



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sjöfartsverkets yttrande avseende Ds 2026:9 - En ny hemvist stärker sjö- och flygräddningstjänsten i Sverige

Sammanfattning

Sjöfartsverket avstyrker förslaget om att ansvar och resurser för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten dvs. räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt systemledning överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget att Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och viss utbildning av sjö- och flygräddning samt miljöräddning till sjöss.

Syftet med en översyn av sjö- och flygräddningstjänsten måste enligt Sjöfartsverket vara att verksamheten organiseras på det sätt som är bäst för Sverige och det livräddande uppdraget. Sjöfartsverket har med utgångspunkt i vår långa erfarenhet som ansvariga för sjö- och flygräddningstjänst varit delaktiga i utredningen och bistått med fakta för att regeringen ska få ett bra beslutsunderlag. Sjöfartsverket anser det dock olyckligt att utredningen har begränsats till att endast utreda förutsättningar för en flytt av huvudmannaskapet. En flytt behöver ställas i kontrast till vilka förutsättningar som behövs för att stärka sjö- och flygräddningen inom nuvarande organisationsform. Eftersom verket bedömer att utredningsuppdraget varit för snävt ser vi ett behov av att bredda bilden i vårt remissvar för att beslutsunderlaget ska bli så komplett som möjligt.

Sammanfattningsvis anser Sjöfartsverket:

1. att sjö- och flygräddningsverksamheten med Sjöfartsverket som huvudman fungerar väl idag,
2. att det krävs en stabil och tillräcklig finansiering för att stärka sjö- och flygräddningen. Det förslag som presenteras i utredningen innebär dock en fortsatt underfinansiering av verksamheten.

Datum
2026-08-14Vår beteckning
26-03291

3. att ledningsansvaret för miljöräddningstjänsten istället bör flyttas till Sjöfartsverket,
4. att det är bra att Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och viss utbildning för sjö- och flygräddning samt miljöräddning till sjöss,
5. att utredningen inte tillräckligt har utvecklat och analyserat de kostnader och risker som uppstår vid en flytt av verksamheten och att de synergieffekter man förväntas uppnå inte står i paritet till dessa, och
6. att oavsett den fortsatta hanteringen av utredningens förslag bör regeringen säkerställa att tidigare identifierade förbättringsbehov omsätts i faktisk förmågutveckling.

1. Sjöfartsverket har idag en väl fungerande sjö- och flygräddningsverksamhet

Sjöfartsverket har sedan lång tid tillbaka ansvarat för sjöräddningstjänsten. År 2009 tog verket även över ansvaret för flygräddningstjänsten från Luftfartsstyrelsen. Den integrerade sjö- och flygräddningscentralen, enligt internationell beteckning Joint Rescue Coordination Centre, JRCC, bildades år 2010.

Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningstjänst beskrivs i utredningen som operativt väl fungerande och hanterar ca 1800 räddningsärenden per år. De utvecklingsbehov som identifieras i utredningen handlar främst om finansiering, samverkan, utbildning, tillsyn, utvecklingsarbete och informationsdelning. Flera av de i utredningen identifierade förslagen är sådana som Sjöfartsverket har fått prioritera ner i sin verksamhetsplanering till följd av den ansträngda ekonomin. Dessa kan hanteras genom finansiering av riktade åtgärder inom nuvarande organisation.

Utredningen ska analysera och lämna förslag på vilka möjligheter som finns för att nyttja räddningshelikoptrarna bredare, exempelvis för annan räddningstjänst som miljöräddning och brandbekämpning, eller för sjöövervakning och brådskantransporter. Delar av dessa uppgifter utförs idag, men Sjöfartsverket delar bilden att det finns potential att utöka detta. Organisatoriskt finns inte några hinder, och redan i dagsläget utförs en betydande del av flyguppgifterna för annan myndighet. Sjöfartsverket lämnade 2025¹ en skrivelse till regeringen där en rad möjliga merutnyttjanden till marginellt högre kostnader redovisades. För att kunna utföra uppgifter utanför det ordinarie uppdraget skulle tydliggöranden i Sjöfartsverkets instruktion och en långsiktig finansiering vara den enskilt viktigaste åtgärden.

¹ PM gällande sjö- och flygräddning, kompletterande material till Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårs plan, dnr: 25-03526.

Datum
2026-08-14

Vår beteckning
26-03291

Utredningen ger inga tydliga exempel där räddningsinsatser brustit på grund av att Sjöfartsverket är huvudman för verksamheten. Inte heller redovisas någon analys som visar att räddningstider, överlevnad eller operativ effekt skulle förbättras genom ett byte av huvudman. Sjöfartsverket kan inte, utifrån de skäl som presenteras i utredningen, förstå varför en operativt väl fungerande verksamhet ska flyttas till en annan huvudman. Utredningen besvarar inte heller den frågan.

Sjöfartsverket avstyrker därför utredningens förslag om att ansvar och resurser för de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten dvs. räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt systemledning överförs från Sjöfartsverket till Kustbevakningen.

2. En stabil och tillräcklig finansiering skulle stärka sjö- och flygräddningen

Sjöfartsverket delar utredningens bedömning att en stabil och tillräcklig finansiering skulle stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Sjöfartsverket anser dock att detta kan säkerställas genom ökade anslag i nuvarande organiseringsform hos Sjöfartsverket.

Det är positivt om finansieringen stabiliseras över tid. Däremot innebär utredningens förslag inte ett initialt nettotillskott till verksamheten. Tvärtom föreslås en permanent minskning med 10 miljoner kronor, samtidigt som Myndigheten för civilt försvar får nya uppgifter och utredningen bedömer att ingen övertalighet ska uppstå. Om sjö- och flygräddningstjänsten ska stärkas bör ett nettotillskott redovisas.

