och bättre enheter. I sjöräddningsuppdragen deltar i vissa fall också KBV:s spaningsflygplan. KBV deltog 2006 med 272 insatta enheter och medverkade i 255 sjöräddningsfall och var därmed nu som tidigare den näst största aktören vad gäller antalet insatser.

## **3.2. Den kommunala räddningstjänstens insatser i samband med sjöräddningsuppdrag**

De kommunala räddningstjänsterna deltar i avsevärd utsträckning i sjöräddningsuppdrag, huvudsakligen då det gäller strandnära insatser, insatser i de inre skärgårdarna och i Vättern och Mälaren, samt i samband

med isolyckor och dykolyckor oavsett var de inträffar. De kommunala räddningstjänsterna deltog 2006 med 77 enheter.

Den typ av olyckor där den kommunala räddningstjänstens insatser har haft stor betydelse och också i framtiden kommer att få en allt större betydelse är i samband med isolyckor som inträffar på den statliga sjöräddningens ansvarsområde. Anledningen till detta är dels det alltmer ökade antalet skridskoåkare, dels att olyckorna inträffar då de sedvanliga ytgående räddningsenheterna inte kan användas p.g.a av isläggning samt dels att den kommunala räddningstjänsten ofta har stor kunskap och erfarenhet av isolyckor eftersom man ansvarar för och också genomför ett stort antal sådana räddningsinsatser inom sina egna ansvarsområden (insjöar, floder, kanaler, hamnar m.m.).

I januari 2006 inträffade en isolycka söder om Ridön i Mälaren då ett dussintal skridskoåkare hamnade i vattnet med avsevärda svårigheter att ta sig upp. Två personer omkom. De enda till buds stående räddningsresurserna var helikoptrar och den kommunala räddningstjänstens resurser. Den utredning av räddningsinsatserna i samband med olyckan som senare gjordes visade på ett ökat behov av samarbete mellan Sjöfartsverket och kommunal räddningstjänst vid denna typ av olyckor. Detta samarbete har nu påbörjats och kommer successivt att utvecklas. Det mest påfallande är att behovet av snabba insatser här är mycket påtagligt eftersom de nödställda snabbt kan drabbas av hypotermi som i värsta fall medför att de omkommer.

Övergripande kan sägas att det alltmer utvecklade samarbetet med de kommunala räddningstjänsterna kommer att föranleda ökade kostnader för Sjöfartsverket eftersom de kommunala räddningstjänsterna till skillnad från de statliga har rätt att debitera sina kostnader på den ansvariga myndigheten.



### **3.3 Helikoptertjänster för sjöräddningsändamål**

#### *3.3.1 Bakgrund*

Sedan utredningsuppdraget 2003 redovisades har en för Sjöfartsverket dramatisk förändring skett vad avser helikoptertjänster för sjöräddningsändamål. Redan tidigare hade Sjöfartsverket nödgats upphandla helikoptertjänster för Sundsvall och Visby av en civil operatör, Norrlandsflyg. I samband med Försvarsbeslutet 2004 aviserade Försvarmakten att man inte längre kunde upprätthålla helikopterberedskapen på Berga (Stockholm) och Säve (Göteborg). Däremot ansåg Försvarmakten att man fortfarande skulle kunna upprätthålla beredskap för sjöräddning på Ronneby med samma beredskapstid som tidigare, d.v.s. 1 timme under dagtid och 45 min. inställetid under övrig tid på dygnet. Sjöfartsverket fick då, i december 2004, ett uppdrag av regeringen att utreda hur riksdagens försvarsbeslut med avseende på helikopterresurser skulle kunna påverka sjöräddningen samt också komma med förslag till kostnadseffektiva lösningar. Vidare skulle också kontakter tas med de myndigheter som hade eller kunde tänkas ha intresse av helikoptertjänster i sin verksamhet.

Uppdraget ”Konsekvenser för sjöräddningen av riksdagens försvarsbeslut” redovisades 2005-02-28 och slutsatsen var att både Stockholms- och Göteborgsregionen skulle stå utan tillräcklig helikopterkapacitet för att kunna klara den målsättning som gäller för sjöräddningen. Det var därför aktuellt med ytterligare upphandling av civila helikoptrar för dessa regioner som ersättning för Försvarmaktens helikoptrar och efter sedvanligt upphandlingsförfarande träffade Sjöfartsverket avtal 2005-08-30 med Norrlandsflyg vilket innebar att Norrlandsflyg då kom att tillhandahålla helikoptertjänster på fyra olika platser, Stockholms- och Göteborgsregionerna samt Visby och Sundsvall, samtliga nu med den högre beredskapstiden 15 min. Kostnaden för dessa två ytterligare helikopterstationeringar blev ca. 52 miljoner och den sammanlagda summan för Sjöfartsverkets helikopterberedskap var nu uppe i ca 100 miljoner.

