

## Synpunkter inför neddragning av sjö- och flygräddning

*Föreningen Skärgårdsredarna är en branschorganisation för svensk inrikes sjöfartsnäring och representerar ett 90-tal rederier med verksamhet runt hela Sveriges kust samt i kanaler och insjöar. Den fartygsflotta på drygt 350 fartyg som finns hos Skärgårdsredarnas medlemmar transporterar årligen mer än 35 miljoner passagerare och mer än 14 miljoner fordon inom hela Sverige.*

Skärgårdsredarna har tagit del av och läst igenom den skrivelse där Sjöfartsverket själva beskriver de konsekvenser som kommer att bli följden om inte Sjöfartsverkets anslag ökar. Man skriver att myndigheten i många år begärt ett ökat anslag som skall räcka till den verksamhet som myndigheten är satt att ansvara för, men utan resultat. Trots många års neddragningar och uppskjutande av underhåll har man enligt egen utsago hamnat vid vägs ände. Nu måste även livsviktig verksamhet så som sjö- och flygräddning drabbas av neddragningar.

Vi vill härmed lämna våra synpunkter gällande förslaget att eventuellt stänga ned två av Sjöfartsverkets flygräddningsbaser. Som aktörer inom skärgårdstrafiken anser vi att ett sådant beslut skulle få **allvarliga konsekvenser för sjösäkerheten, näringslivet och samhällsservicen i skärgårdsregionerna.**

Sjöfartsverkets elva punkter visar att effekterna av nedläggningen är långtgående och påverkar fler samhällsfunktioner än vad som först kan förväntas. För Skärgårdsrederiernas verksamhet innebär det en rad konkreta risker och försämringar.

---

### 1. Kraftigt försämrad tillgänglighet till räddningsinsatser

Att tillgängligheten sjunker från 99,9 % till 85 % innebär att **beredskapen inte längre är att lita på dygnet runt**. För fartygstrafik i skärgården, där minuter kan vara avgörande, ökar risken för allvarliga konsekvenser vid olyckor.

---

### 2. Försenad förstärkningsinsats vid större olyckor till sjöss

Vid fartygsbrand, grundstötning med många skadade krävs ofta mer än en helikopter. Med längre ankomsttider för förstärkningar ökar risken för **försämrad utgång och svårare skador eller dödsfall**.

---

### 3. Helikopterförmåga i fjällterräng avvecklas – signalvärde och risk för smittoeffekt

Även om fjällräddning inte direkt påverkar Skärgårdsredarna, visar det att **specialiserad helikopterkompetens tas bort**.

---

#### **4 & 5. Minskad samverkan med Försvarsmakten – indirekt påverkan**

Reducerad förmåga att samverka med Försvarsmakten kan få **indirekta konsekvenser för totalförsvarsförberedelser** i kustnära områden, där Skärgårdsredarna ofta deltar i övningar eller har samhällskritiska uppdrag.

---

#### **6. Avveckling av MIRG-transport påverkar brandberedskap till sjöss**

Utan möjlighet att snabbt transportera maritim räddningsresurs vid fartygsbrand **försämras skyddet ombord kraftigt**, särskilt på passagerarfartyg där utrymningsmöjligheterna är begränsade.

---

#### **7. Ingen hjälp vid sjukvårdstransporter till sjöss**

Skärgårdstrafik kan också bedrivas långt ifrån fastlandet och många öar saknar vårdresurser. Att helikoptern inte längre kan bistå vid sjuktransporter betyder att **besättning och passagerare blir mer sårbara** vid akuta sjukdomsfall.

---

#### **8 & 9. Kraftigt begränsat stöd till kommunal räddningstjänst och Polisen**

Olyckor på öar, i skärgårdsområden och oländig terräng kan inte längre räkna med helikopterstöd i samma utsträckning. För Skärgårdsrederier innebär detta **ökad egen risk och press att agera utan extern hjälp**.

---

#### **10. Avveckling av fjällräddning – ännu ett exempel på kapacitetsminskning**

Detta visar ytterligare att **helikopterverksamheten går mot centralisering och begränsning**, något som oroar även ur ett skärgårdsperspektiv där gleshet och väder ofta kräver flexibel och snabb hjälp.

---

#### **11. Minskad övningskapacitet – sämre beredskap vid kris**

Mindre övningsverksamhet tillsammans med andra aktörer gör att **beredskapen vid större händelser i skärgårdarna försvagas**. Samövning med helikopter är ofta nödvändig för att säkerställa samspel med sjöfarten.