Den anslagsfinansierade delen av verksamheten var fram till 2025 underfinansierad, vilket försämrade Sjöfartsverkets resultat för att inte tvingas dra ner verksamheten ytterligare. 2026 utökades anslaget för att täcka den anslagsfinansierade delen givet nuvarande ambitionsnivå. De nya anslagsmedlen innebär alltså ingen förstärkning, och det faktum att anslaget inte pris- och löneuppräknas innebär i praktiken en anslagsminskning på ca två procent per år.

Sjöfartsverket bedömer att den finansiering som föreslås enligt utredningen inte är sådan att den kommer stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Den kommer istället innebära en fortsatt underfinansiering av verksamheten.

3. Ledningsansvaret för miljöräddningstjänsten bör istället flyttas till Sjöfartsverket.

Sjöfartsverkets uppfattning är att en samorganisering av ledningsansvaret för den statliga räddningstjänsten är bra men att ledningsansvaret för miljöräddningstjänsten istället ska flyttas till Sjöfartsverket.

3.1 Samorganisering

Utredningen återkommer på flera ställen till nyttan med att samorganisera sjö- och flyg- och miljöräddningstjänst. Även fjällräddningstjänst nämns i sammanhanget. Sjöfartsverket delar den uppfattningen och välkomnar förslaget att samorganisera verksamheterna.

Sjöfartsverkets räddningstjänst beskrivs i utredningen som operativt väl fungerande och hanterar ca 1800 räddningsärenden per år. Kustbevakningen beskriver sin förmåga inom miljöberedskap och miljöoperationer som otillfredsställande (årsredovisning 2025) och hanterar ca 150 räddningsärenden per år.

Det som sägs ovan talar för att räddningstjänsterna istället skulle kunna organiseras tillsammans inom Sjöfartsverket genom att en större fungerande verksamhet införlivar en mindre verksamhet som har brister i förmågan. Utredningen avfärdar dock detta förslag med motivet att det *kräver en förflyttning av nödvändiga resurser från Kustbevakningen. dvs. fartyg, för att effektivt kunna möta ett sådant ansvar.*

Sjöfartsverket menar att utredningen förbiser att räddningsansvar inte kräver att räddningsresurser ägs av den myndighet som ansvarar för ledningen. Att många miljöräddningsresurser finns inom Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet hindrar inte att en effektiv miljöräddning leds av JRCC inom Sjöfartsverket. Den idag väl fungerande sjöräddningen är uppbyggd på detta sätt. Sjöfartsverket deltar idag med egna räddningsresurser endast vid en tredjedel av sjö- och flygräddningsinsatserna. Som en följd av detta har Sjöfartsverket utvecklat förmågan att leda och samverka med övriga aktörer. Just förmågan till samverkan med andra aktörer lyfts i utredningen som en viktig framgångsfaktor, och brister i samverkan är identifierat vid flera av de tillfällen när statlig räddningstjänst inte varit effektiv. Det talar för att den ansvariga myndighetens förmåga att samverka är viktigare än att äga resurserna. Detta i synnerhet eftersom resurser och parallell insatsledning även finns hos den kommunala räddningstjänsten.

I sammanhanget ska även påpekas att Sjöfartsverkets lotsbåtsflotta, ca 70 båtar utspridda över Sverige, är en av de viktigaste sjöräddningsresurserna. Utredarna bortser i sin argumentation om rådighet över resurser från att dessa fartyg och ett 30-tal till som Sjöfartsverket äger, som även de kan nyttjas för sjöräddning vid behov, inte kommer tillföras Kustbevakningen enligt utredningens förslag. I sammanhanget kan också tilläggas att från och med oktober 2026 ska Sjöfartsverket enligt det avtal som finns, med stöd från European Maritime Safety Agency (EMSA), ha utrustat den av Sjöfartsverket ägda isbrytaren IDUN med miljösaneringsutrustning för att hon ska kunna bistå vid oljesanering i Östersjön framöver. Resurser som behövs i den statliga räddningstjänsten kommer således fortsatt finnas hos olika myndigheter.

3.2 Samlokalisering

Av utredningen framgår att samlokalisering är en styrka. Sjöräddning, flygräddning och miljöräddning har under olika huvudmän varit framgångsrikt samlokaliserade i Göteborg i 30 år. Kustbevakningen har dock valt att flytta ur de gemensamma lokalerna.

En utvecklad samlokalisering mellan JRCC, Sjöräddningssällskapets operativa ledning, SOS Alarm och eventuellt andra relevanta aktörer kan vara positiv. Det skulle kunna stärka larmkedjan, informationsdelningen, gemensam lägesbild och aktörsgemensam ledning vid större händelser.

Det bör även övervägas om Sverige behöver en bredare nationell räddningscentral för livräddande insatser där större och mer komplexa räddningshändelser kan samordnas. En sådan funktion skulle kunna hantera sjö- och flygräddning, större skogsbränder, omfattande naturhändelser, större evakueringar, miljöräddningstjänst till sjöss, nationell resursfördelning och stöd till regional och lokal räddningstjänst. En sådan modell skulle kunna inspireras av den norska Hovedredningssentralen, där räddningsinsatser till sjöss, på land och i luften samordnas inom en nationell räddningstjänststruktur. Samlokalisering behöver prövas som ett självständigt utvecklingsalternativ. En aktörsgemensam nationell räddningscentral kan vara mer ändamålsenlig än att organisatoriskt placera JRCC i Kustbevakningens ledningsmiljö.

