



Innst. 82 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra justiskomiteen

Prop. 146 S (2010–2011)

Innstilling fra justiskomiteen om anskaffelse av nye redningshelikoptre mv. i perioden 2012–2020

Til Stortinget

1. Sammendrag

Regjeringen foreslår i proposisjonen å anskaffe nye moderne allværs søk- og redningshelikoptre i 10–20 tonns klassen til Fastlands-Norge, som erstatning for dagens Sea King redningshelikoptre.

Anskaffelsesløsningen omfatter i hovedsak følgende tiltak:

1. Kjøp av inntil 16 redningshelikoptre som skal fungere innenfor et flerbrukskonsept med oppgaver som søk, redning og luftambulanse, samt andre viktige samfunnsoppgaver som bistand til politiet.
2. Vedlikeholdsavtale som omfatter kjøp av reservedelslager, verktøy og bakkeutstyr til basene. Etablering av en vedlikeholdsavtale med leverandør av helikopter for periodisk og mellomtungt vedlikehold samt deleforsyning.
3. Bygningsmessige tilpasninger til valgt helikoptertype ved flere baser.
4. Tilpasning av landingsmulighetene ved sykehus som benyttes av dagens redningshelikoptre.
5. Tilpasning av utstyr ved Hovedredningssentralen (HRS) for å sikre en god kommunikasjon mellom helikopteret og redningsleder til enhver tid.
6. Opsjon på ytterligere inntil seks helikoptre for en eventuell fremtidig ny base i Nord-Norge, for et eventuelt fremtidig behov på Svalbard, samt for å kompensere for usikkerhet i vedlikeholdsutfø-

relse. En eventuell utløsning av opsjonen vil legges fram for Stortinget.

7. Videreføre anbudsprosess av en tjenesteleveranse for Sysselmannens helikopter på Svalbard med to redningshelikoptre av tilsvarende størrelse som det største helikopteret Sysselmannen disponerer i dag, med tjenestestart 1. april 2014.

Løsningen vil også omfatte en anskaffelse for Island i tråd med inngått samarbeidsavtale av 30. november 2007, men uten at dette medfører økonomiske forpliktelser for Norge.

Arbeidet med anskaffelsen ledes av Justis- og politidepartementet, som ansvarlig for redningstjenesten, men gjøres i samarbeid med Forsvarsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet. Det er etablert et prosjekt for redningshelikopteranskaffelsen med styringsgruppe bestående av de tre departementer.

Det antas en byggetid for helikoptrene på 3–3,5 år. De første to helikoptrene planlegges levert i 2016. Første base innføres i 2017, og de andre basene følger med én base pr. halvår fram til det siste helikoptret er innført i 2020.

Redningshelikopteranskaffelsen har vært underlagt ekstern kvalitetssikring i henhold til retningslinjer for kvalitetssikring av store statlige investeringsprosjekter. Ekstern kvalitetssikrer (EKS) har kommet med en rekke anbefalinger som er nøye vurdert og vil bli fulgt opp.

Redningshelikoptrene vil bli anskaffet i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. Et viktig virkemiddel i anskaffelsen er å sikre en best mulig konkurranse om ytelse og pris, med lav risiko i forhold til den etterfølgende gjennomføring av avtalen. De framtidige helikoptrene vil være i størrelsen 10–20 tonn og ha bedre allværsegenskaper, høyere hastighet og langt bedre rekkeviddekapasitet enn dagens

Sea King. De vil kunne tilby større trygghet på land og sjø, spesielt for fiskere og andre som beveger seg langt ute fra kystlinjen, og nytt og bedre søkeutstyr vil legge til rette for at folk kan oppspores raskere.

Dagens praksis med at redningshelikoptrene utfører luftambulanseoppdrag videreføres med vekt på oppdrag der helsetjenestens eget materiell ikke er egnet eller tilstrekkelig.

