



Dansk Søredningsselskab har brug for en fremtidssikring – så vi alle fortsat kan færdes trygt i de indre danske farvande

De indre danske farvande er blandt verdens mest trafikerede og hvert år passerer omkring 70.000 skibe gennem Øresund og Storebælt, mens mere end 250.000 danskere benytter farvandene rekreativt i alt fra kajakker til lystbåde. Hertil kommer mere end 50.000 bådture med næsten 350.000 årlige overnatninger.¹ Den intense brug af havet til både rekreative og kommercielle formål skaber et pres på sikkerheden til havs, hvilket naturligt øger risikoen for hændelser på havet. De indre danske farvande har i dag kun få offentlige redningsstationer, og her indtager Dansk Søredningsselskab en afgørende rolle i sikkerheden på havet.

Om Dansk Søredningsselskab (DSRS)

DSRS er en frivilligdrevet organisation, der aktivt er med til at sikre tryghed for alle, der har glæde af de indre danske farvande. Kompetente og frivillige ildsjæle står klar døgnet rundt til at hjælpe, hvis eksempelvis en fritidssejlers motor pludselig sætter ud, eller hvis en surfer ufrivilligt føres væk fra kysten.

Idet DSRS' beredskab består af ulønnede kræfter, kan indsatser ydes effektivt og til en lav pris for samfundet. DSRS har 14 aktive redningsstationer, og alene i 2024 havde DSRS mere end 1.000 redninger. Det tryghedsskabende arbejde udfordres dog af stigende udgifter til drift og reparation af nedslidt materiel. Der er et akut behov for statslig støtte til udskiftning af både, oprettelse af nye redningsstationer og uddannelse af frivillige for at sikre at danskere fortsat kan færdes trygt på havet.

For at fremtidssikre DSRS, så foreningen fortsat kan sikre trygheden for sejlere, lokale og turister, anbefaler DSRS følgende: *En fremtidssikring af DSRS ved at bevillige 130 mio. kr. over en 7-årig periode fra 2026-2032 til en opgradering af søredningsselskabets redningsbåde samt uddannelse af frivillige.*

¹ [Danmarks Statistik. Overnatninger i lystbådehavne](#)



Indhold

De indre danske farvande er blandt verdens mest trafikerede	3
De offentlige redningsstationer er placeret langt fra ulykkerne	3
Dansk Søredningsselskab – en tryghed på vandet.....	4
DSRS' 14 redningsstationer skaber tryghed til søs.....	4
DSRS afviklede succesfuldt mere 1.000 søredninger og assistancer i 2024	5
Nedslidte både og stigende udgifter sætter sikkerheden over styr	6
Redningsbåden Ida – et eksempel på nedslidt materiel	7
Politisk fokus på søsikkerhed i ny flådeplan	8
Statens alternativ: En dyr løsning	9
Bilag A: Budget	10

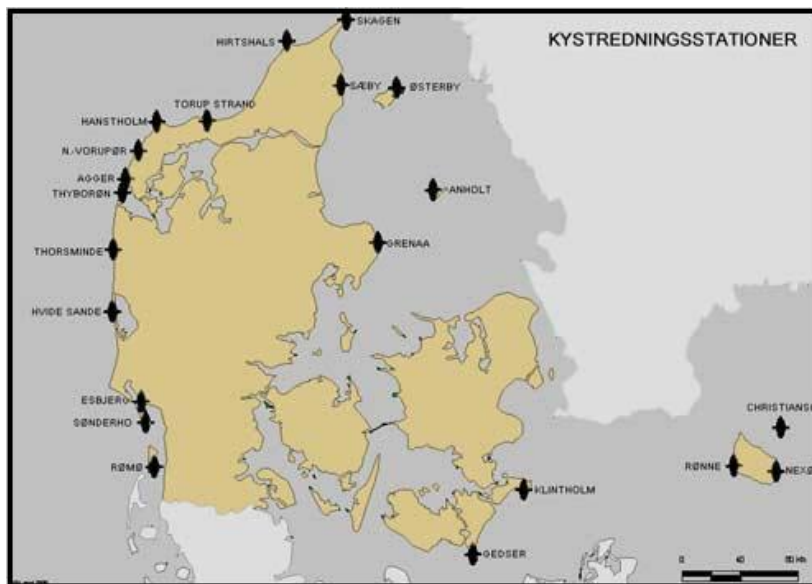
De indre danske farvande er blandt verdens mest trafikerede

