

Innst. S. nr. 156

(2001-2002)

Innstilling fra justiskomiteen om redningshelikoptertjenesten i fremtiden

St.meld. nr. 44 (2000-2001)

Til Stortinget

1. INNLEDNING

I meldingen presenteres anbefalingene til Fostervoll-utvalget (NOU 1997:3) som har gjennomgått erfaringene med redningshelikoptertjenesten fra de siste 25 år, etter at redningshelikopterberedskapen ved Forsvarets skvadronen 330 ble opprettet, og har kommet med forslag til den fremtidige redningshelikopterberedskapen.

Det fremmes forslag til endringer som vil styrke redningshelikoptertjenesten vesentlig. Enkelte avgjørelser ligger inn i fremtiden. Særlig gjelder dette anskaffelse av nye redningshelikoptre og forholdet til Forsvaret som operatør av tjenesten.

I dag er det krav til 100 pst. beredskap på fastlandsbasene, med unntak for Rygge, dvs. at det til enhver tid skal være et redningshelikopter klar til å rykke ut. På Rygge og Svalbard er kravet i dag henholdsvis 85 og 90 pst. beredskap. Det foreslås å videreføre disse kravene. Gjeldende krav til reaksjonstid er 60 minutter, men basene har i praksis kortere gjennomsnittlig reaksjonstid. Fostervoll-utvalget anbefalte et krav til 15 minutters reaksjonstid døgnet rundt. I meldingen følges anbefalingen, ved at det foreslås å etablere døgnkontinuerlig tilstedevakt ved samtlige baser på fastlandet, men å videreføre dagens krav på Svalbard.

Etter dagens regler skal ethvert punkt på kysten kunne nås av redningshelikoptre innen 90 minutters flytid. Fostervoll-utvalget anbefalte at det skulle stilles effektivitetskrav (reaksjonstid og flytid) til hele det norske redningsansvarsområdet. I meldingen følges utvalgets anbefaling med unntak for anbefalingen om at hele det norske redningsansvarsområdet skal kunne dekkes innen 3 timer.

I dag er det redningshelikopterbasen i Longyearbyen, på Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge. I meldingen foreslås det å videreføre dagens etablerte baser. I forhold til det basemønster som Fostervoll-utvalget anbefalte, innebærer dette at basen på Banak ikke flyttes til

Hammerfest. Dessuten foreslås etablert en redningshelikopterberedskap for Nordvestlandet med forankring i Florø.

Det skal være en målsetting å fortsette med flerbruk av redningshelikoptrene i samme grad som i dag. Anskaffelse av nye redningshelikoptre i fremtiden vil kunne gi åpning for en økt flerbruk. Dagens kommandoforhold for redningshelikoptrene, både på fastlandet og på Svalbard foreslås videreført.

Antall ambulanseoppdrag som flys med redningshelikoptre er i dag på et hensiktsmessig nivå. Justisdepartementet skal se nærmere på muligheten for å utstyre enkelte luftambulanshelikoptre med heis, slik at de kan utføre lettere redningsoppdrag. Justisdepartementet skal også se nærmere på hvilke muligheter det i fremtiden ligger i å samordne redningshelikoptertjenesten med andre sivile helikopterressurser, herunder helikopterressurser tilknyttet installasjonene på sokkelen. Det vil også være naturlig å se på hvilke behov som bør dekkes av private interesser selv, og det vil fortsatt være viktig å benytte andre frivillige redningsressurser.

I meldingen går man inn for at det finnes frem til praktiske løsninger ved de enkelte baser mht. krav til reaksjonstid og kompetanse for medisinsk personell tilknyttet redningshelikoptrene. Ordningene skal ikke være dårligere enn i dag uten at dette er svært upraktisk og/eller tiltagende kostnadskrevende å opprettholde.

Det tas ikke standpunkt til anskaffelse av nye redningshelikoptre. Justisdepartementet er inne i en prosess med å vurdere enhetshelikopter med Forsvaret, og Forsvaret skal forhandle en opsjon på kjøp av slike. Samtidig vurderer departementet å la et sivilt selskap være operatør av redningshelikoptertjenesten, helt eller delvis, om dette blir vurdert som hensiktsmessig.

I samsvar med utvalget foreslås det at Justisdepartementet også i fremtiden skal ha det faglig overordnede ansvaret for redningshelikoptertjenesten. Forsvarets

operatøransvar for Sea King helikoptrene (skvadron 330) videreføres til det blir tatt en avgjørelse om fremtidig operatør av redningshelikoptertjenesten. I tråd med flertallet i Fostervoll-utvalget foreslås imidlertid budsjettansvaret for redningshelikoptertjenesten organisert under Forsvarets skvadron 330 overtatt av Justisdepartementet.

Det skal opprettes et "Brukerråd for redningshelikoptertjenesten" med representanter fra brukergruppen til redningshelikoptertjenesten, med det formål å utveksle erfaringer og informasjon, samt komme med innspill til Justisdepartementet.

Administrative og økonomiske konsekvenser av forslagene i meldingen fremgår av kap. 9.

2. REDNINGSHELIKOPTERTJENESTENS UTVIKLING I NORGE

I meldingens kap. 2 gis det en fremstilling av bakgrunnen for, og utviklingen innen redningshelikoptertjenesten.

3. KRAV TIL BEREDSKAP, REAKSJONSTID, FLYTID OG DEKNINGSOMRÅDE

Redningstjenesten med Sea King helikoptre er lagt opp med tanke på sjøredningstjeneste. I meldingen redegjøres det for vesentlige endringer av betydning for tjenesten knyttet til oljevirkosheten, skipsfarten, fiskeriene, flytrafikken og fritidsaktiviteter.

I dag stilles det ved de faste basene på fastlandet krav til at ett redningshelikopter til enhver tid skal være klar til å rykke ut i tilfelle det oppstår en nødsituasjon, dvs. at det stilles krav om 100 pst. *beredskap*. Dette gjør det nødvendig å ha to helikoptre stasjonert på basen. På Rygge og Svalbard er kravet i dag henholdsvis 85 og 90 pst. *beredskap*.

Det skal ikke ta mer enn 60 minutter fra besetningen på redningshelikopteret alarmeres og til det er i luften (*reaksjonstid*). I normal arbeidstid har Sea King basene en gjennomsnittlig reaksjonstid på 18 til 20 minutter. Utenom normal arbeidstid er gjennomsnittlig reaksjonstid på 30 til 40 minutter.

Det følger av St.prp. nr. 33 (1970-1971) at ethvert punkt på kysten skal kunne nås innen 90 minutters *flytid*. Det stilles ikke krav til flytid når det gjelder dekning av resten av norsk redningsansvarsområde slik dette i dag er definert av IMO (International Maritime Organisation). Redningshelikoptrene skal ellers ha en rekkevidde og en utrustning til å utføre redningsaksjoner langt til havs (aksjonsradius tilsvarende minimum 6 timers flytid).

Fostervoll-utvalget mente at det i utgangspunktet burde være 100 pst. *beredskap* for alle redningshelikopterbasene. Et utvalgsmedlem dissenterte mht. Svalbard og ga uttrykk for at gjeldende *beredskap* her er tilfredsstillende.

Utvalget går inn for å skjerpe kravene til reaksjonstid fra 60 til 15 minutter og til flytid fra 90 til 80 minutter. Redningshelikoptertjenesten vil da med dagens ressurser kunne dekke det aller meste av det sjøområdet som foreslås å skulle kunne dekkes innen 95 minutter. Fastlandsdelen av norsk redningsansvarsområde bør kunne nås av et redningshelikopter innen 105 minutter. Den øvrige delen av norsk redningsansvarsområde, inkludert Svalbard, bør normalt kunne nås innen 3 timer etter alarmering. For at disse krav skal kunne nås, må det opprettes døgkontinuerlig tilstedevakt.

Med dagens helikopterressurser vil enkelte mindre sjøområder ikke kunne gis tilfredsstillende dekning, men også disse kan nås innen 95 minutter ved å skifte ut dagens redningshelikoptre med nye og raskere helikoptre. Dersom det er stor fiskerivirkosighet i området, kan det også gis tilfredsstillende dekning ved å la kystvaktfartøy med helikopter følge fiskeflåten. Utvalget mener at det må kunne aksepteres at en mindre del av sjøområdet ikke har tilfredsstillende dekning.

Høringsinstansene er positive til et krav om 100 pst. *beredskap* og til forslaget om å senke reaksjonstiden til 15 minutter.

Departementet er enig i at det skal tilstrebes å holde 100 pst. *beredskap* ved samtlige redningshelikopterbasen innenfor dagens ressursituasjon. Det bemerkes at fremtidens nye redningshelikoptre vil gi høyere driftssikkerhet, og operativitet.

På Rygge er det detasjert (detasjement er en base hvor en ikke har faste fasiliteter til å støtte opp om driften av virksomheten) ett Sea King redningshelikopter. I tillegg er Forsvarets skvadron 720 med sine Bell-helikoptre stasjonert på Rygge. (Skvadron 720 er i St.prp. nr. 45 (2000-2001) foreslått flyttet til Gardermoen, om Rygge blir nedlagt.) Det er et nært og godt samarbeid mellom Hovedredningssentralen i Sør-Norge og redningssentralene i Gøteborg og Århus, slik at man ved behov vil kunne få helikopterstøtte derfra. Det vil etter departementets vurdering være tilfredsstillende å fortsette med krav til 85 pst. *beredskap* og ett redningshelikopter på Rygge.

Et nytt Kystvaktfartøy "KV Svalbard" skal være operativt fra sommeren 2003, og skal ha et sjøbasert helikopter om bord. Kravet til 90 pst. *beredskap* på Svalbard videreføres.

Det vil være en vesentlig forbedring av redningstjenesten dersom basene settes opp med døgkontinuerlig tilstedevakt. Ulempen med å skulle nytte begrepet "15 minutter" i reaksjonstid er at det kan være umulig i gitte situasjoner, og at det således kan lede til urettmessig kritikk i ettertid. I meldingen går man etter dette inn for å endre dagens krav fra reaksjonstid på 60 minutter til etablering av døgkontinuerlig tilstedevakt på samtlige baser, bortsett fra Svalbard hvor dagens reaksjonstid på en time er vurdert som tilfredsstillende. Det tas sikte på å starte gjennomføringen av døgkontinuerlig tilstedevakt i løpet av 2003.