Forsvaret skal fortsette som operatør av de nye redningshelikoptrene og vil avhengig av hvilken helikoptertype som blir valgt, måtte gjennomgå en omstilling av sin operative og vedlikeholdsmessige virksomhet.

For å sikre en fortsatt god tjeneste og tilstrekkelig beredskap fram til de nye helikoptrene er på plass, vil dagens Sea King helikoptre ha behov for noe oppgradering og det er nødvendig å anskaffe et reservedelslager for å ta høyde for høy alder og et økende vedlikeholdsbehov. Det kan bli behov for å etablere reserveløsninger for fortsatt å ha beredskap dersom det oppstår havari, større vedlikeholdsutfordringer eller for å gjennomføre øvelser. Det arbeides med tiltak for å sikre videre drift av dagens fastlandsbaserte redningshelikopterflåte med Sea King helikoptre frem til nye helikoptre er på plass.

Dagens tjenestekjøpsavtale med sivil helikopteroperatør på Svalbard går ut i 2014. Regjeringen foreslår å videreføre en anbudsprosess om en tjenestekjøpsavtale for Svalbard fram til 2020, med mulighet til forlengelse. Dagens ordning med ett stort helikopter (Super Puma) og ett mellomstort helikopter erstattes av en ordning med to store helikoptre. To store helikoptre vil gi større sikkerhet til de fiskerne som har sin virksomhet i Svalbardsonen og området øst i Barentshavet.

Utgiftene i forbindelse med å følge opp anskaffelsen dekkes av regjeringens forslag til bevilgning under Justis- og politidepartementets budsjettområde, med unntak av enkelte elementer som bevilges over budsjettene til Forsvaret og helsesektoren.

Regjeringen legger til grunn en kostnadsramme inkludert usikkerhetsavsetninger (p 85) knyttet til anskaffelse av inntil 16 redningshelikoptre, reservedeler, utstyr, infrastrukturtiltak og gjennomføringskostnader m.m., på 16 800 mill. kroner. Kostnadsrammen er beregnet av ekstern kvalitetssikrer (EKS). Statens egne utgifter til ledelse og gjennomføringen av anskaffelsesprosessen og innføring av helikoptrene i Forsvarets organisasjon, er inkludert i beløpet.

De totale levetidskostnadene (samlede investerings- og driftsutgifter) for tiltaket er av ekstern kvalitetssikrer beregnet til mellom 27 000 og 41 000 mill. kroner fra 2011 og frem til 2050, dvs. ca. 30 år etter innfasing. Kostnadsvurderingene over omfatter alle kostnader knyttet til å anskaffe og sette nytt materiell i drift. Dette gjelder helikopter med nød-

vendig redningsutstyr, oppdragsutstyr (søkekamera, radar, m.m.) deler, verktøy og utstyr, samt hangarfasiliteter, tilstedevakttbygg, nødvendig oppgradering av landingsplasser ved sykehus, opplæring og trening, m.m. Investeringene er lagt til grunn å påløpe frem til 2021, når nytt materiell er ferdig innfaset.

I tillegg til investeringene som løper frem til 2021, skal det anskaffes en løsning for mellomtungt vedlikehold for femten år (ti år etter innfasing av helikoptrene), samt en avtale om deleforsyning og delevedlikehold for samme tidsrom. Forsvaret skal utføre det daglige vedlikehold på operasjonsbasene. Helikopter vedlikehold utover dette vil bli utført ved vedlikeholdsbase og konkurranseutsatt i forbindelse med anskaffelsen.

Justis- og politidepartementet vil komme tilbake i de årlige budsjettproposisjonene med årlige budsjettbehov knyttet til driftsutgifter og anskaffelsen.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jan Bøhler, Tore Hagebakken, Sigvald Oppebøen Hansen, Anna Ljunggren og Tove-Lise Torve, fra Fremskrittspartiet, Hans Frode Kieland Asmyhr, Ulf Leirstein, Åse Michaelsen og lederen Per Sandberg, fra Høyre, André Oktay Dahl og Anders B. Werp, fra Sosialistisk Venstreparti, Akhtar Chaudhry, og fra Senterpartiet, Jenny Klinge, viser til Prop. 146 S (2010–2011).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, gir sin tilslutning til at dagens basestruktur opprettholdes.