Flera myndigheter hade också uttryckt intresse för helikoptertjänster i sin verksamhet och samarbetsavtal träffades med Luftfartsstyrelsen, Gotlands kommun och Västernorrlands län. Däremot har Räddningsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen samt Sveriges kommuner och

Landsting hittills ställt sig avvaktande till samarbetsavtal.

Under hösten 2005 meddelade Försvarmakten att man inte längre hade resurser att upprätthålla helikopterberedskapen för sjöräddningen på Ronneby längre än till 2006-10-31 eller möjligen fram till årsskiftet 2006-2007 vilket gjorde att Sjöfartsverket återigen fick upphandla helikoptertjänster, nu även för södra Sverige. Avtal tecknades nu med Norrlandsflyg om helikopterstationering på Ronneby med 15 min. beredskap. Kostnaden för detta avtal blev 28 miljoner och den sammanlagda kostnaden för helikopterberedskapen är nu ca 125 miljoner, en summa som i samband med omförhandlingarna av avtalen troligen stiger till ca 145 miljoner. Den 1 mars i år installerades denna på Ronneby vilket innebär att Sjöfartsverket nu genom avtal med Norrlandsflyg själva svarar för samtliga fem helikoptrar av typ Sikorsky S 76 för sjöräddningsändamål och som är stationerade på fem platser runt den svenska kusten, samtliga med den höga beredskapstiden 15 minuter.

### *3.3.2 Utvecklat samarbete med Försvarmakten*

Då de civila helikoptrarna upphandlades framtogs först en kravspecifikation för dessa. Kravspecifikationen hade också innan upphandlingen förankrats hos samtliga andra myndigheter som har intresse av helikoptertjänster i syfte att kunna tillgodose även dessa myndigheters behov. Försvarmakten, som ansåg att helikoptertypen Sikorsky S 76 med den utrustning och de övriga krav som fanns på dessa, väl tillgodosåg de krav som Försvarmakten själva ställde på sina helikoptrar, certifierade därför de civila helikoptrarna som lämpliga för de verksamheter inom räddningstjänstområdet som Försvarmakten själva bedriver. Dessa verksamheter har sedan lång tid tillbaka upprätthållits av Försvarmaktens egna Hkp 4 (Vertolhelikoptrarna) och Hkp 10 (Superpuman). Då Hkp 4-systemet var på väg att fasas ut samtidigt som antalet helikoptrar i Hkp 10-systemet för räddningsbruk drastiskt hade minskat p.g.a. av haverier och avsättning till "Nordic Battle Group" träffade Sjöfartsverket och Försvarmakten i december 2006 ett avtal där Försvarmakten dels köpte helikoptertjänster för sin s.k. FRÄD-beredskap av Sjöfartsverket dels gav Sjöfartsverket möjlighet att använda Försvarmaktens helikoptrar då de ordinarie Sikorsky S 76-helikoptrarna tas ur bruk för service, reparationer etc. samt dels en uttalad medvetenhet och ambitionsnivå från Försvarmakten att kunna tillhandahåll helikoptrar för

sjöräddningsuppdrag vid de tillfällen då fler än de som finns i beredskap behövs. Avtalet utökar väsentligt kapaciteten i det svenska helikoptersystemet för sjöräddning och som beskrivs i det följande avsnittet.

### *3.3.3 Det svenska helikoptersystemet för sjöräddning*

Då man beskriver räddningsresurser, såväl flygande som sjögående, skall hänsyn alltid tas till två viktiga komponenter . Den ena komponenten är yttäckning och den andra är kapacitet. Yttäckningen kan beskrivas som det område en räddningsenhet kan täcka eller nå inom en viss tidsrymd. Den är beroende dels av vilken beredskap/tillgänglighet räddningsresursen ifråga har, d.v.s. hur snabbt den rycka ut efter det den blivit larmad, dels hur snabb enheten är. En kort beredskapstid i kombination med en hög fart ger en större yttäckning än lång beredskapstid och låg fart. Detta gäller givetvis för både sjögående och flygande räddningsenheter.

