

Årsstatistik 2025

Sjö- och flygräddningstjänst





Innehåll

Sammanfattning av räddningsåret	4
Beredskap i ett förändrat säkerhetsläge	8
Sjö- och flygräddningstjänst	12
Sjö- och flygräddningstjänst samt övriga ärenden	14
Sjöräddningstjänst	15
Flygräddningstjänst.....	26
Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar	36

Figurer

Figur 1: Antal ärenden 2016–2025 och medelvärde 2016–2024.....	12
Figur 2: Fördelning av antal ärenden 2025.....	13
Figur 3: Antal ärenden 2020–2025.....	14
Figur 4: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad	15
Figur 5: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per objekttyp.....	16
Figur 6: Antal ärenden 2020–2025, objekttyp fritidsbåt	17
Figur 7: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per orsakstyp.....	18
Figur 8: Andel ärenden 2020–2025, hårt väder eller utsatt läge, grundstötning respektive maskin- eller propellerhaveri.....	19
Figur 9: Antal ärenden 2020–2025, sjuktransport från fartyg	20
Figur 10: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per klassning	20
Figur 11: Karta över sjöräddningsärenden 2025.....	21
Figur 12 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per område.	22
Figur 12 b: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per insjö med statlig räddningstjänst	23
Figur 13: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per tid på dygnet.....	23
Figur 14: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2025 och medelvärde 2020–2024, per orsak	24
Figur 15: Samverkansorganisationers medverkan 2025, andel ärenden	25
Figur 16: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad	26
Figur 17 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per typ av flygning.....	27
Figur 17 b: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per objekttyp	28
Figur 18 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per orsakstyp.....	29
Figur 18 b: Orsakstyp och konsekvens 2025.....	30
Figur 19: Andel ärenden 2020–2025, oavslutad färdplan respektive varningslarm.....	30
Figur 20: Antal flygräddningsärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per klassning/allvarlighetsgrad.....	31
Figur 21: Karta över flygräddningsärenden 2025.....	32
Figur 22: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per område	33
Figur 23: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per tid på dygnet.....	34
Figur 24: Antal ärenden 2020–2025, orsakade av nödsändare.....	35
Figur 25: Antal insatser 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad.....	36
Figur 26: Antal insatser 2025 och medelvärde 2020–2024, per ärendetyp	37
Figur 27: Antal insatser 2025 och medelvärde för 2020–2024, per SAR-helikopterbas	38



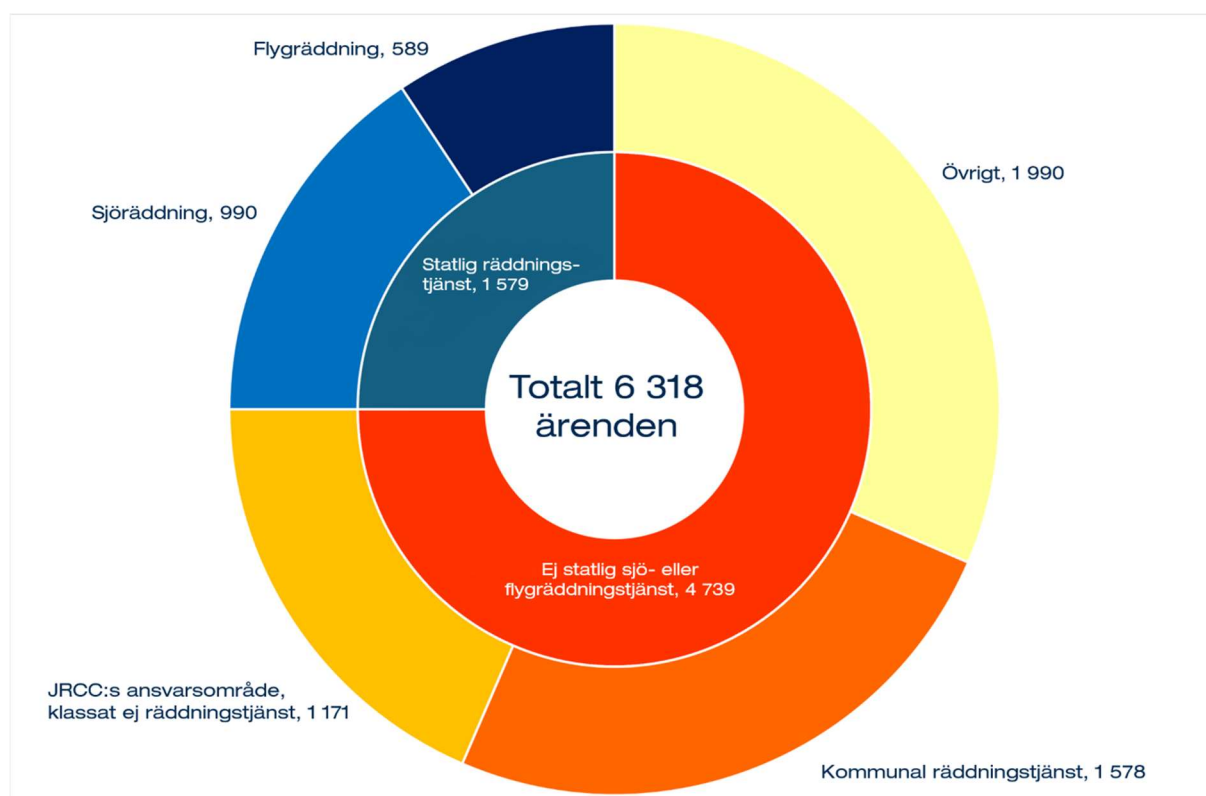
Sammanfattning av räddningsåret

Sjöfartsverkets Sjö- och flygräddningscentral, JRCC¹, hanterade ärenden 2025

Sjö- och flygräddningscentralen (JRCC) har hanterat 6 318 ärenden totalt under 2025, varav 990 inom sjöräddningstjänst och 589 inom flygräddningstjänst.² Övriga 4 739 ärenden har klassats som vare sig sjö- eller flygräddningstjänst.

I segmentet ej statlig sjö- eller flygräddningstjänst utgörs kategorin övrigt bland annat av sjuktransport sjukvårdshuvudman, läkarråd, polisiära ärenden, utländsk räddningstjänst och fjällräddning.

Kategorin JRCC:s ansvarsområde utgörs av larm till JRCC som inkommer som statlig sjöräddning men som inte klassas sjöräddning på grund av att person inte har bedömts vara i fara. Exempel på detta är försäkringsärenden, så som behov av bogsering i gott väder eller observation av förmodat nödställd som sedan inte visar sig vara i nöd.



Både sjö- och flygräddningsärendena har minskat under perioden 2020–2025, i genomsnitt med 4 respektive 3 procent per år. Den största nedgången var mellan 2021 och 2022 för sjöräddning, 17 procent, och mellan 2024 och 2025 för flygräddning, 16 procent. Bland sjöräddningsärendena har 66 procent rört fritidsbåtar (där orsakerna till 27 procent har varit maskin-/propellerhaveri och till 24 procent grundstötning). Bland flygräddningsärendena har 54 procent rört allmänflyg inklusive bruksflyg (där orsaken till 80 procent har varit oavslutad färdplan³) och 21 procent militär luftfart (där orsaken till 84 procent har varit varningslarm).

¹ Joint Rescue Co-ordination Centre.

² De kortare termerna sjö- och flygräddning används oftast i rapporten trots att det formellt är sjö- och flygräddningstjänst som avses.

³ Oavslutad färdplan avser att landningsmeddelande inte lämnats vid landning på flygplats utan flygtrafikledning och att olycka därför inte kan uteslutas.

Enligt Båtlivsundersökning 2025 om svenska fritidsbåtar⁴ finns ca 1,3 miljoner båtar i Sverige och andelen hushåll med fritidsbåt har ökat stadigt sedan 2015. Idag har 19 procent av hushållen minst en fritidsbåt. Motsvarande andel år 2020 var 16 procent. Svenska båtunionen har sammanlagt ca 184 000 personer som medlemmar i de över 915 båtklubbar under unionens regionala förbund.⁵ Organisationen skriver att det generellt har varit färre båtar ute till sjöss under sommaren 2025 beroende på både väderlek och höga bensin- och dieselpriiser.⁶ Drygt 60 procent av sjöräddningsärendena 2025 uppkom under juni-augusti. Andelen fritidsbåtar i sjöräddningsärenden under hela 2025 var 66 procent.

I Transportstyrelsens flygplatsstatistik⁷ ses att trafiken mätt i antal landningar har fortsatt att minska mellan 2023 och 2025 (5 procent), vilket är särskilt påtagligt inom privat- och bruksflyg samt taxifyg (29 procent). Tvärtom har i synnerhet militärflyg⁸ men också skolflyg ökat (20 respektive 5 procent mellan 2024 och 2025).⁹

Den månatliga utvecklingen av svenska reallöner har sedan mitten av 2024 varit minskande¹⁰. De årliga minskningarna på 5 respektive 2,3 procent under 2022 och 2023 har inte hämtats upp trots en ökning på 2,2 procent under 2024¹¹, vilket påverkar privatkonsumtionen där dyrare fritidsaktiviteter sannolikt får stå tillbaka.

De vanligaste sjöräddningsorsakerna är maskin- eller propellerhaveri och grundstötning (20 respektive 16 procent under 2025). Motsvarande inom flygräddning är oavslutad färdplan och varningslarm (52 respektive 24 procent). Antalen under 2025 är generellt lägre jämfört med genomsnittet för 2020–2024.

Insatser av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar har generellt minskat, både avseende antal ärenden där resursen har larmats och antal ärenden där helikopter har behövt användas. Helikopter larmades i 422 ärenden 2025 (jämfört med i genomsnitt 510 under 2020–2024). Den genomsnittliga årliga minskningen mellan 2018 och 2025 (dvs. tiden före Covid-pandemin beaktad) var 5 procent. Motsvarande för sjöfartens anlop i svenska hamnar var en svag minskning på 0,3 procent¹². Fartyg har ibland behov av sjuktransporter med hjälp av räddningshelikopter. Vid 63 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft, vid övriga tillfällen har den avlarmats av olika skäl.

På totalnivå hanterade JRCC som mest 80 ärenden under en och samma dag 2025 (den 16 augusti). Av dessa rörde 61 ej statlig sjö- eller flygräddningstjänst. Flest sjöräddningsärenden, 21 stycken, hanterades den 3 juli och flest flygräddningsärenden, 6 stycken, under sex enskilda datum (17 juni, 18, 21 resp. 23 juli, 13 augusti och 23 september).

Fördelningen i allvarlighetsgrad, dvs. nöd, beredskap och ovisshet, har förändrats något under perioden 2020–2025.

⁴ [Båtlivsundersökningen 2025](#).

⁵ [Medlem - Svenska Båtunionen](#).

⁶ Blandat båtliv i sommar (batliv.se).

⁷ Transportstyrelsens statistik omfattar alla svenska flygplatser där det bedrivs linjefart och/eller chartertrafik; statliga, kommunala och privata.

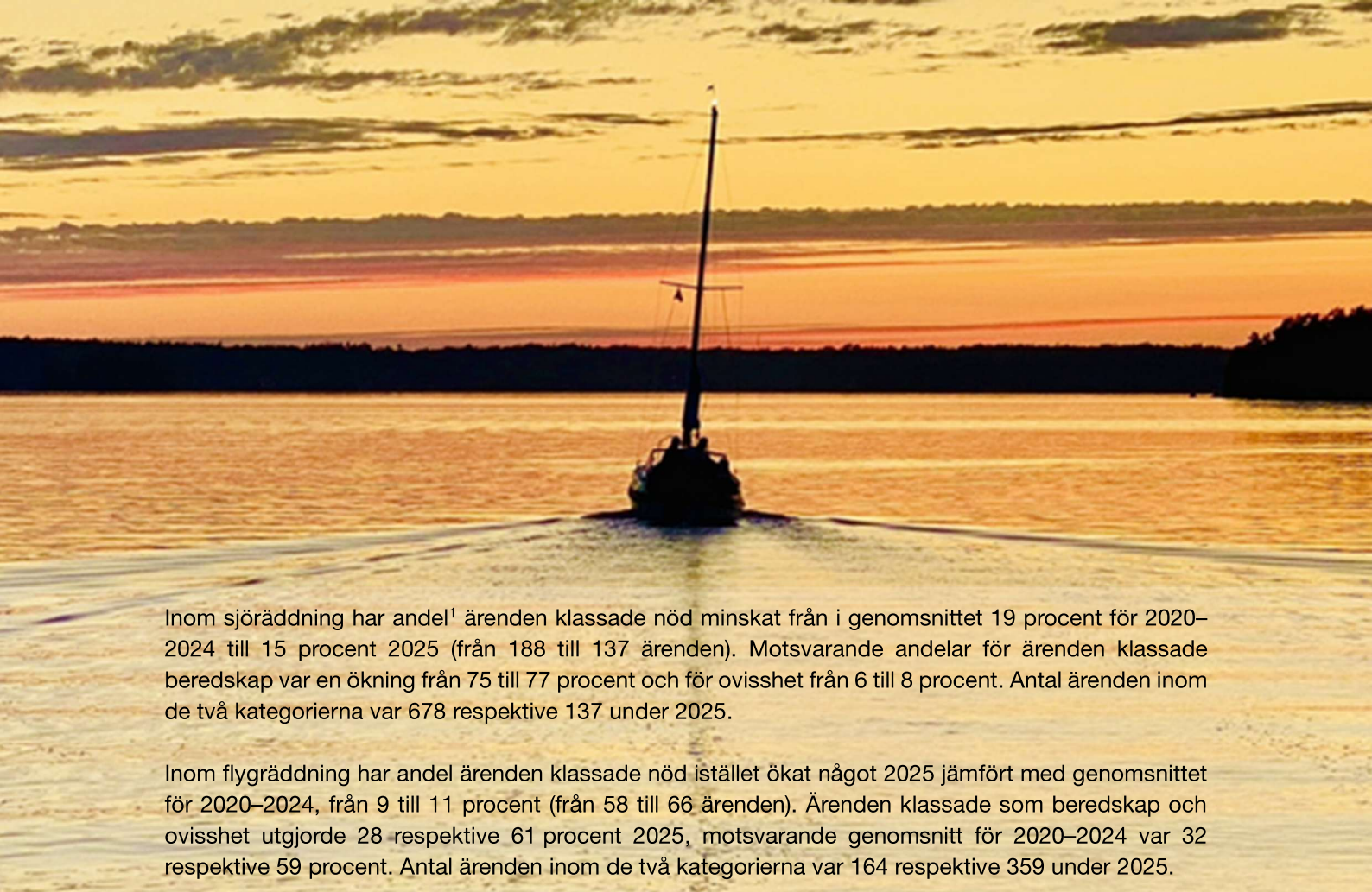
⁸ Omfattar endast kommunala och privata flygplatser pga. att Swedavia inte längre rapporterar militärflyg.

⁹ [251215-landningsfrekvens-samtliga-flygplatser.xlsx](#)

¹⁰ [Årlig förändring. Statistikdatabasen](#)

¹¹ [Löner, konsumentpriser och reala löner i hela ekonomin, månadsdata efter Period. Reallön \(KPIF\), Årlig procentuell förändring \(ej säsongrensad\).. Statistikdatabasen](#)

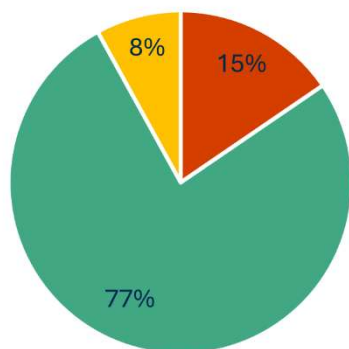
¹² Informationen baseras på, till Sjöfartsverket, inkomna farledsdeklarationer för avgiftspliktiga fartyg med storlek 300 GT, bruttodräktighet eller större som lastat eller lossat passagerare eller gods i Sverige enligt Sjöfartsverkets avgiftsmodell.



Inom sjöräddning har andel¹ ärenden klassade nöd minskat från i genomsnittet 19 procent för 2020–2024 till 15 procent 2025 (från 188 till 137 ärenden). Motsvarande andelar för ärenden klassade beredskap var en ökning från 75 till 77 procent och för ovisshet från 6 till 8 procent. Antal ärenden inom de två kategorierna var 678 respektive 137 under 2025.

