

## Regionala samrådsgruppen för SAR, SAR-region Sydost, Bråviken

Tid: 2025-11-12

Plats: Kustbevakningen Västervik

### Närvarande:

1. Sjöfartsverket SAR-S, Olof Rehnberg
2. Försvarmakten, Mikael Lenvik
3. Kustbevakningen Ks Västervik, Fredrik Eriksson
4. Räddningstjänsten Östra Götaland RC, Erik Molander
5. Räddningstjänsten Östra Götaland, Niklas Kark (företrädde även SSRS Arkösund)
6. Räddningstjänsten Östra Götaland, Pierre Wolmsten
7. Sjöräddningsällskapet, Andreas Lund
8. SOS Alarm Norrköping, Peter Ljungström
9. SOS Alarm Norrköping, Tobias Myhre
10. Östergötlands båtförbund, Lars Björkman

### Deltog digitalt:

11. Sjöfartsverket, JRCC, Lars Blohm
12. Sjöfartsverket, ToF Oxelösund, Emilie Berg
13. Region Östergötland, Joakim Lundin
14. Kustbevakningen Ks Oxelösund, Rasmus Lindva

## 1. Mötets öppnande

Olof Rehnberg öppnade mötet och hälsade alla välkomna. Efter presentation av dagordningen berättade Fredrik Eriksson om Kustbevakningens verksamhet vid stationen i Västervik.

## 2. Val av sekreterare och justerare

Erik Molander valdes till sekreterare och Olof Rehnberg till justerare.

## 3. Godkännande av dagordning och övriga frågor

Dagordningen godkändes och inga övriga frågor anmälades.

## 4. Godkännande av föregående minnesanteckningar

Minnesanteckningar från föregående möte godkändes.

## 5. Information från respektive ledamöter

### Sjöfartsverket SAR-S:

Uppdatering från Sjöfartsverket: [Sjö- och flygräddningens hemvist utreds](#) av Johan Krafft på Regeringskansliet. Utredaren ska analysera förutsättningarna för att flytta ansvaret och uppgifterna för sjö- och flygräddningstjänst från Sjöfartsverket till en annan nationell statlig myndighet. Syftet med en eventuell flytt är att stärka den svenska räddningsförmågan till sjöss och i luften samt att nyttja helikopterresurserna mer effektivt. Utredaren har haft möten och diskussioner med alla större intressenter inom svensk sjö- och flygräddning. Utredningen ska presenteras i slutet av april 2026.

112-appen och drunkningstillbud på statligt vatten: Sedan början av sommaren 2025 pågår [ett pilotprojekt](#) mellan Sjöfartsverket, Svenska Livräddningssällskapet och SOS Alarm. Larm om misstänkta drunkningstillbud går ut till användare av 112-appen i en radie runt ärendets position. Erfarenheterna är i stort sett genomgående positiva och det finns flera insatser där utsändningen har fått konkret effekt, där personer som annars inte skulle fått informationen kunnat bidra till att rädda liv. Under sommarmånaderna har totalt över en halv miljon människor nåtts av de cirka 120 drunkningstillbudena. Viss friktion upplevs tidvis av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral JRCC då allmänheten eller räddningsresurser ibland ringer 112 eller kontaktar JRCC med frågor om larmen i 112-appen redan innan JRCC klassat ärendet som räddningstjänst eller ej räddningstjänst.

*"Information från SOS-Alarm om händelseutskick i appen vid olyckor och räddningsinsatser*  
*Vid vissa typer av olyckor där Räddningstjänsten är räddningsledare – exempelvis bränder, trafikolyckor, båtolyckor på kommunalt vatten samt explosioner – skickas ett meddelande ut i appen. Detta sker med viss fördröjning och först när en räddningsresurs har tilldelats ärendet.*

*För händelser som drunknings- eller dykeriolyckor på statligt vatten, samt båtolyckor på statligt vatten, är det istället JRCC som är räddningsledare. I dessa fall har SOS Alarm ofta inte information om huruvida JRCC kommer att tilldela resurser eller inte.*

*Därför fungerar systemet idag så att:*

- *Om ärendet fortfarande är klassificerat som en sådan händelse efter 1 minut, skickas det ut i appen.*
- *Utskicket avslutas automatiskt efter en viss tid, oavsett om någon resurs har tilldelats eller inte.*

*Vi arbetar för närvarande med att förbättra denna funktion, med målet att göra den mer dynamisk och anpassningsbar i framtiden."*