Den andra komponenten, kapaciteten, kan beskrivas som dels vilken förmåga att fullgöra en räddningsinsats som en viss räddningsenhet har med hänsyn till storlek, utrustning, besättningens kunskap och kompetens, m.m. och dels hur denna enhets förmåga kan kombineras med andra enheters förmågor. Tillsammans bildar komponenterna en totalförmåga (kapacitet) att inom en viss tidsrymd framgångsrikt kunna genomföra en räddningsinsats.

Då Försvarmakten tidigare upprätthöll beredskap med helikoptrar för sjöräddning genom avtal med Sjöfartsverket var beredskapstiden först satt till 1 timme under dagtid och 2 timmar under natten. Denna beredskapstid förbättrades i slutet av 90-talet till 1 timmes beredskap under dagtid och 45 minuters inställelsetid under övrig tid på dygnet vilket i praktiken innebar 1 timme innan helikoptern skulle vara i luften. (Se ovan under pkt.3.3.1) Avtalet byggde på ett merutnyttjande av Försvarmaktens förbandsproduktion.

För att med detta tidigare system kunna undsätta en nödställd inom 90 minuter efter utlarmning, kan yttäckningen sägas vara den yta som helikoptern kunde verka inom med en maximal säkerställd flygtid på ca.30 minuter eftersom 60 minuter formellt sett redan var konsumerat av beredskapstiden. Detta innebar, med de fartresurser som Försvarmaktens helikoptrar hade (120-135 knop), en aktionsradie på ca 70 nautiska mil

eller om man så vill, ca 140 km. vilket med den nya målsättningen inte tillgodosåg kravet på yttäckning inom vårt ansvarsområde.

Den långa beredskapstiden i kombination med den relativt låga farten innebar också att färre personer inom skälig tid kunde undsättas vid t.ex. en större fartygsolycka. Förutom den säkerställda beredskapen fanns också Försvarens övriga helikoptrar att tillgå som en resurs i en ”andra och tredje” våg” vilket skedde både under räddningsinsatserna vid Estoniakatastrofen och i samband med branden ombord ”Prinsesse Ragnhild”. Dessa övriga helikoptrar kunde dock ställas till förfogande först efter utlarmning av hemmavarande besättningar samt bemanning och uppstart av helikoptrarna, vilket kunde ta avsevärd tid.

Då Sjöfartsverket, mot bakgrund av de försämrade möjligheterna för Försvarens makt att upprätthålla helikopterberedskap för sjöräddningen, nödgades upphandla civila helikoptrar för att tillgodose sjöräddningens krav på helikoptertjänster, innebar detta också en möjlighet för Sjöfartsverket att själva utforma ett helikoptersystem för sjöräddningen som så långt som möjligt kunde möta kraven på yttäckning och kapacitet. Den höga beredskapen, 15 min., i kombination med den höga farten, 155 knop, ger en aktionsradie på ca 180 nautiska mil eller ca 360 km vilket medför att yttäckningen blir synnerligen god och tillgodoser kravet på insatser inom 90 minuter inom i stort sett hela vårt ansvarsområde och därmed också möter den nuvarande målsättningen. I ost-västlig riktning ger det dessutom möjligheter att inom dessa 90 minuter täcka inte bara vårt eget ansvarsområde utan även vissa andra länders ansvarsområden. I nord-sydlig riktning blir emellertid yttäckningen inte lika väl tillgodosedd eftersom den långa svenska kusten i huvudsak går i nord-sydlig riktning.

Vad sedan avser kapaciteten kan först konstateras att de civila helikoptrarna, tagna var för sig, inte har samma räddningskapacitet som Försvarens maktens helikoptrar. Den civila Sikorsky S 76 kan ta emot upp till sju räddade personer i jämförelse med Försvarens maktens Super-puma som kan ta emot upp till tolv och Vertolhelikoptern som kan ta emot upp till 20 räddade personer. Emellertid ger den höga beredskapen i kombination med den höga farten istället en unik möjlighet att inom kort tid få in flera helikoptrar som kan samverka inom ett och samma insatsområde. Den nuvarande yttäckningen och sammanlagda kapaciteten möjliggör t.ex. att tre helikoptrar (från Sundsvall, Stockholm och Visby) vid en fartygsolycka i Ålands hav inom kort tid kan befinna sig i insatsområdet eftersom den