En fullständig integration med Kustbevakningens ledningscentral kan innebära risker. Kustbevakningens ledningscentral hanterar flera andra uppdrag än räddningstjänst, bland annat sjöövervakning, kontrollverksamhet, brottsbekämpande uppgifter och totalförsvarsrelaterade uppgifter. Dessa uppdrag kan omfattas av en annan typ av sekretess, särskilda informationshanteringskrav och begränsningar i delning av lägesbild vilket inte är ändamålsenligt för den breda och snabba informationsdelning som krävs vid snabba och livsavgörande räddningsinsatser.

En räddningscentral som ska leda ett aktörsgemensamt räddningssystem måste kunna dela relevant information med statliga, kommunala, frivilliga och privata aktörer utifrån uppdragets behov. Om informationsmiljön i stället styrs av Kustbevakningens övriga operativa uppdrag riskerar samverkan att försvåras. Om JRCC placeras inom Kustbevakningen, men måste hållas organisatoriskt, tekniskt och informationsmässigt separerat från Kustbevakningens övriga ledningscentral för att möjliggöra samverkan, minskar eller försvinner samtidigt de samordningsvinster som utredningen åberopar.

3.3 Totalförsvars- och folkrättsliga aspekter

Riksrevisionen har påtalat risken för att fokus på totalförsvaret tränger undan Kustbevakningens utveckling inom miljöräddningstjänst². Kustbevakningen har under senaste åren fått en alltmer militär prägel och beväpning. Att under sådana förhållanden samla ytterligare räddningsuppdrag inom Kustbevakningen riskerar att leda till att även dessa prioriteras ned, vilket talar mot att en flytt av hemvisten till Kustbevakningen skulle stärka sjö- och flygräddningen. Det talar istället för att statlig räddningstjänst (inklusive miljöräddningstjänst till sjöss) skulle kunna stärkas genom att samlas under Sjöfartsverket som till sitt uppdrag har ett mindre uttalat fokus på militära uppgifter inom totalförsvaret.

Utredningen bedömer att sjö- och flygräddningstjänsten bör bibehålla samma civila status vid höjd beredskap eller krig som idag när Sjöfartsverket ansvarar för den. Utredningen konstaterar därför att sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst inte bör omfattas av utnyttjandeförordningen. Av samma anledning föreslås en ändring i förordningen (1982:314) om utnyttjande av Kustbevakningen inom Försvarsmakten så att dessa delar inte ska omfattas av de delar som vid höjd beredskap eller krig kan gå över till Försvarsmakten.

Trots utredningens förslag att exkludera verksamheterna från utnyttjandeförordningen bedömer Sjöfartsverket att räddningstjänstförmågan riskerar att försämrats ytterligare vid höjd beredskap genom att flytta verksamheten till en myndighet med uppdrag inom säkerhets-, kontroll-, rättsvårdande och i vissa beredskapsskeden militär verksamhet. Den statliga räddningstjänstens civila status blir svårare att upprätthålla då resurser ibland ska vara civila och ibland militära och inom en myndighet som har både civila och militära uppgifter och information. Det är viktigt att folkrättsliga aspekter som t.ex. distinktionsprincipen beaktas.

Sjöfartsverket är en civil myndighet genom hela konfliktskalan vilket minskar risken för verklig eller påstådd sammanblandning med militära operationer eller andra rättsvårdande uppdrag.

4. Myndigheten för civilt försvar får utökat ansvar

Sjöfartsverket tillstyrker att Myndigheten för civilt försvar får ansvar för övergripande utveckling och viss utbildning samt tillsyn av sjö- och flygräddningstjänst samt miljöräddningstjänst till sjöss. Sjöfartsverket bedömer att det skulle stärka sjö- och flygräddningen och svensk räddningstjänst generellt.

När det gäller utredningens förslag i dessa delar anser Sjöfartsverket att förslagen är bra och vidhåller den uppfattning som lämnades som remissvar på utredning

² Riksrevisionen (2025). Miljöräddning vid stora olyckor till sjöss – sällanhändelser som kan få omfattande konsekvenser. RiR 2025:27.

(SOU 2018:54) om fördelarna med att samla tillsyn av statlig och kommunal räddningstjänst i samma myndighet. Att Myndigheten för civilt försvar får ansvar för att vidareutveckla sjö- och flygräddningstjänsten och samordna den med kommunal räddningstjänst välkomnas. Samordningen skulle högst sannolikt bidra ytterligare till det merutnyttjande av helikoptrarna som redan idag sker inom kommunala- och statliga räddningstjänster, brådska sjuktransporter samt andra myndighetstransporter. Sjöfartsverket bedömer att det är utredningens mest betydelsefulla förslag för att långsiktigt stärka statlig räddningstjänst.

Uppdraget till Myndigheten för civilt försvar behöver finansieras och dimensioneras. De uppgifter som föreslås tillföras Myndigheten för civilt försvar är inte en överföring av befintliga uppgifter utan ett utökat nationellt utvecklings-, utbildnings-, tillsyns- och samordningsansvar som totalt sett innebär en utökning av personal och kostnader.

Även om Sjöfartsverket tillstyrker utredningens övergripande förslag anser Sjöfartsverket att avseende gränsdragningen mellan operativa och strategiska utbildningar, liksom ansvaret för verksamheten på Arkö, behöver myndigheterna få i uppdrag att tillsammans komma överens om hur fördelningen bör ske för att få en effektiv verksamhet.

4.1 Informationsdelning och gemensam lägesbild

Sjöfartsverket delar utredningens bedömning att larmhantering, informationsdelning och gemensam lägesbild behöver utvecklas.