---

### **Sammanfattning**

Sammantaget innebär dessa elva konsekvenser att Skärgårdsrederiernas verksamhet riskerar att stå mer ensam vid kris, ha längre responstider vid livshotande händelser, och möta ökade krav utan motsvarande stöd. Nedläggningen innebär inte enbart en reduktion i antal baser – det är ett systemskifte där sjösäkerhet, sjukvård, brandberedskap och totalförsvar påverkas negativt. Dessa punkter visar tydligt att det inte handlar om enbart geografiska neddragningar, utan om en strukturell nedmontering av räddningshelikopterförmågan som hotar både den dagliga driften och krisberedskapen inom skärgårdstrafiken.

Sjöfartsverket önskar svar på fem specifika frågeställningar i sin begäran om inhämtande av synpunkter.

- a. Sveriges generella förmåga om neddragningar genomförs:** Om två flygräddningsbaser stängs ned minskar räckvidden och responstid för sjöräddning. En neddragning från fem till tre helikopterbaser innebär inte enbart regional påverkan – det handlar om en övergripande försvagning av Sveriges nationella förmåga att svara på olyckor och krissituationer. Exempel på detta är följande:
- **Försämrade geografisk täckning:** Med endast tre baser uppstår betydande vita fläckar i beredskapen.
  - **Längre insatstider:** I akuta situationer – till havs, på öar, i fjäll eller i oländig terräng – spelar minuter stor roll. Längre inställetider försämrar överlevnadschanser och kan förvärra skador.
  - **Ökad belastning på kvarvarande baser:** Överbelastning riskerar att leda till utmattning av personal, minskad uthållighet i längre insatser och sämre tillgång till övning och underhåll.
  - **Minskad redundans vid parallella händelser:** Flera samtidiga olyckor eller kriser kommer svårare kunna hanteras. Reservkapaciteten minskar kraftigt, vilket gör Sverige sårbart vid större nationella händelser.
  - **Försämrade totalförsvärsberedskap:** Helikopterförmågan är en del av totalförsvärets infrastruktur. Minskad förmåga att stötta Försvärsarm, Polis, Sjukvården och andra aktörer påverkar krisberedskap och robusthet i hela samhället.
  - **Minskad internationell samverkanskapacitet:** Sveriges möjlighet att delta i internationella insatser minskar när basberedskapen begränsas till ett minimum.

Sammanfattningsvis riskerar en sådan neddragning att leda till ett systemfel snarare än en effektivisering. Sverige har idag en balanserad men redan känslig struktur – ytterligare nedskärningar äventyrar både individers liv och samhällets motståndskraft vid olyckor och kriser.

- b. Skärgårdsrederiers specifika påverkan om neddragningar genomförs:** Skärgårdsrederier bedriver kollektivtrafik, chartrad trafik, godstransporter och samhällskritiska uppdrag i Sveriges skärgårdar, i kanaler och i insjöar. Skärgårdsrederier transporterar passagerare mellan öar och fastland och är beroende av snabba insatser vid olyckor eller nödsituationer.
- **Försämrade trygghet för passagerare och personal:** Försämrade förutsättningar för besättningar som kanske behöver hantera nödsituationer längre utan professionell hjälp.
  - **Ökad belastning på kvarvarande resurser:** Om två baser läggs ned, måste andra baser täcka större områden och det kan innebära längre väntetider vid larm, ökad risk att inte hinna fram i tid vid allvarliga incidenter och mindre tillgång till räddning i dåligt väder eller om resurser redan är upptagna.
  - **Försämrade samhällsservice och regional utveckling:** Skärgårdstrafiken är inte enbart en turismtjänst – den utgör en viktig samhällsfunktion. Färjor och transporttjänster används i genomsnitt varje dag, året runt av mer än 100 000 personer till och från skola, arbeten, vid sjukdom och rekreation. Färjor och transporttjänster används även till att transportera leverera varor, läkemedel och samhällsservice till öbor. Ett försvagat räddningssystem kan göra det svårare att säkerställa transporter året runt, minska

tryggheten för boende på öar och hämma möjligheter till inflyttning, företagsetablering och regional tillväxt.

- **Sjuktransporter och medicinska nödsituationer:** Skärgårdsredare trafikerar områden där tillgång till sjukvård är begränsad eller obefintlig. Vi akuta fall, exempelvis hjärtinfarkt eller svåra skador utgör flygräddning en avgörande del av kedjan som räddar liv. Om insatstiderna förlängs riskerar patienters tillstånd att förvärras innan avancerad vård anländer. Dessutom ökar ojämlikheten i tillgänglighet mellan fastland och öar.

Sammanfattningsvis är Skärgårdsrederiers verksamhet beroende av en fungerande räddningskedja till sjöss. En neddragning av flygräddningskapacitet slår oproportionerligt hårt mot människor och verksamheter som bor och verkar i skärgården – en miljö där marginalerna kan vara små och konsekvenserna snabbt kan bli allvarliga.

