

Sjöräddningssällskapet synpunkter på PTS-ER-2026:3

1. Sammanfattning

Sjöräddningssällskapet **välkomnar** att staten överväger stöd till mobil infrastruktur där kommersiella villkor saknas, och **tillstyrker huvudförslaget med erinran**: väg- och järnvägsstråk bör prioriteras för sammanhängande täckning och kapacitet, men stödet bör **inte utformas utan att sjödimensionen beaktas**.

Erinran gäller täckning till sjöss, i skärgård och längs farleder. Rapporten identifierar samhällsviktiga tjänster och blåljusaktörers behov; den föreslagna stödmodellen når dock i praktiken inte den miljö där sjöräddning, yrkes- och fritidsbåtstrafik samt nödställda ofta befinner sig: **på och över vatten**. Detta är ett oadresserat samhällsbehov inom uppdragets bredare syfte — inte en invändning mot att huvudspåret är väg och järnväg.

Huvudbudskap: Täckning till sjöss är samhällsviktig infrastruktur i samma mening som täckning längs väg. Utan den försvagas larmkedja, lägesbild, samverkan med JRCC¹ och möjligheten att genomföra humanitära räddningsuppdrag säkert och effektivt.

2. Vår utgångspunkt

Sjöräddningssällskapet är en frivillig organisation som genomför en majoritet av sjöräddningsinsatserna i svenska vatten i samverkan med Sjöfartsverket och andra aktörer. Verksamheten finns runt hela svenska kusten och i de större sjöarna.

Vi uttalar oss om **operativa behov**: att människor, räddningsenheter och ledning ska kunna nå varandra där olyckor och nödlägen uppstår — inklusive till sjöss.

3. Det vi tillstyrker

1. **Syftet** att minska geografiska och sociala ojämlikheter där marknaden inte bygger.
2. **Inriktningen** mot sammanhängande täckning och kapacitet längs transportstråk där kommersiella förutsättningar saknas.
3. Att samhällsviktiga funktioner och spill over-effekter beaktas i prioriteringen (rapportens resonemang om hushåll, arbetsställen och samhällsfunktioner nära stödområden).

4. Det som saknas: täckning till sjöss

4.1 Observationen

PTS förslag till stöd omfattar europaväg, riksväg, övriga högtrafikerade vägar samt järnväg med persontrafik. **Sjöytor, farleder, skärgård och kustnära vatten ingår inte** som stödberättigande typområden, trots att:

- sjöfarten enligt rapporten svarar för cirka 28 procent av godstransportarbetet.
- Svensk utrikeshandel- 90% går till sjöss.
- samhällsviktiga tjänster och blåljus (däribland kustbevakning) lyfts i bilaga 1,

¹ Joint Rescue Coordination Center, Sjöfartsverket

- skärgård och kust är glest befolkade miljöer där kommersiella drivkrafter för mobil utbyggnad ofta är svaga — samma marknadsmisslyckande som motiverar stödet längs landsbygdsväg.

Enligt vår operativa erfarenhet **ersätter spill över från kustnära vägar inte** täckning ute på havet. En basstation dimensionerad för väg ger inte automatiskt användbar tjänst för en räddningsenhet eller en nödställd i öppen skärgård eller kust.

4.2 Varför det spelar roll för sjöräddning

För SSRS och för dem vi räddar är mobil uppkoppling ofta den praktiska länken mellan:

- Larm och JRCC,
- räddningsenhet och landleddning,
- överföring av lägesbild, foto/video och medicinsk information,
- samordning med andra aktörer (kommunal räddningstjänst, Kustbevakningen, ambulans, frivilliga).

Där täckning saknas till sjöss ökar risken för:

- fördröjd eller avbruten kontakt under pågående livräddning,
- sämre möjlighet att beskriva skada, position och behov innan landning,
- att besättningar tvingas förlita sig enbart på radio där mobil hade gett redundans och bättre informationsöverföring.

Vi skiljer skarpt mellan **dedikerade blåljus-/myndighetsnät** (t.ex. framtida SWEN) och **kommersiell mobiltäckning**. Det förra täcker inte allmänhetens larmväg eller frivilligas vardagliga operativa behov. Det senare är just det PTS-stödet avser — och det är det som i praktiken saknas ute till sjöss.

4.3 Försiktighetsprincipen i rapporten

PTS intar ett återhållsamt förhållningssätt till framväxande marknader. Det är begripligt.

Täckning till sjöss för räddning och säkerhet är inte en spekulativ framtida tjänst. Det är ett befintligt, dokumenterat behov i en miljö där marknadsincitamenten redan idag är svaga.

5. Förslag till justeringar

Sjöräddningssällskapet föreslår att regeringen och PTS, i den fortsatta beredningen:

4. **Utvidgar analysramen** så att kust, skärgård och farleder behandlas som egna typområden eller som uttryckliga tillägg till transportstråksmodellen — parallellt med väg och järnväg.
5. **Kartlägger täckningsbrister till sjöss** med samma stringens som för väg/järnväg (befintlig täckning, kapacitet, kommersiella gap), i dialog med Sjöfartsverket, Kustbevakningen, SSRS och berörda regioner.
6. **Möjliggör stöd** till infrastruktur som ger användbar täckning i prioriterade sjö- och skärgårdsområden inkl insjöar där kommersiella förutsättningar saknas — utan att urholka huvudspåret väg/järnväg.
7. **Beaktar spill över från kust** bara som komplement, inte som ersättning för täckning över vatten.

8. **Säkerställer samordning** med blåljus-/myndighetskommunikation (SWEN m.m.) så att stödet till kommersiell infrastruktur och myndighetsnäten kompletterar varandra.

Vi föreslår inte att hela stödbudgeten flyttas från väg och järnväg. Vi föreslår att **sjödimensionen tas med** i en reform som motiveras med samhällsviktig uppkoppling och geografisk rättvisa — genom kartläggning, prioritering och möjlighet till stöd där kommersiella villkor saknas.

6. Avslutning

PTS-ER-2026:3 pekar rätt när den säger att mobilnäten är samhällsviktig infrastruktur och att staten kan behöva stötta där marknaden inte räcker. För dem som larmar, leder och genomför sjöräddning är den kritiska luckan ofta **inte** nästa motorväg — utan **nästa kuststräcka utan täckning**.

Sjöräddningssällskapet **tillstyrker huvudförslaget med erinran** och föreslår konkreta kompletteringar så att täckning till sjöss kan tas in i den fortsatta utformningen.

Sjöräddningssällskapet

Adam Goll-Rasmussen

Göteborg 2026-09-07