Sjöfartsverket vill dock framhålla att informationsdelning inte uppstår automatiskt genom organisatorisk placering. Den behöver säkerställas genom tydliga rättsliga förutsättningar, gemensamma tekniska lösningar, gemensamma arbetssätt, utbildning, övning, informationssäkerhet och tydliga krav på aktörerna. Detta gäller särskilt den insatsnära informationsdelningen.

Det bör också tydliggöras att strategisk lägesbild, sjöövervakningsinformation och operativ insatsnära lägesbild inte är samma sak. Sjöfartsverket anser därför att regeringen bör ge Myndigheten för civilt försvar en uttalad roll i att samordna utvecklingen av nationella principer för informationsdelning och aktörsgemensamma lägesbilder inom räddningstjänsten.

5. De risker som finns med en flytt av verksamheten och de synergieffekter man förväntas uppnå står inte i paritet till varandra

Sjöfartsverket bedömer att de synergieffekter man förväntas uppnå med den i utredningen föreslagna flytten av sjö- och flygräddningstjänsten till annan huvudman inte står i paritet till de risker som finns samt att dessa risker behöver utredas och analyseras om man överväger att gå vidare med förslaget.

5.1 Synergieffekter

Utredningen bygger mycket av sin argumentation på möjliga synergier mellan Kustbevakningens flyg, Kustbevakningens fartyg och SAR-helikoptrarna. Utredarna beskriver på sidan 141 i utredningen att en överföring till Kustbevakningen skulle medföra synergivinster; *"En mer samlad flygresurs innebär möjligheter till administrativa fördelar liksom fördelar för underhåll och anskaffning."*

Sjöfartsverket håller med om att vissa administrativa synergier kan uppstå, men med tanke på att driften av verksamheterna står för den absoluta merparten av kostnaderna är besparingspotentialen inom administration förhållandevis liten.

Utredarna beskriver att räddningshelikoptrarnas civila status ska upprätthållas vilket föreslås ske genom ett undantag i utnyttjandeförordningen. Här kan konstateras att i händelse av höjd beredskap är Kustbevakningens flygplan den högst prioriterade resurs som kommer att överföras från Kustbevakningen till Försvarsmakten³. Flygverksamheterna behöver alltså även fortsättningsvis separeras helt inom Kustbevakningen för att möjliggöra en sådan övergång. Därmed blir ekonomiska synergieffekter mycket svåra att hämta hem. Detsamma kommer gälla inom operativa ledningsfunktioner och -centraler.

Sjöfartsverket menar också att vid en bedömning av synergieffekter som kan uppstå i samband med en omorganisation behöver även nuvarande organisationsforms synergier beaktas vilket inte görs i utredningen. Som exempel kan nämnas det samarbete som idag finns mellan JRCC och isbrytarledningen som innebär att JRCC under sin lågsäsong på vintern utför uppgifter som avlastar vintersjöfarten under dess högsäsong.

5.2 Risker

Utredningens förslag att överföra verksamhet saknar en ordentlig riskanalys. Nedan kompletterar Sjöfartsverket utredningen med några av de risker som behöver beaktas inför ett beslut om att genomföra utredarens förslag.

5.2.1 Samhällets totala kostnader ökar

Utredningen redovisar inga beräkningar av kostnadsbesparingar, effektiviseringsvinster eller ökad tillgänglighet. Däremot står det klart att en omorganisation under en övergångstid tvärtom medför merkostnader för staten som helhet. Dels i form av förberedelse och genomförande av själva omorganisationen, dels i form av att Kustbevakningen kommer att behöva bygga upp en administrativ kompetens samtidigt som Sjöfartsverket under flera år kommer ha kvar indirekta kostnader som idag finansieras av SAR-verksamheten. Sjöfartsverkets indirekta kostnader (för IT, lokaler, administrativ styrning och

³ Dnr: FM2025-29245:1

Datum
2026-08-14Vår beteckning
26-03291

stöd m.m.) fördelas utifrån andel arbetad tid inom kärnverksamheterna. SAR-verksamheten står för 13,3 procent av kärnverksamheten vilket 2026 motsvarar 94 mnkr av dessa kostnader. Vid en flytt av verksamheten från Sjöfartsverket till Kustbevakningen kommer en del av dessa kostnader fördelas på Sjöfartsverkets övriga kärnverksamhet och övrigt kommer behöva hanteras med besparingar inklusive personalneddragning. Sjöfartsverket håller därför inte med om att utredningens förslag inte kommer leda till övertalighet.

5.2.2 Förslagen innebär neddragningar i operativ verksamhet

Utredningen skriver att Sjöfartsverket på grund av lång tid av ekonomiskt underskott avstått utveckling och investeringar. *”En stabilare och tillräcklig finansiering skulle öka möjligheterna att bedriva ett mer aktivt utvecklingsarbete för att stärka sjö och flygräddningstjänsten.”* Utredningen skriver vidare att det ökade anslaget från och med 2026 förväntas överbrygga det tidigare underskottet, åtminstone på kort och medellång sikt. Eftersom sjö- och flygräddningsverksamheten under hela tiden kompenseras från myndighetens balanserade resultat innebär inte anslagshöjningen något ökat tillskott utan den operativa verksamheten har samma strama budgetförutsättningar som åren före 2026.

Utredningen drar slutsatsen att det innebär att anslagen för den operativa verksamheten långsiktigt måste höjas, oavsett vilken huvudman som får uppgiften, vilket Sjöfartsverket instämmer i. Förslaget som lämnas innebär dock en sammanlagd sänkning av anslagen för den operativa verksamheten med 30 mkr.

Som ovan beskrivet går det inte att förvänta sig några väsentliga ekonomiska synergier, utan besparingar kommer då att behöva genomföras. I den analys som genomfördes inför Sjöfartsverkets anslagsframställan 2025⁴ konstaterades att besparingar i denna storleksordning kräver stängning av helikopterbasen.