Deler av det området som ønskes nådd innen 95 minutter etter varsling, kan ikke nås med dagens heli-

koptre fordi de holder for lav marsjfart. Kravet til dekning av landdelen innen 105 minutter kan derimot nås med dagens helikoptre. De aktuelle områder bør kunne dekkes med fremtidens redningshelikoptre.

Kravet om at hele det norske redningsansvarsområdet (se meldingens vedlegg 1, figur 1.5) skal kunne nås innen 3 timer, vil ikke kunne oppfylles med dagens redningshelikoptre. Dette kravet er ambisiøst, og legger sterke bindinger på valg av fremtidige redningshelikoptre. Egenskaper ved alternative fremtidige redningshelikoptre, samt forholdet til andre ressurser må vurderes nærmere før det er ønskelig å sette et endelig effektivitetskrav for yttergrensen av norsk redningsansvarsområde.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunn Karin Gjøl, Anne Helen Rui og Knut Storberget, fra Høyre, ledere Trond Helleland, Linda Cathrine Hofstad og Peter Kuran, fra Fremskrittspartiet, Jan Arild Ellingsen og Harald Espelund, fra Kristelig Folkeparti, Einar Holstad og Finn Kristian Marthinsen og fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, er glad for at Stortinget nå skal ta et endelig standpunkt i flere av de forhold som ble påpekt i NOU 1997:3 om redningshelikoptertjenesten (Fostervoll-utvalget), og at disse skal avklares. Komiteen er videre opptatt av at resultatet blir en faglig og operativ tjeneste som tilbyr det norske folk trygghet, i de situasjoner hvor de har behov for bistand fra redningshelikoptertjenesten. Komiteen har derfor vektlagt redningsmessige forhold.

Komiteen vil videre påpeke at det i hovedsak er oppnådd stor enighet, og vil derfor gi honnør til den fremlagte stortingsmelding.

Komiteen slutter seg til forslaget om at det skal opprettholdes 100 pst. beredskap på samtlige baser, med unntak av Svalbard. Komiteen har forståelse for Svalbards spesielle situasjon, og finner derfor å kunne videreføre ordningen med 90 pst. beredskap.

Komiteen ser videre meget positivt på forslaget om å redusere reaksjonstiden, ikke minst med henvisning til at tidsfaktoren svært ofte er avgjørende med hensyn til om et menneske overlever eller ei. Komiteen viser til at endringen i praksis innebærer at det etableres døgnkontinuerlig tilstedevakt på basene. Komiteen vurderer dette tiltaket som det viktigste av samtlige endringer som foreslås i meldingen.

Også når det gjelder krav til rekkevidde og flytid, slutter komiteen seg til forslaget i stortingsmeldingen. Komiteen vil dessuten vise til at nye redningshelikoptre vil kunne fly raskere og ha adskillig større rekkevidde enn dagens helikoptre. Også dette en vesentlig forbedring. Komiteen mener derfor at de nye helikoptrene vil gi en akseptabel dekning av det sjøområde som skal dekkes.

4. FREMTIDIG BASEMØNSTER

Det er i dag stasjonert redningshelikoptre på Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge, i tillegg til Longyearbyen. På alle basene, med unntak av Longyearbyen er det Forsvaret med skvadron 330 som er operatør. Siden basemønsteret ble vurdert av Fostervoll-utvalget, er Sea King redningshelikopteret som var stasjonert på Vigra blitt flyttet til Rygge.

Utvalget mener at dagens basemønster i det vesentlige er tilfredsstillende, og legger fram 4 alternative forslag i prioritert rekkefølge. Utvalget har ønsket å beholde nåværende baser, og ikke unødig bryte opp allerede etablerte beredskapsmiljøer.

- Alternativ 1: Redningshelikopterbasene Svalbard, Bodø, Ørland og Sola beholdes. Det opprettes nye redningshelikopterbaser i Hammerfest, Florø og på Rygge/Torp.
- Alternativ 2: Redningshelikopterbasene Svalbard, Bodø og Ørland beholdes. Det opprettes nye redningshelikopterbaser i Hammerfest, Bergen og på Kjevik. I tillegg stasjoneres et redningshelikopter på Ekofisk. Redningsberedskapen ved 720 skvadronen på Rygge opprettholdes som i dag og formaliseres.
- Alternativ 3 er identisk med alternativ 2, men med unntak av fullverdig redningshelikopter på Ekofisk.
- Alternativ 4: Svalbard, Banak, Bodø, Ørland, Sola og Rygge. Det opprettes en ny redningshelikopterbase på Rygge, og redningsberedskapen på Vigra og ved 720 skvadronen på Rygge avvikles.

Et flertall av høringsinstansene som har uttalt seg om basemønster støtter utvalgets alternativ 1. Det er utvalgets forslag om å flytte basen fra Banak til Hammerfest og baseplassering på Vestlandet som det fokuseres på blant høringsinstansene. Uttalelsene refereres i meldingen pkt. 4.3.

Departementet viser til at Enhetshelikopterprosjektet i Forsvaret arbeider med erstatning for dagens helikoptre. De nye helikoptrene vil øke i antall fra 6 til 8 og ha en betydelig økt yteevne. Kystvaktens evne til å utføre redningsoppdrag øker i og med innføringen av KV Svalbard og nye helikoptre. Norge disponerer videre fire eldre fregatter. Fem nye fregatter er under prosjektering for å erstatte disse. De nye fregattene vil i motsetning til de gamle, disponere ett maritimt helikopter hver.

Ved avgjørelsen av hva som bør være fremtidens basemønster er det lagt vekt på effektivitetskrav i forhold til norsk redningsansvarsområde, hensynet til ikke å bryte opp bestående baser uten at tungtveiende grunner taler for dette, likhetsbetraktninger og praktiske forhold som nærhet til sykehus, flyplasser og brannvesen.

Longyearbyen, Banak, Bodø, Ørlandet og Sola er i dag etablerte baser med god geografisk plassering i

forhold til dekningsområde og effektivitetskrav. I meldingen foreslås det å satse videre på disse som redningshelikopterbasen.

Det har i den senere tid vært stasjonert et Super Puma helikopter i Hammerfest, operert av Norsk Helikopter, som har vært tilgjengelig for Hovedredningssentral Nord-Norge. Så lenge Forsvaret er operatør i regionen, foreslås det å videreføre redningshelikopterbasen på Banak. I fremtiden vil det kunne ha betydning om Forsvaret fortsatt skal være operatør av redningshelikoptertjenesten. Det er for øvrig utsikter til økt aktivitet på sokkelen utenfor Finnmarkskysten, noe som vil kunne gi gode muligheter for å samarbeide med industriens egne helikoptre. I påvente av klarhet rundt dette bør redningshelikopterbasen på Banak ikke flyttes, selv om det gir en redusert rekkevidde utover havområdene.

I St.prp. nr. 45 (2000-2001) ble Rygge foreslått nedlagt som flystasjon, med effekt fra 31. desember 2003. Bli Rygge lagt ned eller redusert i omfang, er vurderingen i stortingsmeldingen at redningshelikopterbasen må omlokaliseres til Torp. Dette vil kreve investeringer fra Forsvarets side, og det må derfor vurderes om eventuell drift på Torp bør ivaretas av sivil operatør.

I stortingsmeldingen fremheves behovet for å styrke redningshelikopterberedskapen på Nordvestlandet, og det foreslås at Florø bør velges som base, bl.a. på bakgrunn av plasseringen i forhold til eksisterende baser. Det skal stilles krav til 100 pst. beredskap, og det skal være døgnbemannet tilstedevakt med den løsning som velges. Muligheten for at det blir sivil redningshelikopterbase på Østlandet om Rygge nedlegges, vil eventuelt kunne frigjøre en Sea King maskin som kan inngå i en løsning for Nordvestlandet.

Basen i Longyearbyen på Svalbard beholdes. Helikopteret inngår i et flerbrukskonsept, og løsningen her fungerer i dag godt.

Før en tar stilling til fremtidig helikoptertype og dermed åpning for eventuell sivil operatør, er det ikke forsvarlig å investere ytterligere enn forslaget her legger opp til. Videre er det viktig å se basemønsteret i sammenheng med øvrige ressurser som er tilgjengelige til enhver tid. Vesentlige endringer i dette bildet vil kreve nye vurderinger.

Komiteens merknader

Generelt

Med hensyn til fremtidig basemønster slutter komiteen seg i all hovedsak til forslaget i meldingen, og støtter lokalisering av baser til Longyearbyen, Bodø, Ørlandet, Sola og Rygge.

Når det gjelder redningshelikoptertjenesten på Svalbard, vil komiteen oppfordre Regjeringen til å endre budsjetteringen/regnskapsførselen slik at det fremgår mer tydelig hva som er utgifter relatert til tjenesteoppdrag for Sysselmannen og hva som er redningsoppdrag (SAR).

Komiteen vil også be Regjeringen snarest mulig skifte ut Sysselmannens helikopter nr. 2 med et annet helikopter med tilsvarende utrustning og kapasitet som helikopter nr. 1. Komiteen mener at denne endringen vil styrke den totale tjenesten på Svalbard, og derigjennom ivareta både de som er brukere av redningstjenesten, og de som utfører dem på en bedre måte. Komiteen vil i den anledning peke på de tøffe klimatiske forhold og de store landområdene som tjenesten på Svalbard skal betjene. Komiteen ber også om at behovet for treningsflyging dekkes for alle baser, men vil vise til at det på Svalbard er klimatiske forhold og lang mørketid som gjør at mye treningsflyging vil kunne være av avgjørende betydning.