De indre danske farvande er et levende og travlt område, hvor fritidsliv og international skibstrafik mødes side om side. Over 250.000 danskere benytter regelmæssigt de indre danske farvande som en aktiv legeplads, hvad enten det er i store eller små lystbåde, i kajak eller på paddleboards. Hertil kommer de mere end 50.000 bådture, der hvert år står for over 350.000 overnatninger i de danske havne.² Endvidere passerer mere end 70.000 skibe årligt gennem Storebælt og Øresund, til og fra Østersøen.³

Når så mange mennesker færdes på vandet, vil der naturligt opstå situationer, hvor der er behov for søredninger og assistancer. Det kan være en træet eller underafkølet surfer, der føres for langt ud på åbent hav af vejr og bølger, en båd med tekniske problemer, der driver ukontrolleret i strøm og vind, eller en kajakroer, der overraskes af pludseligt vejrskifte og ikke kan komme i land.

De offentlige redningsstationer er placeret langt fra ulykkerne

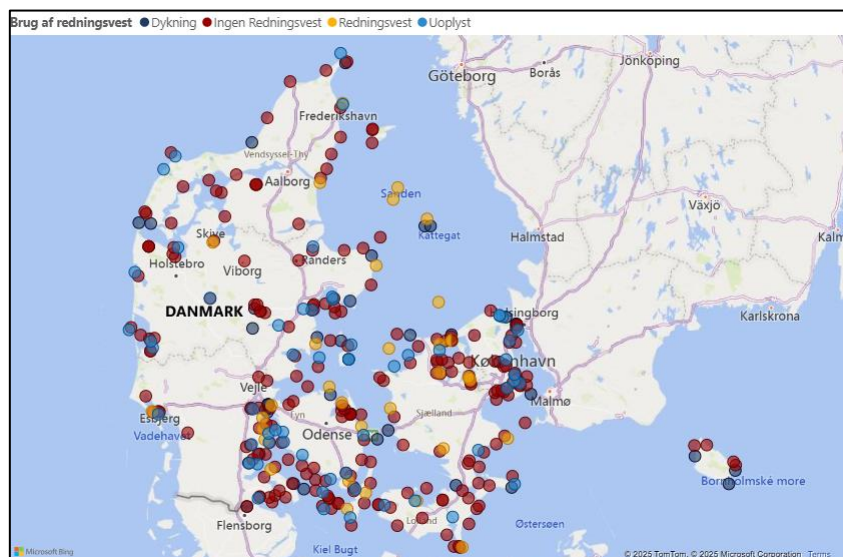
I dag har Kystredningstjenesten ansvaret for at operere de 21 offentlige redningsstationer, som primært er placeret langs den jyske vestkyst. Placeringen af disse stationer er bl.a. begrundet i fortidens risiko for uheld med fiskefartøjer på Vestkysten. Til trods for de offentlige redningsstationers geografiske placering, sker en betydelig andel af maritime ulykker dog i de indre danske farvande, hvor det offentlige beredskab i dag er fraværende.



Oversigt over Kystredningstjenestens redningsstationer

² [Danmarks Statistik. Overnatninger i lystbådehavne](#)

³ [Danpilot. Dansk farvand: Stærk trafik, snæver passage og ringe vanddybde](#)



Oversigt over drukneulykker i Danmark i perioden 2000-2024.