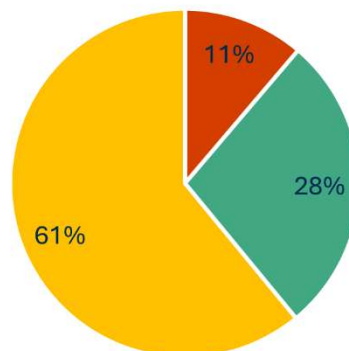
Inom flygräddning har andel ärenden klassade nöd istället ökat något 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024, från 9 till 11 procent (från 58 till 66 ärenden). Ärenden klassade som beredskap och ovisshet utgjorde 28 respektive 61 procent 2025, motsvarande genomsnitt för 2020–2024 var 32 respektive 59 procent. Antal ärenden inom de två kategorierna var 164 respektive 359 under 2025.

Sjöräddningsärenden



■ Nöd ■ Beredskap ■ Ovisshet

Flygräddningsärenden



■ Nöd ■ Beredskap ■ Ovisshet

Bland sjöräddningsärendena klassades 137 som nöd under 2025. Av dessa rörde 62 fritidsbåtar, 53 person utan farkost, 11 övrigt (t.ex. segelbräda inkl. kite, SUP), 6 handelsfartyg och 3 fiskefartyg.

Svenska haverikommissionen¹³ har utrett/utreder:

- 15 april, olycka med fiskefartyget Svanö vid Tjörn,
- 1 juni, förlisning med handelsfartyget Ron Jeremy utanför Piteå,
- 27 juli, olycka med fiskefartyget Hajen utanför Hållö och
- 14 oktober, olycka med handelsfartyget World Prize utanför Rönnskär, Skellefteå.

¹³ SHK kan ha utrett ytterligare sjöräddningstjänstärenden som inte är klassade nöd.

Bland flygräddningsärendena resulterade 15 under 2025 klassade nöd i haveri. Av dessa var 5 flygplan (allmänflyg inkl. bruksflyg), 4 skärmflyg/paramotor, 3 fallskärm, 2 hängflyg och 1 segelflyg.

Svenska haverikommissionen¹⁴ utrett/utreder:

- 15 mars, olycka med en Cessna på Skövde flygplats,
- 19 juli, segelflygsolycka vid Halmstad flygplats,
- 24 augusti, olycka med en Piper PA-28 vid Skånes Fagerhult och
- 5 september, olycka med flygplanstypen a Mooney M20J vid Norrtälje Roslagens flygplats.

Dessutom har Svenska Fallskärmsförbundet utrett olyckan den 16 augusti vid Näsinge flygplats utanför Strömstad.¹⁵

Exempel på ärenden som istället får lyckliga slut kan t.ex. röra personer och husdjur som varit försvunna, ibland flera dygn, och som tack vare väl upparbetad samverkan mellan bl.a. statliga myndigheter, kommunal räddningstjänst och frivilliga krafter räddas och kan återförenas.¹⁶

Fem konkreta råd för en säker båtfärd

- **Säkerhet** – Använd alltid flytväst – och använd den rätt. Den ska sitta bekvämt, inte glida runt och helst vara i en stark färg som syns i vattnet. Låt barnen öva på att ha flytvästen på i vattnet.
- **Larma** – Se till att alla ombord kan larma vid en olycka. Ha mobilen i vattentätt fodral. Ring 112 eller använd 112-appen för snabb hjälp och exakt positionering.
- **Vädret** – Följ väderleksprognoserna och lär dig tolka vad olika väder kan innebära.
- **Planering** – Det lönar sig att tänka några steg framåt till sjöss. Meddela anhöriga om dina planer och håll dem uppdaterade vid ändringar i rutten. Men var också beredd att planera om beroende på väderförhållandena.
- **Underhåll/utrustning** – Serva motor och rörliga delar inför varje säsong. Kontrollera ankare och övrig kritisk utrustning. Ta de första turerna nära land.

Län med flest sjöräddnings-ärenden 2024 och 2025

Län	2024	2025
Västra Götaland	275	265
Stockholm	258	239
Skåne	128	115
Kalmar	50	71
Halland	63	47
Södermanland	30	39
Blekinge	27	33
Uppsala	19	32
Östergötland	21	22
Västernorrland	27	21

¹⁴ SHK kan ha utrett ytterligare flygräddningstjänstärenden som inte är klassade nöd.

¹⁵ [UTREDNING FALLSKÄRMSOLYCKA 2-2015](#)

¹⁶ <https://www.sjoraddning.se/larm/saknad-jagare-med-hund-i-trosa-skargard>

Beredskap i ett förändrat säkerhetsläge

Under året har Sjö- och flygräddningscentralen hanterat nära 1 600 ärenden inom statlig sjö- och flygräddning, utöver ett stort antal kontakter som inte klassats som räddningstjänst men som i många fall inneburit bedömningar eller stöd till andra samhällsaktörer. I 422 insatser larmades räddningshelikoptrar, där en fjärdedel utgjorde stöd till andra delar av samhällets trygghetsorganisation.

Som ansvarig chef för sjö- och flygräddningstjänsten ser jag det som positivt när behovet av räddningsinsatser minskar. Den bästa insatsen är den som aldrig behöver genomföras. Samtidigt finns det mycket som talar för att efterfrågan på vår förmåga inte kommer att minska på sikt.

Trygghet är en grundläggande samhällsfunktion. Så länge sjö- och luftfart bedrivs måste vissheten finnas om att hjälp kan nås – att det finns ett yttersta skyddsnät när olyckor, sjukdom eller andra nödsituationer inträffar. Detta gäller såväl för familjen som reser på semester som för sjömannen som, även i ett försämrat säkerhetsläge, bidrar till landets försörjning och uthållighet. Samtidigt förändras de risker som omger sjö- och luftfarten.

Våra vatten trafikeras i ökande utsträckning av den så kallade skuggflottan. Dessa fartyg är ofta äldre, bristfälligt underhållna, saknar försäkringar och drivs av aktörer verksamma i länder med svag tillsyn och begränsade säkerhetskrav. Parallellt ser vi en ökad militär närvaro till sjöss och i luften, vilket medför andra riskbilder än tidigare.

Under året har även blockerade och falska signaler i navigationshjälpmedel blivit vanligare. Otillförlitliga navigationssystem ökar inte bara risken för olyckor, utan försämrar också förutsättningarna för att genomföra effektiva räddningsinsatser. Erfarenheter visar dessutom att olyckor kan inträffa samtidigt som andra samhällsstörningar. Mot denna bakgrund har vi under året bland annat prioriterat att stärka vår robusthet – från farkoster och fastigheter till personal, ledningsförmåga och IT-system – för att kunna verka även under påfrestande och osäkra förhållanden.



*Mattias Hyllert, direktör
Sjö- och flygräddningsavdelningen*

Min samlade slutsats är att sjö- och flygräddningstjänsten står inför fortsatt växande utmaningar kopplade till säkerhetsläget. Att möta dessa kräver ödmjukt lärande av det år som gått. Det kräver också förmåga att planera för händelser som ännu inte inträffat och som inte låter sig avläsas i historiska data. Beredskap bygger vi för osäkerhet - inte för genomsnitt.



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 nationella Sjö- och flygräddningscentral

Sjöfartsverket ansvarar för insatser, när någon är eller befaras vara i sjönöd, samt för sjuktransporter från fartyg. Ansvaret gäller svensk räddningsregion¹⁷ samt Vätern, 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 ytterligare information om [Sjö- och flygräddningscentralen JRCC](#)



¹⁷ För definition, se sidan 11.

Sjöfartsverkets uppdrag

Räddningstjänst

Sjöfartsverket är i enlighet med 4 kap. 6 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor samt 3 kap. 1–2 §§ Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor ansvarig myndighet för statlig sjö- och flygräddningstjänst. Uppdraget innefattar att:

- leda och samordna insatser när någon är, eller kan antas vara, i sjönöd, ansvara för sjuktransporter från fartyg inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, dock med undantag för hamnområden.
- leda och samordna insatser för lokalisering av luftfartyg vid inträffat eller befarat haveri, eller då fara hotar lufttrafiken, inom Sveriges land- och sjöterritorium, ekonomiska zon samt i Vänern, Vättern och Mälaren, dock med undantag för hamnområden, tillhandahålla helikoptertransporter till stöd för hälso- och sjukvården vid akuta och livshotande situationer där omedelbar transport är av avgörande betydelse.

Statistik över verksamheten redovisas årligen i Sjöfartsverkets rapport för sjö- och flygräddningstjänsten. Redovisningen baseras på uppgifter ur ärendehanteringssystemet NILS. Vissa data är inte obligatoriska att loggföra, varför rapporten i dessa delar kan innehålla osäkerheter. Detta anges särskilt i respektive avsnitt. Uppgifterna uppdateras fortlöpande i syfte att säkerställa kvalitet och rättvisande underlag.

För vidare information:

Sjöfartsverkets presstjänst: 0771–40 90 09 (val 1)

E-post: info@sjofartsverket.se

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 VHFkanal 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. Utanför svenskt territorium 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.¹⁸
Klassning ¹⁹	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 ²⁰	En situation där händelseutvecklingen behöver bevakas pga. tveksamhet råder om säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost, personer ombord eller om objekt saknas.
Beredskap ²¹	Beredskapsläge är förknippat med en farhåga rörande säkerheten för ett luftfartyg, fartyg, annan farkost och personer ombord.
Nöd ²²	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 §.

¹⁸ Svenskt program för sjö- och flygräddningstjänst ([sjofartsverket.se](https://www.sjofartsverket.se))

¹⁹ Formuleringar i Sjö- och flygräddningscentralens drifthandbok. Ursprungligen i SAR-konventionens Annex, Chapter 1, Terms and Definitions och IAMSAR Volume II.

²⁰ 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).

²¹ 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).

²² 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

Ett ärende motsvarar en unik händelse som i sig kan föranleda ett antal insatser. Ofta medverkar flera olika resurser vid en insats. 63 procent av räddningstjänstärendena 2025 rörde sjöräddning och 37 procent flygräddning. Följdenligt utgjorde just ytenheters engagemang en hög andel, ca 81 procent²³.

Exempel på enheter är lotsbåtar, räddningshelikoptrar samt båtar, vattenskotrar och svävarer från Sjö- räddningssällskapet, Kustbevakningen och den kommunala räddningstjänsten.

63 %

Sjöräddningsärenden

37 %

Flygräddningsärenden

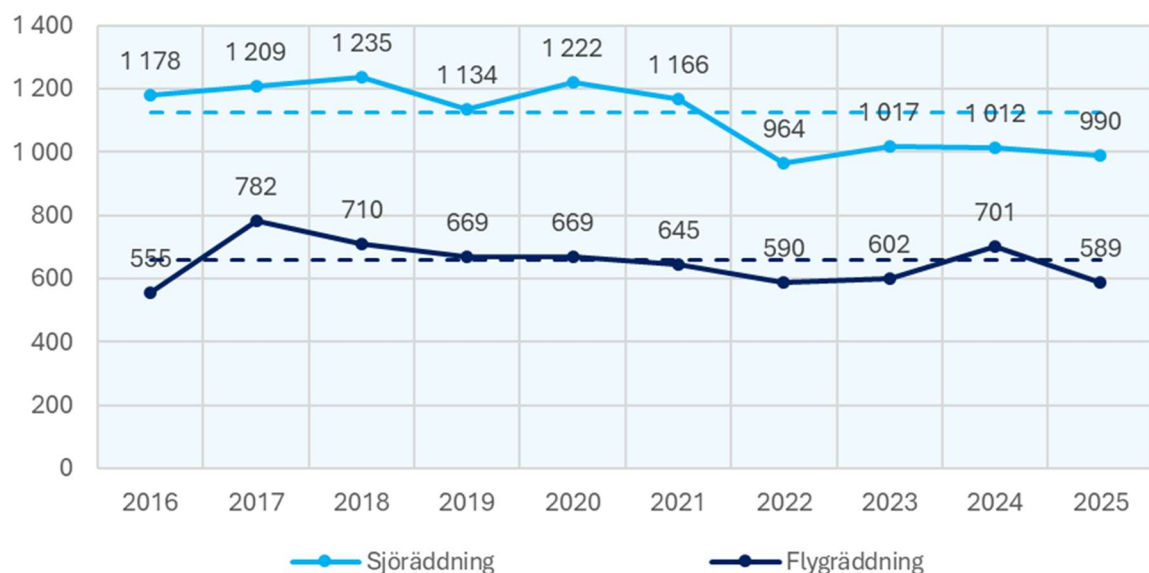
Ärenden 2016–2025

Alla till Sjö- och flygräddningscentralen inkommande larm, under perioden 2016–2025, som har klassats sjöräddnings- eller flygräddningstjänst ses i figur 1.

År 2025 var antalet sjöräddningsärenden 990 vilket är 12 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 126 för 2016–2024. Motsvarande för flygräddning var 589, 11 procent färre jämfört med genomsnittet på 658.

Den genomsnittliga årliga minskningen inom sjöräddning relativt högsta antal, under redovisad period, på 1 235 ärenden under 2018 har varit 3,1 procent. Motsvarande minskning för flygräddning relativt de 782 ärendena under 2017 har varit 3,5 procent.

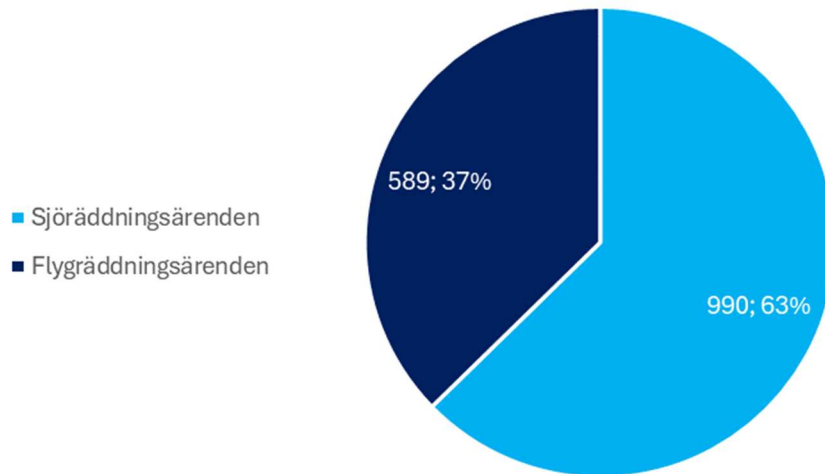
Figur 1: Antal ärenden 2016–2025 och medelvärde 2016–2024



²³ Flera enheter kan ha deltagit i ett och samma ärende varför den totala andelen medverkande enheter inte alltid summerar till 100 procent.

I figur 2 ses fördelningen av antal sjö- och flygräddningsärenden under 2025. Sjöräddningens andel utgör 63 procent och flygräddningens 37.

Figur 2: Fördelning av antal ärenden 2025



Sjö- och flygräddningstjänst samt övriga ärenden

Ärenden 2020–2025

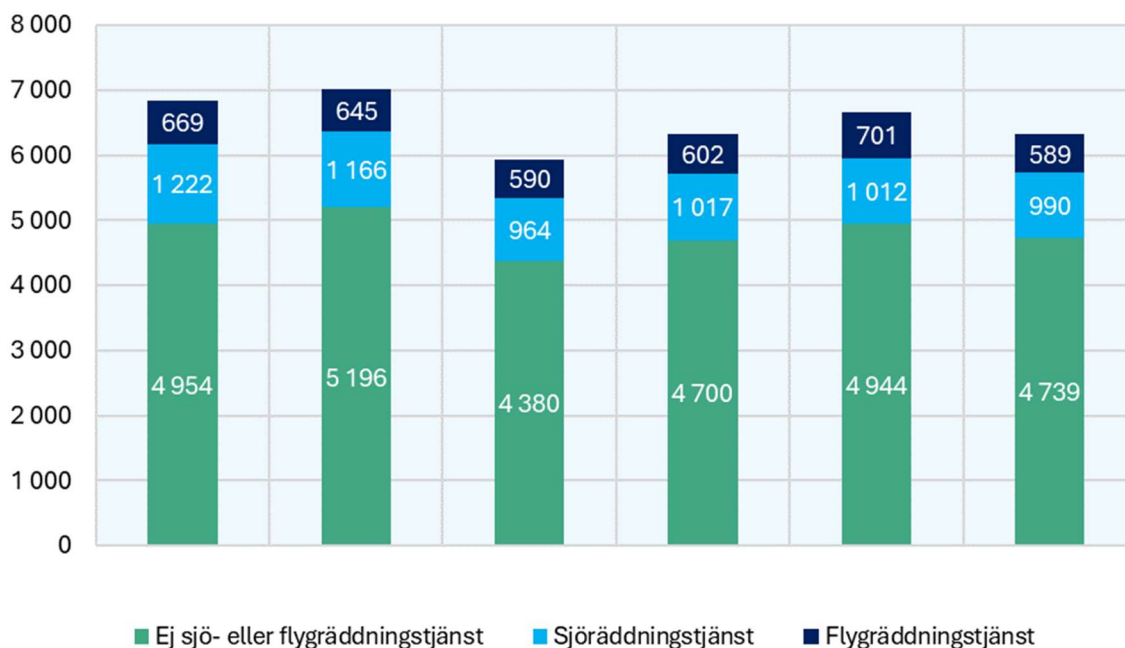
Ärenden som inkommit till Sjö- och flygräddningscentralen och klassats som sjö- eller flygräddningstjänst under perioden 2020–2025, ses i figur 3.