Lokalisering av base på Nordvestlandet

Komiteen viser til at plasseringen av basen på Nordvestlandet i hovedsak har to likeverdige kandidater.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter Fostervoll-utvalgets avveininger når de anbefaler Florø som lokalisering for ny base på Nordvestlandet. Flertallet slutter seg til stortingsmeldingens begrunnelser for denne lokaliseringen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det finnes infrastruktur i Florø som legger forholdene godt til rette for en slik etablering, og peker også på at politimesteren i det nye Sogn og Fjordane politidistrikt vil ha sete i Flora. Disse medlemmer viser videre til at det er uenighet i Norges Fiskarlag når det gjelder hvilket lokaliseringssted som bør velges, og at avdelingen i Sogn og Fjordane går inn for Flora. Også LOs helikopterutvalg støtter en slik løsning. Selv om båttrafikken er tettest i området utenfor Ålesund, må det legges vekt på at alle deler av det området basen dekker skal kunne nås innen rimelig tid. Det legges i den forbindelse vekt på at en plassering i Flora er gunstig bl.a. i forhold til oljeinstallasjonene utenfor Nordvestlandet og det utsatte havområdet utenfor Stad.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner at basen på Nordvestlandet bør lokaliseres til Vigra. Disse medlemmer viser i den anledning til antall skipsanløp i Ålesund, og at Ålesund er valgt til nasjonal havn. I tillegg til dette har Norsk Sjømannsforbund region Midt-Norge gått inn for å plassere basen på Vigra. Videre har Vigra fasiliteter som kan gi et godt utgangspunkt for lokalisering av basen, og Vigra har gjennom tre år hatt et redningshelikopter lokalisert dit. Disse medlemmer finner derfor etter en helhetlig vurdering at Vigra bør velges som base for Nordvestlandet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen lokalisere den nye redningshelikopterbasen på Nordvestlandet til Vigra."

Lokalisering av base i Finnmark

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at framtidig plassering av basen i Finnmark må ses i sammenheng med fremdrift og utbygging av Snøhvitfeltet. Flertallet viser også til innspill fra Norsk Sjømannsforbund som støtter flyttingen av basen fra Banak til Hammerfest. LOs helikopterutvalg støtter plassering av et redningshelikopter i Hammerfest, noe man vil oppnå dersom basen flyttes fra Banak. Flertallet mener videre at det bør være mulig for staten å samfinansiere en ny fremtidig redningshelikopterbase sammen med de som skal stå for utbygging av Snøhvitfeltet. Ved et gjensidig engasjement vil alle parter komme styrket ut, og det vil gi økonomiske gevinster. Flertallet viser til at 330-skvadronen fortsatt vil være driftsoperatør så lenge basen er lokalisert til Banak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti slutter seg til forslaget i meldingen om å opprettholde helikopterbasen på Banak.

Disse medlemmer viser til at denne basen er viktig med utgangspunkt i samvirket mellom redningshelikoptertjenesten og Forsvaret. Disse medlemmer peker også på at den overveiende andel av redningsoppdragene i Finnmark skjer over land. Ifølge opplysninger fra Porsanger kommune gjennomfører 330-skvadronen på Banak ca. 200 redningsoppdrag i året, hvorav 180 er over land. En alternativ plassering i Hammerfest kan derfor ikke forutsettes å redusere flytiden i det store flertall av redningsoperasjoner. Disse medlemmer har merket seg at tidsfaktoren er særlig viktig ved redningsoppdrag til sjøs, og er enig i at sjøredning fortsatt skal danne grunnlaget for kravene til redningshelikoptertjenesten. Disse medlemmer peker imidlertid på at de nye redningshelikoptrene vil være klart raskere enn dagens helikoptre slik at flytiden ved ulykker i sjøområdene uansett reduseres vesentlig. Også andre tekniske forbedringer vil i fremtiden gi en bedre beredskap, eksempelvis avisningssystem. Det er etter dette ikke avgjørende redningsfaglige hensyn som tilsier en flytting.

Det bør på denne bakgrunn også legges vekt på at helikopterbasen på Banak er svært viktig for lokalsamfunnet. Basen er en viktig del av den totale virksomheten på flyplassen, og bidrar til at aktiviteten der har et omfang som sikrer driften. Dermed gis det også muligheter til annen næringsetablering knyttet til flyplassen. Disse medlemmer peker også på at bl.a. Finnmark fylkeskommune og Sametinget går inn for fortsatt helikopterbase på Banak.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprettholde og videreføre redningshelikopterbasen på Banak."

5. FLERBRUK AV, OG PRIORITERTE OPPGAVER FOR REDNINGSHELIKOPTRENE. SAMORDNING AV HELIKOPTERRESSURSER

Sea King-redningshelikoptrene benyttes i dag til søk- og redningsoppdrag, ambulanseoppdrag, redningsøvelser, forberedende redningstjeneste, egentrening, skoleflyging og diverse andre oppdrag, særlig militære. Det er en målsetting å fortsette med flerbruk av helikoptrene, men etablering av døgnkontinuerlig tilstedevakt gjør det nødvendig å vurdere prioriteringen av oppgaver som pålegges et redningshelikopter på beredskap. Søk- og redningsoppdrag er primæroppgaven. Alle andre oppdrag skal pålegges slik at det ikke kommer i konflikt med overordnede effektivitetskrav.

Utvalget mener at en også i fremtiden bør la redningshelikoptrene inngå i et flerbrukskonsept, og at søk og redningsoppdrag (SAR) fortsatt skal ha første prioritet. Deretter følger luftambulanseoppdrag, redningsøvelser og samtrenting, forebyggende redningstjeneste og oppdrag pålagt av operatøren. Utvalgets forslag til reaksjonstid, basemønster m.v. for fremtiden kan bli vanskelig å oppfylle dersom dagens nivå på flerbruk av redningshelikoptre opprettholdes. Utvalget foreslår at Justisdepartementet utreder nærmere behovet for flerbruk, og hvordan dette skal organiseres.

Etter utvalgets mening bør dagens ordning, med at Forsvarskommando Sør- og Nord-Norge har operativ kommando over skvadron 330, mens Hovedredningsentralene har taktisk kommando, fortsette. Videre mener utvalgets flertall at Sysselmannens redningsstyrte Super Puma helikopter på Svalbard bør underlegges hovedredningsentral Nord-Norge sin taktiske kommando. I dag har hovedredningsentralen Nord-Norge taktisk kommando over helikopteret på Svalbard ved søk- og redningstilfeller, mens Sysselmannen for øvrig har helikopteret til eksklusiv rådighet i henhold til kontrakten med den sivile operatøren. Utvalgsmedlem Ann Kristin Olsen (tidligere sysselmann på Svalbard), er uenig med flertallet, og vil beholde dagens ordning.

De høringsinstanser som har uttalt seg vedrørende flerbruk og prioritering av oppdrag for redningshelikoptrene støtter utvalgets forslag.

Justisdepartementet støtter den prioriteringen som utvalget har foreslått. Før det innføres døgnkontinuerlig tilstedevakt, skal Justisdepartementet kartlegge det samlede behov for bruk av redningshelikoptrene. Departementet skal gi retningslinjer for bruk av helikoptrene, og være part i en fornyet avtale om bruk av redningshelikoptrene til ambulanseoppdrag.

Justisdepartementet vurderer dagens løsning mht. kommandoforhold for helikoptrene både på fastlandet

og på Svalbard som god, og ønsker å videreføre disse. Det vil etter Justisdepartementets syn ikke være formålstjenlig å endre kommandoforholdet over Sysselmannens redningsutstyrte helikopter på Svalbard. Både Hovedredningssentralen Nord-Norge og Sysselmannen er i dag godt fornøyd med ordningen slik denne fungerer. Avgjørelser om bruk av redningshelikopter vil fortsatt skje etter anbefaling fra Hovedredningssentralen til henholdsvis Forsvarskommandoene eller Sysselmannen, som tar den endelige beslutning.

For å oppnå en bedre utnyttelse av de samlede helikopterressurser, har utvalget vurdert om det er mulig å samordne de statlige helikoptrene på en bedre måte. Med statlige helikoptre forstås Forsvarets helikoptre, Sysselmannens helikoptre (Super puma og Bell 212), og helikoptre som er en del av Statens luftambulansse. Utvalget redegjør kun for mulig samordning med den statlige luftambulanssetjenesten. Dersom disse benyttes til redningsoppdrag, må hovedredningssentralene leie helikopter og betale timepris for bruken av helikoptret. Utvalget mener det kan spares penger ved å la luftambulanssebasene i Sør-Norge overta en del av ambulansseoppdragene fra redningshelikopterbasene på Ørland og på Sola. Utvalget foreslår at Sosial- og helsedepartementet, i samarbeid med berørte parter, utreder dette nærmere. Det kan også være en samordningseffekt ved å oppgradere noen av dagens luftambulanssebasen til kombinerte luftambulanssebasen og "lettere" redningshelikopterbasen.

Helikoptrene fra privat sektor som brukes i petroleumsvirksomheten er primært transporthelikoptre, men benyttes i enkelte tilfeller til rednings- og ambulansseoppdrag. Etter utvalgets vurdering kan de offshorebaserte helikoptrene gjøres bedre egnet til å utføre søks- og redningsoppdrag enn de er i dag. Utvalget anbefaler et samarbeid mellom operatørselskapene, Justisdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Luftfartsverket, med det formål å stille klare effektivitetskrav også til denne redningshelikopterressursen.

Det er ulike kommentarer til forslagene fra høringsinstansene.

I meldingen går man ikke inn for en samordning av statlige ressurser som tilsier at redningshelikopterbasene overtar alle ambulansseoppdrag. Det er heller ikke ønskelig å opprette flere luftambulanssebasen for å redusere mengden av ambulansseoppdrag som i dag blir fløyet med redningshelikoptrene. Det er uforholdsmessig kostbart å bruke redningshelikoptrene til ambulansseoppdrag, men luftambulansseoppdrag bidrar til nødvendig trening. Hovedprinsipper for valg av fremtidige luftambulanssebasen fremgår av St.meld. nr. 43 (1999-2000), der det allerede er meldt at det er et behov for omfattende endringer i avtalen om bruken av redningshelikoptre til ambulansseoppdrag. Når Justisdepartementet i fremtiden skal overta budsjettet for redningshelikoptertjenesten (jf. kap. 8), vil en fornyet avtale måtte inngås mellom Justisdepartementet, Sosial- og helsedepartementet og Forsvaret. Det er for øvrig i fremtiden ønskelig at luftambulanssehelikoptrene fort-

satt brukes til søk- og redningsoppdrag. Dette skal imidlertid ikke gå på bekostning av primæroppgaven til ambulanssehelikoptrene.