Ovenstående kort illustrerer en geografisk skævhed mellem placeringen af de offentlige redningsstationer og de maritime ulykkers forekomst. DSRS spiller derfor en central rolle i at skabe tryghed i de indre danske farvande, eftersom Kystredningstjenestens ressourcer primært er koncentreret langs den jyske vestkyst.

Dansk Søredningsselskab – en tryghed på vandet

Dansk Søredningsselskab (DSRS) er en frivillig-drevet organisation, der døgnet rundt yder en tryghedsskabende indsats for alle, der bevæger sig ud på vandet i de indre danske farvande.

Siden organisationens grundlæggelse i 2004 har dedikerede og ulønnede frivillige ydet hurtig og professionel assistance på vandet. DSRS er i dag en afgørende aktør for sikkerheden og trygheden til søs – ikke kun for lystsejlere, men også for kajakroere, surfere og andre vandsportsudøvere, der ligeledes kan havne i uforudsete og farlige situationer.

Med 410 engagerede frivillige og knap 14.000 medlemmer er DSRS i konstant beredskab til at hjælpe dem, der har brug for assistance på havet. I takt med, at flere danskere søger oplevelser og frihed på vandet – uanset fartøjstype – oplever DSRS et stigende behov og en øget efterspørgsel efter assistancer. På den baggrund er medlemstallet mere end fordoblet siden 2019.

DSRS' 14 redningsstationer skaber tryghed til søs

DSRS har i øjeblikket 14 redningsstationer fordelt rundt om i landet – alle strategisk placeret i områder, hvor der ikke findes offentlige redningsstationer. De danske indre farvande er generelt godt sikret, men der er stadig enkelte områder, hvor en øget sikkerhed kunne opnås ved tilstedeværelse af DSRS' redningsbåde. Dette drejer sig om områder som Sønderborg, Hals, det vestlige

Smålandsfarvande/sydlige Storebælt. DSRS arbejder målrettet for at kunne etablere nye redningsstationer i disse områder, så alle kan færdes trygt til havs, uanset hvor de befinder sig.

Nedenstående kort viser placeringen af DSRS' nuværende redningsstationer:



DSRS afviklede succesfuldt mere 1.000 søredninger og assistancer i 2024

I de indre danske farvande fungerer DSRS som en afgørende sikkerhedsforanstaltning, der rykker ud og yder hurtig, kompetent hjælp, når tekniske fejl eller vejrforhold skaber akutte og potentielt farlige situationer.

Personer i akut behov for hjælp kan kontakte DSRS via appen *Søassistancen*, som giver direkte adgang til redningsstyrken. Sidste år fik denne over 20.000 downloads og størstedelen af redningsaktioner iværksættes direkte til DSRS. Derudover bestilles omtrent 20 pct. af redningerne og assistancerne af forswarets enhed for søredning *Joint Rescue and Coordination Center (JRCC)*.⁴