Även larm där situationen inte uppfyller kriterierna²⁴ för sjö- och flygräddningstjänst inkommer. De dokumenteras istället som *Ej sjö- eller flygräddningstjänst* och kan exempelvis gälla stöd till kommunal räddningstjänst, sjuktransport sjukvårdshuvudman²⁵ eller Tele Medical Assistance Service²⁶. Ej sjö- eller flygräddningstjänst utgör 75 procent och under perioden har den genomsnittliga årliga minskningen varit 1 procent. Motsvarande för sjö- och flygräddningstjänst har varit minskningar med 4 respektive 3 procent.

Antalet sjöräddningstjänstärenden under 2025 har minskat med 8 procent jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (990 jämfört med 1 176). Motsvarande för flygräddningstjänst och ej sjö- eller flygräddningstjänst är minskningar med 8 procent (589 jämfört med 641) respektive 2 procent (4 739 jämfört med 4 835).

Sjö- och flygräddningscentralen hanterade totalt 6 318 ärenden under 2025.

Figur 3: Antal ärenden 2020–2025



²⁴ Enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

²⁵ 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

²⁶ Sjöfartsverket utför förmedling av 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-konvention 164 och den internationella sjöräddningskonventionen. Avtalet ger tillgång till medicinsk rådgivning av särskilt utsedda läkare dygnet runt.

Sjöräddningstjänst

I avsnittet redovisas antal sjöräddningsärenden i olika skärningar. I ett och samma ärende kan flera objekt ha varit inblandade. Likaså kan flera orsaker ha föranlett ett ärende.

Under 2025 inkom 990 ärenden rörande sjöräddning. Antalet är 2 procent färre jämfört med de 1 012 som inkom under 2024 och 8 procent färre jämfört med genomsnittet på 1 176 under 2020–2024.

990

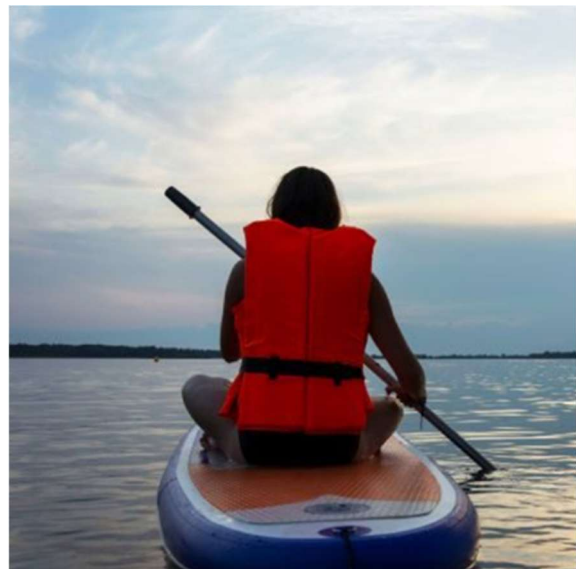
Sjöräddningsärenden 2025

56 %

i juni-augusti

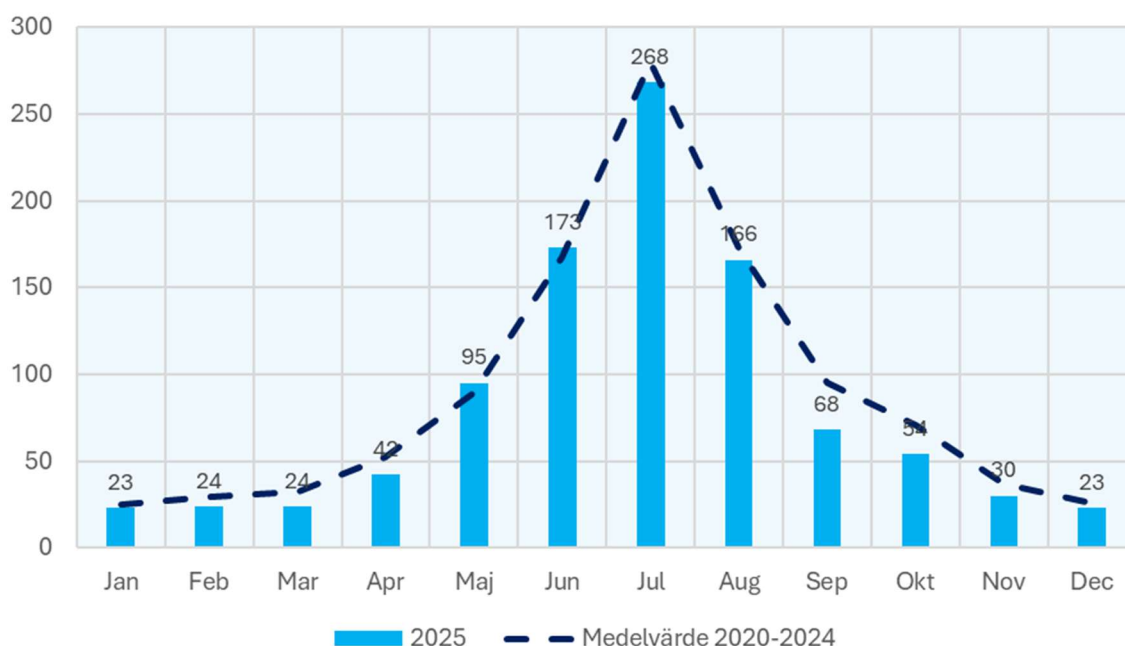
Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per månad

Juni 2025 var den enda månaden med något högre antal jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (173 jämfört med 167) medan juli och augusti låg något lägre (268 jämfört med 280 och 166 jämfört med 173), figur 4. Antalet var totalt 607 för de tre månaderna jämfört med genomsnittet på 619. Även övriga månader 2025 var antalet lägre jämfört med genomsnittet för 2020–2024. I synnerhet mars, september och oktober som låg ca 25–30 procent lägre.



Perioden juni–augusti stod under 2025 för 56 procent av årets sjöräddningsärenden medan motsvarande 2024 var 53 procent.

Figur 4: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad

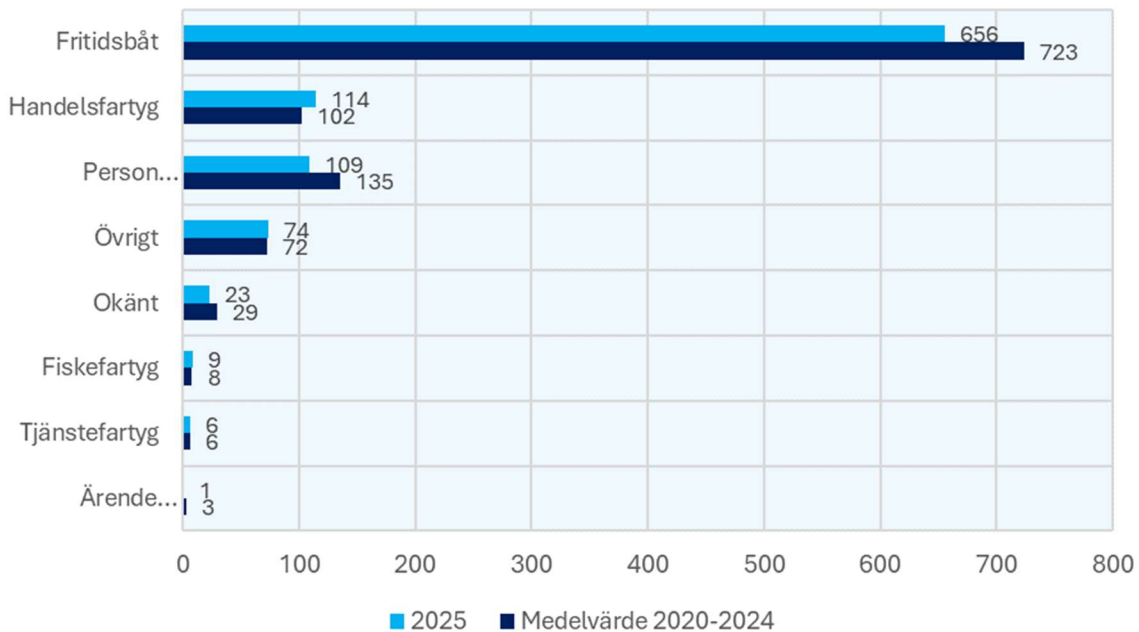


Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2025, per objekttyp

Ärenden involverande fritidsbåtar, vilka utgjorde 66 procent, var 9 procent färre 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (656 jämfört med 723). Liknande ses för person utan farkost, 19 procent färre (109 jämfört med 135). Motsvarande för handelsfartyg var istället 11 procent fler (114 jämfört med 102). Figur 5.

För objekttypen övrigt var antalet 74 under 2025 och i genomsnitt 72 under 2020–2024. I de fall kategorin övrigt är ytterligare preciserad handlar det främst om segelbräda (inklusive kite) eller SUP (Stand up Paddleboard). Dessa underkategorier utgjorde 47 respektive 28 procent av övrigt.

Figur 5: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per objekttyp



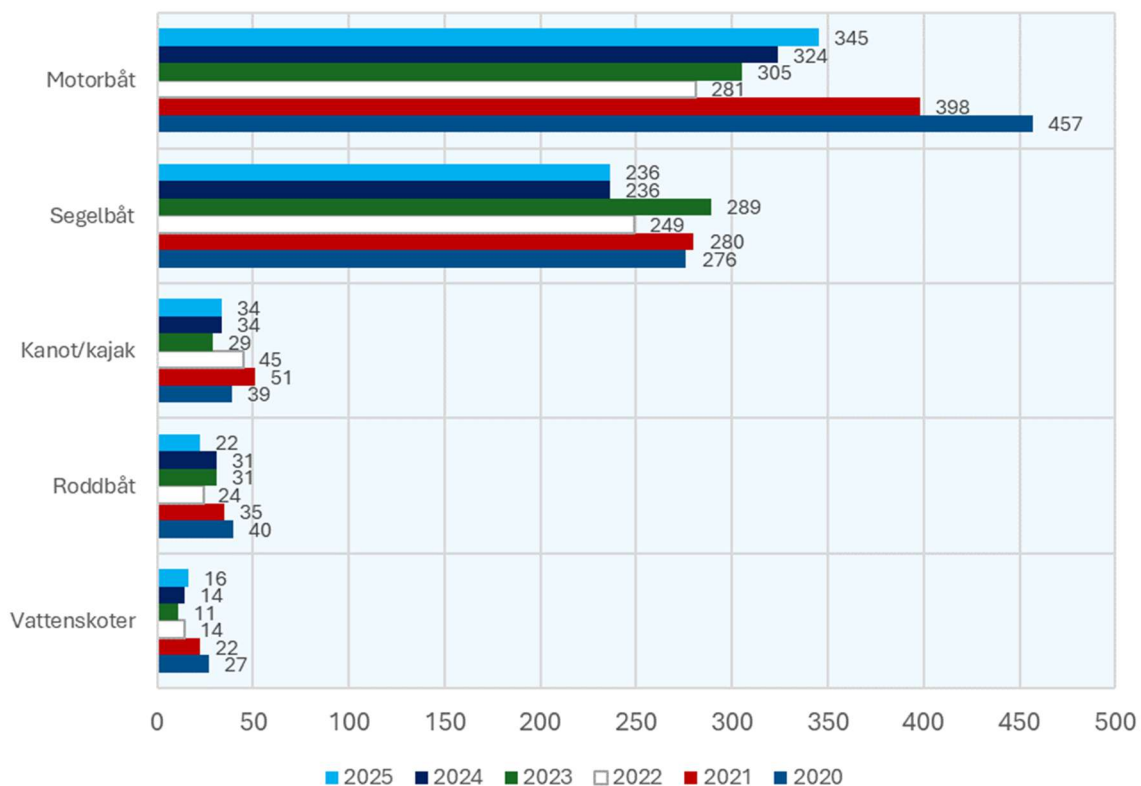
Ärenden 2020–2025, objekttyp fritidsbåt

Andelen kategori motorbåt inom fritidsbåtssegmentet var 345 (53 procent) under 2025 och segelbåt 236 (36 procent), se figur 6.



För kanot/kajak har antalen varit färre 2023–2025 jämfört med de tre föregående åren (ca 30 jämfört med ca 45). Färre ärenden ses också för vattenskoter under senare år jämfört med 2020–2021 (ca 14 jämfört med ca 25). Möjligen kan de lägre antalen vara en positiv effekt av de, sedan i maj 2022, nya regelverken om förarbevis.²⁷

Figur 6: Antal ärenden 2020–2025, objekttyp fritidsbåt

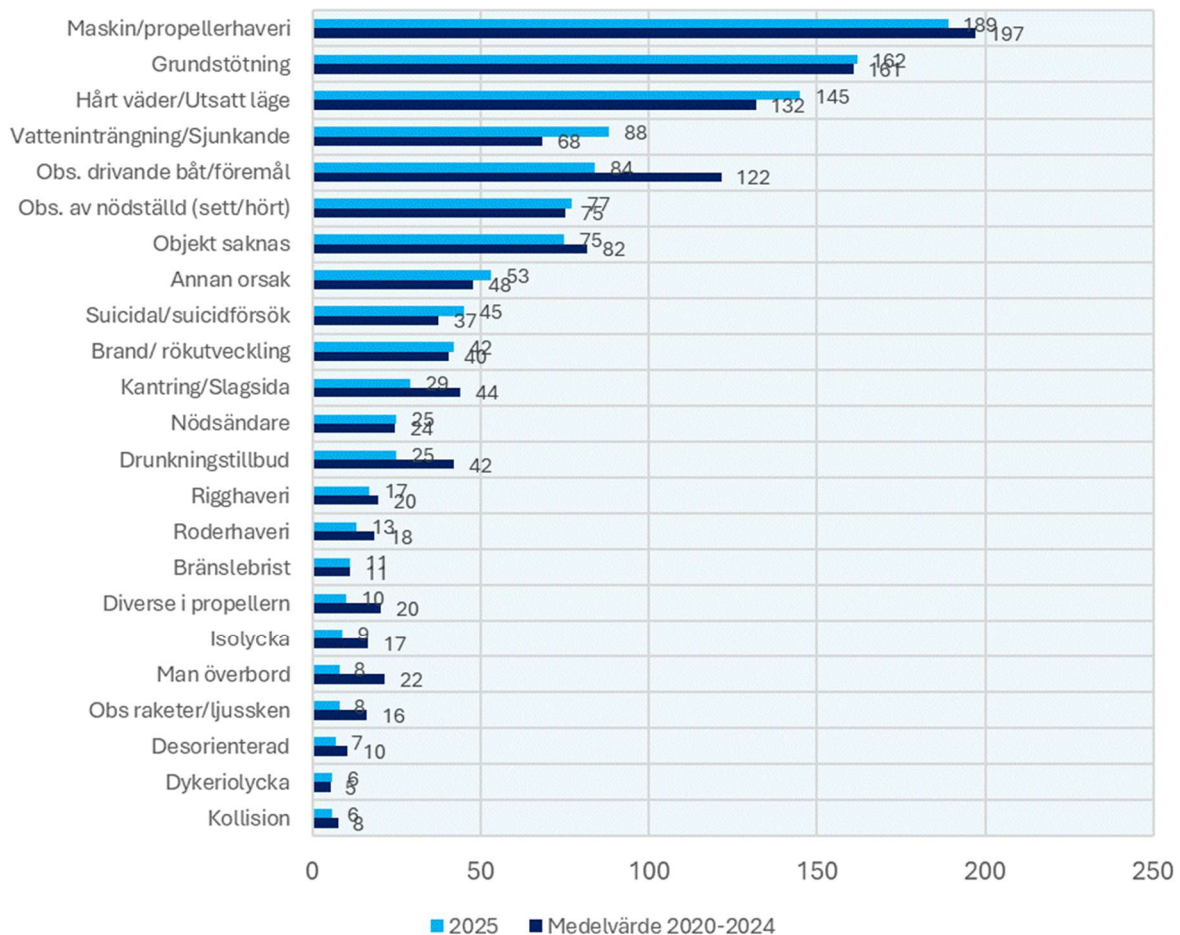


²⁷ Lag (2021:6) om förarbevis för vattenskoter, Förordning (2021:628) om förarbevis för vattenskoter och Transportstyrelsens föreskrifter om förarbevis för vattenskoter, TSFS 2021:51.

Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per orsakstyp

Bland orsakstyper (ett ärende kan ha flera) med flest förekomster, ses ett lägre antal 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 för maskin- eller propellerhaveri (189 jämfört med 197), medan grundstötning (162 jämfört med 161) och hårt väder/utsatt läge hade ett något högre antal (145 jämfört med 132), se figur 7. Sjuktransport från fartyg berörs mer detaljerat på sidan 19 och 20.

Figur 7: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per orsakstyp



Hårt väder/utsatt läge, grundstötning respektive maskin- eller propellerhaveri 2020–2025

Andelen ärenden rörande de mest frekventa orsakerna har varit relativt beständiga under redovisad period, figur 8. Maskin- eller propellerhaveri mellan 16 och 20 procent (188–242 ärenden), grundstötning mellan 14 och 16 procent (131–191 ärenden) och hårt väder/utsatt läge mellan 11 och 15 procent (110–155 ärenden).

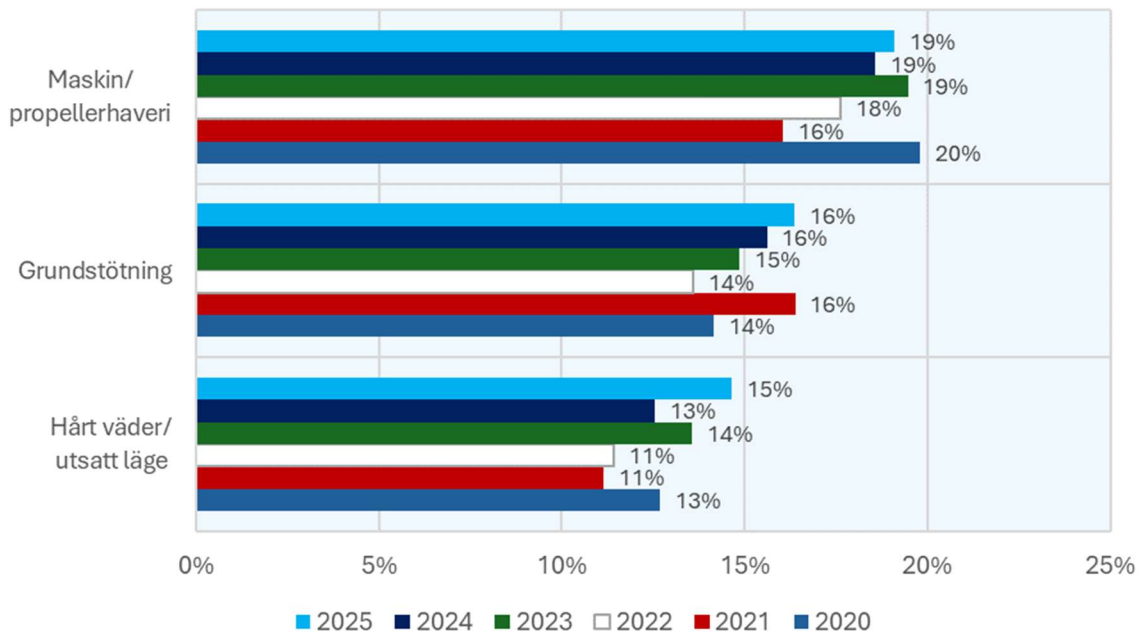
Maskin- eller propellerhaveri har till 70 procent drabbat motorbåt och till 22 procent segelbåt. Övriga drabbade objekttyper är handelsfartyg, fiskefartyg, vattenskoter och tjänstefartyg.

Hårt väder/utsatt läge har till 37 procent drabbat motorbåt och till 32 procent segelbåt, övriga drabbade är främst kanot/kajak, segelbräda (inkl. kite) och SUP. Grundstötning har till 58 procent drabbat segelbåt och till 37 procent motorbåt.

Av dessa tre orsaker genererar hårt väder/utsatt läge i högre omfattning allvarlighetsgrad nöd, 11 procent under 2025.

Orsakstyperna maskin- eller propellerhaveri och grundstötning korrelerar i hög grad med det totala antalet sjöräddningsärenden.

Figur 8: Andel ärenden 2020–2025, hårt väder eller utsatt läge, grundstötning respektive maskin- eller propellerhaveri



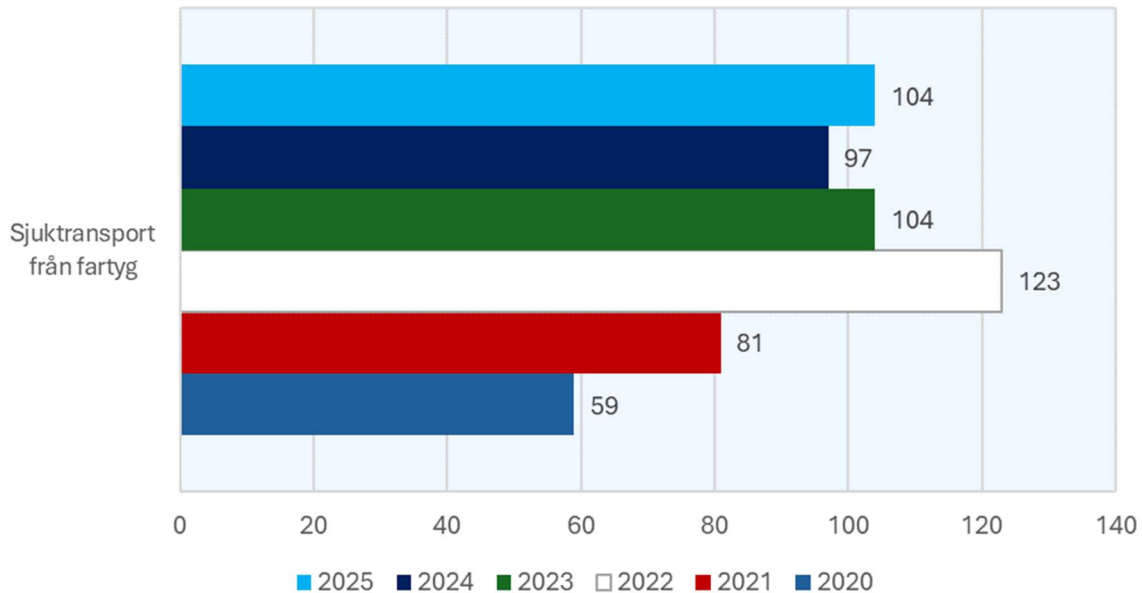
Sjuktransport från fartyg 2020–2025

Antal ärenden gällande sjuktransporter från fartyg var 104 under 2025, en högre nivå även jämfört med Coronapandemiåren 2020–2021, se figur 9. Utvecklingen påverkades naturligen av nedgången i passagerarfärjetrafiken under pandemin.



Vid sjuktransporterna 2025 medverkade flygande enheter till 86 procent (89 ärenden), Sjöfartsverkets helikoptrar till 61 procent (motsvarande 63 ärenden). Även ytenheter, främst från Sjöräddnings-sällskapet, har medverkat vid sjuktransporter från fartyg.

Figur 9: Antal ärenden 2020–2025, sjuktransport från fartyg

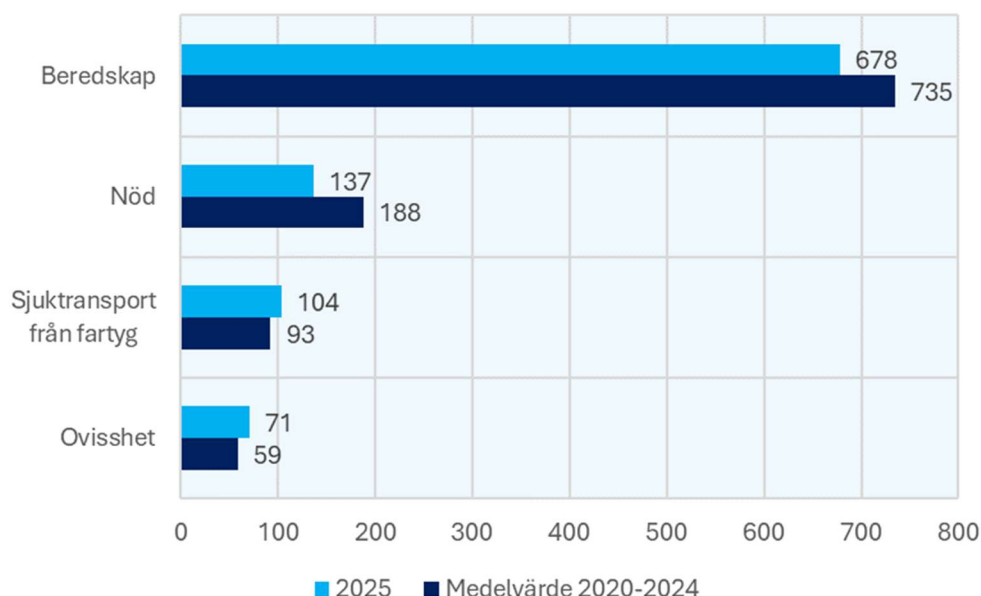


Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per klassning

Ärenden klassas med avseende på allvarlighetsgrad: nöd, beredskap eller ovisshet, se figur 10. Även sjuktransport från fartyg (gäller svensk sjöräddningstjänst) redovisas i sammanhanget. Kategorin utgör en relativt stor ärendeandel, 11 procent under 2025.

Sett till hela perioden har knappt 70 procent av alla sjöräddningsärenden klassats som beredskap. Motsvarande för nöd och ovisshet är ca 15 resp. ca 7 procent medan sjuktransport från fartyg stod för 10 procent. Nöd och beredskap har minskat 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (från 188 till 137 respektive 735 till 678). Ovisshet och sjuktransport från fartyg istället ökat (från 59 till 71 respektive 93 till 104).

Figur 10: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per klassning



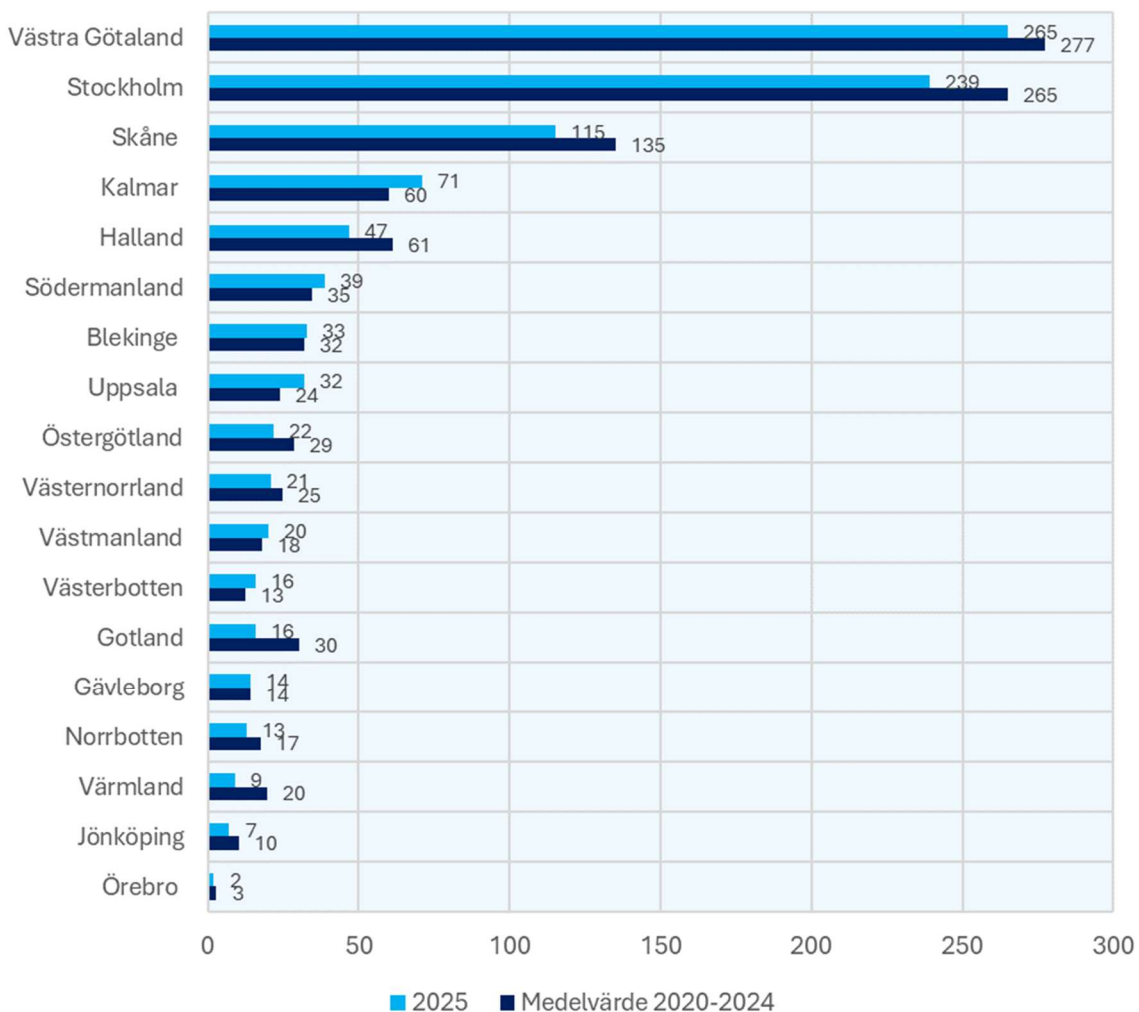
Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per område

Antal sjöräddningsärenden per område och år 2020–2025 redovisas även i bilaga, sidan 39 och framåt.

Av 18 län har 12 haft färre sjöräddningsärenden under 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024. Bland länen med flest ärenden hade Västra Götaland en minskning på 4 procent (265 jämfört med 277), Stockholm 10 procent (239 jämfört med 265) och Skåne 15 procent (115 jämfört med 135).

Kalmar (71 jämfört med 60), Uppsala (32 jämfört med 24) och Västerbotten (16 jämfört med 13) hade störst procentuella ökning, figur 12a.

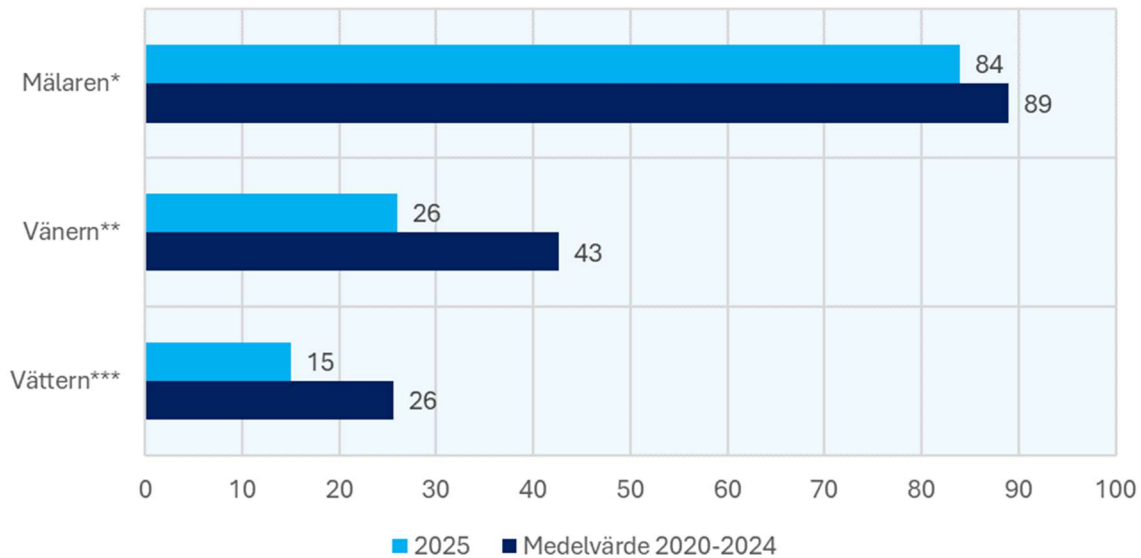
Figur 12 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per område.