Justisdepartementet vil se nærmere på hvilke muligheter det ligger i å samordne redningshelikoptertjenesten med private helikopterressurser, og hvilke behov som bør dekkes av private interesser selv. I tillegg vil det i fremtiden, som nå, være viktig å benytte andre frivillige redningsressurser, som Norsk Aeroklubb.

Komiteens merknader

Komiteen vil påpeke at det i NOU 1997:3 var dissen om hvordan redningshelikoptrene på Svalbard skulle styres. I den anledning vil komiteen påpeke at det er redningsoppdrag som skal prioriteres.

Når Kystvakten faser inn KV Svalbard, og Forsvarets nye fregatter med egne helikoptre er på plass, er komiteen enig i vurderingen i stortingsmeldingen av at dette vil bedre dagens tjeneste.

Komiteen ser positivt på et mulig samarbeid mellom statlige og private helikopterressurser og ber Justisdepartementet arbeide videre med slike vurderinger. Komiteen vil imidlertid vise til at det ikke er ønskelig med et utvidet pålegg om en egen redningstjeneste for offshorebransjen, da det kan føre til at tjenesten kan bli avhengig av det enkelte selskaps økonomiske muligheter.

Komiteen viser til at redningshelikoptertjenesten i dag utfører en rekke ambulansseoppdrag, og komiteen ser redningshelikoptrene som en del av det totale luftambulanssetilbudet. Komiteen forutsetter at gjeldende praksis mht. ambulansseflyvning videreføres.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enig med Forstervollutvalgets flertall i at helikopteret på Svalbard bør underlegges hovedredningssentralen i Nord-Norge på tilsvarende måte som andre redningshelikoptre i Nord-Norge. Disse medlemmer mener dette vil understreke at redningsoppdrag prioriteres, og ser det som en fordel at man får en enhetlig og ryddig organisering av redningshelikoptertjenesten. Disse medlemmer forutsetter at Sysselmannens behov for å kunne benytte helikopteret til andre oppdrag vil kunne tilfredsstilles også under en slik ordning.

6. FREMTIDIG MEDISINSK BEMANNING PÅ REDNINGSHELIKOPTRE

Det er i dag generelt krav til legebemanning på redningshelikoptre som inngår i luftambulanssetjenesten. Det er i tillegg fast praksis at det følger med lege på søk- og redningsoppdrag, men det er ikke noe krav til at legen skal ha beredskap på basen. Legen har 60 minutters beredskap som resten av besetningen. Man har knyttet til seg dels anestesileger, og dels allmennpraktiserende leger.

Utvalget har vurdert om det er mulig å samordne luftambulansse- og redningshelikopterbasene slik at de

kan ha samme lege på vakt, men konkluderer med at dette ikke er hensiktsmessig. Lege bør fortsatt være en del av søk- og redningskonseptet selv om kravet til reaksjonstid settes til 15 minutter (døgnkontinuerlig tilstedevakt). Dagens ordning på Svalbard anses tilstrekkelig.

Det er ulike syn blant høringsinstansene.

I St.meld. nr. 43 (1999-2000) "Om akuttmedisinsk beredskap" vurderes luftambulansetjenesten. Meldingen publiserer Luftambulansetvalgets rapport (NOU 1998:8), og drøfter blant annet fremtidig basestruktur. Luftambulansetvalget anbefaler at det bør være anestesileger med minimum to års tjeneste om bord i redningshelikopteret ved ambulanseoppdrag, men ser ikke det samme behov for spesialistkompetanse ved normale søk- og redningsoppdrag.

I meldingen støttes disse vurderingene, og det fremheves at det må finnes praktiske løsninger ved de enkelte baser når det gjelder medisinsk beredskap, herunder kompetansenivået for det medisinske personellet. Merknader ved eventuell innføring av døgnkontinuerlig tilstedevakt for leger på alle basene antas å beløpe seg til ca. 13 mill. kroner i året ifølge anslag foretatt av Sosialdepartementet. Beregningen er imidlertid usikker. Med en løsning hvor legen ikke har tilstedevakt på basen, vil det bli opp til hovedredningsentralene i hvert enkelt tilfelle å vurdere om det er behov for lege eller ikke. På Svalbard foreslås det å gå videre med den løsning som en har i dag, hvor sykehuset kontaktes og bidrar med den best mulige legeresurs som er tilgjengelig.

Justisdepartementet skal i samråd med Sosial- og helsedepartementet finne frem til praktiske løsninger på legeberedskapen. Løsningen ved de enkelte baser skal ikke være dårligere enn i dag, om ikke dette er svært kostnadskrevenne eller upraktisk.

Komiteens merknader

Komiteen finner å kunne anbefale videreføring av dagens ordning på Svalbard, men vil samtidig henstille til Regjeringen om at man søker å tilføre Svalbard en tilnærmet like god medisinsk beredskap som landet for øvrig.

Medisinsk personell har ofte avgjørende betydning for utfallet av en redningssituasjon, og komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Kristelig Folkeparti, vil derfor be Regjeringen legge opp redningstjenesten slik at legen inngår som en permanent del av helikoptermannskapet. Flertallet er klar over at det vil kunne stilles spørsmål ved den samfunnsøkonomiske vurdering av å pålegge leger basevakt, men finner likevel at legen skal være en fast del av mannskapet. Siden flertallet nå støtter forslaget om døgnkontinuerlig beredskap, må legen ha basevakt for ikke å forsinke uttrykninger.

Flertallet vil samtidig be Regjeringen vurdere om det er medisinske forhold legen kan bidra med selv om vedkommende inngår som en del av basens vaktbered-

skap. Flertallet finner at dette kan være fornuftig såfremt det ikke reduserer reaksjonstiden. Flertallet forutsetter i den forbindelse at vaktordningen på basene kan innrettes slik at legen kan benyttes til annet arbeid i helsevesenet også i løpet av de periodene han/hun oppholder seg på basene i forbindelse med vakt.

Flertallet peker på viktigheten av at det medisinske personellet holder høyt faglig nivå, og legger vekt på at legene som benyttes til redningsoppdrag ellers er i kontinuerlig legetjeneste. Det forutsettes at det medisinske personell tilfredsstiller de kompetansekrav som stilles i St.meld. nr. 43 (1999-2000) om akuttmedisinsk beredskap.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette døgnkontinuerlig tilstedevakt med lege på redningshelikopterbasene på fastlandet."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti finner ikke tilstrekkelig grunnlag for å kunne innføre døgnkontinuerlig tilstedevakt for legene. Disse medlemmer anbefaler å finne praktiske og forsvarlige løsninger for medisinsk beredskap ved de enkelte baser. Løsningen skal ikke være dårligere enn i dag, uten at dette er svært upraktisk og tiltagende kostnadskrevenne å opprettholde. Det skal tilstrebes en så god beredskap for medisinsk personell som mulig. Disse medlemmer mener at man kan komme fram til en rasjonell og forsvarlig akuttmedisinsk beredskap på redningshelikoptrene uten til en hver tid å ha lege med, og peker på at ikke alle søk- og redningsoppdrag tilsier at det er nødvendig med lege.

Disse medlemmer viser for øvrig til svar til komiteen fra Justisdepartementet i form av oversendt notat fra Helsedepartementet av 18. april 2002, jf. vedlegg 1.

7. KRAV TIL FREMTIDIGE REDNINGS- HELIKOPTRE

Erfaringene med Sea King-redningshelikoptrene er meget gode. Helikoptrene gjør fortsatt en god jobb, men de har lav flyhastighet og er tiltagende vedlikeholds- og kostnadskrevenne. Forsvaret har i løpet av 90-tallet gjennomført et moderniseringsprogram og anskaffet to nye Sea King-helikoptre.

Utvalget mener at det fortsatt bør være et krav at norske redningshelikoptre skal ha kapasitet til å ta om bord ca. 20 nødstedte, herunder 4 bærepassasjerer om gangen.

Dagens Sea King redningshelikoptre har en flyhastighet på 110 knop. Fremtidige redningshelikoptre skal være i stand til å fly med en marsjfart på 150 knop.

Det meste av utstyret utvalget mener bør kreves på redningshelikoptrene, finnes på dagens redningshelikoptre. I meldingen pkt. 7.2 jf. tabell 7.1 gjennomgås

utvalgets forslag til utstyrskrav for fremtidige redningshelikoptre.

AW SAR står for All Weather Search and Rescue. Dette er et redningshelikopter som skal kunne utføre alle typer redningsaksjoner under alle lys- og værforhold. Et SAR-helikopter skal kunne utføre de fleste typer redningsaksjoner enten over land eller over sjø, og er et supplement til AW SAR. Utvalget differensierer utstyrskravene noe ut fra dette skillet. På et AW SAR-helikopter er det ifølge utvalget behov for en besetning på 5 personer (eksklusiv medisinsk personell). På SAR anses det nødvendig med en besetning på 3 personer. Både Luftforsvaret og sivile helikopterselskap bør kunne være redningshelikopteroperatører, men Luftforsvaret bør fortsatt være hovedoperatør.

Utvalget mener at det allerede nå må vurderes å skifte ut Sea King-helikoptrene siden en anskaffelsesprosess tar tid. Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet bør planlegge utskiften og arbeidet bør iverksettes snarest mulig.

Flere av høringsinstansene har uttalt seg om kravene som er satt til fremtidige helikoptre. Kravene utvalget har satt oppleves i det store og det hele som fornuftige og det er liten uenighet rundt enkelthetene. Noen kommentarer nevnes allikevel i meldingen pkt. 7.3.

Justisdepartementet støtter utvalgets anbefaling om størrelse på redningshelikoptrene, krav til flyhastighet og teknisk utstyr, og er enig i at kravene til helikoptre beregnet for ulike oppdrag differensieres. Krav til fremtidig maksimal rekkevidde tas det ikke et endelig standpunkt til på det nåværende tidspunkt. Dagens besetning på Sea King (AW SAR) er 5 personer eksklusiv lege. Det er Justisdepartementets syn at det ikke er ønskelig å beslutte noen endringer på dette punkt nå.