yttäckning som varje enskild helikopter har överlappar de andra helikoptrarnas yttäckning och därmed gör det möjligt för helikoptrarna att inom insatsområdet samtidigt verka var för sig. Detta system tillgodoser väl de behov som kan uppstå vid olyckor med fritidsbåtar, fiskefartyg och sedvanliga handelsfartyg. Vid större olyckor, t.ex färjeolyckor, då många helikoptrar behövs kan de ytterligare helikoptrar som finns i beredskap utlarmas och verka i en ”andra våg”. Förutom detta tillkommer att Försvarsmakten i enlighet med Lagen om Skydd mot Olyckor (SFS 2003:778) och det 2006 tecknade avtalet, vid behov kan tillhandahålla ytterligare helikopterkapacitet i en ”tredje våg” vilket gör att man vid sådana räddningsinsatser kan få ett kontinuerligt flöde av räddningshelikoptrar.

#### *3.3.4 Något om de bilaterala avtalen och de fördelar dessa medför.*

Sjöfartsverket har tillsammans med Luftfartsstyrelsen tecknat operativa sjö- och flygräddningsavtal med åtta av våra nio angränsande länder. Dessa avtal ger förutsättningar för ett utvecklat samarbete mellan de olika ländernas sjö- och flygräddningsorganisationer och ger också möjligheter för de olika länderna att vid behov använda sig av de andra angränsande ländernas resurser. I samband med räddningsinsatserna vid större eller komplicerade olyckor används ofta andra länders helikopterresurser vilket skedde både vid Estoniaolyckan, branden ombord på ”Prinsesse Ragnhild”, fritidsbåtsolyckan utanför Kaliningrad och nu senast vid räddningsinsatserna i samband med ”Finnbirchs” förlisning då förutom fyra svenska helikoptrar även en finsk sådan var engagerad.

#### *3.3.5 Sammanfattning helikopterssystem*

Det svenska helikoptersystemet för sjöräddning som det ovan beskrivits, sammantaget med de möjligheter som står till buds enligt de bilaterala avtalen, ger goda förutsättningar för att i vart fall i normalfallen framgångsrikt kunna genomföra sjöräddningsinsatser.

En annan situation uppstår dock då hundra- eller tusentals människor befinner sig i nöd, t.ex i samband med en svår passagerarfartygsolycka under dåliga väderleksförhållanden och/eller då vattentemperaturen är låg. Förutsättningarna att rädda samtliga är då begränsade oavsett hur många resurser det än finns att tillgå. Det går exempelvis av flygsäkerhetsskäl inte att samtidigt använda mer än ett begränsat antal helikoptrar inom ett och samma insatsområde.

## **4. Hur utredningsarbetet har bedrivits och resultat av detta**

### **4.1 Ytenheter**

I likhet med vad som gjordes vid 2003-års uppdrag gavs uppgiften till samtliga sjötrafikområdeschefer att de, mot bakgrund av den utveckling som skett och som redovisats tidigare under punkten 3.1, inom sina respektive SAR-områden skulle undersöka om det var möjligt att höja målsättningen så att en nödställd skulle kunna undsättas inom 60 minuter i första hand på svenskt territorialvatten och i andra hand även på internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion, samt vilka kostnader som skulle vara förenat med ett sådant åtagande. De svar som inkommit kan sammanfattas enligt följande:

Inom Bottenvikens, Norra Bottenhavets och Södra Bottenhavets SAR-områden var det fullt möjligt att under den isfria perioden kunna uppnå målsättningen 60 minuter i 90% av samtliga sjöräddningsfall på svenskt territorialvatten bl.a. mot bakgrund att det i dessa områden fanns resurser att tillgå inte bara från Sjöfartsverket utan även från KBV och SSRS. Emellertid bedömdes det som tveksamt om målsättningen skulle kunna uppnås även på internationellt vatten. Under den period som is förekommer bedömde man däremot att en sådan målsättning inte skulle kunna uppnås ens på svenskt territorialvatten men att detta hade underordnad betydelse eftersom det då inte förekommer någon fritidsbåtstrafik och att vid de olyckor som eventuellt inträffar med handelsfartyg så kan undsättning ske med hjälp av andra handelsfartyg eller helikopter.