Sett till de tre insjöar som omfattas av statlig sjöräddningstjänst, vilka utgör delmängder av länsredovisningen ovan, ses lägre nivåer för 2025 relativt den redovisade historiken, figur 12b.

Samtliga tre insjöar hade som flest ärenden 2020 under redovisad tidsperiod. Mälaren 121 men därefter omkring 80 per år. Vänern 65 och sedan minskande antal från 40 till 26 under 2025. Vättern 36 och därefter minskande antal mellan som mest 28 till 15 under 2025.

Figur 12 b: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per insjö med statlig räddningstjänst



*Mälaren berör Stockholms, Södermanlands, Uppsala och Västmanlands län.

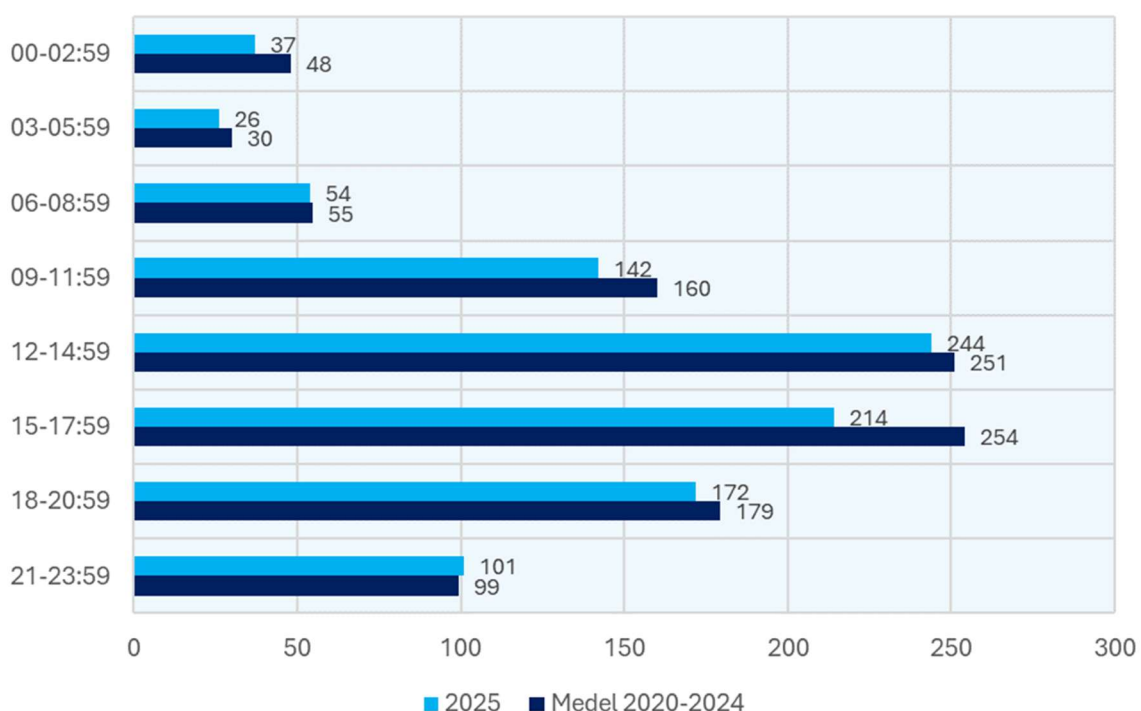
**Vänern berör Värmlands och Västra Götalands län.

***Vättern berör Jönköpings, Västra Götalands, Örebro och Östergötlands län.

Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per tid på dygnet

Figur 13 visar att majoriteten av sjöräddningsärendena, ca 46 procent, har skett kl. 12–18 (458). Näst flest ärenden skedde kl. 18–21 respektive 9–12, 17 respektive 14 procent (172 respektive 142).

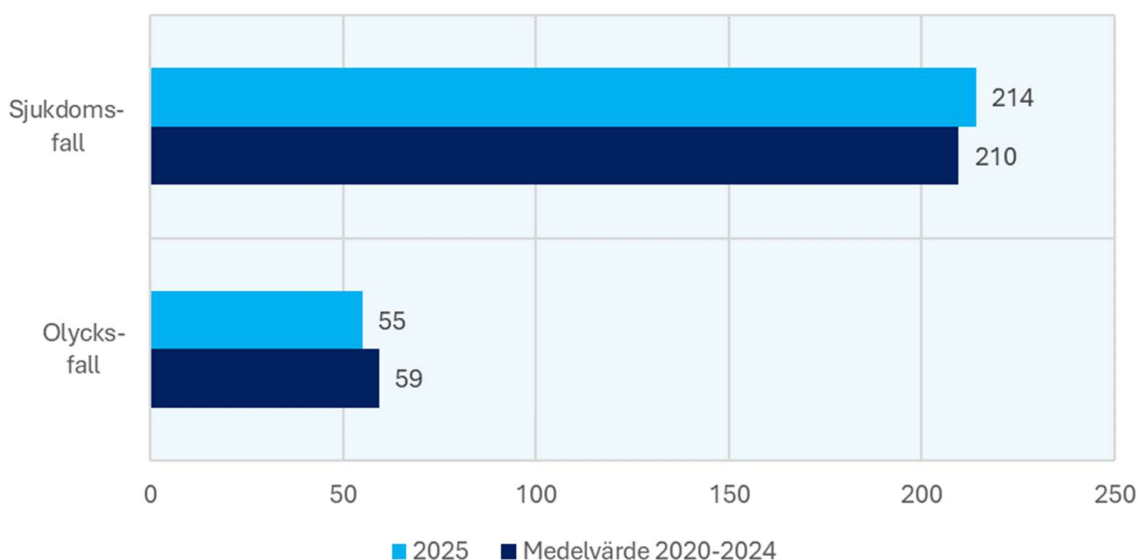
Figur 13: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per tid på dygnet



Ärenden Tele Medical Assistance Service 2025 och medelvärde 2020–2024

Läkarråd (TMAS)²⁹ är en uppgift där Sjö- och flygräddningscentralen förmedlar kontakt mellan hjälp-sökande fartyg och läkare. Ett sådant ärende kan mynna ut i räddningstjänst ärende i de fall en sjuktransport från fartyg blir nödvändig. Befinner sig fartyget utanför svensk räddningsregion kontaktas istället ansvarig sjöräddningscentral för aktuellt område. Antalet läkarråd (inklusive de som föranlett en sjuktransport från fartyg) var på totalnivå detsamma 2025 som genomsnittet för 2020–2024, 265 ärenden (därav 214 jämfört med 210 sjukdomsfall och 55 jämfört med 59 olycksfall), figur 14.

Figur 14: Antal ärenden läkarråd (TMAS) 2025 och medelvärde 2020–2024, per orsak



²⁹ Definition, se sidan 14 fotnot 27.

Samverkansorganisationers medverkan 2025

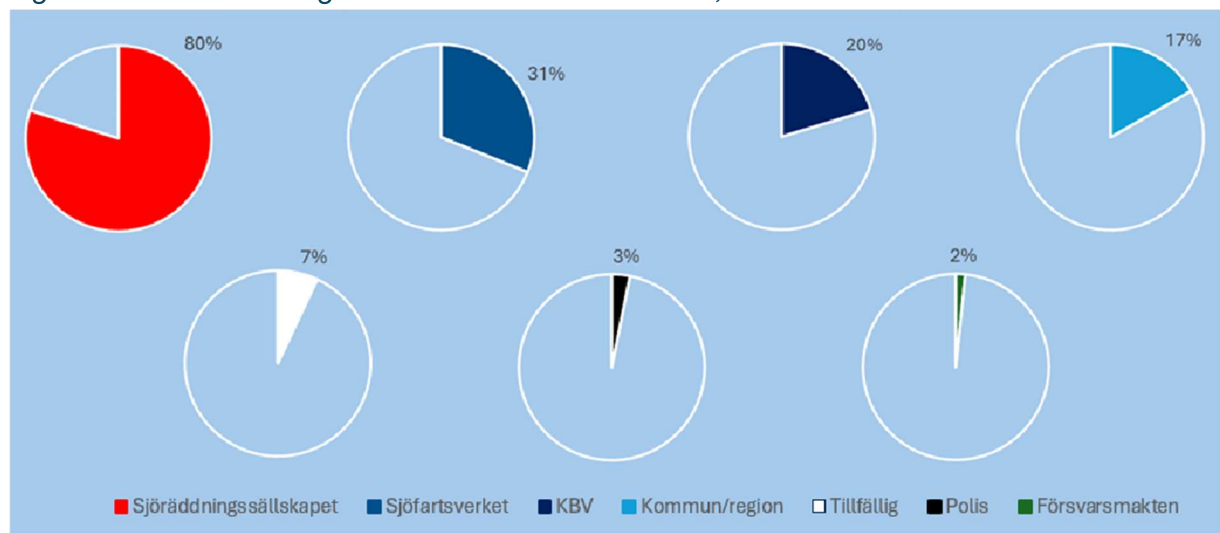
Figur 15 nedan visar sjöräddningsärenden och registrerad medverkan av olika samverkansorganisationer. Ofta samverkar flera organisationer i ett och samma ärende. Andelarna summerar därför inte till 100 procent. Organisationer som har medverkat i mer än 1 procent av ärendena redovisas.



Redovisningen är dock inte fullständigt rättvisande eftersom en del aktörer och resurser, som vanligtvis inte larmas i samband med sjö- och flygräddningstjänst, inte finns med i Sjö- och flygräddningscentralens resursregister. Vissa aktörer kan också delta utan att formellt ha larmats, och syns därför inte i statistiken.

Sjöräddningssällskapet har, betingat de beskrivna förutsättningarna, medverkat i 80 procent av sjöräddningsärendena. Motsvarande för Sjöfartsverket är 31 procent, Kustbevakningen 20 procent och kommuner/regioner knappt 17 procent. Tillfällig resurs utgörs bl.a. av privata båtar och handelsfartyg.³⁰ Fördelningen för 2025 är ungefär densamma som genomsnittet för 2020–2024.

Figur 15: Samverkansorganisationers medverkan 2025, andel ärenden



³⁰ Enlig Sjölag (1994:1009), 6 kap. 6 § är ett fartygs befälhavare bl.a. skyldig att lämna all hjälp som är möjlig och behövlig för att rädda nödställda, om det kan ske utan fara för det egna fartyget eller ombordvarande

Flygräddningstjänst

I avsnittet redovisas antal flygräddningsärenden i olika skärningar. På grund av delvis ny rutin kring kodning från och med 2022 redovisas ibland endast perioden 2022–2025. I ett och samma ärende kan flera objekt ha varit inblandade. Likaså kan flera orsaker ha föranlett ett ärende. Under 2025 inkom 589 ärenden rörande flygräddning. Antalet är 16 procent färre jämfört med de 701 under 2024 och 7 procent färre jämfört med genomsnittet på 633 under 2020–2024. Antal flygräddningsärenden fluktuerar från år till år, även sett till en något längre historik (från som mest 710 under 2018 till som minst 589 under 2025).

589

Flygräddningsärenden 2025

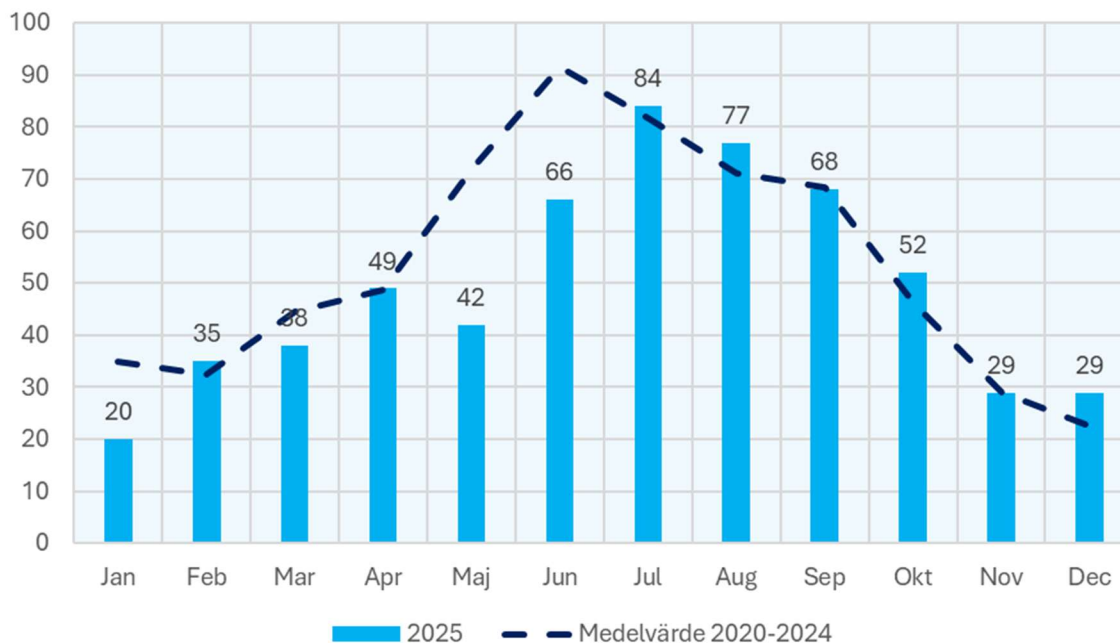
56 %

i juni-augusti

Ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad

Även antal flygräddningsärenden följer ett visst säsongsmönster, med en generell uppgång under maj–augusti/september då ca 50 procent av ärendena uppkommer, figur 16. Utfallet 2025 avviker med betydligt färre ärenden, framför allt under januari, maj och juni, jämfört med genomsnittet för motsvarande månader 2020–2024. 20 ärenden i januari (jämfört med 35), 42 ärenden i maj (jämfört med 72) och 66 i juni (jämfört med 92). I december var ärendena i stället fler (29 jämfört med 23).

Figur 16: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad



Ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per typ av flygning

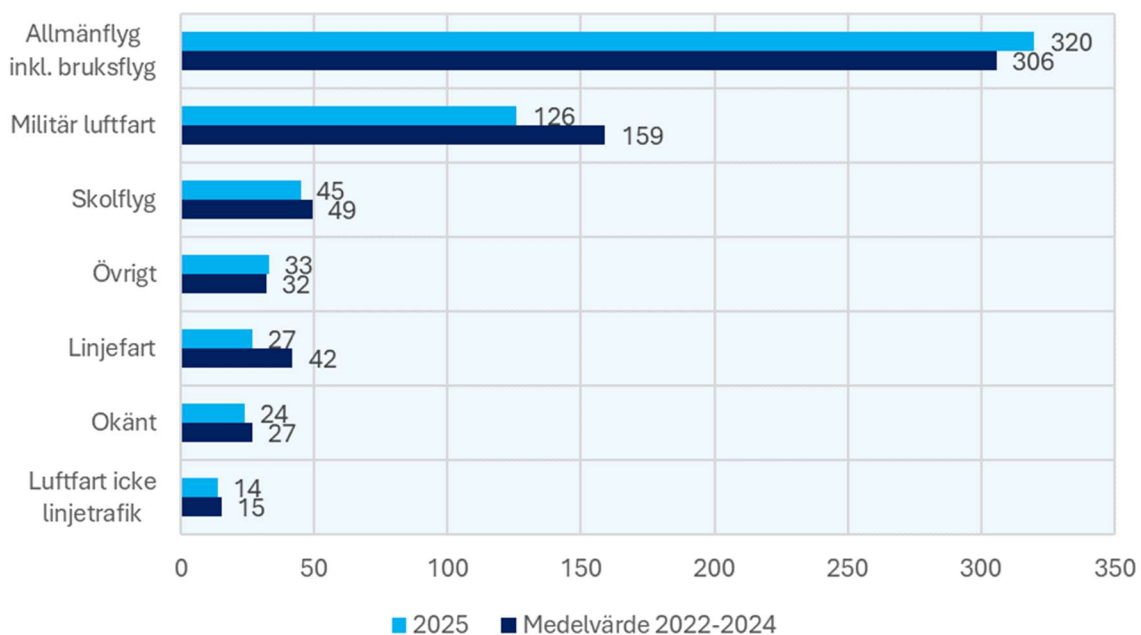
På grund av ny rutin kring kodning av objekttyp från och med 2022 redovisas endast fyra år nedan. Figur 17a visar bl.a. att 54 procent av flygräddningsärendena under 2025 har rört allmänflyg inklusive bruksflyg. Totalt 320 ärenden där 80 procent orsakats av oavslutad färdplan³¹. Antalen var på samma nivå året innan, 322, men andelen oavslutad färdplan något högre, 84 procent.