⁴ [Dansk Søredningsselskab. Kort om året 2024](#), s. 3

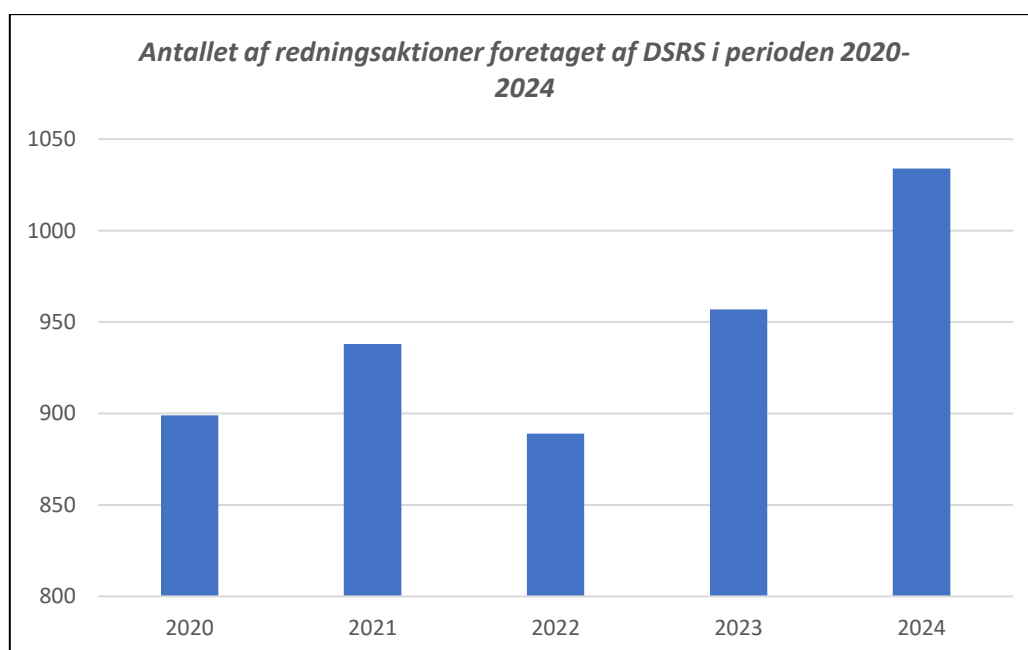


Uanset kontaktvejen er DSRS klar til at rykke ud til livstruende og ikke-livstruende hændelser med en responstid på 20 minutter – hurtigt nok til at forebygge, at en vanskelig situation udvikler sig til en reel nødsituation. DSRS foretog alene i 2024 1.034 søredninger og assistancer i de indre danske farvande. Dette er det højeste antal på ét år siden oprettelsen af Søredningsselskabet i 2004.⁵

De søredninger og assistancer, DSRS udfører, spænder over en lang række situationer som har en varierende grad af fare. Omtrent 60 pct. af redningerne vedrører fritidssejlere, der enten har mistet evnen til at manøvrere eller er stødt på grund. I disse tilfælde bugseres fartøjerne sikkert til havn af DSRS' erfarne frivillige.

Derudover håndterer DSRS mere alvorlige hændelser. Det frivillige beredskab kaldes jævnligt ud til eftersøgnings- og redningsopgaver. Det er opgaver, hvor man med det samme vurderer, at der er tale om decideret livstruende situationer. DSRS udførte 61 af denne slags redninger i 2024.

Antallet af redningsaktioner har de seneste år været stigende, hvilket både afspejler det øgede pres på frivillige redningstjenester og det voksende behov for en synlig tilstedeværelse til søs.



Nedslidte både og stigende udgifter sætter sikkerheden over styr

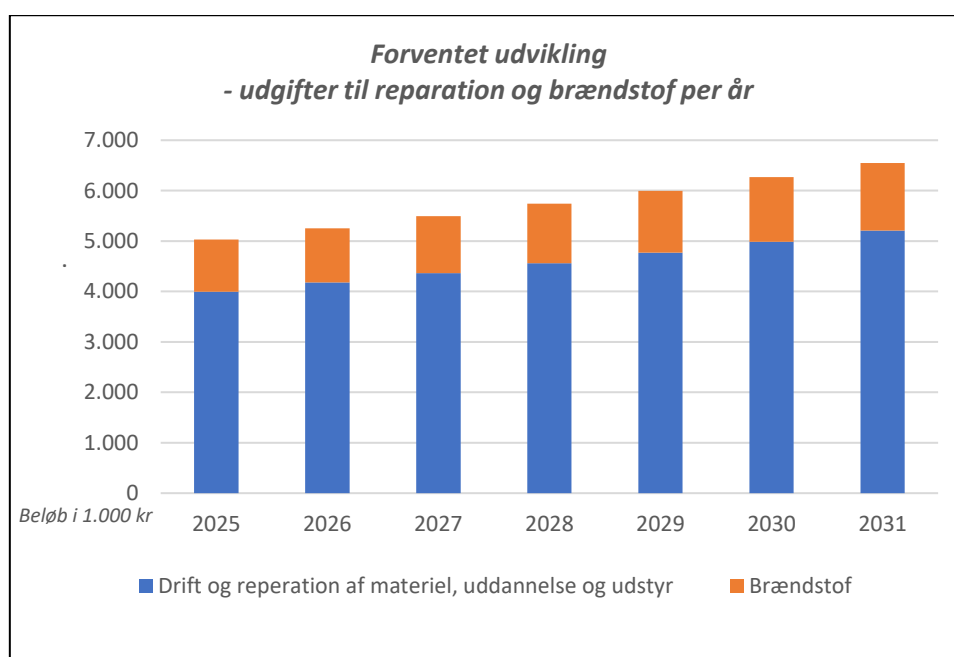
DSRS' aktiviteter er primært finansieret via indtægter fra medlemskontingenter, hvor medlemmerne årligt betaler 600 kr. Herudover modtager DSRS også donationer fra fonde, herunder bl.a. fra