Komiteen merker seg at antall redningshelikopter i første omgang økes til 16 fartøyer, alle i samme størrelse, i 10–20 tonns klassen, og med «all-weather search and rescue»-egenskaper. Gjennom dette innkjøpet styrkes redningstjenesten betydelig.

Komiteen er tilfreds med at helikoptrene fortsatt skal fungere innenfor et flerbrukskonsept hvor oppgavene i hovedsak vil være søk, redning og luftambulanse. Når redningshelikoptrene fornyes er det en stor, viktig og ikke minst tung økonomisk investering. Slike nasjonale investeringer må i spesielle situasjoner kunne nyttegjøres ut over det som er det opprinnelige hovedformålet.

Komiteen mener derfor at redningshelikoptrene også i fremtiden skal bistå politiet, og i noen tilfelle også militære enheter, når situasjonen krever det og viktig samfunnsstruktur trues.

Komiteen er innforstått med at den framlagte anskaffelsesløsningen også omfatter kjøp av reserve-

delslager, nødvendig verktøy og bakkeutstyr til alle basene og at det etableres en vedlikeholdsavtale med helikopterleverandør for periodisk og mellomtungt vedlikehold samt deleforsyning.

Komiteen ser også nødvendigheten av at det blir foretatt bygningsmessige tilpasninger til valgt helikopter ved flere av basene, og utbedring av landingsplassene ved de sykehus som benyttes av dagens redningshelikoptre. Dette må gjøres i god tid slik at utbedringen av landingsplassene er gjennomførte før de nye helikoptrene erstatter dagens helikopterflåte.

Komiteen ser det også nødvendig samtidig å foreta en tilpasning av utstyr ved Hovedredningssentralen for å sikre god kommunikasjon mellom helikopter og redningsleder til enhver tid. Denne tilpasningen må også være ferdig til de nye helikoptrene tas i bruk.

Komiteen mener det er fornuftig å innarbeide en opsjonsrettighet til avtalen og støtter forslaget om en opsjon på inntil ytterligere 6 helikoptre for å kunne møte et fremtidig økende behov for redningskapasitet i nordområdene.

Komiteen slutter seg også til forslaget om at en viderefører en anbudsprosess for Sysselmannens helikoptre på Svalbard, og at en finner en fremtidig løsning med to redningshelikoptre av tilsvarende størrelse som det største helikopteret Sysselmannen disponerer i dag, med tjenestestart 1. april 2014.

Komiteen merker seg at Justis- og politidepartementet har anbefalt at anskaffelsen gjennomføres som en anbudskonkurranse der helikopter kandidater i både militært og sivilt register kan delta. Ekstern kvalitetssikrer (EKS) anfører i sin rapport at dette kan bli unødig komplisert og inneholde stor risiko. EKS anbefaler derfor at konkurransen gjennomføres kun for sivilt registrerte helikoptre.

Komiteen deler departementets vurderinger om at et slikt valg vil kunne begrense antallet konkurranter og gir sin støtte til at både militært og sivilt registrerte kandidater kan delta. En viktig forutsetning for regjeringen er at dersom en sivilt registrert kandidat skulle vinne, så skal Forsvaret kunne operere helikoptrene på samme måte som under dagens militære regelverk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at Forsvaret fortsatt skal være operatør av redningshelikoptertjenesten. Erfaringene med dette er gode, ikke minst fordi det militære operative regelverket er under full nasjonal kontroll og kan tillate flyging under svært krevende forhold. Dette er en suksessfaktor for redningstjenesten.

Komiteen viser til at redningshelikoptrene også bistår den sivile luftambulansetjenesten med oppdrag når denne har værbegrensninger.