Inom Stockholms, Mälarens och Landsorts SAR-områden gjordes en liknande bedömning och att det under vintertid då isförhållanden råder numera finns svävare att tillgå framförallt att i Mälaronrådet. Emellertid anförde sjötrafikområdeschefen här att det i området runt Svartklubben kunde vara svårt att uppnå målsättningen eftersom Sjöfartsverket dragit ner på beredskapen för sina båtmän till 90 minuter och det i detta område inte heller fanns resurser från SSRS eller KBV att tillgå. Dock ansåg sjötrafikområdeschefen att man mot bakgrund av de få antal sjöräddningsinsatser som görs i detta område, ändock skulle kunna uppnå målsättningen 60 minuter i 90 procent av fallen sammantaget i de tre SAR-områdena.

I Vänerns och Vätterns SAR-områden har respektive Sjötrafikområdeschef bedömt att den föreslagna målsättningen 60 minuter kan uppnås. Det kan uppmärksammas att i Vättern upprätthålls sjöräddningsberedskapen via avtal med Sjöfartsverket enbart av den kommunala räddningstjänsten och SSRS som båda har en mycket kort anspänningstid.

I Bråvikens och Kalmarsunds SAR-områden bedöms likaledes målsättningen 60 min. kunna uppnås på svenskt territorialvatten utom under den tid då isförhållanden råder vilket enligt sjötrafikområdeschefen är särskilt påtagligt i Kalmarsund.

Vad avser Gotlands SAR-område kan den föreslagna målsättningen också uppnås såvitt avser territorialvattnet dock med undantag av området sydost om Gotland där inga resurser med tillräcklig beredskap finns. Här liksom i Stockholms SAR-område anförs som skäl bl.a den längre beredskapstiden 90 minuter för Sjöfartsverkets båtmän.

I Hanöbuktens SAR-område, som har god tillgång på ytenheter, finns inga problem att uppnå den föreslagna målsättningen på territoriellt vatten. I Öresunds SAR-område kan man dessutom uppnå målsättningen 60 minuter inom hela ansvarsområdet eftersom territorialvattnengränsen här i stort sett är identisk med gränsen för det internationella åtagandet (FIR-gränsen)

Vad slutligen avser Kattegatts- och Skageracks SAR-områden gör sjötrafikområdeschefen här den bedömningen att det går att uppnå 60-minutersmålet på territorialvattnet men inte på den internationella delen av ansvarsområdet.

Sammantaget kan alltså konstateras att det, med undantag av områdena runt Svartklubben och utanför sydöstra Gotland, är fullt möjligt att uppnå målsättningen att kunna undsätta en nödställd inom 60 minuter i 90 procent av samtliga fall såvitt avser sjöräddningsinsatser med ytenheter. Det skall också här poängteras att undsättning många gånger kan ske avsevärt snabbare då en olycka inträffar i skärgårdar eller kustnära områden eftersom resurserna oftast är tätt stationerade i just dessa områden.

## **4.2 Helikoptrar**

Som ovan beskrivits under punkten 3.2, bygger det svenska helikoptersystemet på en hög beredskap med snabba och modernt utrustade helikoptrar som i kombination med strategiska stationeringar längs den svenska kusten ger förutsättningar för att inom kort tid få många helikoptrar att samverka i ett och samma insatsområde. Till detta kommer

också möjligheten genom avtalet med Försvarmakten och genom de bilaterala avtalen med våra angränsande länder, att vid behov ytterligare kunna utöka helikopterkapaciteten.

Sjöfartsverket har idag helikopterstationeringar på Sundsvall, Stockholmsområdet (f.n. Arlanda) Visby, Ronneby och Göteborg (Säve). Den nuvarande målsättningen att kunna undsätta en nödställd inom 90 minuter i 90 procent av samtliga fall inom hela det svenska ansvarsområdet och samtidigt inom samma tidsrymd kunna använda fler helikoptrar i samma insatsområde tillgodoses genom det nuvarande systemet. Även om målsättningen skulle höjas till 60 minuter på svenskt territorialvatten, skulle detta system inte äventyras eftersom yttäckningen för varje enskild helikopter i beredskap ändå skulle överlappa den närmast belägna helikopterns yttäckning så länge insatserna sker på territorialvattnet. En sådan förhöjd målsättning skulle också ge värdefulla möjligheter att täcka in de områden som inte kan nås med ytenheter enligt föregående punkt.

Ett undantag för detta resonemang finns dock vad avser yttäckningen i Bottenviken som kan betraktas som ett gränsfall. Sjöfartsverket bedömer dock inte detta vara kritiskt eftersom det utvecklade samarbetet med den finska sjöräddningen i detta område med möjligheten att använda fiska helikoptrar samt möjligheten att genom lagen om skydd mot olyckor använda Försvarmaktens helikoptrar i Luleå, ändå gör det möjligt att även här kunna uppnå målsättningen 60 minuter på svenskt territorialvatten.