Sjöfartsverkets ekonomi: Tidigare under 2025 flaggade Sjöfartsverket för kraftiga besparingsåtgärder som en följd av ett stort negativt resultat 2024. I höstbudgeten 2025 har regeringen höjt anslagen för Sjöfartsverket. Det innebär att Sjöfartsverket inte behöver genomföra alla besparingsåtgärder, framför allt inte de som annonserats med koppling till SAR, vilket var att stänga två av fem helikopterbaser. Anslagen innebär ingen ökad verksamhet utan möjliggör att bibehålla förmågan så som den såg ut innan de aviserade besparingsåtgärderna. Sjöfartsverket fortsätter med vissa besparingsåtgärder på andra håll inom myndigheten.

Erfarenheter från aktörsgemensam After Action Review (AAR): Fram till mötets datum har Sjöfartsverket genomfört 39 aktörsgemensamma AAR:er, 20 stycken efter insats och 19 stycken efter RSS-övningar. Deltagarna har förutom Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral JRCC, räddningshelikoptrar och lotsstationer kommit från samverkanspartners såsom Sjöräddningssällskapet, Kustbevakningen, Försvarmakten, Polisen, kommunal räddningstjänst, regioners sjukvård m fl. Gensvaret är mycket positivt och AAR har blivit ett självklart inslag i samverkan. Resultaten från AAR:erna har blivit ett centralt verktyg för att prioritera vilka områden Sjöfartsverket och andra aktörer bör fokusera på. Några punkter som återkommer ofta och tas upp som viktiga för en lyckad insats är ledning och samverkan, kommunikation samt roller och ansvar. Sjöfartsverket arbetar nu för att på ett systematiskt sätt omhänderta sina lärdomar och uppmuntrar övriga aktörer att göra likadant.

Civilt försvar och RSS: Som beredskapsmyndighet inom sektorn Räddningstjänst och skydd av civilbefolkningen bedriver Sjöfartsverket arbete för att kunna genomföra räddningsinsatser över hela hotskalan. Eftersom sjö- och flygräddningstjänst baseras på samverkan mellan många aktörer måste Sjöfartsverket även beakta de aktörernas förmågor och skaffa sig en uppfattning om vilka resurser som finns eller inte finns tillgängliga i händelse av ofred. På RSS-möten och under RSS-övningar lyfter Sjöfartsverket vikten av att resurserna ska kunna agera trots viss påverkan utifrån, till exempel i form av problem med tekniska hjälpmedel såsom GNSS och kommunikation. Under höstens RSS-övningar har samtliga enheter och JRCC övat utan AIS-data för att se hur samverkan fungerar trots frånvaro av ett tekniskt system vi ser som självklart i vardagen. Erfarenheterna är överlag goda och visar på att vi tillsammans lyckas med uppdraget men måste tänka extra på information och kommunikation för att fylla glappet.

Det ligger en [generell varning](#) för ökade störningar på GNSS, AIS, RADAR och DGPS för stora delar av Östersjön. Enheterna behöver kunna identifiera när deras system är påverkade. Mer information finns att läsa [här](#).

Ett medskick från räddningshelikoptrarna är att övningsdeltagare som ska vinschas av helikopter under ett övningsmoment måste ha erforderlig säkerhetsutrustning, bland annat hjälm samt fått säkerhetsgenomgång för att hantera en nödsituation med helikoptern.

Sjöfartsverkets Transport och farledsservice Oxelösund: Har under året främst larmats ut av Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral på larm utanför Oxelösund.

Lotsbåt 120 som varit del i ett [projekt för att driva lotsbåtar på metanol](#) har nu lämnat Oxelösund och återfinns i Skellefteå. På vägen norrut deltog lotsbåten i en sjöräddningsinsats utanför Söderhamn.

Inom ToF ser man över säkerhet och risktagande, till exempel vilka gränser man ska ha för vågor, vind och andra faktorer vid bordningar. Detta görs efter bland annat en incident där en lots på annan plats i Sverige föll i vattnet under en bordning. Den begränsande faktorn har tidigare varit

hur hårt väder besättning och båt klarar att genomföra en bordning i men borde istället vara hur hårt väder man klarar av att plocka upp en person ur vattnet.

Det kollektivavtal som styr båtmännens anställningar ska omförhandlas vilket kan innebära förändringar i bemanningen.