Komiteen er kjent med at eventuell sivil registrering av helikoptrene vil medføre at Forsvaret må forholde seg til et sivilt teknisk og operativt regelverk og at tilsynsansvaret blir overført til Luftfartstilsynet. Alle Forsvarets luftfartøy er i dag registrert militært, uavhengig av om de er bygget etter militære eller sivile standarder (militært eller sivilt sertifisert). Forsvaret er således uten erfaring med å operere sivilt registrerte luftfartøy og med å forholde seg til sivilt teknisk og operativt regelverk. Komiteen finner det avgjørende viktig at Forsvaret gis gode betingelser for å kunne operere redningshelikoptrene trygt under alle de krevende forhold som vårt land og sjøområde byr på. Komiteen er bekymret for at innføring av et nytt registreringsregime vil kunne påføre Forsvaret hittil ukjente operative begrensninger.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, sier seg veldig godt fornøyd med at det nå tas viktige grep for å sette fart i arbeidet med å skifte ut den gamle Sea King-flåten med nye moderne allværs søk- og redningshelikoptre med større hastighet, større løftekapasitet og lengre rekkevidde. Dette vil gi økt trygghet for landets innbyggere og ikke minst for alle som ferdes langs norskekysten, internasjonal skipsfart, fiskerfartøyer og folk som er tilknyttet offshoreaktivitet i en eller annen form. De nye helikoptrene vil bli utstyrt med nytt moderne søkeutstyr som gjør at folk kan oppspores raskere og flere liv kan reddes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært kritiske til den manglende fremdriften i saken om anskaffelse av nye redningshelikoptre. Saken som er hovedgrunnlaget for Prop. 146 S (2010–2011), ble også debattert i Stortinget 16. mai 2002, jf. Innst. S. nr. 156 (2001–2002), hvor det ble foretatt en grundig gjennomgang av de utfordringer redningshelikoptertjenesten stod ovenfor da, og i et fremtidig perspektiv.

Disse medlemmer vil understreke at kvaliteten på redningshelikoptertjenesten i mange tilfeller er avgjørende for om liv kan reddes eller ei. Mange som har sitt daglige virke langs kysten, på offshoreinstallasjoner, som en del av fiskeflåten eller i annen aktivitet setter sin lit til at de skal kunne hjelpes og reddes når ulykken inntreffer. Hvis man i tillegg ser de store verdiene som disse menneskene er med på å fremskaffe for nasjonen Norge, er dette etter disse medlemmers oppfatning noe av det viktigste fokus i denne saken.

Disse medlemmer vil understreke at for Fremskrittspartiet har det eneste riktige fokus vært,

og er, de rent redningsfaglige. Det konstateres at mange velger å snakke om kostnader knyttet til denne anskaffelsen, men etter disse medlemmers oppfatning er det viktigste å fokusere på de behov redningstjenesten samlet sett har.

Disse medlemmer vil derfor vise til Fremskrittspartiets merknader under behandling av Innst. S. nr. 156 (2001–2002) og senere behandlinger i Stortinget.

Disse medlemmer viser videre til regjeringens saksfremlegg hvor man henviser til en ekstern kvalitetssikrer (EKS). Denne har gjort en beregning av hvorvidt det vil være mest fornuftig å la forsvaret fortsette å drifte helikopterbasene i fremtiden, eller om sivile kan gjøre det. Utredningen er svært viktig og en sentral analyse før det treffes en endelig beslutning. I denne sammenheng vises det til at man nå skal treffe beslutninger for 30 år fremover. Det er da viktig at man har et best mulig avgjørelsesgrunnlag. Det vises for øvrig til at EKS ikke konkluderer med at forsvaret er en foretrukket aktør til drift av redningshelikoptertjenesten.