Uavhengig av om det er militær eller sivil operatør av redningshelikoptre skal kravene som stilles til mannskap ikke være dårligere enn i dag. Justisdepartementet vil i samarbeid med Luftfartsverket sette formelle minimumskrav til personell som skal være besetning på sivile redningshelikoptre, og det bør kreves at fartøysjefen er norskspråklig.

Fostervoll-utvalget anbefaler at Forsvaret fortsatt bør være hovedoperatør av redningshelikoptertjenesten. I meldingen åpnes det for å vurdere om sivilt selskap bør operere redningshelikoptertjenesten, helt eller delvis, dersom dette blir vurdert som hensiktsmessig. Denne muligheten skal vurderes nærmere parallelt med at Justisdepartementet vurderer enhetshelikopter med Forsvaret.

Norge samarbeider i dag med Sverige, Finland og Danmark om en eventuell anskaffelse av nye helikoptre til Forsvaret og redningstjenesten. Prosjektet omfatter anskaffelse av totalt 14 helikoptre. I tillegg vurderes det å kjøpe inn 10 tilsvarende helikoptre til redningstjenesten. Skulle anskaffelse av fremtidige helikoptre i denne regi vise seg umulig å gjennomføre, vil andre anskaffelsesformer og andre internasjonale samarbeidsprosjekter bli vurdert.

Det anses nødvendig å skifte ut dagens Sea King-helikoptre senest i 2010. Arbeidet med å vurdere alternative helikoptre er i full gang, og vil fortsette i tiden som kommer. Det kan i fremtiden være aktuelt å stille ulike krav til redningshelikoptre, for ulike baser.

Komiteens merknader

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

Komiteen slutter seg til Regjeringens vurdering av antall besetningsmedlemmer som er nødvendig.

Når det gjelder krav til fremtidige redningshelikoptre, slutter komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, seg i all hovedsak til de krav som er spesifisert i meldingen. Flertallet mener at nye sivile redningshelikoptre bør ha kapasitet på 25 nødstedte. Flertallet viser i den anledning til Sleipner-ulykken hvor størrelsen på helikopterkabinen var av vesentlig betydning. Flertallet vil videre peke på det store antall cruiseskip som ferdes i norske farvann, ikke minst i Svalbardområdet, og mener derfor at kapasiteten på antall personer som kan berges i hvert helikopter må økes.

Av hensyn til en kvalitativ god prosess ber flertallet om at det nedsettes et nytt helikopterfaglig forum som gjennomgår de aktuelle kandidater. Forumet bør ha medlemmer fra Justisdepartementet, brukerorganisasjonene og utøverne av dagens tjeneste. Flertallet ber forumet spesielt vurdere behovet for antall nødstedte som må kunne berges. Innstillingen legges frem for Stortinget for endelig godkjenning innen utgangen av 2003.

Flertallet ber videre det helikopterfaglige forumet vurdere hvor lange driftsavtaler Justisdepartementet bør inngå med Forsvaret og sivile operatører. Forumet bes også vurdere muligheten for å konkurranseutsette vedlikeholdet av de helikoptre Forsvaret skal operere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti slutter seg til departementets forslag om hvilke krav de fremtidige redningshelikoptrene skal tilfredsstillende. Disse medlemmer mener den størrelse som er valgt er hensiktsmessig, dvs. at helikoptret skal kunne ta ca. 20 nødstedte, herunder 4 bårpasienter. Dette var også anbefalingen fra Fostervoll-utvalget. Disse medlemmer peker på at kravene er satt etter en helhetsvurdering der ønske om å kunne ta om bord flest mulig er veiet opp mot hensynet til at maskinene bør ha en størrelse som gjør at de kan fungere godt under ulike forhold og i flest mulig redningsoperasjoner. Helikoptrene bør ikke dimensjoneres med utgangspunkt i de ekstreme situasjonene; kravene bør i stedet ta utgangspunkt i normalsituasjonene. Disse medlemmer mener det er svært viktig at man ikke anskaffer heli-

koptre som er så store at det vil redusere helikoptrenes mulighet til å være operative, for eksempel i enkelte fjellredningsoperasjoner

Disse medlemmer er for øvrig enig at departementet må fatte beslutning om de nye helikoptrene innen 2003 for eventuelt å kunne utnytte foreliggende opsjonsavtaler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil i denne forbindelse peke på at flertallet i Fostervoll-utvalget anbefalte anskaffelse av enhetshelikoptre. Disse medlemmer ser klare fordeler ved en slik løsning, og ber Regjeringen vurdere dette alternativet særskilt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker ikke å legge sterke føringer for hva slags helikoptertype man bør velge, men ønsker at det brukerfaglige rådet, med representanter fra berørte parter, skal trekkes inn i dette arbeidet. Kravene som er spesifisert i meldingen må danne grunnlaget for nye kjøp.

8. ANSVARFORHOLD I REDNINGS- HELIKOPTERTJENESTEN

Dagens organisering av redningshelikoptertjenesten

Justisdepartementet har det administrative samordningsansvaret for redningstjenesten i sin helhet. Hvert enkelt fagdepartement har et selvstendig ansvar for redningstjenesten innen sitt felt. Den operative samordningsmyndigheten er delegert til hovedredningsentralene og de lokale redningssentraler (politidistriktene).

Sea King-redningshelikoptrene som inngår i Forsvarets skvadron 330 er en såkalt dedikert redningsressurs, dvs. ressurser som har redning som primær oppgave og står til eksklusiv rådighet for hovedredningssentralene. Sysselmannens helikoptre er ikke-dedikerte helikoptre, men søk-, rednings- og ambulansoppdrag prioriteres alltid. Det er opp til Justisdepartementet å stille redningsfaglige krav til de dedikerte redningshelikoptrene.

Luftforsvaret har driftsansvaret (operatør) for redningshelikoptertjenesten. Skvadron 330 har i dag 12 Sea King-helikoptre til eksklusiv bruk for redningshelikoptertjenesten. Forsvarets ansvar omfatter administrativ ledelse av 330 skvadronen.

Engangsutgiftene ved etablering av redningshelikoptrene fra og med 1972 er ført på Justisdepartementets budsjett, mens driftsutgiftene bevilges over Forsvarsdepartementets budsjett.

Utvalgets vurdering av faglig og økonomisk styring av redningshelikoptertjenesten

Utvalget påpeker at ansvarsdelingen mellom Forsvarsdepartementet og Justisdepartementet ikke har fungert tilfredsstillende, og at samarbeidet ellers mel-

lom berørte departementer har unødig preg av tilfeldigheter når det gjelder redningshelikoptertjenesten.

Forsvarsdepartementet har finansiert utgifter både til nyanskaffelser, drift og modernisering av redningshelikoptrene uten at Forsvarets budsjett har blitt øket tilsvarende. Denne praksis har medført at redningshelikoptertjenesten har kommet i konflikt med Forsvarets primærvirksomhet i prioriteringen innen budsjetttramene.

Utvalget foreslår at Justisministeren fortsatt skal ha det overordnede samordningsansvar innen redningshelikoptertjenesten, mens Forsvaret bør fortsette som hovedoperatør. Det foreslås en klarere beskrivelse av ansvar og myndighet for tjenesten.

Videre foreslås det oppnevnt et felles rådgivningsorgan sammensatt av representanter fra Forsvarsdepartementet, Forsvarets overkommando, forsvarskommandoene, Justisdepartementet, hovedredningsentralene, Sysselmanen på Svalbard og Sosial- og helsedepartementet, som skal vurdere alle sider ved redningshelikoptertjenesten og formulere forslag til løsninger. Utvalget tilrår dessuten at Justisdepartementet vurderer å oppnevne en referansegruppe, med representanter fra brukerne av redningshelikoptertjenesten, for gjensidig informasjons- og erfaringsutveksling.

Det faglige tilsynet bør baseres på at samtlige aktører som inngår i den offentlige redningshelikoptertjenesten på en reviderbar måte må forholde seg til de kravene som fastsettes. Operatøren bør også selv utføre egenkontroll. Hvert år bør Justisdepartementet utarbeide en årsmelding over redningstjenestens samlede innsats.

Utvalget har vurdert tre alternativer til framtidig økonomisk styring av redningshelikoptertjenesten:

1. Redningshelikoptertjenesten budsjetteres over Justisdepartementets budsjett.
2. Redningshelikoptertjenesten i Luftforsvaret budsjetteres over Forsvarsdepartementets budsjett, og Justisdepartementet kan ved ytterligere behov leie inn helikoptre over eget budsjett.
3. Alle utgifter til redningshelikoptertjenesten på fastlandet budsjetteres over Forsvarsdepartementets budsjett, og Forsvarsdepartementet foretar innleie av eventuelle sivile redningshelikoptre.

Utvalgets flertall anbefaler alternativ 1. Flertallet ser for seg en ordning med brukerbetaling, hvor Justisdepartementet stiller krav overfor Forsvarsdepartementet, og betaler det redningshelikoptertjenesten faktisk koster. Andre statsetaters bruk av offentlige redningsressurser til andre typer oppdrag betales etter brukerbetalingsprinsippet.

Ett mindretall (5 medlemmer), deler seg og går henholdsvis inn for alternativ 2, subsidiært alternativ 3 og alternativ 3, subsidiært alternativ 2. Begge mindretallsforslagene vil innebære at det fortsatt vil bli et delt redningsfaglig og budsjettmessig ansvar mellom For-

svarsdepartementet og Justisdepartementet. Det forutsettes at samarbeidet mellom departementene formaliseres, og at alle utgifter og inntekter til redningshelikoptertjenesten holdes adskilt fra den militære ramme.

Høringsuttalelser

Det er bred enighet blant høringsinstansene om at Justisdepartementet fortsatt bør ha det redningsfaglige ansvaret for redningshelikoptertjenesten, i tillegg til budsjettansvaret for skvadron 330 som opereres av Forsvaret.