Lotsstationen i Oxelösund är så gott som ständigt bemannad och har beredskap för SAR dygnet runt men ibland med varierande inställelsetid. För körning i is nyttjar man lotsbåt 111.

**Sjöfartsverkets ledningscentral JRCC:** Lars "Blomman" Blohm som varit representant i området Bråviken i flera år kommer gå i pension vid nyår och ersätts av Anders Larsson. Lars visar kortfattat upp statistiken hittills för 2025. Statistiken bifogas protokollet.

**SOS Alarm Norrköping:** Det avtal SOS Alarm har med staten kräver en nationellt genomsnittlig svarstid för 112-samtal på 8 sekunder. Just nu ligger motsvarande siffra på 7,2 sekunder vilket är lovande.

Medarbetarna på centralen i Norrköping stannar längre än snittet över hela landet. Utanför Norrköping ser SOS Alarm en ökad rörelse bland medarbetare vilket leder till rekryteringsbehov.

Efter årsskiftet kommer SOS-E (Norrköping) att ta över räddningsåtgörningsuppdraget från SOS-GHK (Växjö). Det rör sig om Räddningstjänsten Sydost (RTSO) med alla kommuner i Kalmar län förutom tre. För det här forumet är Västerviks kommun av intresse eftersom det är den kommun som SOS Alarm inte kommer ha hand om som rör sig om kuststräckan. Västerviks kommun larmas idag från SOS-F (Jönköping). Detta innebär att så gott som hela kuststräckan i Östergötland och Kalmar län förutom Västervik hanteras av SOS-E (Norrköping). Ambulansdirigeringen för Kalmar län kommer precis som tidigare skötas från SOS-GHK (Växjö).

Utbildning av räddningsåtgörarna/larm- och ledningsoperatörerna (LOP) i Norrköping pågår för att de ska lära sig Kalmar län och deras rutiner.

Sjöräddningssällskapet kommer sammanställa ett dokument åt SOS Alarm Norrköping med de stationer som ingår i Kalmar län eftersom larm för uppdrag åt kommunal räddningstjänst larmas den vägen och inte via Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral JRCC.

SOS-centralerna i Sverige övar kontinuerligt reservdrift om hela eller delar av systemet skulle gå ner och hur en central kan ta över driften av en annan central.

För Norrköpings kommun ser man över och finjusterar användandet av [SMS-livräddare](#).

**Kustbevakningen Västervik:** Ny stationschef i Västervik. Fredrik Eriksson har tagit över efter Jonas Lagerström som tagit sig an andra uppdrag inom Kustbevakningen.

I Västervik har Kustbevakningen framförallt fartyget KBV 304 som är en 20 meter långt övervakningsfartyg som kommer fasas ut på sikt. Förhoppningen är att en nyare enhet ska vara i drift 2027. Förutom KBV 304 disponerar man en större samt en mindre RIB och en svävare. Svävaren står på trailer och kan förflyttas landvägen till olycksplats.

Myndighetens operativa avdelning förändras gällande centrala stödfunktioner.

Under föregående vecka genomfördes utbildningen den grundläggande utbildningen Basic-SAR i egen regi vid Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningsskola på Arkö.

**Kustbevakningen Oxelösund:** Ser gärna lokala, mindre och spontana samverkansövningar utanför RSS-övningarna. Ett färskt exempel var när de passerade och fick kontakt med SSRS Dalarö via VHF-radio och ordnade tillsammans en spontan övning. Allt för att stärka förmågan och samverkan.

Man uppmanar andra aktörer att inte tveka på att höra av sig till Kustbevakningens ledningscentral (LC) på nummer 0776-70 60 00 om man får indikationer på att det är rörigt på plats eller att det rör sig om personer som kan tänkas vara hotfulla, påverkade eller liknande.

Kajen där Kustbevakningens enheter ligger förtöjda i Oxelösund är i dåligt skick och kommer renoveras vilket gör att man tittar på en alternativ kaj att utgå från.

Ser, precis som Ks Västervik, fram mot nya fartyg inom några år.

**Sjöräddningssällskapet centralt:** Visar bifogat bildspel. Ett nytt IT-system (Insikter) samlar och tillgängliggör diverse data om hur räddningsstationerna använder sina enheter och bemannar sina stationer. Systemet ger de frivilliga sjöräddarna tydliga och intressanta data som varit svår att hitta eftersom den tidigare varit utspridd.