⁵ [DR. Rekord i redninger til søs – forening beder staten om hjælp til finansiering](#)

Trygfonden og Orient's Fond. Det nuværende økonomiske grundlag medfører dog en vis usikkerhed i forhold til planlægning og investeringer.

På trods af en stigning i medlemstilvæksten står DSRS i dag overfor økonomiske udfordringer forbundet med stigende udgifter til drift af organisationen, reparation af materiel – herunder særligt vedligeholdelse af redningsbåde – uddannelse af frivillige samt andet redningsudstyr.

Nedenstående tabel viser denne udvikling:



En stor andel af DSRS' redningsbåde er af ældre dato, hvortil nogle af redningsbådene endda er mere end 40 år gamle, hvilket medfører store udgifter til vedligeholdelse og reparationer af bådene. Det forventes, at mere end halvdelen af redningsstationernes både skal udskiftes inden 2031. Hvis ikke der foretages målrettede investeringer, risikerer flere af redningsstationerne at få begrænset eller i værste fald indstillet deres aktivitet. Dette vil efterlade tusindvis af mennesker dårligere stillet, når uheldet er ude til havs.

Redningsbåden Ida – et eksempel på nedslidt materiel

Et eksempel på en aktiv redningsbåd, der trænger til udskiftning, er redningsbåden Ida, som er stationeret på redningsstationen i Kerteminde. Båden blev designet i 1986, og har været brugt af det svenske søredningsselskab frem til 2020. DSRS har efterfølgende overtaget redningsbåden fra svenske kollegaer, og båden har siden da tjent som en vigtig del af beredskabet i Kerteminde.



Redningsbåden Ida ved Kerteminde redningsstation.

Båden er en lukket redningsbåd på 11 meter, udført i glasfiber. Motoren blev senest udskiftet i 2010, og har nu været i drift i 2.900 timer. Trods sin alder er båden stadig i aktiv tjeneste, men den er nedslidt og dyr at holde oven vande. Der er konstateret osmose i skroget – en proces, hvor vand trænger ind i glasfiberen og gradvist svækker båden indefra. Dette har allerede ført til vandindtrængning og et markant forhøjet brændstofforbrug. I øjeblikket er redningsbådens motor ude af drift og redningsstationen i Kerteminde er derfor midlertidigt lukket. Når en redningsbåd som Ida svigter, er det ikke bare et logistisk problem. Hvis hjælpen er for længe undervejs, kan det få alvorlige, og nogle gange livstruende, konsekvenser.

Politisk fokus på søsikkerhed i ny flådeplan

Den 22. april 2025 indgik en bred kreds af Folketingets partier en delaftale om en flådeplan under forsvarsforliget 2024-2033. Aftalen udspringer af et øget trusselsbillede, særligt som følge af Ruslands adfærd i Østersøen, og skal ses som et udtryk for et ønske om at styrke Danmarks rolle i NATO.