**c. Vilka helikopterbaser är viktigast för skärgårdsrederier att behålla:** Skärgårdsredarna

bedömer att alla fem helikopterbaser fyller en viktig funktion i sitt område. Alla har sin strategiska del av Sverige att täcka. Det finns en tidigare gjord analys av hur helikopterbaseringen i Sverige skulle se ut för att få största möjliga täckning av hela Sveriges landområde, skärgårdar och på svenskt vatten. Hur man än skär kommer det att få konsekvenser för något geografiskt område varför vi här nedan argumenterar för att behålla de helikopterbaser som redan idag finns på strategiskt viktiga positioner i Sverige.

- **Stockholm – kritisk för Sveriges östra skärgårds säkerhet:** Stockholmsbasen är central ur Skärgårdsredarnas synvinkel av flera skäl. Det är delar av året den tätast trafikerade skärgården i landet. Här finns ett stort antal rederier som kör både reguljär kollektivtrafik, gods samt turisttrafik året runt. Här är hög befolkningstäthet och det finns över 30 000 öar i Stockholms län varav många med året runt boende saknar broförbindelse eller fast vårdresurs. Under sommarsäsong ökar antalet fartygsrörelser och antalet passagerarresor mångfalt och ju fler personer som rör sig i skärgårdsområden ju mer ökar risk för behov av räddningsinsats för allvarlig sjukdom eller skada. En nedläggning skulle lämna hela östkusten kraftigt försvagad. **Stockholm bör absolut bevaras – den är avgörande för Sveriges största skärgård.**
- **Visby – Viktig för Gotlands och Östersjöns räckvidd:** Visbybasen täcker ett stort och isolerat geografiskt område. Gotland är helt omgiven av hav och saknar landförbindelse vilket gör flygräddning till en nödvändig resurs. Visbybasen behövs för beredskap längs delar av östra Östersjön, särskilt sedan Sverige ökat sin marina närvaro i området. **Visby är viktig att behålla, särskilt som stöd för östlig sjötrafik och Gotlands civila behov.**
- **Göteborg – Nödvändig för Västsveriges skärgård och sjöfart.** Basen i Göteborg är strategiskt placerad för att snabbt kunna nå alla delar av västkusten, där både yrkessjöfart, fritidsbåtar och passagerartrafik samsas året runt. Regionen har hög befolkningstäthet och stor industriell betydelse, vilket ställer krav på en robust räddningskapacitet. I Göteborgs södra och norra skärgård bor Sveriges största bofasta skärgårdsbefolkning. Dessutom är Göteborgs hamn central för Sveriges import och exportflöden, och störningar här kan få breda nationella effekter. **Basen i Göteborg bör absolut behållas då den är strategisk placerad på västkusten både civil och kommersiell sjöfart längs hela Sveriges västra kust ända ned till Skåne och ut i Sveriges territorialhav.**

- **Umeå – Viktig för norra kusten och långa avstånd.** En helikopterbas i norra Sverige är helt avgörande för att trygga säkerheten för den befolkning som bor där avstånden är mycket stora och vägnät samt skärgårdstrafik inte kan täcka nödlägen till havs. På norrlandskusten finns det få andra alternativ till snabb sjuktransport och sjöräddning. Vädret är ofta hårt vilket kräver en robust beredskap. **Basen i Umeå bör absolut behållas eftersom vid allvarliga olyckor eller sjukdomstillbud saknas oftast andra godtagbara alternativ.**
- **Kristianstad – har en viktig roll i Södra Östersjön.** Helikopterbasen i Kristianstad fyller en viktig funktion i den intensiva fartygstrafiken längs södra Östersjön, men även i Blekinge Skärgård som har tusentals bofasta året runt i skärgården utan fast broförbindelse. Man kan mena att helikopterbaserna i Göteborg och i Visby kan täcka upp men om Kristianstad stängs bör man avtala om möjlighet till assistans från närliggande Östersjöländer. Dessutom gör det att både Västkusten och Gotland skulle sakna tillräckliga resurser då assistans i södra Östersjön anmodas. **Basen i Kristianstad bör behållas eftersom fartygstrafiken längs Skånes och Blekinges kust är mycket intensiv året runt.**

**d. Motverkande åtgärder vid nedläggning av flygräddningsbaser:** Om Sjöfartsverket ändå genomför beslutet att lägga ned två helikopterbaser, måste samhället snabbt och samordnat vidta åtgärder för att **säkerställa grundläggande trygghet och operativ kapacitet för personer och sjöfart i skärgården.**