Disse medlemmer viser til at rapporten fra EKS er unntatt offentlighet av departementet og har således kun vært tilgjengelig for justiskomiteens medlemmer. Rapporten ble gjort tilgjengelig for komiteens medlemmer først på slutten av komiteens behandling. Rapporten burde ha vært fremlagt på et tidligere tidspunkt. Disse medlemmer mener denne rapporten i sin helhet eller i hvert fall deler av rapporten burde vært offentliggjort, da dette er en sak av stor allmenn og offentlig interesse.

Disse medlemmer mener man må åpne for sivile tilbydere av noen baser i redningstjenesten. Et problem med redningstjenesten er at det samlede utgiftsbilde er svært uoversiktlig. Hva en god redningstjeneste koster, er derfor uklart. Dersom man åpner for konkurranse vil det være mulig å sammenlikne utgiftene ved de ulike baser og således danne seg et bilde av hvor mye det faktisk koster. I den grad dagens redningstjeneste ikke opptre effektivt nok med de ressurser som tildeles, vil det således være mulig å gjøre endringer i driften slik at tjenesten oppnår bedre resultater.

Sivile tjenesteleverandører vil også etter disse medlemmers oppfatning ha et større spekter å spille på dersom de drifter et slikt tilbud. Disse medlemmer viser til at store aktører innen luftfart vil kunne stille ulike helikoptre til disposisjon og på den måten løse ulike oppdrag med ulike maskiner. Dette kan være et moment for å gjøre tjenesten mer effektiv både hva gjelder hurtig redning av mennesker, men også knyttet til kostnader. Private tilbydere vil også ha jevnlig utskifting av helikoptre slik at vedlikeholdskostnader til en hver tid holdes på et forsvarlig nivå. Når man skal gjennomføre en så stor

omlegging som innkjøp av 16 nye helikoptre er, burde disse aspektene vært utredet før endelige konklusjoner treffes.

Videre er disse medlemmer opptatt av den samlede helikopterberedskapen i Norge. Dette særlig sett i sammenheng med hendelsene 22. juli 2011 hvor det viste seg at politiet og Forsvaret brukte for lang tid på å få helikoptre med i aksjonen som pågikk. I denne sammenheng kunne disse medlemmer tenke seg en utredning hvor det legges en plan for den samlede beredskap sett under ett og hvor redningshelikoptre kunne spille en rolle også knyttet til politiets utrykningsberedskap. Man kunne tenke seg 2–3 helikoptre som blir pansret og således kunne være i stand til å settes inn til personellforflytning dersom det skulle være behov fra politiets side. I denne sammenheng vil disse medlemmer peke på redningstjenestens lokaliteter som er spredt på en god måte over hele landet og således svært egnet til å ha en slik støttefunksjon overfor politiet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning hvor tre av basene i redningstjenesten konkurranseutsettes, under samme kvalitetskrav som det Forsvaret opererer under i dag.»

«Stortinget ber regjeringen utrede den samlede helikopterkapasiteten i Norge og eventuelt sikre at noen av de nye helikoptrene i redningstjenesten kan brukes til støtte for personelltransport for politiet.»

Videre er disse medlemmer opptatt av basestrukturen i redningstjenesten. Basen på Banak i Finnmark ligger inne i landet og således langt fra kysten. Dette kan ha avgjørende betydning for nød-stedte i sjøen. Dersom man blir liggende i vannet utenfor kysten, er sjansen for å overleve lenge relativt lite. Hvis en base ligger ved kysten, vil tiden som går før helikopteret kommer frem, kunne minimeres betraktelig. Det er også viktig å ta innover seg hvilken aktivitet man vil se i havområdene utenfor Finnmark i tiden som kommer. Delelinjeavtalen mellom Norge og Russland åpner for langt større trafikk i disse områdene. Det er viktig at redningstjenesten dimensjoneres ut fra det økte behovet som vil følge med dette.