Sjöräddningssällskapet har tecknat avtal om att sälja samtliga enheter ur Postkodlotteriklassen (11m) och den sista av Odd Fellow-klassen (16m). Det finns ingen sådan båt i Bråviken. Vinsten från försäljningen ska gå till att bygga nya enheter i de moderna K-klasserna. Under en period kommer andra enheter flyttas för att fylla gapet så gott det går.

Inför vintersäsongen finns ordinarie svävare som är intressanta för Bråviken stationerade på stationerna i Trosa, Arkösund, Vadstena/Motala och Kalmar. Samtliga svävare kan transporteras på trailer till olycksplatsen. Enheterna larmas precis som vanligt via JRCC eller SOS Alarm.

Det miljöräddningssläp som står i Norrköping kommer flyttas till Oskarshamn. Släpet står på en lastväxlarram och kan förflyttas med lämpligt fordon.

Arbetet med AAR, både aktörsgemensamma och egna inom SSRS går stadigt framåt och man ser mycket positivt på initiativet. Centralt arbetar man med att identifiera trender och röda trådar från de olika insatserna för att se var man ska lägga mest energi. Ser bevis på att lärdomar från AAR redan fått viss effekt i verkligheten bland annat i form av att JRCC i större utsträckning utser OSC.

**Sjöräddningssällskapet Arkösund:** Firar 30 år som station. I samband med en sjöräddningsdag i Arkösund i somras fick man en donation på en helt ny båt i den nya [klassen K15](#). Båten levereras förhoppningsvis om ett eller två år.

Via ett skärgårdsprojekt som bland annat Sjöräddningssällskapet, Räddningstjänsten Östra Götaland och Skärgårdsstiftelsen har man påbörjat insatser för snabbare egenhjälp i skärgården. Det handlar om utbildning och utrustning på platser där räddningsenheter har lång framkörningstid.

Har haft frekventa övningar med Sjöfartsverkets räddningshelikopter från Visby som utbildar nya

piloter.

Har en så kallad Första Insatsperson (FIP)-bil som de kör med vid larm på land som ett komplement till räddningstjänsten och ambulanssjukvården. De har nu fått delegation för att de frivilliga sjöräddare som är utbildade sjuksköterskor ska kunna ge medicin även på land. Det landområde som är aktuellt för RS Arkösund att larmas till kommer att utökas efter diskussion med RTÖG och Region Östergötland.

Man utbildar två nya befälhavare till sin täckta räddningsbåt i 12m-klassen, Rescue Ingegerd Ramstedt. Man utbildar även fyra nya elever på stationen.

Lokalt försöker man samla in pengar till en ny enhet i klassen K9.

**Sjöräddningssällskapet Loftahammar:** Har fått fint tillskott av åtta nya elever som är under utbildning.

**Region Östergötland, Katastrofmedicinskt center (KMC):** Ansvarar för ambulanssjukvården i Östergötland län och utför cirka 60 000 ambulansuppdrag per år. De har två entreprenader som utför uppdraget, Samariten ambulans och Falck ambulans. I skärgården tar man stor hjälp av SSRS och KBV. Vid behov kan de även anlita taxibåt vilket är nytt för i år.

Man har skaffat ett avtal med Region Stockholm gällande lån av deras ambulanshelikopter för uppdrag Östergötlands län. Om helikoptern aktiveras ska även båt samt landambulans larmas eftersom helikoptern kan behöva vända på grund av dåligt väder, tekniska fel, eller att den omprioriteras för annat uppdrag. Än så länge har man inte använt möjligheten att larma helikopter.

Följer och förbereder sig för nya generationen RAKEL, G2 eller SWEN som den kallas.

**Räddningstjänsten Östra Götaland, räddningsdykarna:** Station centrum i Norrköping där räddningsdykarna utgår ifrån kommer vid årsskiftet flytta in på en helt ny brandstation i Ljura som ligger i södra delen av centrala Norrköping.

Har genomfört en dykvecka (temavecka larmdyk) där man besökte och samverkade med olika aktörer i Östergötland och Sörmland. Bland annat SSRS Arkösund.

Råkade ut för en dykincident i Vättern i somras där en andningsmask släppte på 20 meters djup. Allt gick bra, men hela larmkedjan aktiverades ändå och det uppdagades då att vissa nummer/rutiner till bland annat dykläkare inte längre stämde. Detta är nu uppdaterat i larmplanerna hos SOS Alarm.