Samlet vurdering og konklusjon

I meldingen går man etter dette inn for at Justisdepartementet fortsatt skal ha det overordnede administrative ansvar for redningshelikoptertjenesten. Forsvarets operatøransvar for Sea King-helikoptrene (skvadron 330) videreføres også til det blir tatt en avgjørelse om fremtidig operatør av redningshelikoptertjenesten. Justisdepartementet vil gå inn på en driftskontrakt med skvadron 330 og inngå fremtidige kontrakter med andre brukere. Justisdepartementet stiller krav gjennom kontrakten og kontrollerer at kravene overholdes.

Det er i Fostervoll-utvalgets rapport foreslått vurdert om det bør gis et overordnet styringsdokument, om nødvendig en egen lov om redningstjenesten. Justisdepartementet har kommet til at dette verken er ønskelig eller nødvendig.

Justisdepartementet ønsker å strukturere samarbeidet mellom berørte fagdepartementer utenom et etablert råd slik utvalget foreslo. Departementet ønsker imidlertid å følge utvalgets forslag og opprette et "Brukerråd for redningshelikoptertjenesten". Brukerrådet skal drøfte tjenestens utføring av sine oppgaver, vurdere effektivitets- og kvalitetskrav og bistå Justisdepartementet med råd og informasjon. Representanter i brukerrådet skal være organisasjoner som ivaretar ulike gruppers interesser.

De som stiller de faglige krav til tjenesten må også ha den økonomiske styringen. På denne bakgrunn skal budsjettansvaret for skvadron 330 overtas av Justisdepartementet. Det skal vurderes om det bør skje en overføring av midler til en eller flere stillinger fra Forsvaret. Justisdepartementet skal ved overtagelse av budsjettet for redningshelikoptertjenesten, kjøpe av Forsvaret den tjeneste de skal utføre.

Komiteens merknader

Komiteen er klar over de økonomiske utfordringer som følger den kvalitative oppgraderingen av redningstjenesten, men mener likevel at disse må sees i sammenheng med muligheten for å bistå og redde flere mennesker enn hva tilfellet er i dag.

Komiteen slutter seg til vurderingen i meldingen om at Forsvarets skvadron 330 skal være hovedoperatøren i den fremtidige redningshelikoptertjenesten.

Komiteen er opptatt av at Justisdepartementet tilføres økonomiske og faglige ressurser slik at oppgaven med å ha et overordnet ansvar kan ivaretas, og ber Regjeringen ta hensyn til dette.

Komiteen forventer at Forsvarets utgifter knyttet til de enkelte redningshelikopterbasene synliggjøres.

Komiteen slutter seg således til vurderingen om at det samlede ansvar for redningstjenesten nå samles i ett departement. Komiteen tror at det vil være med på å bidra til at det gis et mer samlet fokus på tjenesten og at en unngår uheldige interessekonflikter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, og Sosialistisk Venstreparti, legger også i dette at Justisdepartementet må ha mandat til å vurdere hvordan de skal iverksette de tiltak som Stortinget gir anvisning på. Dette fordi det må være samsvare mellom det overordnede ansvaret som pålegges og det handlingsrom departementet får når det gjelder utførelsen av oppgaven.

Flertallet vil be Regjeringen gi det operative ansvaret til 330-skvadronen på følgende baser: Bodø, Ørlandet, Sola og Rygge, samt Banak inntil eventuelt ny base er etablert. Dette begrunnes med at Forsvaret i dag har betydelig aktivitet på disse basene.

I tillegg ber flertallet Regjeringen ta initiativ til at 330-skvadronen får et eksplisitt ansvar for å utarbeide årlige treningsopplegg for egne og sivile operatører, slik at kvaliteten på tjenesten opprettholdes. Flertallet er klar over 330-skvadronens faglige kompetanse og ønsker å videreføre denne, samt la den være et mål for sivile operatører.

Flertallet mener at følgende baser bør konkurransesettes etter redningsfaglige kriterier: Svalbard, Florø og eventuelt den fremtidige basen i Hammerfest. Flertallet ber Regjeringen fase inn sivile operatører så snart det lar seg gjøre. Flertallet vil i den anledning vise til meldingens side 52 hvor det blant annet heter :

"... forsvaret bør ikke yte bistand til det sivile samfunn der oppgavene kan løses like godt av frivillige eller kommersielle aktører, eller der dette kan fortrenge kommersielle interesser."

Opprettelse av et "brukerforum for redningshelikoptertjenesten" støtter flertallet fullt opp om, og flertallet ber Regjeringen vurdere om det vil kunne styrke forumet ytterligere dersom en også tar med representanter fra andre lands redningstjenester.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er en primæroppgave for det offentlige å drive redningstjeneste, og vil derfor fraråde at man i utstrakt grad splitter opp operatøransvaret for redningshelikoptertjenesten. Disse medlemmer viser til at redningshelikoptermiljøet er lite, og mener at den kontinuitet og høye kompetanse som er bygget opp i 330-skvadronen er svært viktig å videreføre og opprett-

holde. Skvadronen er viktig både i redningssammenheng og for Forsvaret. Disse medlemmer mener at nettopp den flerbruk som er mulig ved tilknytningen til Forsvaret gir en gjensidig nytteeffekt både for redningstjenesten og Forsvaret som det ikke er noen grunn til å redusere, tvert imot. En oppsplitting av operatøransvaret vil gi økt risiko for driftsavbrudd og kreve mer ressurser til administrasjon og kontroll/oppfølging av tjenesten. Disse medlemmer mener dette vil være en feilprioritering av ressursene som ikke vil gi noen kvalitetsheving av eksisterende tjeneste. Man bør i stedet tilstrebe å bruke ressursene der de trengs mest, nemlig i det operative leddet.

Disse medlemmer kan ikke se at det bør være Forsvarets oppgave å drive opplæring av sivile helikopteroperatører. Forutsetningen for en slik tjeneste ville for øvrig være at Forsvaret opprettholder sin ekspertise på området, noe disse medlemmer vanskelig kan se vil være tilfelle dersom man starter en nedbygging av tjenesten.

Disse medlemmer mener at Forsvaret i utgangspunktet bør være operatør på alle helikopterbasene, på sikt også på den nye basen på Nordvestlandet. Disse medlemmer registrerer at Forsvaret i dag ikke har kapasitet til å påta seg oppdraget, men forutsetter at slik kapasitet kan bygges opp og at man derfor må sette dette ut på anbud i en overgangsfase. Disse medlemmer mener at Forsvarets 330-skvadron på lik linje med private selskaper kan være med og konkurrere om anbudet, der flertallet mener at operatøransvaret skal konkurransesettes. Disse medlemmer peker på at Forsvaret i dag leverer en svært god tjeneste som bør videreføres og styrkes i stedet for å bygges ned. Med utgangspunkt i fortsatt høy kvalitet på tjenesten, legger disse medlemmer til grunn at Forsvaret vil kunne drive redningshelikoptertjenesten på konkurransedyktige vilkår.

Også disse medlemmer støtter for øvrig opprettelsen av et brukerforum, og mener brukerforumet bør være sammensatt av representanter fra brukerne, operatørene og involverte departementer.

9. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Tilretteleggingen for døgnkontinuerlig tilstedevakt på basene vil kreve en investering på ca. 56 mill. kroner, samtidig som det vil gi årlige økte driftsutgifter på ca. 45 mill. kroner. Iverksettelse vil gi en kostnad på ca. 100 mill. kroner første driftsår. I tillegg kommer kostnader forbundet med etablering av en redningshelikopterberedskap på Nordvestlandet med forankring i Florø. En fullverdig base driftet av sivil operatør vil koste ca. 45 mill. kroner på årsbasis. For å redusere kostnadene kan en bruke luftambulanshelikopteret i Førde som backup for redningshelikopteret på beredskap.

Realiseringen av forslagene i meldingen vil være avhengig av bevilgningene i de kommende års statsbudsjetter.

10. UTTALELSE FRA FORSVARSKOMITEEN

Komiteens utkast til innstilling har vært forelagt forsvarskomiteen til uttalelse. Forsvarskomiteen uttaler i brev 24. april 2002:

"Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunnar Halvorsen, Leif Lund og lederen Marit Nybakk, fra Høyre, Bjørn Hernæs og Age Konradsen, fra Fremskrittspartiet, Per Roar Bredvold og Per Ove Width, fra Sosialistisk Venstreparti, Kjetil Bjørklund, fra Kristelig Folkeparti, Åse Wisløff Nilssen og fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, har etter initiativ fra komiteen og påfølgende vedtak i Presidentskapet hatt utkast til innstilling fra justiskomiteen til behandling for endelig avgivelse. Komiteen har i den anledning gjennomført en høring med forsvarsminister Krohn Devold og forsvarrets øverste ledelse. På bakgrunn av opplysninger som fremkom under høringen ble det fremsatt 7 spørsmål til Forsvarsdepartementet. Spørsmålene med statsråd Krohn Devolds svar følger som trykt vedlegg til innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil legge avgjørende vekt på forsvarsmessige forhold i sin behandling. Flertallet viser til justiskomiteens foreløpige innstilling og har følgende merknader:

Flertallet viser til at justiskomiteens flertall ønsker å flytte basen for redningshelikoptertjenesten fra Banak til Hammerfest. Flertallet viser til vedlagt brev fra statsråd Krohn Devold der det understrekes at stasjonering av 330-skvadronen på Banak er en vesentlig forutsetning for Forsvarets drift av flystasjonen i dag. Flertallet vil videre vise til at statsråden mener flytting kan medføre at Banak blir nedlagt som flyplass, både for sivile og militære formål. Flertallet ser det som svært alvorlig dersom Banak blir nedlagt som flystasjon, og vil vise til at det bl.a. får konsekvenser for allierte øvelser i Finnmark. Det er for eksempel en forutsetning for bruk av Halkavarre skytefelt at Banak kan benyttes som deployeringsbase.

Flertallet registrerer også at bruken av Garnisonen i Porsanger i stor grad er basert på tilgang til Banak militære flyplass, og at en nedleggelse av Banak vil redusere nytteverdien av garnisonen i betydelig grad både for nasjonal og alliert øvingsvirksomhet av denne kategori.