- **Statliga, regionala och kommunala aktörer:** Ökad samverkan mellan Försvarsmakten, ambulanshelikoptrar och polishelikoptrar som i större utsträckning bör göras tillgängliga och ges kompetens för att ingå i flygräddningsberedskapen.
- **Utöka finansiering och drift av ambulanshelikopterresurser:** Regionerna kan behöva förstärka sina egna luftburna resurser för att täcka upp där Sjöfartsverkets baser försvinner.
- **Säsongsvis förstärkning av beredskap i turisttåta områden.** Kan ske genom beredskapsavtal med privata aktörer.
- **Samhällsövergripande och politiska åtgärder:** Nationell översyn av sjöräddningens framtid och ansvarsfördelning. Inkludera behovsanalys utifrån klimatrisker, ökad turism och utflyttning till permanent boende i skärgårdarna, demografi och civil beredskap.

Om nedläggning av flygräddningsbaser sker måste ett nytt trygghetssystem snabbt byggas upp där man skapar statliga stödfunktioner eller finansieringsmodeller som ersättning för ökande kostnader till följd av försämrade räddningstillgång.

**e. Förslag på alternativa lösningar för att bibehålla förmågan:** Skärgårdsredarna anser att det är av yttersta vikt att den nuvarande nivån av räddningshelikopterförmåga upprätthålls, särskilt i skärgårdsområden där fartygstrafik är samhällsbärande och tillgång till vård och

hjälp till sjöss är begränsad. Om nuvarande basstruktur inte kan bevaras, föreslår vi följande alternativa lösningar

- **Nationell översyn av ansvarsfördelning och beredskap:** Kräver tydlig ansvarsfördelning och investering i utbildning och samverkansrutiner.
- **Omlokalisering:** Jämna ut avstånden till de baser man väljer att behålla.
- **Deltids- eller säsongsbaserad helikopterberedskap:** Helårsvis i högriskområden, säsongsvis under högsäsong i andra områden, vid behov via beredskapskontrakt där civila resurser kan aktiveras snabbt.
- **Samutnyttjande av statliga och regionala luftresurser:** Räddningsförmågan kan tryggas genom bättre samverkan med andra aktörer som förfogar över helikoptrar, såsom Forsvarsmakten, Polismyndigheten och Regionala ambulanshelikoptrar. Detta kräver tydlig ansvarsfördelning och investering i utbildning och samverkansrutiner.
- **Stimulera utveckling av drönarbaserad eller obemannad initialinsats:** Snabbinsatsdrönare för lägesbild och livräddande första insats (t.ex. livbojar, värmefiltar, kommunikationsutrustning) där det är tekniskt och geografiskt möjligt. Obemannade farkoster som kan skickas till platsen före helikopter, särskilt i väderförhållanden där helikoptrar är begränsade.
- **Beredskapsavtal med privata helikopteroperatörer:** Skapa ett nationellt system där privata aktörer ges stöd att stå i beredskap för räddningsuppdrag i områden där statlig basstruktur är svag. Genom detta kan redundans skapas i systemet, geografiska luckor täckas temporärt och insatsmöjlighet snabbt skalas upp vid kris eller olycka.
- **Bevara nuvarande nivå till dess ny modell är fullt implementerad:** Slutligen föreslår vi att inga neddragningar genomförs förrän konkreta ersättningslösningar finns fullt utbyggda och testade. En försämring utan fungerande alternativ kommer att äventyra människoliv, sjösäkerhet och samhällskritisk trafik i känsliga områden.

**Avslutande kommentar:** Skärgårdstrafiken är en samhällskritisk verksamhet, särskilt i glesbygd där sjöfarten är det enda transportalternativet. Trygg, snabb och effektiv räddning måste garanteras även efter eventuella förändringar. Vi avstyrker förslaget om att lägga ned två flygräddningsbaser och uppmanar Sjöfartsverket att i stället:

- Säkerställa ett likvärdigt räddningsskydd över hela Sveriges kust och skärgård.
- Involvera regionala aktörer, kommuner och näringsliv i konsekvensanalyser.

Vi vill därför på nytt understryka vikten av att:

- **Bevara ett likvärdigt och geografiskt täckande räddningsskydd.**
- **Genomföra djupgående konsekvensanalyser med särskilt fokus på skärgårds- och ö-bundna verksamheter.**
- **Involvera branschen i utformningen av alternativa lösningar om förändringar övervägs.**
- **Beakta sjösäkerheten som en central del av den maritima infrastrukturen.**

För föreningen Skärgårdsredarna, Göteborg som ovan

*Ingela Berntson,*

Ingela Berntson, VD