Militär luftfart utgjorde 21 procent, motsvarande 126 ärenden (2024 var andelen 27 procent motsvarande 190 ärenden) där knappt 85 procent har orsakats av varningslarm³². Andelen var ungefär densamma under 2024.

Skolflyg och linjefart har utgjort 8 respektive 5 procent under 2025 (45 respektive 27 ärenden). Vanligaste ärendeorsakerna bland skolflyg var 34 oavslutad färdplan, och bland linjefart 18 nödställt luftfartyg alt. befarat haveri.



Figur 17 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per typ av flygning



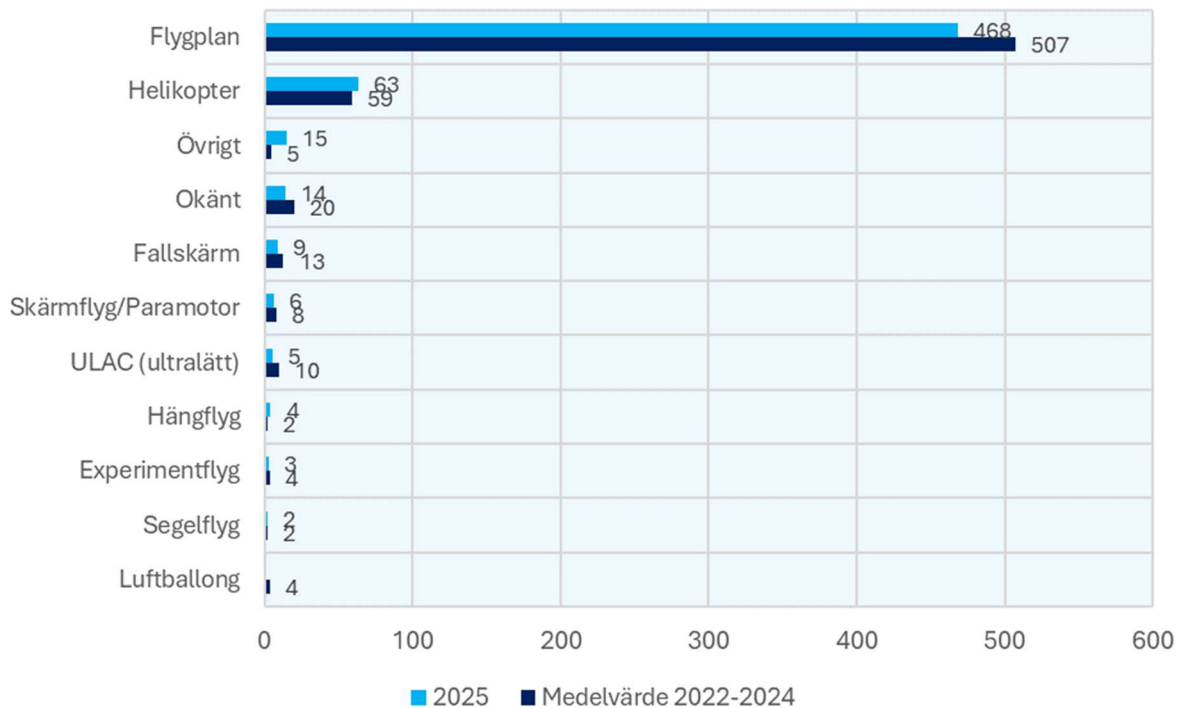
³¹ Ärenden som benämns oavslutad färdplan avser när landningsmeddelande inte meddelats vid landning på flygplats utan flygtrafikledning och att olycka därför inte kan uteslutas.

³² Enligt Transportstyrelsens föreskrift TSFS 2015:51, 5 kap 4 §: "Varningslarm", grön checklista används när fara hotar luftfartyg

Ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per objekttyp

Ärenden 2025 inom objekttyp flygplan utgjordes till 57 procent av allmänflyg inkl. bruksflyg och till 24 procent av militär luftfart. Även inom objekttyp helikopter utgjordes majoriteten av samma typ av flygningar, se figur 17b.

Figur 17 b: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per objekttyp

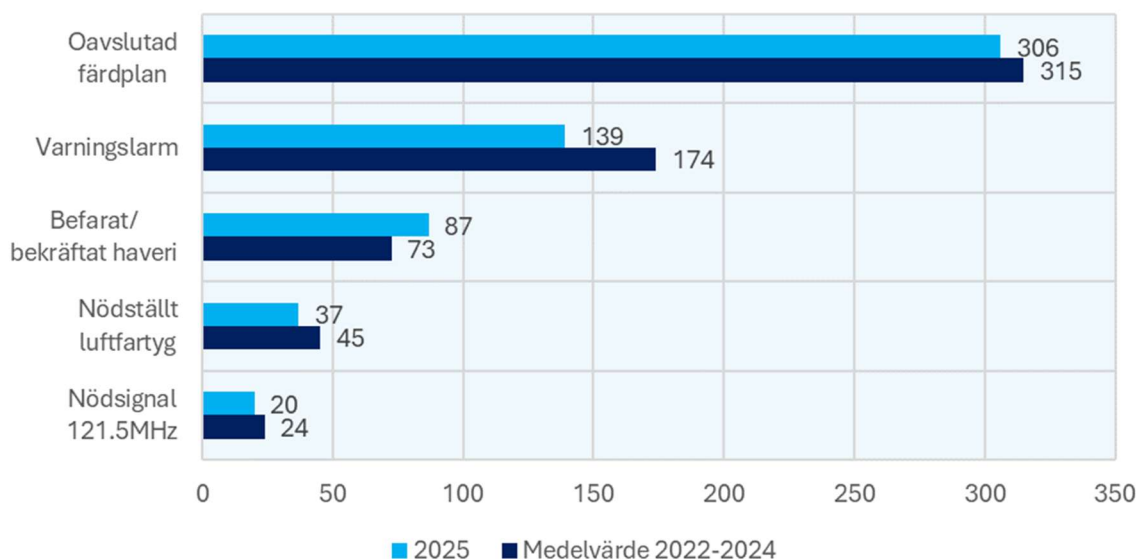


Ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per orsakstyp

På grund av ny rutin kring kodning av orsakstyp från och med 2022 redovisas endast fyra år nedan. Figur 18a visar bl.a. att 50 procent av flygräddningsärendena under 2025 har orsakats av oavslutad färdplan. Andelen har varit densamma även de tre föregående åren och antalen har legat på mellan 300 och som mest 345 (år 2024).

Varningslarm har utgjort 24 procent 2025 och fluktuerat mellan 24 och som mest 30 procent åren 2022–2024 (139 ärenden 2025 och 213 år 2024). Befarat/bekräftat haveri utgjorde 15 procent 2025 men något lägre andel åren dessförinnan.

Figur 18 a: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2022–2024, per orsakstyp



Orsakstyp och konsekvens 2025

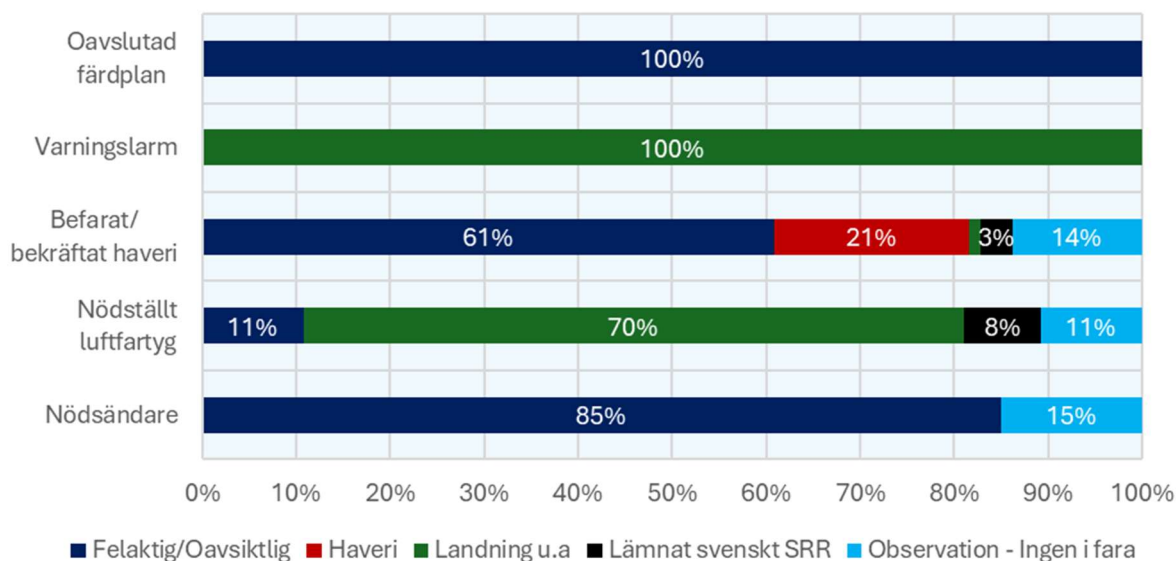
Orsakstyperna oavslutad färdplan, nödsändare och befarat/bekräftat haveri var till största delen felaktiga/oavsiktliga (100, 85 respektive 61 procent). Varningslarm resulterade uteslutande i landning utan anmärkning³³ och nödställt luftfartyg gjorde i hög grad detsamma (70 procent). Figur 18b.

Inom kategorin befarat/bekräftat haveri har 18 av ärendena resulterat i haveri (21 procent), och följaktligen fastställts till bekräftat haveri. Övriga ärenden inom kategorin som uppkommit felaktigt/oavsiktligt (61 procent) respektive endast föranlett observation – ingen är i fara (14 procent) utgörs av den del som befarats varit ett haveri.

³³ Ett ärende orsakat av varningslarm har inte klassats med avseende på konsekvens.

Nödställt luftfartyg resulterade till 70 procent i landning utan anmärkning, 11 procent observation-ingen är i fara, 11 procent felaktig/oavsiktlig och 8 procent lämnat svensk räddningsregion, figur 18b.

Figur 18 b: Orsakstyp och konsekvens 2025



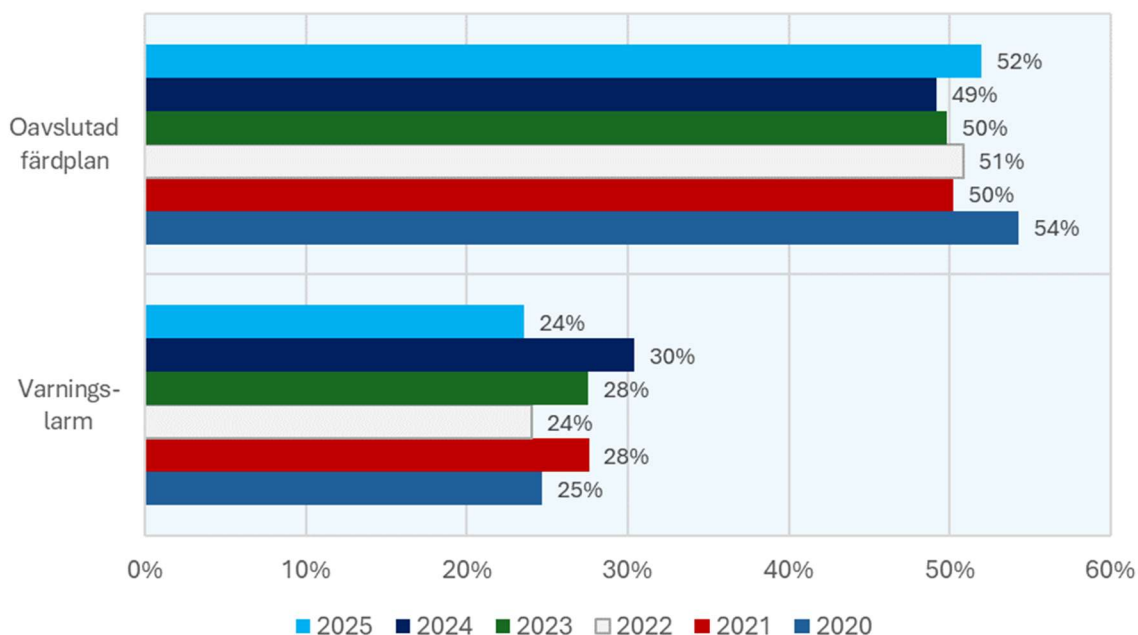
Ärenden oavslutad färdplan respektive varningslarm 2020–2025

Figur 19 visar att andelen ärenden rörande oavslutad färdplan var, sett till perioden 2020–2025, som lägst 2024 (345 ärenden motsvarande 49 procent) och som högst 2020 (363 ärenden motsvarande 54 procent). Ärendetypen förekommer till 80–85 procent inom allmänflyg inkl. bruksflyg.

Andel ärenden rörande varningslarm har fluktuerat under perioden. De var som högst 2024 (213 ärenden motsvarande 30 procent) som lägst 2022 (142 ärenden motsvarande 24 procent) och 2025 (139 ärenden också motsvarande 24 procent). Ärendetypen förekommer till 75–80 procent inom militär luftfart.

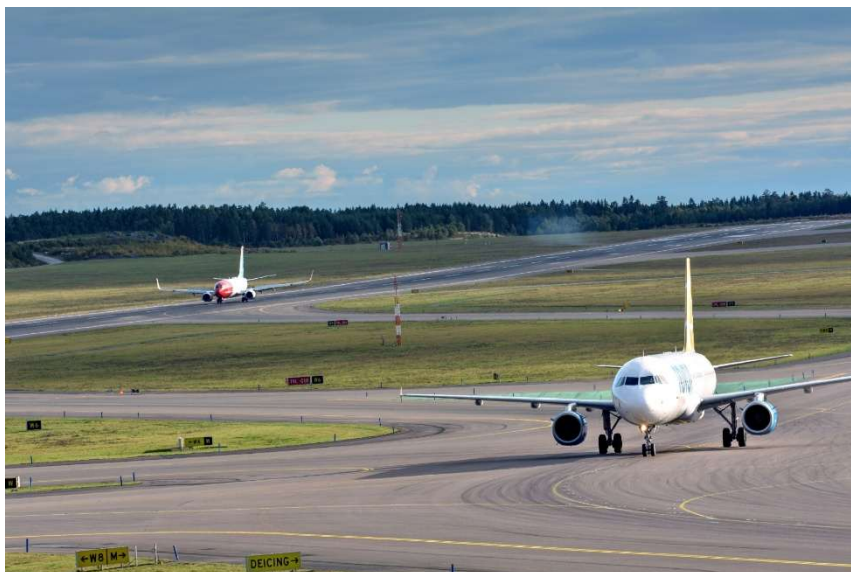
Orsakstyperna korrelerar i hög grad med det totala antalet flygräddningsärenden.