Utredningen beskriver en lösning på den ekonomiska utmaningen genom att en överföring till Kustbevakningen medför en möjlig anslagsuppräknings från de lägre nivåerna samt möjligheten att prioritera sjö- och flygräddning mot annan räddningstjänst. Utredningen beskriver dock inte vilka undanträngningseffekter inom annan räddningstjänst det skulle innebära. För en stärkt sjö- och flygräddning är det väsentligt att inte andra förmågor som nyttjas av sjö- och flygräddningstjänsten påverkas negativt. Det gäller till exempel Kustbevakningens övriga resurser och Myndigheten för civilt försvars utvecklingsarbete inom samverkan. Sjöfartsverket har under flera år påtalat behovet av årlig uppräknings av anslaget vilket, liksom förstärkning, är fullt möjligt att åstadkomma inom ramen för nuvarande huvudmannaskap.

⁴ Anslagsframställan och treårsplan 2027-2029 (dnr: 25-06571)

Utredningen belyser finansieringsutmaningen men saknar en analys av vilka nationella dimensioneringskrav som bör styra verksamheten. Statens haverikommission konstaterade i sin rapport⁵ från 2019 att Sjöfartsverket med dåvarande sju helikoptrar saknade teoretiska möjligheter att upprätthålla beredskapen på fem baser samtidigt. Denna strukturella underdimensionering följer med verksamheten till ny huvudman om inte dimensioneringskraven adresseras explicit.

5.2.4 Risk för minskat frivilligengagemang

Sjöräddningssällskapet (SSRS) är den viktigaste operativa samverkansaktören inom sjöräddning. Utredningen redovisar att SSRS ser risker kring frivillighet, donationer, allmänhetens förtroende och civilt oberoende vid en flytt av sjö- och flygräddningstjänsten till Kustbevakningen.

Eftersom stora delar av den svenska sjöräddningsförmågan bygger på frivilliga krafter är dessa risker viktiga att beakta. Konsekvenserna för frivilligorganisationernas långsiktiga engagemang är i utredningen otillräckligt analyserade.

5.2.5 Lärdomar från tidigare verksamhetsövergångar

Sjöfartsverket har erfarenhet av flera tidigare verksamhetsövergångar avseende helikoptrar, isbrytare m.m. Den av utredningen nu föreslagna övergången bedöms vara mer komplex än de som tidigare har genomförts. Sjöfartsverket anser att historiska lärdomar från tidigare övergångar måste beaktas, något som utredningen inte förefaller ha gjort.

Verksamheten har byggts upp under lång tid och är starkt specialiserad. Utredningen utgår från att personal följer med till Kustbevakningen. Det finns ingen analys av pensionsavgångar, frivilliga uppsägningar, kulturkrockar eller kompetensflykt. Historiskt visar större myndighetsövergångar ofta att nyckelkompetens lämnar verksamheten. Utredningen underskattar risken för kompetensförlust inom en verksamhet som bygger på erfarenhet, specialisering och långvarig samträning.

6. Fortsatt behov av nödvändig utveckling av sjö- och flygräddning samt miljöräddning till sjöss

Sjöfartsverket anser att det finns ett fortsatt behov av utveckling av sjö- och flygräddningstjänsten, miljöräddningstjänsten och aktörsgemensamma insatser. Oavsett den fortsatta hanteringen av utredningens förslag bör regeringen

⁵ Statens haverikommissions (SHK) Slutrapport RO 2019:01 Temautredning: Räddningsinsatser med Sjöfartsverkets helikoptrar

säkerställa att tidigare identifierade förbättringsbehov omsätts i faktisk förmågeutveckling.

6.1 Implementera förslagen från SamSAR

Bland tidigare arbeten finns projektet Samverkan Search And Rescue, SamSAR, som även nämns i föreliggande utredning. De behov som identifierades har även uppmärksammats i senare statliga utredningar som SOU 2022:6, Hälso- och sjukvårdens beredskap. Flera av de behov som identifierades kvarstår, bland annat förmågan till tidig involvering av hälso- och sjukvården, gemensam lägesbild, effektiv informationsdelning samt tydlig ledning och samordning mellan berörda aktörer.

Sjöfartsverket anser därför att det behövs en tydlig och långsiktigt hållbar struktur för att driva denna utveckling och säkerställa att berörda aktörer kan agera sammanhållet, med rätt information och resurser, när en människa behöver räddas eller akut vård ges.

Genom att sjukvård och räddningstjänst utgörs av en stor mängd självständiga aktörer är det svårt att utan styrning få samtliga att prioritera och inrikta verksamheten likartat. Här skulle en styrning från regeringen sannolikt kunna öka möjligheterna att genomföra nödvändiga förändringar.

6.2 Organisera förmågorna för framtida effektivitet

I både denna och tidigare utredningar (ex. SOU 2008:129) noteras potentiella synergier genom att samorganisera och merutnyttja samhällsviktig luftfart. Som ovan anges är det förenat med risker och kostnader att organisera om etablerade strukturer. För närvarande sker utveckling av obemannad luftfart mycket snabbt och offentlig verksamhets kostnader för denna ökar och kan förmodas öka än mer i framtiden. Det går inte att utesluta att den obemannade förmågan utan styrning kommer att bli fragmenterad och underutnyttjad på liknande sätt som bemannat flyg är idag. Ännu är verksamheterna begränsade i omfattning och tidsfönstret för att skapa en sammanhållen, effektiv och myndighetsgemensam obemannad förmåga finns nu. Därför bör regeringen styra den offentliga utvecklingen av obemannad förmågeutveckling i en riktning där operativ förmåga koncentreras av effektivitetsskäl i utpekade myndigheter, och merutnyttjas av flertalet offentliga verksamheter.