Den nye flådeplan markerer en vigtig politisk prioritering af den maritime sikkerhed og beredskab. Et af de mest markante tiltag er anskaffelsen af 21 nye fartøjer til Marinehjemmeværnet. Disse skibe skal ikke kun styrke Danmarks evne til at overvåge farvande, men er også tiltænkt opgaver såsom havnebevogtning, redning, havmiljøopgaver og værtnationsstøtte.⁶

Med investeringer i nye fartøjer og den øgede overvågning af kritisk infrastruktur sender flådeplanen et klart signal om, at sikkerheden til søs skal styrkes både nu og i fremtiden. Hvor flådeplanen retter sig mod militære og strategiske behov, er det samtidig vigtigt også at værne om den nære søsikkerhed i de indre danske farvande, hvor mange færdes hver eneste dag. I dette landskab er

⁶ [Delaftale om en flådeplan under forsvarsforliget 2024-2033, s. 3](#)



DSRS et eksempel på, hvordan den frivillige og professionelle redningsindsats kan spille en understøttende rolle i forlængelse af regeringen og aftaleparternes egne initiativer i den forbindelse.

I Sverige varetages over 90 % af søredningerne af Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS), som er DSRS' søsterselskab.⁷ Søredningen ledes formelt af Sjöfartsverket, men myndigheden råder reelt ikke over egne fartøjer og er derfor afhængig af SSRS' frivillige mandskab og både. Kystvagten kan yde støtte, men varetager primært militære og toldrelaterede opgaver. Den svenske model viser, hvordan en stærk frivillig aktør kan spille en central rolle i det nationale redningsberedskab.

Statens alternativ: En dyr løsning

Som staten investerer i militære skibe for at sikre Danmark i Østersøen, bør den også investere i civil tryghed til havs i de indre farvande. **DSRS' ønske er en bevilling på 130.000.000. kr. over en syvårig periode fra 2026-2032 og skal ses i lyset af de betydelige omkostninger, som det offentlige undgår, hvis de selv skulle påtage sig ansvaret.**

Der er ikke offentligt tilgængelig information om hvor meget det koster at drive Kystredningstjenesten. De seneste tilgængelige tal, vi har kunne finde, er fra 2010: her kostede det 62.400.000. kr. årligt at drive den statslige kystredningstjeneste med 21 stationer. Inflationsjusteret til 2025 svarer det til over 81.000.000 mio. kr. årligt – eller omtrent 3.860.000 kr. pr. station.⁸

Skulle staten i dag etablere og drive 14 nye redningsstationer, ville de årlige driftsomkostninger alene beløbe sig til omkring **54.000.000 kr.** – uden at der er taget højde for investeringer i nye redningsfartøjer, faciliteter og andet nødvendigt udstyr.

Til sammenligning anmoder Dansk Søredningsselskab om en samlet bevilling på 130.000.000. kr. over syv år – under 19.000.000 kr. årligt – til modernisering, kapacitetsudvidelse og drift af et effektivt, frivilligt søredningsberedskab.

Set i lyset af de betydelige besparelser, DSRS bidrager til, er det oplagt at sikre organisationen de nødvendige midler til fortsat at varetage søsikkerheden i de indre danske farvande. En bevilling vil ikke blot sikre den eksisterende indsats, men også frigive ressourcer i både Marinehjemmeværnet og forsvaret. Med den rette støtte er DSRS desuden klar til at påtage sig flere samfundsnyttige opgaver – såsom patienttransport, indsatser ved klimahændelser og bekæmpelse af forurening.

⁷ [Krisinformation.se. Sjöräddningen](http://Krisinformation.se.Sjöräddningen)

⁸ [Finansloven 2010. § 12.31.01, s. 45](#)

Bilag A: Budget

DSRS' ønske er en engangsbevilling på **130.000.000 kr.** Nedenfor følger en nærmere beskrivelse af de enkelte poster, som tilsammen skal sikre, at DSRS også fremover kan levere tryghed i de danske farvande.