Flertallet mener at flytting av redningshelikoptertjenesten fra Banak i sin ytterste konsekvens sterkt vil redusere Forsvarets infrastruktur i Finnmark, og finner dette meget uheldig.

Flertallet viser også til at 330-skvadronen inngår i planene for nasjonal atomberedskap i nordområdene og at utprøving har vist at bruk av helikopter er bedre enn tidligere bruk av Orion-fly.

På denne bakgrunn vil flertallet gå inn for en fortsatt stasjonering av 330-skvadronen på Banak, og støtter derfor mindretallets forslag i utkast til innstilling.

Flertallet vil vise til at det ved større redningsaksjoner er viktig at redningshelikoptrene kan bruke landingsplattformene på kystvaktens skip og på de nye fregattene, i tillegg til de baser som 330-skvadronen vanligvis benytter.

Flertallet har merket seg at Forsvaret ikke vil kunne operere redningshelikoptertjenesten på den mest rasjonelle måten for Forsvaret og lokalsamfunnet ved valg av annet helikopter enn NH 90. Valg av enhetshelikoptere er videre en forutsetning for at Forsvaret kan gå inn og delta på likeverdig basis med øvrige aktører ved en eventuell konkurransesetting av redningshelikoptertjenesten.

Flertallet slutter seg til merknadene fra justiskomiteens mindretall som fraråder at man i utstrakt grad split-

ter opp operatøransvaret for redningshelikoptertjenesten. Flertallet mener at Forsvaret i utgangspunktet bør være operatør på alle helikopterbasene, med unntak av Longyearbyen.

Flertallet vil for øvrig vise til vedlagte brev fra statsråd Krohn Devold vedrørende de konsekvenser konkurranseutsetting av redningshelikoptertjenesten på Sola vil få for Forsvaret. Dersom Forsvaret mister operatøransvaret for Sola, vil dette kunne rokke ved forutsetningene for etablering av basen for maritime helikoptre og vil kunne medføre at hele den etableringen må tas opp til ny vurdering.

Flertallet har merket seg at Forsvaret med dagens personale og flypark ikke har praktiske muligheter til å etablere en tjeneste innenfor de rammer som er skissert. Flertallet registrerer videre at det ikke vil være mulig å etablere døgnkontinuerlig tilstedeværelse på fire baser med 100 pst. tilgjengelighet pluss 85 pst. tilgjengelighet på Rygge uten en betydelig økning av bevilgningene.

Flertallet vil for øvrig vise til statsråd Krohn Devolds svar på spørsmål fra forsvarsflertallet om de budsjettmessige konsekvensene av justiskomiteens innstilling og overføring av budsjettmidler mellom Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet.

Flertallet forutsetter at Forsvaret ikke belastes med konsekvensene av justiskomiteens flertallsinnstilling.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den helt sentrale betydning Banak har for forsvar i Nord-Norge, både som deployeringsbase for norske jagerfly og i tilknytning til Halkavarre skytefelt. Halkavarre brukes til trening av norske styrker og samtrening med allierte avdelinger. Disse medlemmer viser også til at 80 pst. av redningsoppdragene flyr over land og at det ikke vil være rasjonelt for Forsvaret å operere med mer enn én base i Finnmark.

Disse medlemmer har merket seg at ved større ulykker vil redningssentralene vanligvis operere med mer enn ett helikopter og at det er viktig at helikopterene kan bruke landingsplattformene på kystvaktens skip og på de nye fregattene, i tillegg til 330-skvadronens baser. Anskaffelse av enhetshelikopteret NH 90 både for Forsvaret og for sivilt bruk er kostnadseffektivt og dessuten en forutsetning for at Forsvaret vil delta med anbud i de tilfeller tjenesten konkurranseutsettes.

Disse medlemmer har merket seg at Forsvaret med dagens personale og flypark ikke har praktiske muligheter til å etablere en tjeneste innenfor de rammer som er skissert. Det vil således ikke være mulig å etablere døgnkontinuerlig tilstedeværelse på fire baser med 100 pst. tilgjengelighet, samt 85 pst. tilgjengelighet på Rygge, uten en betydelig økning av bevilgningene.

Disse medlemmer er bekymret over at de totale kostnadene som er forbundet med de vedtakene som er foreslått, ikke fullt ut er identifisert og at fordelingen mellom departementene ikke er fastlagt. Disse medlemmer vil understreke at Forsvaret i dagens situasjon ikke kan dekke kostnader som ikke er relevante for Forsvarets virksomhet.

Disse medlemmer viser ellers til vedlegget med Forsvarsdepartementets svar av 22. april på spørsmål fra komiteen og viser for øvrig til merknadene fra justiskomiteen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til Fremskrittspartiets fraksjonsmerknader og forslag i den foreløpige innstillingen fra justiskomiteen."

11. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen opprettholde og videreføre redningshelikopterbasen på Banak.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen lokalisere den nye redningshelikopterbasen på Nordvestlandet til Vigra.

12. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

St.meld. nr. 44 (2000-2001) - om redningshelikoptertjenesten i fremtiden - vedlegges protokollen.

II

Stortinget ber Regjeringen opprette døgnkontinuerlig tilstedevakt med lege på redningshelikopterbasene på fastlandet.

Oslo, i justiskomiteen, den 25. april 2002

Trond Helleland
leder

Jan Arild Ellingsen
ordfører og sekretær

Vedlegg 1**Notat fra Helsedepartementet til Justisdepartementet, datert 18. april 2002, oversendt justiskomiteen fra Justisdepartementet samme dato.****St.meld. nr. 44 (2000-2001) om redningshelikoptertjenesten**

Vi viser til forespørsel fra Justisdepartementet av 18. april 2002 angående Helsedepartementets standpunkt til en eventuell ordning med tilstedevakt for anestesileger på redningshelikopterbasene.

Vedlagt følger kopi av tidligere notat av 21. mars 2001 til Justisdepartementet angående legeberedskap i redningshelikoptertjenesten.

Helsedepartementets syn er kort oppsummert:

- Tilstedevakt for anestesileger ved redningshelikopterbasene frarådes, fordi det er for ressurskrevende både økonomisk og helsepersonellmessig.
- Usikre anslag departementet har gjort tidligere viser at utgiftene øker med over 12 mill kroner totalt.
- I praksis er beredskapstid for leger mange steder kort (Bodø 20-25 minutt), samtidig som legene kan arbeide på sykehuset. Dette gir god utnyttelse av ressursene.

- Spesialiteten anesthesiologi regnes som en rekrutteringssvak spesialitet og i dag klarer man ikke å dekke behovet for anestesileger på landets sykehus.

Justisdepartementet ønsker i tillegg Helsedepartementets vurdering av hvordan legeressursene på basene kan utnyttes best mulig.

I St.meld. nr. 43 (1999-2000) "Om akuttmedisinsk beredskap" er temaet utnyttelse av legeressurser på luftambulansebasene diskutert under pkt. 5.3.3. Departementet konkluderer med at man kan utnytte legeressursene ved å bruke basene som akuttmedisinske kompetansesentre. Fysisk nærhet til sykehus vil ikke være en forutsetning for utnyttelse av legenes kompetanse. Det er selvsagt en fordel at legene har mulighet for å være fysisk tilstede ved f.eks. AMK sentralen, men denne funksjonen løses stort sett via samband. Det samme gjelder overfor ambulansetjenesten og sykehusmottak.

Vedlegg 2**Brev fra statsråd Kristin Krohn Devold til forsvarskomiteen, datert 22. april 2002 med svar på spørsmål.****St.meld. nr. 44 (2000-2001) - svar på spørsmål****Spørsmål 1**

a. Hva vil en eventuell flytting av helikopterbasen, fra Banak til Hammerfest bety for Halkavarre treningscenter og muligheten for allierte øvelser?

Se også svaret på spm. 1d.

Halkavarre er sammen med Setermoen det eneste skytefeltet i Nord-Norge som brukes for trening ifm. luft-til-bakkeoperasjoner med jagerfly, en rolle som vil få økt betydning ifm. innføring av denne kapasiteten i Forsvaret, og som er svært aktuell ifm. alliert øvingsaktivitet. Halkavarre er det eneste skytefeltet som kan brukes til skyting med styrte våpen og ustyrte bomber fra middels høyde. Tilgang til et slikt skytefelt er et avgjørende moment for å få lagt alliert øvingsaktivitet til Nord-Norge. Behovet for god tilgang til et slikt skytefelt vil forsterkes ytterligere når Hjerkins skytefelt i Sør-Norge avvikles. Det er en forutsetning for bruk av Halkavarre at vi kan benytte Banak som deployeringsbase. Dersom vi skal fly fra Bodø, som er nærmeste jagerflybase, vil tilgjengelig tid i skytefeltet bli vesentlig redusert i forhold til i dag. Dette vil gi en

vesentlig reduksjon av treningsverdien. Flytting av helikopterbasen ville medføre en vesentlig kostnadsøkning for Forsvaret som helhet, dersom Forsvaret skal opprettholde Banak som deployeringsbase for jagerfly. Dette kan medføre at Forsvaret må vurdere de økonomiske mulighetene for fortsatt drift av flystasjonen. Se også neste delspørsmål.

Britene trener hver vinter i perioden november til mars i Norge. Skarpskyting (bombing) har vært en integrert del av denne treningen. Da skytingen frem til i dag stort sett har foregått med ustyrte bomber og styrte bomber fra lav høyde, har Setermoen skytefelt i hovedsak vært benyttet. Nye våpen og krav tilsier at det er behov for å gjennomføre bombing fra middels høyde. Setermoen gir ikke rom for slik bombing. Britene vil derfor trolig ønske å flytte mye av skyteaktiviteten til Halkavarre. Denne type skyting gjennomføres i tett integrasjon med norske FAC-lag (Forward Air Controller - målangivelse til fly fra bakkestyrker). Britene og nederlenderne er i ferd med å anskaffe Hellfire missiler til sine angrepshelikoptre. I denne forbindelsen er de på utkikk etter skytefelt hvor de kan trene med denne kapasiteten. Halkavarre vil være svært aktuell i forbindelse med denne treningen. I tillegg til dette har USA, Frankrike og Tyskland vist interesse

for skytefelt i Norge. Dette gjelder bombing fra fly og skyting med missiler fra helikoptre.