7. Övriga synpunkter

7.1 Renodling av Sjöfartsverkets uppdrag

I det uppdrag utredningen fick framgick att Sjöfartsverkets verksamhet skulle renodlas och i högre grad koncentreras mot den primära målgruppen och avgiftsskollektivet, dvs. handelssjöfarten. Av samma uppdrag följer också att

utredaren bör utgå från att handelssjöfarten även fortsättningsvis ska finansiera sitt nyttjande av sjöräddning, civilflyget för sin motsvarande andel av flygräddning samt Försvarmakten och regionerna för de helikoptertjänster de erhåller. Kostnader för räddningstjänst mot övriga målgrupper såsom privatflyget, fritidsbåtssektorn eller att bistå annan räddningstjänst bör finansieras med anslag.

Den finansiella lösningen som utredningen presenterar föreslås även i fortsättningen omfatta farledsavgifter, eurocontrolavgifter och vissa andra avgifter samt anslagsmedel från statsbudgeten som blir föremål för pris- och löneomräkning. Vad renodlingen av Sjöfartsverkets uppdrag faktiskt består i, och varför renodling av Sjöfartsverkets verksamhet behövs, framgår inte av utredningen. Som framgår av Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan 2027-2029⁶ finansieras idag cirka 40 procent av Sjöfartsverkets verksamhet (inklusive investeringar) av avgifter från handelssjöfarten. Ungefär det samma (45 procent) gäller för sjö- och flygräddningen. En flytt av verksamheten innebär alltså inte någon ”renodling” av Sjöfartsverkets finansiering.

Vad renodlingen enligt uppdraget faktiskt kommer att innebära om utredningens förslag genomförs är att en väl fungerande kärnverksamhet flyttas till en myndighet som utför många komplexa uppdrag åt andra myndigheter. Utredningen beskriver inte hur detta påverkar Kustbevakningen.

7.2 Deltagande i övningar

I utredningen kan man läsa att det för svensk sjöräddningstjänst har visat sig svårt att kontinuerligt delta med sjöräddningsresurser i vissa internationella övningar på grund av resursbrist eftersom SAR-helikoptrarna har svårigheter att delta då de är bundna av att upprätthålla beredskapen i Sverige. Det framgår också som en slutsats i utredningen att deltagande i sådana övningar försvåras om Sjöfartsverket har kvar verksamheten. Det går dock inte att utläsa av utredningen hur det faktiskt ska bli lättare att delta med SAR-helikoptrar vid internationella sjöräddningsövningar bara för att helikoptrarna flyttas till Kustbevakningen? Begränsningen i nuläget handlar om personal, material och SAR-beredskap för svenskt ansvarsområde och inte om organisatorisk tillhörighet. Resurserna blir inte fler bara för att de flyttas till Kustbevakningen.

7.3 Gränsdragning mellan myndigheter behöver klargöras

Det bör säkerställas att gränsdragningen mellan myndigheterna klargörs så att föreskriftsarbete och utvecklingsarbete sker i nära samråd med Myndigheten för civilt försvar, Transportstyrelsen och berörda operativa myndigheter och att det internationella arbetet beaktas.

⁶ Anslagsframställan och treårsplan 2027-2029 (dnr: 25-06571)

7.4 Finansiella förutsättningar vid överföring av tillgångar och skulder

Utredningen berör inte hur överföring av tillgångar och pensionsåtaganden ska hanteras. Beroende på hur staten väljer att en eventuell övergång ska finansieras kan det få väsentlig påverkan på Sjöfartsverkets framtida kassaflöden och finansiella ställning. Utredningen behöver kompletteras med en riktning i dessa frågor för att Sjöfartsverket ska kunna beskriva de finansiella konsekvenserna för fortsatt verksamhet.

7.5 Lista på felaktigheter i utredningen

Sjöfartsverket bifogar med remissvaret en lista på sådana felaktigheter eller behov av tillägg som Sjöfartsverket har konstaterat i utredningen.

Sjöfartsverkets slutsatser

Sjöfartsverket avstyrker förslaget om att byta huvudman för sjö- och flygräddningen. Sjöfartsverket anser att de operativa delarna av sjö- och flygräddningstjänsten, alltså räddningscentralen JRCC, helikopterverksamheten samt systemledning, ska vara kvar hos Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har en idag väl fungerande sjö- och flygräddningstjänst och de utvecklingsbehov som finns hanteras bättre med en riktad finansiering till verksamheten där den finns idag. Sjöfartsverket anser inte att utredningens förslag leder till att sjö- och flygräddningsförmågan stärks. Däremot skulle en stabil och tillräcklig finansiering stärka sjö- och flygräddningstjänsten. Det förslag som utredningen presenterar innebär en fortsatt underfinansiering och kommer inte leda till att verksamheten stärks eller utvecklas. Sjöfartsverket kan därför inte se att förslaget är bäst för Sverige.

Sjöfartsverket anser att förslaget att samorganisera sjö- och flyg- samt miljöräddningstjänst i sig är bra. Sjöfartsverket bedömer dock att det finns goda argument för att ledningsansvaret för miljöräddningstjänsten istället bör flyttas till Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket tillstyrker att Myndigheten för civilt försvar får ansvar för att vidareutveckla sjö- och flygräddningstjänsten och samordna den med kommunal räddningstjänst. Sjöfartsverket bedömer att detta förslag långsiktigt kommer att stärka samhällets räddningstjänster.