	Pris	Antal	I alt
Opgradering af redningsbåde			
A-stationer	11.000.000	5	55.000.000
B-stationer	5.000.000	9	45.000.000
Oprettelsen af nye redningsstationer			
A-stationer	11.000.000	1	11.000.000
B-stationer	5.000.000	1	5.000.000
Uddannelse			2.000.000
Aptering			1.000.000
Serviceorganisation			3.000.000
Landfaciliteter	500.000	16	8.000.000
I alt			130.000.000

Udviklingsbudgettet viser, at DSRS har brug for en samlet investering på 100.000.000 kr. – heraf 55.000.000 kr. til A-stationer og 45.000.000 kr. til B-stationer – for at opgradere de eksisterende både, som er i drift i øjeblikket. Begreberne A- og B-stationer dækker over DSRS' interne klassificering af redningsstationer, baseret på farvandets karakter, antallet af redningsaktioner samt tilknyttede frivillige, hvor A-stationerne stiller større krav til materiellet end B-stationerne. DSRS har allerede indgået en god aftale med Svensk Sødredningsselskab og sikret kapacitet på et værft i Göteborg, hvor bådene bliver leveres til produktionspris. Konkret ønsker DSRS at anskaffe to nye bådtyper, som også anvendes af den svenske søredningstjeneste.

Den første er en semilukket redningsbåd på ni meter, kaldet *Lars Bjerkander-klassen*. Det er en åben båd med beskyttelse mod vind og vejr, designet til tre personer og med en tophastighed på 34 knob. Prisen ligger på 5.000.000 kr.



Den anden båd er en lukket redningsbåd på tolv meter, kendt som *Embladklassen*. Den har plads til en besætning på tre til fire personer og kan ligeledes sejle op til 34 knob. Prisen for denne model er 11.000.000 kr.



Fælles for begge både er, at de er udviklet med fokus på frivillige – de er nemme at lære at bruge og skabt til at understøtte en effektiv og tryk indsats på havet.

Ud over opgraderingen af DSRS' flåde er der en række yderligere udgifter. Hvis DSRS skal etablere nye stationer i de områder, hvor der er identificeret behov for yderligere dækning, vil dette kræve en yderligere investering på 16.000.000 kr. alene til indkøb af både.

Når det kommer til at købe de nye både, skal DSRS afsætte penge til flere nødvendige forberedelser. Der er omkostninger forbundet med kontrakter, testsejladser og oversættelse af bådenes indhold og manualer, eftersom de kommer fra et svensk værft. Testsejladserne er vigtig for at sikre kvaliteten af bådene, og der skal også bruges penge på teknisk assistance for at kunne gennemføre disse tests korrekt. Estimatet for disse omkostninger ligger på 1.000.000 kr.

Derudover er der betydelige omkostninger knyttet til uddannelse af frivillige. For at sikre, at alle frivillige har den nødvendige ekspertise, skal DSRS afsætte 2.000.000 kr. til både grundlæggende og



ekstra uddannelse. Simulatortræning til de nye både finder hovedsageligt sted i Göteborg og indebærer derfor også udgifter til transport og ophold.

En anden vigtig investering er opbygningen af en serviceorganisation, som inkluderer et lager af reservedele til bådene samt udarbejdelse af manualer til vedligehold. Denne omkostning anslås at være på 3.000.000 kr.

Slutteligt ønsker DSRS at opgradere søredningsstationernes landfaciliteter til en anslået værdi af 16.000.000 kr. På flere af de nuværende stationer deler de frivillige lokaler med sejlklubbernes eksisterende faciliteter, mens andre har lokaler i en container eller i gamle redskabsskure. Mange stationer har ikke adgang til omklædning, toilet og vand, hvilket gør det svært at tiltrække frivillige, særligt kvinder. Tidssvarende faciliteter er en nødvendig ramme for den indsats, de frivillige yder hver dag.