Om målsättningen däremot skulle ändras till 60 minuter inom hela ansvarsområdet d.v.s. även på internationellt vatten, blir situationen med nuvarande helikopterstationeringar helt annorlunda eftersom en sådan målsättning medför att yttäckningen drastiskt minskar och helikoptrarna då inte når de yttre delarna av ansvarsområdet inom dessa 60 minuter. Det skulle även medföra att det nuvarande systemet med möjligheten att få fler helikoptrar att samverka inom samma insatsområde också skulle försvinna eftersom de olika helikoptrarnas yttäckning då inte skulle överlappa varandra.

För att kunna uppnå målsättningen att inom 60 minuter kunna undsätta en nödställd med helikopter även på internationellt vatten och utan att ge avkall på det nuvarande systemet, skulle krävas ytterligare två helikopterstationeringar, en i norra Sverige och en på väst- eller sydkusten samtidigt som en omdisponering av de nuvarande stationeringarna bör ske.



Förutom detta kommer att krävas ytterligare en helikopter som reserv för att systemet skall fungera tillfredsställande. Då kostnaderna för en civil helikoptertjänst uppgår till ca 28 miljoner per plats och år och en reservhelikopter kostar ca 14 miljoner, kan en sådan ökad målsättning kostnadsberäknas till ca 70 miljoner per år.

## **5. Hur den nuvarande målsättningen har uppnåtts 2006**

Under 2006 genomfördes 899 insatser med engagerade sjöräddningsenheter. I 863 av dessa har undsättningen kunnat göras inom de 90 minuter som finns angiven i målsättningen vilket innebär att den uppnåtts till 96 procent. I 691 av dessa fall har undsättning kunnat ske inom 60 minuter vilket innebär att om en målsättning på 60 minuter hade gällt så skulle denna ha uppnåtts till 77 procent men då inom hela det svenska ansvarsområdet och inte enbart på nationellt vatten. Det saknas uppgifter om hur dessa fall har fördelat sig på de olika områdena. Då mellan 75-80 procent av samtliga sjöräddningsfall är hänförliga till fritidsbåtsolyckor innebär detta också att de är koncentrerade till sommarmånaderna. Dessa olyckor inträffar huvudsakligen i de för fritidsbåtsfolk populära områdena såsom Stockholms skärgård, Västkusten, Öresund samt Blekinge skärgård där en god tillgång till sjöräddningsresurser finns. Närheten till räddningsresurserna i dessa områden gör att förutsättningarna för snabba undsättningar där är mycket goda. Av huvudsakligen det skälet kan konstateras att medeltiden för en första enhet (både flygande och ytgående enheter har medräknats) att nå fram till en olycksplats var 34 minuter på nationellt vatten och 57 minuter på internationellt vatten. Rent statistiskt finns alltså förutsättningar för att höja målsättningen till 60 minuter i 90 procent av samtliga fall på svenskt territorialvatten.

## **6. Ny alternativ målformulering**

Mot bakgrund av vad som framförts under punkten 2 ovan angående vissa brister i den nuvarande målformuleringen samt en höjning av det nuvarande målet till 60 minuter på svenskt territorialvatten, skulle en ny alternativ målformulering för sjöräddningen kunna formuleras enligt följande.

”Sjöräddningstjänsten skall på svenskt territorialvatten inom 60 minuter i 90 % av alla fall med flyg eller ytenhet, efter det att besättningen larmats av sjöräddningscentralen kunna undsätta en nödställd då positionen är

känd, samt vid efterforskning kunna påbörja spaningsinsats.]. På internationellt vatten som ingår i svensk sjöräddningsregion gäller 90 minuter.”

Kostnaderna för en sådan alternativ målsättning skulle huvudsakligen bestå i de merkostnader som kan uppstå i samband med eventuellt säkerställande av viss kapacitet på vissa platser samt det mer utvecklade samarbetet med de kommunala räddningstjänsterna. Kostnaderna bedöms dock inte som mer betydande. Skulle däremot målsättningen utökas till 60 minuter i hela det svenska ansvarsområdet, således även på det internationella vatten som ingår i den svenska sjöräddningsregionen, skulle det medföra kostnadsökningar på minst 75 miljoner.