De positiva synergieffekter som utredningen för fram med den föreslagna flytten av sjö- och flygräddningstjänsten till Kustbevakningen står inte i paritet till de risker som finns. Om regeringen överväger att gå vidare med förslaget behöver dessa risker noggrant utredas och analyseras.

Datum
2026-08-14

Vår beteckning
26-03291

Sjöfartsverket anser att det finns ett fortsatt behov av nödvändig utveckling av sjö- och flygräddning samt miljöräddning till sjöss. De goda förslag som framkommit i tidigare utredningar inom området måste beaktas och tas tillvara, till exempel ökad samverkan mellan regional sjukvård och statlig räddningstjänst.⁷

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Erik Eklund.

Handlingen är fastställd i Sjöfartsverkets elektroniska ärendehanteringssystem. I den slutliga handläggningen har Sjö- och flygräddningsdirektör Mattias Hyllert, avdelningsdirektören för centra funktioner Lisa Lewander, finansdirektör Kajsa Bellinger, enhetschef planering och uppföljning Håkan Nyberg, enhetschef rättsenheten Ulf Holmgren och verksjurist Charlotta af Forselles deltagit, den sistnämnda som föredragande.

Erik Eklund
Generaldirektör

⁷ Se exempelvis Slutbetänkande (SOU 2022:6) Hälso- och sjukvårdens beredskap - struktur för ökad förmåga

Bilaga: Felaktigheter/tillägg till utredningen

- Sidan 10, översta stycket: Även ambulanshelikoptrar kan ingå (eftersom uppräknigen inte avslutas med ”m fl”).
- Sidan 12 fjärde stycket: Regeringen föreslås ge KBV i uppdrag att skapa en samordnad räddningsledning i JRCC där sjö- och flygräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss samlas. Det bör noteras att SjöV redan idag har en samordnad ledningscentral med KBV.
- Sidan 11 andra stycket: Myndigheten bedriver en operativ verksamhet och har bl. a. sjögående och flygande resurser liksom tillgång till lägesbildsinformation som bidrar till att öka förmågan inom sjö- och flygräddningstjänsten: Det bör nämnas att SjöV har tillgång till lägesbilden redan idag.
- Sidan 31, 22§: Högerkolumnen: PTS ska på begäran av Sjöfartsverket. Ska det inte stå Kustbevakningen även på första stället istället för Sjöfartsverket?
- Sidan 38: Sedan helikopterverksamheten fördes över till SjöV för ca 15 år sedan har verksamheten inte i grunden förändrats även om helikopterflottan bytts ut och utveckling inom vissa områden har genomförts: Här ska påpekas att verksamheten har genomgått en omfattande utvecklingsresa gällande metodik, samverkan, grundutbildning, kompetenssäkring samt tekniska system.
- Sidan 38: SjöV bistår ibland i både fjällräddning och kommunal räddningstjänst vid både mindre och större olyckor. Här ska läggas till: samt vid eftersök av försvunnen person och vid miljöräddningstjänst.
- Sidan 40, längst ner: I uppräknigen av vilka som ingår i den centrala samrådsgruppen saknas Transportstyrelsen.
- Sidan 41, mitt på sidan: JRCC är idag samlokaliserad med FM och KBV, vilket möjliggör snabb personalförstärkning, resursinventering samt extra teknik om behov uppstår: Här bör nämnas att vi genom samlokaliseringen även har tekniska hjälpmedel för delad lägesbild i t ex Sjöbasis och tillgång till radarsensorer.
- Sidan 47: Vid knappt 65 procent av de tillfällen som helikopter har larmats har den också lyft: Bör ändras till cirka, i annat fall värdeord. Hela texten är missvisande med ordvalet att helikoptern inte ”startar” eller ”när fram”. I dessa fall är den nästan uteslutande orsaken att räddningsledaren avlarmar resursen då den inte längre bedöms behövas för insatsen. I vissa fall kan väder utgöra ett hinder. Ordvalet signalerar dock tekniskt fel.

Datum
2026-08-14

Vår beteckning
26-03291

- Sidan 67, avsnitt 3.14.1: Statlig räddningstjänst omfattar flyg- och sjöräddningstjänst, fjällräddningstjänst och miljöräddningstjänst till sjöss, efterforskning av personer som försvunnit på annan plats än vad som faller under flyg- eller sjöräddningstjänsten samt räddningstjänst vid utsläpp av radioaktiva ämnen. Ska vara flyg-, sjö- eller fjällräddningstjänsten.
- Sidan 68, avsnitt 3.14.2: Inom den kommunala räddningstjänsten återfinns även MIRG-styrkor lokaliserade i Göteborg, Stockholm och Landskrona. Landskrona ska istället vara Karlskrona.
- Sidan 71, första stycket: ...hanteras av ledningscentralen JRCC. Ska vara räddningscentralen istället.
- Sidan 76, andra stycket: Här förefaller text ha fallit bort och gjort stycket obegripligt.
- Sidan 78, avsnitt 3.18: Helikoptersystem indelas vanligen i olika klasser främst efter storlek, lätta, mellanklass och medeltunga samt tunga. Obekant för Sjöfartsverket vad "mellanklass" är, så kanske inte en vanlig indelning?
- Sidan 82: Flygräddningen har glömts bort i jämförelsen med flera länder samt anges i stycket om Irland som "finns på annat håll".
- Sidan 88, mitt på sidan: Det skulle tydliggöra att även sjö- och flygräddningstjänsten är en del av Sveriges samlade räddningstjänst och krisberedskap. Här ska påpekas att Polisens räddningstjänst inte ingår utan bedrivs finansierad av utgiftsområde 22.
- Sidan 91 (även 130-131, 158): Ett ytterligare utvecklingsområde som behöver beaktas är att Sverige som allierad i Nato och Sveriges totalförsvarsplanering behöver anpassas till Natos operationsplanering, vilket innebär att vi inte längre enbart försvarar Sverige, utan också Natos yttre gräns. Något som ställer nya krav på sjö- och flygräddningstjänsten: Dessa krav finns inte definierade utan är i nuläget en spekulation, vilket bör framgå.
- Sidan 94, sista raden: meningen behöver formuleras om, troligen ett ord för mycket: Transportstyrelsens.
- Sidan 98: Det som inkommer genom via satellitnavigationssystemet Cospas/Sarsat omfattar larm till kontaktpunkten MAS (Maritime Assistance Service), från satellitnavigationssystemet (Cospas/Sarsat) och positionering av aktiverade nödsändare flyghaverier från Eurocontrols dataflöden. Detta är direkt felaktigt. Korrekt är: Det som inkommer via satellitnavigationssystemet Cospas/Sarsat omfattar positionering av aktiverade nödsändare.