Figur19: Andel ärenden 2020–2025, oavslutad färdplan respektive varningslarm



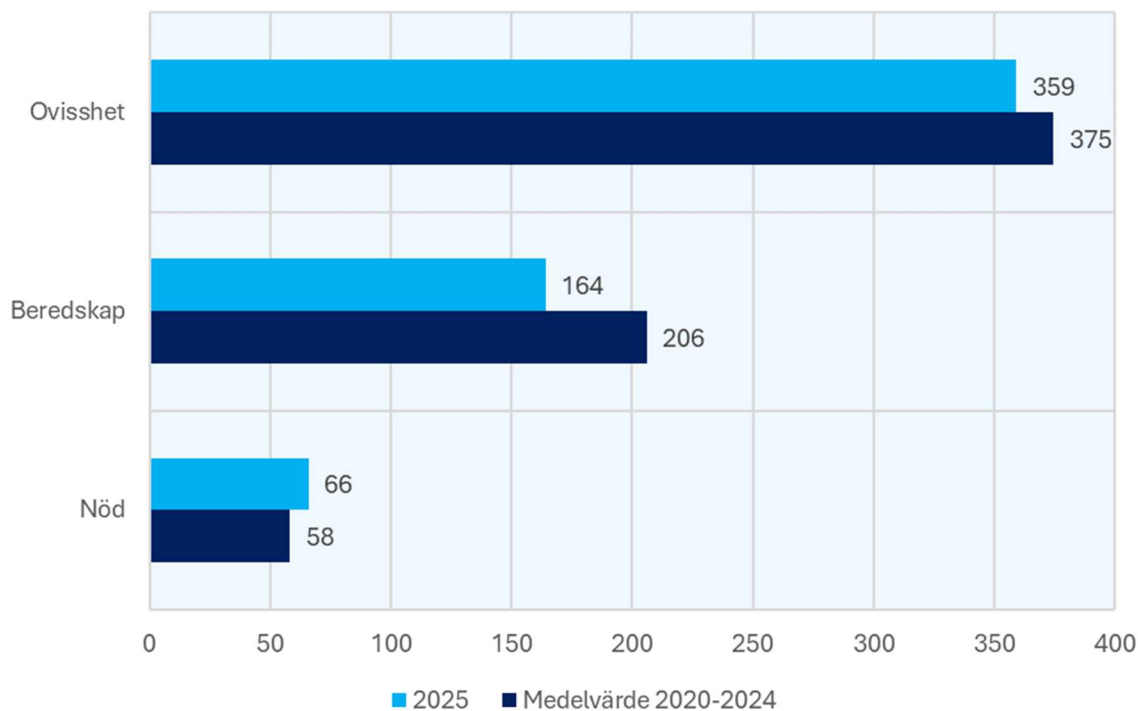
Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per klassning

Varje ärende klassas med avseende på allvarlighetsgrad: nöd, beredskap eller ovisshet, figur 20.



Ärenden klassade nöd utgjorde under 2025 11 procent medan beredskap utgjorde 28 procent, motsvarade 66 respektive 164 ärenden (att jämföra med i genomsnitt 58 respektive 206 under 2020–2024). Antalet ärenden klassade som ovisshet utgjorde 61 procent och var färre 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (359 jämfört med 375).

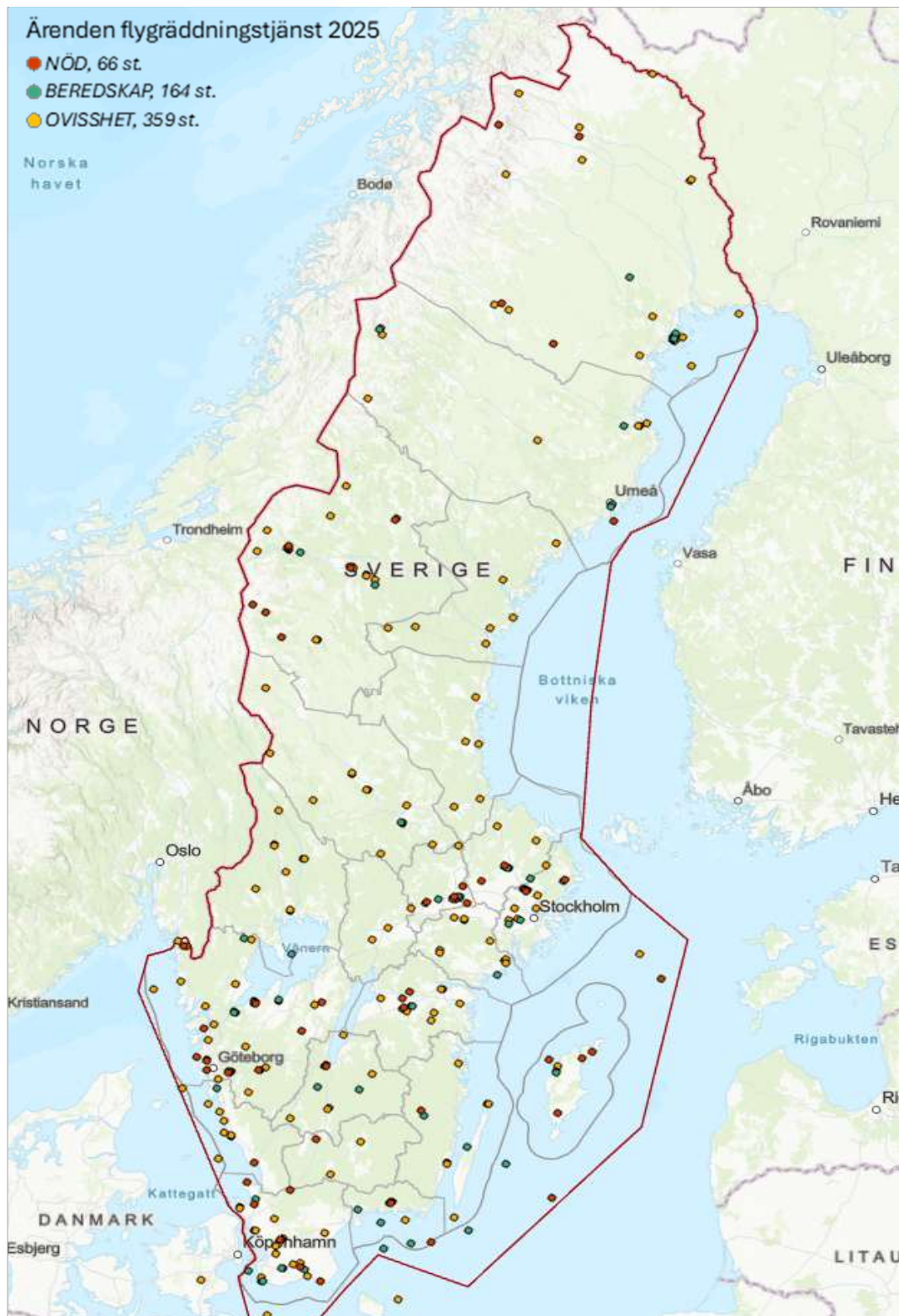
Figur 20: Antal flygräddningsärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per klassning/allvarlighetsgrad



De totalt 589 flygräddningsärendena under 2025 ses uppdelade på allvarlighetsgrad i kartan, figur 21. 66 är klassade nöd, 164 beredskap och 359 ovisshet.³⁴

Grå linje i kartan symboliserar svenskt territorium³⁵ samt länsgränser, och röd linje svensk räddningsregion (SRR).

Figur 21: Karta över flygräddningsärenden 2025



³⁴ Ärendeorsak varningslarm positioneras alltid på respektive flygplats.

³⁵ Sjöterritoriets gräns i havet (sjofartsverket.se)

Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per område

Bland de fem län med flest årliga flygräddningsärenden har Västra Götaland haft färre 2025 (97) både jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (101) och jämfört med föregående år (107). Detsamma gäller för Skåne (53 under 2025, 72 i genomsnitt 2020–2024 och 72 under 2024) och Norrbotten (46 under 2025, 47 i genomsnitt 2020–2024 och 58 under 2024), se figur 22.

Blekinge har haft marginellt färre ärenden 2025 (57) jämfört med 2024 (58) men fler jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (44). Västmanland hade 50 under 2025, 48 under 2024 och i genomsnitt 64 under 2020–2024.

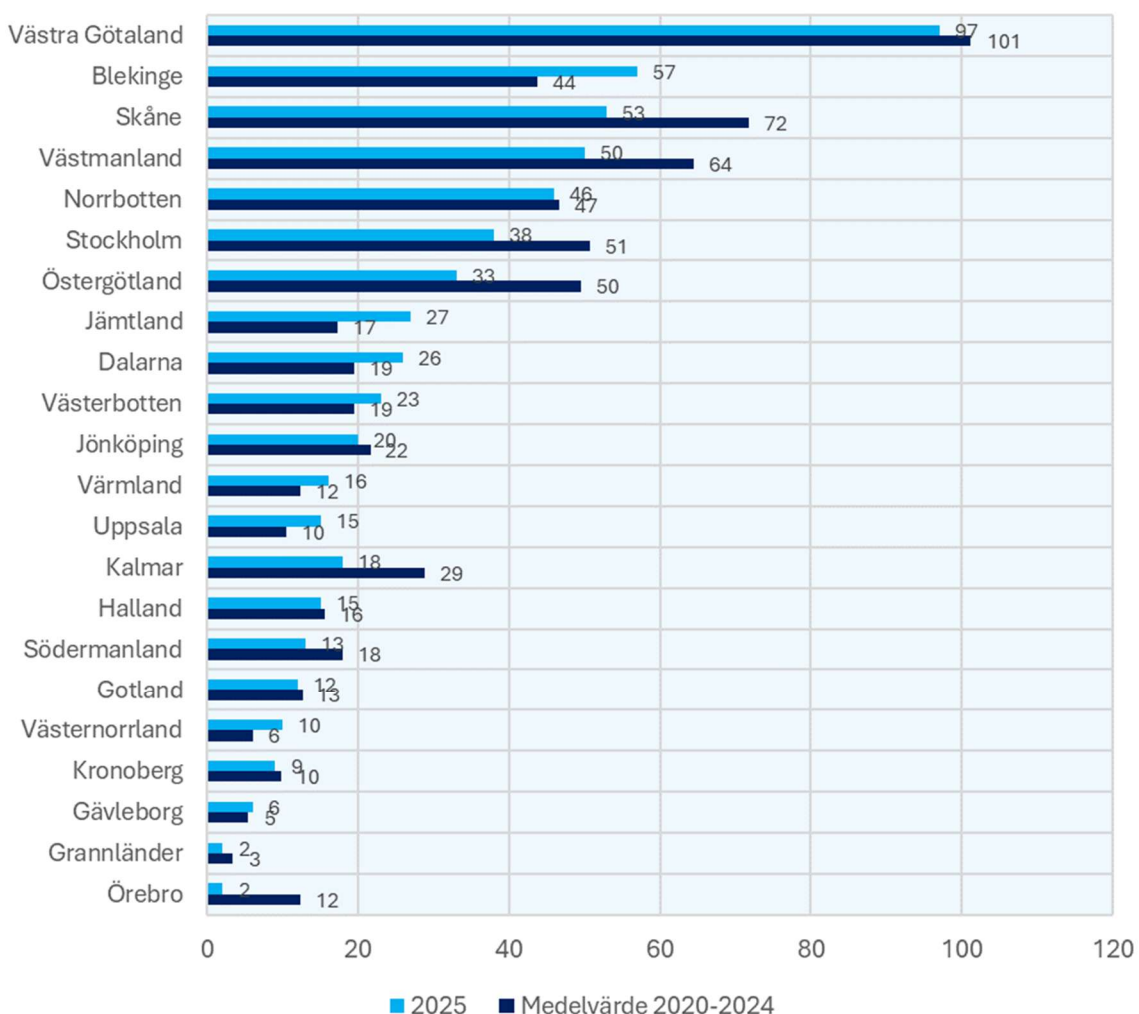
Västra Götaland hade ca 54 ärenden rörande oavslutad färdplan 2020–2022 respektive 2024 medan antalen var 40 både 2023 och 2025. Samma län hade knappt 40 varningslarm per år under 2022–2025.

Blekinge har haft en ökning av antal varningslarm från knappt 35 under 2020–2023 till omkring 50 under 2024–2025. Samma orsak har i Norrbotten varierat mellan ca 20 och 40.

I Västmanland och Skåne har ärenden orsakade av oavslutad färdplan minskat, i Västmanland från som mest 90 ärenden under 2020 till 32 under 2025 och i Skåne från ca 45 ärenden per år till 35 under 2025.

Årsuppgifter för områdena och 2020–2025 ses i bilaga sidan 20.

Figur 22: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per område

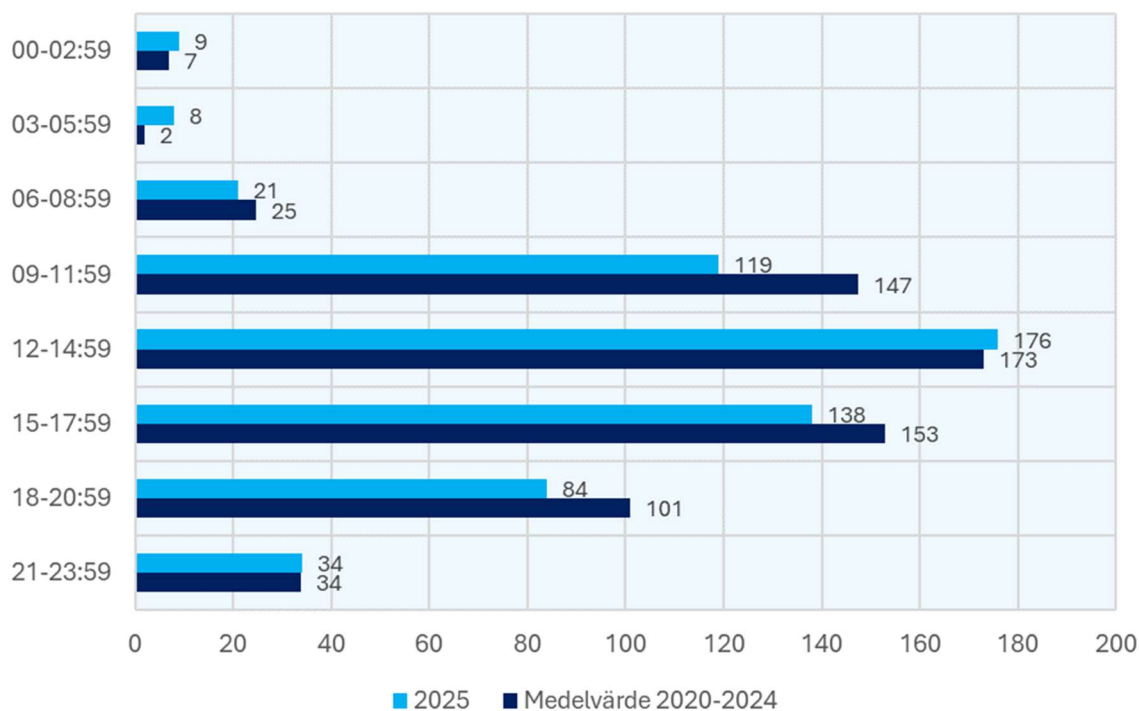


Ärenden 2025 och medelvärde för 2020–2024, per tid på dygnet

Figur 23 visar bl.a. att ca 75 procent av flygräddningsärenden uppkommer under dagtid (9–12, 12–15 och 15–18). Inkluderas även tidsintervallet 18–21 inryms drygt 90 procent av ärendena.

För intervallen 9–12, 15–18 och 18–21 ses betydligt färre ärenden 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (119 jämfört med 147, 138 jämfört med 153 och 84 jämfört med 101).

Figur 23: Antal ärenden 2025 och medelvärde 2020–2024, per tid på dygnet



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.