**Räddningstjänsten Östra Götaland, Kvillinge:** Förbundets större Brandbåt 242-1299 utgår från station Kvillinge i norra Norrköping och står på trailer. Det är en Arronet 23 som bland annat används i Bråviken och på sjöarna Glan och Roxen. I varje skift finns två eller tre båtförare. Alla båtförare har, eller ska gå utbildningen Basic-SAR på Arkö. Brandbåten kommer kompletteras med viss extra utrustning för sjukvård och kommunikation.

Har nyligen haft ett miljöräddningslarm i Bråviken där man samverkade med insatsledare (IL), regional insatsledare (RIL), sin brandbåt och övrig styrka på Kvillinge som är särskilt utbildade för att hantera kemolyckor. Även SSRS Vadstena/Motala medverkade i insatsen.

**Räddningstjänsten Östra Götaland, räddningscentralen Linköping:** Har ihop med Region Östergötland och SOS Alarm kommit överens om automatisk larmning av ambulans och räddningstjänst vid hjärtstopp för att minska tiden för första insats.

Via samarbete i Räddningsregion Sydöstra Sverige (RSÖS) samverkar de tre räddningscentraler som finns i området, det vill säga Lambohov/Linköping, Kalmar och Jönköping.

**Försvarsmakten, 4:e Sjöstridsflottiljen:** Har sina baser i Berga och Karlskrona och bevakar ständigt fartygsrörelser, avvikande mönster med mera.

Agerar ofta med AIS i dolt läge men kan vid sjöräddning slå igång sändning och visa sin position.

Har ständig vakt på VHF kanal 16 och svarar på allmänna anrop om sjöräddning från JRCC.

Har oftast en utbildad OSC ombord och fartygen och dess besättningar är generellt mycket väl lämpade för uppgiften tack vare tillgång på personal, kommunikationsmöjligheter och erfarenhet.

Blivit mer engagerade i NATO efter Sveriges inträde. Med aktuellt omvärldsläge rör sig en stor mängd NATO-fartyg i Östersjön. Ger stöd till Ukraina genom till exempel eskorter av handelsfartyg.

**Östergötlands Båtförbund:** Företräder cirka 50 båtklubbar i Östergötland.

Framförde synpunkter på brist på räddningsdykare och brandbåt i Linköping och sjön Roxen. Kommer rekommendera sina medlemmar att skaffa 112-appen för att kunna vara med och bidra till räddning av andra.

Haft flera stölder där utombordare försvunnit.

## 6. Erfarenhetsdelning från intressanta räddningsinsatser

Lars Blohm presenterade en insats som genomfördes i juli utanför Timmernabben, strax söder om Bråvikens område. En herrelös segelbåt med motorn igång och delvis satt försegel observeras vid en ö. En stor sökingsinsats med sjögående, flygande och landburna resurser genomförs men tyvärr finner man inte den saknade personen. Några veckor senare påträffas personen avliden i vattnet i södra delen av Kalmarsund. Presentation och AAR-rapport bifogas.

Kustbevakningen Oxelösund och Sjöräddningssällskapet Arkösund berättade om en båt byggd i betong som färdats längs kusten och varit föremål för flera sjöräddningslarm. När SSRS anlände har individerna ombord ibland uppträtt otrevligt eller hotfullt. Vid närmare slagning hos JRCC och polis har det visat sig att det funnits skäl till försiktighet. I dessa fall bör JRCC eller räddningseenheterna kontakta KBV och polis om dessa inte redan är larmade.

## 7. Övningsverksamhet

Vårövning 2026 planeras till södra delen av området under april eller maj. För att övningen ska bli så bra som möjligt behöver flera aktörer samverka i planering och genomförande.

Olof presenterar [Sjöfartsverkets SAR-utbildningar](#) (Basic-SAR och Advanced-SAR) som genomförs på Arkö sjö- och flygräddningsskola samt SAR-OSC som genomförs hos Chalmers i Göteborg. Utbildningarna är omtyckta och kostnadsfria.

Timtjänster på sjö- och flygräddningsskolan finns att söka [här](#).

## **8. Övriga frågor**

Inga övriga frågor.

## **9. Nästa möte**

25 mars i Oxelösund. Antingen hos Kustbevakningen eller Sjöfartsverket. Kallelse kommer.

## **10. Avslutning**

Olof Rehnberg tackade deltagarna och avslutade mötet.