Datum
2026-08-14

Vår beteckning
26-03291

- Sidan 100: Denna typ av informationsdelning sker idag framför allt igenom telefonsamtal och inte genom systematisk informationsdelning: Korrekt är att detta sker idag genom muntlig dialog tack vare samlokalisering.
- Sidan 102, avsnitt 4.4.2: JRCC utgör den del i räddningskedjan där minutoperativa verksamheter påbörjas genom inkommande larm... Oklart vad som avses med minutoperativa i den meningen, ska det vara ”minutoperativa åtgärder”?
- Sidan 104, längst upp: Om ledningen av miljöräddningstjänst till sjöss samorganiserar med JRCCs och på sikt möjligen även inkluderar fjällräddningstjänsten stärks enligt utredningens bedömning möjligheterna till ett mer enhetligt ledningssystem inom den statliga räddningstjänsten. Vidare på samma spår: En samorganiserad räddningsledningscentral skulle även vid en samorganisering vara en specialiserad larmcentral men med utökat ledningsansvar och därmed bli mer av en samlad ledningscentral för statlig räddningstjänst: Det bör i sammanhanget noteras att KBV och JRCC redan varit samlokaliserade i över 30 år.
- Sidan 108: Det framgår också att det saknades larmplaner för fartygsolyckor samt att kommunikationen till övriga aktörer uppvisat brister. Svepande ordalag som kan tolkas som att JRCC saknar larmplaner för fartygsolyckor, vilket inte är fallet.
- Sidan 109: Sjö- och flygräddningstjänsten bör även utveckla rutiner för stabsarbete i räddningsledningen. Sjö- och flygräddningsavdelningen har utvecklat rutiner för arbete i stab under 2024-2025 vilket även prövats vid övning under 2026.
- Sidan 109: Idag bygger ledningen för sjö- och flygräddningstjänstens respektive miljöräddningstjänsten till sjöss på en samverkansmodell där ingen av aktörerna har helhetsbilden eller rådighet utifrån ett bredare perspektiv. Bör framgå att detta inte är unikt utan gäller alla gränssnitt inom räddningstjänst och kallas parallella insatser.
- Sidan 116: Den svenska statliga representationen har vid dessa övningar under de senaste åren främst skett genom KBV som deltagit på plats utifrån sina uppdrag. I sammanhanget blir det fel att utelämna att Sjöfartsverket återkommande deltagit i de internationella övningarna ”Dynamic Mercy” och ”SAREX” med både personal och enheter.
- Sidan 117: En liknande samlad utbildningsverksamhet riktad mot miljöräddningstjänst till sjöss och sjöräddningstjänst skulle effektivt kunna möta många av de behov som identifierats. Här verkar flygräddning ha tappats bort.

-
- Sidan 119: Under den tiden helikoptern flyttats till norr har tidigare basen i Visby tvingats stänga: Detta blir missvisande då det saknas text om att detta sker planerat i samband med fjällträning och inte specifikt vid enskilda insatser.
 - Sidan 120, högst upp: Sammantaget gör detta att deltagandet i fjällräddningen medför att helikopterförmågan inte fullt ut möter behoven i dagsläget och vid fjällräddningsinsatser behöver det prövas vilken bas som kan behöva stängas. Här blandar utredningen ihop fjällflygförmåga (dvs. primärt flygräddning) med fjällräddning.
 - Sidan 124: Idag saknas också viss utrustning på sjö- och flygräddningshelikoptrarna. Ordet "saknas" är olyckligt. Helikoptrarna har utrustats utifrån sjöfartsverkets uppgifter. Genom tillkommande uppdrag kan helikoptrarna utnyttjas effektivare och viss annan utrustning behöver då tillföras.
 - Sidan 125, avsnitt 4.6.1: Även Polismyndigheten har ansvar för flygande verksamhet. De saknas i uppräkningsdelen.
 - Sidan 131: Sjö- och flygräddningstjänsten och dess resurser omfattas inte av utnyttjandeförordningen. Kustbevakningens sjögående och flygande enheter omfattas av utnyttjandeförordningen. Eftersom dessa regelbundet deltar i sjö- och flygräddningstjänst och är en väsentlig del i den stående beredskapen blir det fel att säga att sjö- och flygräddningstjänstens resurser inte omfattas.
 - Sidan 141: KBV sjögående resurserna deltar idag vid ca 20 % av tillfällena. Ska stå: KBV sjögående resurser deltar idag vid ca 20 % av sjöräddningsinsatserna.
 - Sidan 165: Ett samlat tillsynsuppdrag avseende statlig räddningstjänst: Här ska noteras att Polisens och Länsstyrelsens räddningstjänster dock saknas.