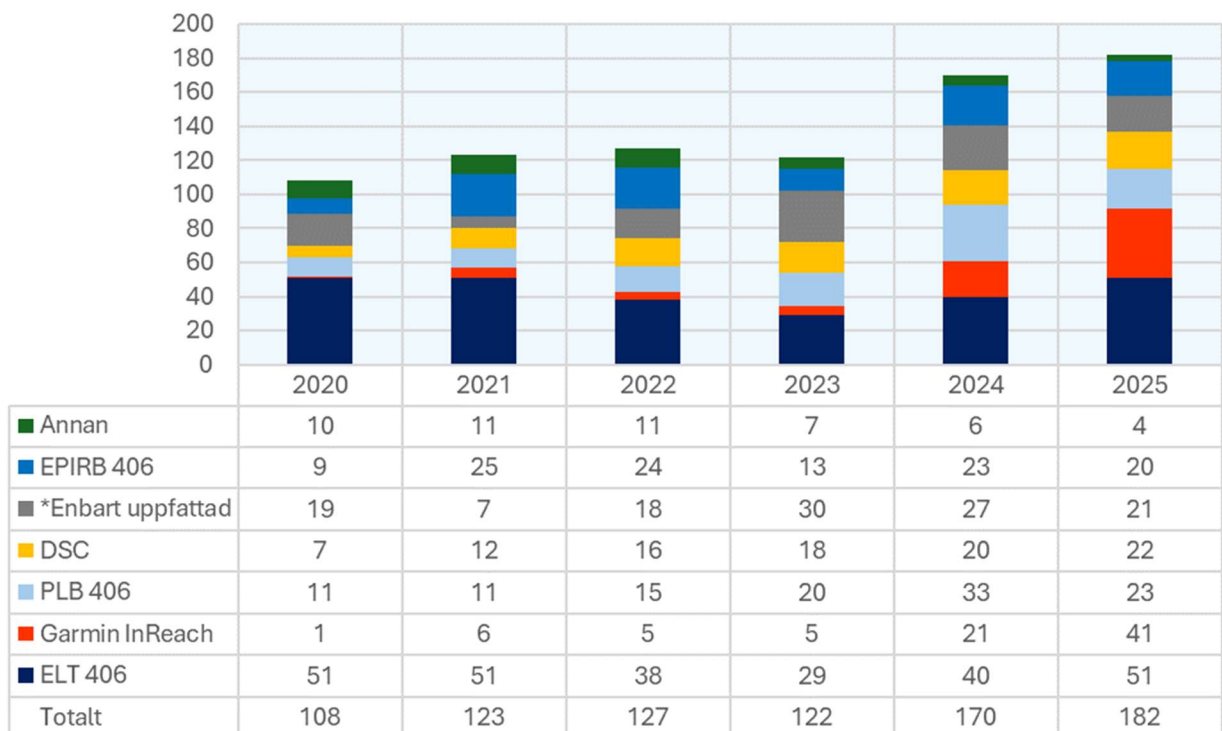
Det finns även sändare för flygplan och båtar. Signalerna går till Sjö- och flygräddningscentralen som administrerar alla larm i Sverige samt de larm där människor vilka har registrerat sin nödsändare i Sverige är inblandade.³⁶



I figur 24 ses att det totala antalet ärenden³⁷ ökade påtagligt både 2024 och 2025 jämfört med t.ex. 2020–2023 då det genomsnittliga antalet var 120. Under 2024 var ökningen relativt genomsnittet drygt 40 procent. Under 2025 ökade antalet ytterligare 7 procent jämfört med 2024.

ELT 406 har under hela perioden utgjort den största andelen medan Garmin InReach har ökat över tid, särskilt allt under 2025.

Figur 24: Antal ärenden 2020–2025, orsakade av nödsändare



*Enbart uppfattad signal 121,5MHz alt. korrupt meddelande Cospas Sarsat-systemet.

³⁶ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, [Nödsändare | MSB](#)

³⁷ Utländsk räddningstjänst exkluderad.

Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar

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. Vid knappt 65 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft, vid övriga tillfällen har den antingen redan varit uppe i flygläge alternativt avlarmats. I ett underhållstungt system som helikoptrar där minst en helikopterindivid av sju hela tiden är på tungt underhåll, krävs noggrann planering för att säkerställa hög tillgänglighet på alla baser dygnet runt året om.



Insatser 2025 och medelvärde för 2020–2024, per månad

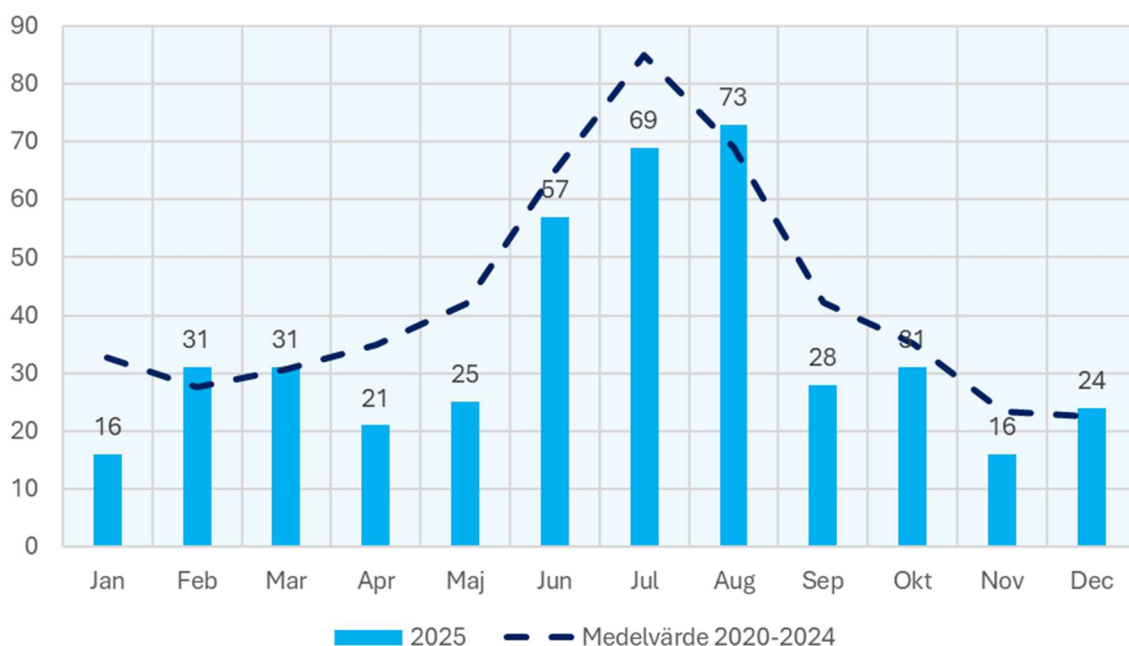
Antalet ärenden där räddningshelikoptrarna larmats var 422 under 2025 och 472 under 2024, vilket t.ex. kan jämföras med toppnoteringen under redovisad period på 573 under 2021. Sedan dess har antalet larm minskar med i genomsnitt 7 procent per år.

På månadsbasis ses att antalet larmade enheter var något fler under februari och augusti 2025 jämfört med genomsnittet för 2020–2024 (31 jämfört med 28 respektive 73 jämfört med 69). För övriga månader istället färre och i synnerhet under april (21 jämfört med 35), maj (25 jämfört med 42) och september (28 jämfört med 42), se figur 25.

422

Ärenden där helikopter larmats 2025

Figur 25: Antal insatser 2025 och medelvärde 2020–2024, per månad

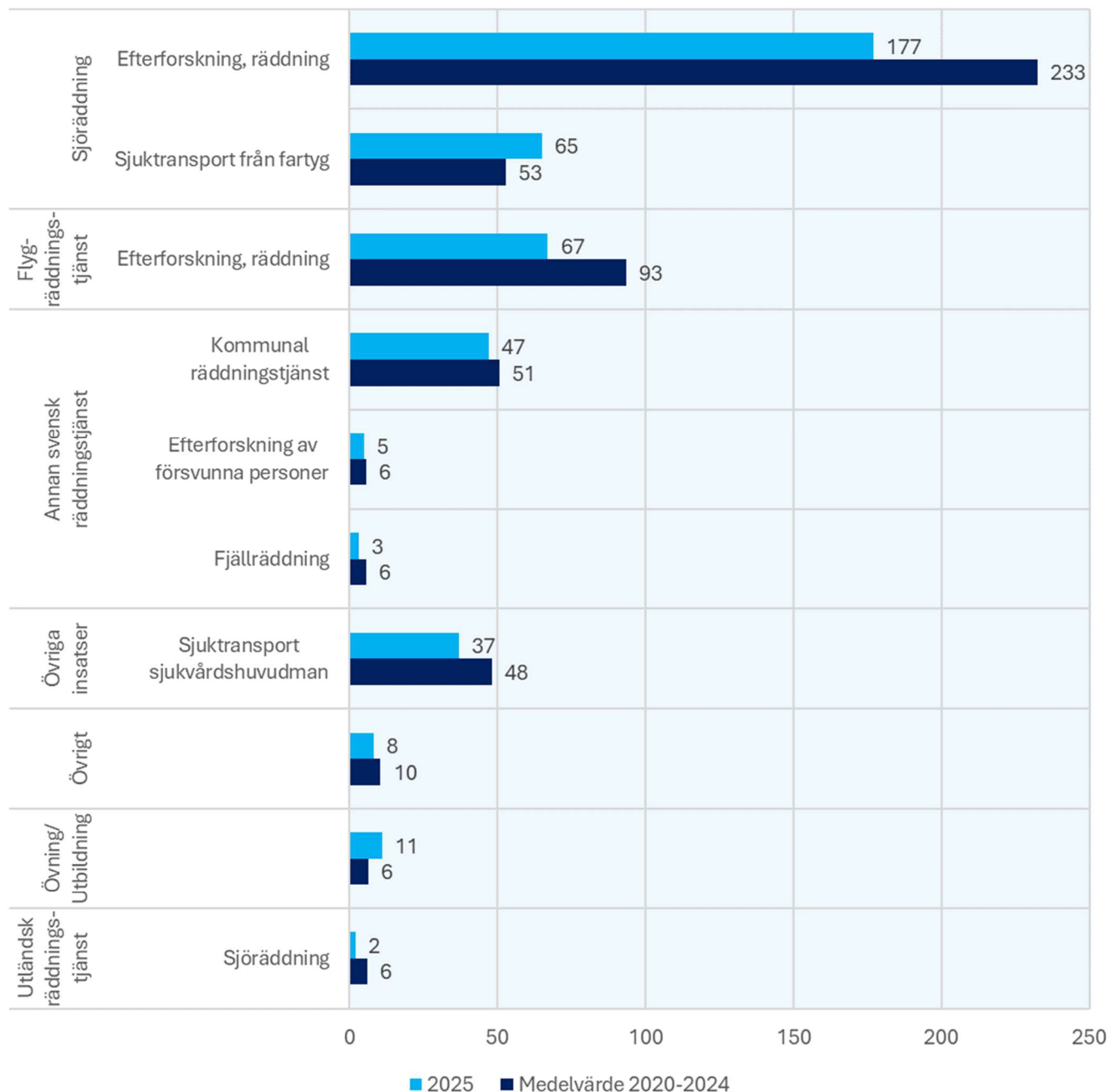


Insatser 2025 och medelvärde för 2020–2024, per ärendetyp

Flest helikopterinsatser görs inom sjöräddningstjänst – efterforskning, räddning följt av flygräddningstjänst - efterforskning, räddning och sjöräddningstjänst - sjuktransport från fartyg, figur 26.

Inom sjöräddning var antalet larm 177 under 2025 jämfört med det genomsnittliga antalet på 233 för 2020–2024 (24 procent färre). Motsvarande inom flygräddning var 67 jämfört med 93 (28 procent färre). Andra insatser är t.ex. sjuktransport från fartyg (65 jämfört med 53 (23 procent fler), kommunal räddningstjänst (47 jämfört med 51) och sjuktransport sjukvårdshuvudman³⁸ (37 jämfört med 48).

Figur 26: Antal insatser 2025 och medelvärde 2020–2024, per ärendetyp



³⁸ Definition, se sidan 14 fotnot 26.

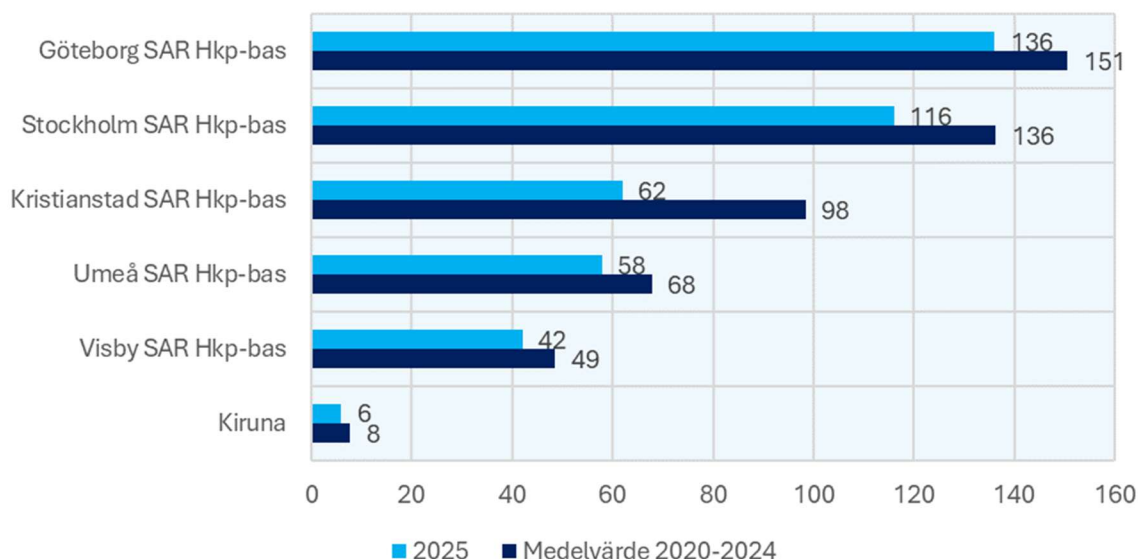


Insatser 2025 och medelvärde för 2020–2024, per helikopterbas

För samtliga baser var antalet larm till helikopter färre jämfört med genomsnittet för 2020–2024, figur 27. Störst procentuell minskning hade Kristianstad, 37 procent (62 under 2025 jämfört med i genomsnitt 98 under 2020–2024). Minskningen förklaras bl.a. av att helikopter flyttas till Kiruna under fjällträningsveckorna i januari-mars. Bland övriga baser var motsvarande minskningar omkring 15 procent.

Även jämfört med 2024 var larmen färre för de helikopterbaser med flest larm, med undantag för Stockholm som hade 115 larm under 2024 och 116 under 2025. Göteborg hade 154 under 2024 och 136 under 2025. Motsvarande för Kristianstad var 68 jämfört med 62, Umeå 73 jämfört med 58 och Visby 58 jämfört med 42.

Figur 27: Antal insatser 2025 och medelvärde för 2020–2024, per SAR-helikopterbas



Bilaga

Ärenden sjöräddningstjänst, per område 2020–2025

Område	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Västra Götalands län	330	286	230	265	275	265
Stockholms län	282	291	247	247	258	239
Skåne län	162	151	118	117	128	115
Kalmar län	70	67	52	62	50	71
Hallands län	67	67	56	53	63	47
Södermanlands län	35	42	32	34	30	39
Blekinge län	31	32	35	34	27	33
Uppsala län	26	30	21	23	19	32
Östergötlands län	32	37	25	28	21	22
Västernorrlands län	29	31	19	17	27	21
Västmanlands län	29	12	18	19	13	20
Gotlands län	23	28	30	41	30	16
Västerbottens län	21	14	9	13	6	16
Gävleborgs län	16	13	16	9	17	14
Norrbottnens län	18	22	15	15	17	13
Värmlands län	27	24	19	15	13	9
Grannländer	7	8	9	13	10	9
Jönköpings län	16	10	9	12	5	7
Örebro län	1		4		3	2
Totalt	1222	1165	964	1017	1012	990

Ärenden sjöräddningstjänst per insjö som omfattas av statlig sjöräddningstjänst 2020–2025, delmängder av länen ovan

Vatten	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Mälaren*	121	83	84	78	79	84
Vänern**	65	42	40	36	30	26
Vättern***	36	25	22	28	17	15
Totalt	222	150	146	142	126	125

*Mälaren berör Stockholms, Södermanlands, Uppsala och Västmanlands län.

**Vänern berör Värmlands och Västra Götalands län.

***Vättern berör Jönköpings, Västra Götalands, Örebro och Östergötlands län.

Ärenden flygräddningstjänst, per område 2020–2025

Område	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Västra Götalands län	88	95	115	101	107	97
Blekinge län	41	32	44	44	58	57
Skåne län	70	74	74	69	72	53
Västmanlands län	103	72	57	42	48	50
Norrbottnens län	39	45	33	58	58	46
Stockholms län	48	45	49	41	71	38
Östergötlands län	54	56	31	51	56	33
Jämtlands län	15	15	14	21	21	27
Dalarnas län	13	23	27	17	17	26
Västerbottens län	15	19	12	23	28	23
Jönköpings län	37	18	12	15	26	20
Kalmar län	31	36	25	30	22	18
Värmlands län	15	6	8	16	17	16
Uppsala län	13	11	4	9	15	15
Hallands län	16	15	15	15	17	15
Södermanlands län	21	28	11	10	20	13
Gotlands län	11	13	10	11	18	12
Västernorrlands län	6	6	4	7	7	10
Kronobergs län	7	11	14	10	7	9
Gävleborgs län	8	3	8	2	6	6
Örebro län	13	16	16	9	8	2
Grannländer	4	4	6	1	2	2
Övriga	1	2	1			1
Totalt	669	645	590	602	701	589