Disse medlemmer vil til slutt påpeke den store avstanden mellom basen i Bodø og basen på Banak. Disse to basene danner beredskapen for hele Nord-Norge og dermed også nordområdene. Avstanden gjør at beredskapen langs kysten rett ut fra Tromsø er svakere enn i mange andre områder. Dette tilsier at man bl.a. må se på mulighet for å etablere ny base for redningstjenesten lokalisert i Tromsø. For-

holdene som disse medlemmer har påpekt taler for at man ser på basestrukturen på nytt.

Disse medlemmer fremmer således følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake med egen sak med vurdering av hvordan den fremtidige basestrukturen skal være utformet.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at anskaffelsen av nye redningshelikoptre har tatt svært lang tid. Sea King-flåten kommer til å være nærmere 50 år før de nye helikoptrene er operative. I de kommende årene er det etter all sannsynlighet kun Norge som vil ha Sea King som sitt hovedredningshelikopter. Dette vanskeliggjør reparasjoner og vedlikehold, i tillegg til at det vil være færre tilgjengelige tekniske oppgraderinger enn på andre helikoptre. Videre medfører vedlikehold at antallet operative redningshelikoptre til enhver tid er lavere enn det som er optimalt. Det er etter disse medlemmers oppfatning svært viktig at prosessen videre gjennomføres raskt, slik at de nye redningshelikoptrene er operative så tidlig som mulig. Disse medlemmer viser til at det tidligere er gjennomført flere utredninger om behovet for nye redningshelikoptre. Prosessen med anskaffelse av nye redningshelikoptre ble startet i 1997, da Foster-vollutvalget i NOU 1997:3 påpekte gapet mellom det Sea King-flåten er i stand til å utføre, og det som bør forventes av fremtidens materiell. Disse medlemmer merker seg at det trolig vil gå mer enn 20 år fra denne erkjennelsen før nye og moderne redningshelikoptre er operative. Disse medlemmer har videre merket seg at det nå har gått ni år siden en samlet justiskomite uttalte at:

«Siden dagens flåte av redningshelikopter er blitt svært gamle ber komiteen om at disse fases ut innen 2008, dersom det lar seg gjøre produksjonsmessig»,

jf. Innst. S. nr. 156 (2001–2002).

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede en ordning hvor tre av basene i redningstjenesten konkurranseutset-

tes, under samme kvalitetskrav som det Forsvaret opererer under i dag.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede den samlede helikopterkapasiteten i Norge og eventuelt sikre at noen av de nye helikoptrene i redningstjenesten kan brukes til støtte for personelltransport for politiet.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen komme tilbake med egen sak med vurdering av hvordan den fremtidige basestrukturen skal være utformet.

4. Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet kan:

1. Innenfor en kostnadsramme på 16 800 mill. kroner:
 - a. Inngå kontrakt om anskaffelse av inntil 16 redningshelikoptre i klassen 10–20 tonn med tilhørende reservedeler, utstyrs- og treningspakker til Fastlands-Norge for planlagt innfasing i perioden 2016–2020. Kontrakten skal også omfatte en opsjon på ytterligere inntil seks redningshelikoptre av samme type.
 - b. Gjennomføre infrastrukturtiltak, herunder bygningsmessige tilpasninger til valgt helikoptertype ved flere baser, samt tilpasning av landingsmulighetene ved sykehus som benyttes av dagens redningshelikoptre.
2. Inngå kontrakt om langsiktig vedlikeholds- og logistikkavtale til understøttelse av helikoptrenes drift innenfor et uendret bevilgningsnivå på vedkommende budsjettpost i hele avtaleperioden.
3. Innenfor en samlet ramme på 1 300 mill. kroner inngå kontrakt om en tjenesteleveranse for Svalbard av to store redningshelikoptre tilsvarende dagens Super Puma med tjenestestart 1. april 2014 og med varighet på seks år og opsjon på ytterligere fire år.

Oslo, i justiskomiteen, den 29. november 2011

Per Sandberg

leder

Sigvald Oppebøen Hansen

ordfører