Innføring av luft-til-bakke rollen for våre jagerfly og de kravene som NATO setter til dette tilsier at Luftforsvaret har behov for å bruke Halkavarre i inntil 12 uker pr. år for egne jagerfly. I tillegg vil komme eventuell alliert øvingsaktivitet.

Det er i dag et krav at det skal stå et helikopter med ambulanskapasitet på 15 minutters beredskap på Banak ved trening med jagerfly. Dette kravet medfører at det ved en eventuell flytting av basen ville være et behov for at et redningshelikopter fra Hammerfest stod på 15 minutters beredskap på Banak i inntil 30 uker per år, alternativt at Forsvaret måtte deployere militære helikoptre med ambulanskapasitet til Banak i samme omfang. Dette ville være en svært lite rasjonell løsning for Forsvaret i forhold til dagens ordning.

b. Hvis helikopterbasen flyttes, hva vil den direkte konsekvensen bli for Banak flystasjon for Forsvaret?

Vi vil gi et todelt svar på dette spørsmålet, ved først å fokusere på konsekvensene for Forsvarets virksomhet sett i helhetlig sammenheng, og deretter på konsekvensene for utførelsen av redningstjenesten.

Stasjonering av 330 skvadronen på Banak er en vesentlig forutsetning for Forsvarets drift av flystasjonen i dag. Banak har status som base underlagt Bodø hovedflystasjon og deployeringsbase for jagerfly i tillegg til å være base for 330 skvadronen. Både ved operasjoner og øvelser i nord-områdene og ved trening på Halkavarre er det vanlig at norske og allierte jagerfly deployeres til Banak i perioder. Dette medfører behov for understøttelse i form av forlegning, forpleining, driftsstøtte og vedlikehold. I dag kan vi basere denne understøttelsen på baseorganisasjonen og 330 skvadronen, bl.a. er en del av det tekniske personellet på Banak kvalifisert for å understøtte norske jagerfly. Dersom helikopterbasen flyttes, vil Forsvaret måtte etablere en ny baseorganisasjon for å dekke funksjonene som deployeringsbase for jagerfly og helikoptre. Dette ville innebære en betydelig merkostnad i forhold til den synergieffekten vi har i dag ved utnyttelse av samarbeid med 330 skvadronen. Forutsetningene for å holde en base i rasjonell drift, er at det er stasjonert avdelinger på stedet.

Forsvaret deler i dag utgiftene for drift av Banak med Luftfartsverket basert på en fordelingsnøkkel knyttet opp mot flybevegelser. Ved en flytting av Forsvarets aktivitet knyttet til 330 skvadronen, vil dette medføre at Luftfartsverket må bekoste mer av kostnadene ved å holde flyplassen åpen. Sviktende inntekter på Banak kan medføre at Alta vurderes som regional sivil flyplass, og Forsvaret kan bli belastet med alle kostnadene for drift av Banak flyplass. Dette vil igjen kunne medføre at Forsvaret ikke har økonomiske muligheter til fortsatt drift på Banak, og kan i ytterste konsekvens medføre at Banak blir nedlagt som flyplass både for sivile og militære formål.

De fleste redningsoppdragene fra Banak flys over land (erfaringsmessig ca. 80%). For landrednings- og luftambulansetjenesten ville store deler av Finnmark få en svekket beredskap med en base i Hammerfest. En eventuell flytting til Hammerfest vil forbedre sjøredningstjenesten for områder vest av Nordkyn, men samtidig svekke tjenesten for områdene øst av Nordkyn. Ved utskiftingen av dagens helikoptertype til helikopter med høyere hastighet og avisningsutstyr, og eventuelt innføring av døgnkontinuerlig tilstedevakt, vil forskjellen mellom lokaliseringalternativene bli minimal mht. sjøredning. Hammerfest er mer utsatt for vind og for havtåke gjennom sommermånedene, og vil derfor gi mindre tilgjengelighet i dårlig vær.

Flytting til Hammerfest kan derfor ikke forutsettes å redusere flytiden i det store flertall av redningsoperasjoner. Flyttingen inkludert opprettelse av en fullverdig base med to helikoptre er kostnadsberegnet til ca 130 mill kroner. Den eventuelle gevinsten ved flytting av basen forsvarer ikke den økonomiske merutgift en flytting vil medføre forutsatt at Forsvaret fortsatt er operatør, sett i forhold til hvordan Banak fungerer som base i et flerbrukskonsept i dag.

Det bør også nevnes at 330 skvadronen inngår i planene for nasjonal atomberedskap i våre nordlige områder. Avdelingen er utstyrt med måleutstyr montert på helikoptrene. Utprøving har vist bedre resultater ved bruk av helikopter enn tidligere praksis med bruk av Orion-fly i denne rollen.

c. Hvis Hammerfest blir valgt, hvordan vil det påvirke den synergieffekten man i dag har ved bruk av Banak til redningshelikoptertjenesten, kystvakten og andre deler av Forsvaret?

Det vises til svar på forrige spørsmål. Den synergieffekten vi har på Banak i dag sett opp imot Kystvakten, andre helikopteroperatører i Forsvaret og andre avdelinger, er basert delvis på at vi har en operativ flystasjon, og delvis på at vi har et helikoptermiljø. Dersom redningshelikoptrene ble flyttet fra Banak, ville mye av grunnlaget for denne synergien falle bort. Det vil ikke være rasjonelt for Forsvaret å ha operatøransvaret for en eventuell base i Hammerfest i tillegg til å drifte Banak. Dersom basen for redningshelikoptre ble flyttet til Hammerfest, ville dette kunne innebære at tjenesten må settes ut til en sivil operatør, og at Forsvaret må vurdere mulighetene for fortsatt drift av Banak flystasjon.

d. Vil flytting ha noen konsekvenser for bruk av garnisonen i Porsanger?

Svaret må også sees i sammenheng med svaret på spørsmål 1a og 1b.

Garnisonen i Porsanger (GP) har et økende påtrykk fra allierte og egne spesialstyrker som trener og som ønsker å trene der i fremtiden. I år vil GP ha ca. 350 personell av denne kategorien som trener der. Neste år vil behovet være over 500 slik det nå planlegges. Dette

er styrker som trener over store områder med små enheter som hopper i fallskjerm, dykker, gjennomfører overlevelseskurs både sommer og vinter, driver fjellklatring og isklatring. Alt dette er forbundet med en viss risiko. Alle brukerne har gitt uttrykk for at de er meget fornøyd med det faktum at Forsvaret har Search And Rescue (SAR) kapasitet på Banak. Det skaper en større grad av trygghet for disse avdelingene, noe som gjør GP til et attraktivt treningsområde.

Denne type øvingsvirksomhet innebærer et betydelig behov for bruk av fly og helikoptre, og forutsetter derfor nærhet til en (militær) flyplass. Bruk av GP er i denne sammenheng derfor i stor grad basert på tilgang til Banak militære flyplass. En reduksjon/nedleggelse av Banak som militær flyplass ville derfor redusere nytteverdien av GP i betydelig grad både for nasjonal og alliert øvingsvirksomhet av denne kategori.

Spørsmål 2

Dersom reaksjonstiden endres fra 1 time til 15 minutter, hvilke konsekvenser får det for vaktplanene og dermed for budsjettet?

Det ville kreve en økning av antallet personell, økte lønnsutgifter knyttet til variable tillegg, økt behov for treningsflygning, og behov for investeringer i infrastruktur på basene.

I dag har operativt personell 1 time varsel før avgang, og utenom ordinær arbeidstid har personellet hjemmevakt. 15 minutter beredskap innebærer døgnkontinuerlig tilstedevakt på basen. Dette vil gi økte satser for vakttillegg og derfor økte variable lønnsutgifter. Det vil også kreve en ekstra besetning på hver base samt ekstra teknikere.

Krav om døgnkontinuerlig tilstedevakt innebærer at personellet må oppholde seg på basen i nær tilknytning til hangaren til enhver tid. Det må derfor bygges støyisolerte forlegninger for vaktpersonellet, slik at det går an å sove/hvile selv om det pågår aktivitet på basen.

Personell på vakt vil i noe mindre grad enn i dag kunne delta i daglig arbeide, det kreves derfor ekstra personell i administrasjon/ledelse.

I dag kan treningsflygning for opplæring og vedlikehold av kompetanse gjennomføres med helikoptre og besetninger som har beredskap, med skjerpede krav til reaksjonstid vil dette ikke være mulig. Treningsflygning må derfor gjennomføres utenom vakter. Også dette gir en merkostnad.

I lys av ovenstående er etableringskostnadene for døgnkontinuerlig tilstedevakt estimert til ca. 100 millioner kroner med dagens materiellpark. Dette inkluderer driftskostnadene for det første året, og omfatter også oppgradering av detasjementet på Rygge til en fast base med tilstedevakt. De årlige driftskostnadene for tilstedevakt er estimert til ca. 45 millioner kroner. Disse kostnadstallene inkluderer ikke økte driftskostnader til et økt årlig utdanningsvolum. Disse er ikke inkludert fordi forutsetningene så langt ikke er kjent.

Forsvaret har imidlertid ikke praktiske muligheter for å etablere en tjeneste innenfor de forutsetninger som er skissert i St.meld. nr. 44, med eksisterende flypark og personelloppsetning:

- Det vil ikke være mulig å etablere døgnkontinuerlig tilstedevakt på fem baser med 100 % tilgjengelighet på fire av disse, samt en base (Rygge) med 85% tilgjengelighet, uten en betydelig økning av bevilgninger utenom det ordinære forsvarsbudsjettet/ overføring fra et annet departements budsjett.
- Det vil først være mulig å implementere døgnkontinuerlig tilstedevakt som skissert ovenfor med full tyngde ca. 2 år etter at oppdraget er gitt.
- Forsvaret vil først kunne etablere eventuelle nye baser ved innføring av enhets-helikoptre.
- FD har tidligere informert JD om at det vil være teknisk mulig å opprette en sjettede base på Florø/Vigra med 85% beredskap i tillegg til fire på 100% + Rygge på 85%, forutsatt en betydelig økning av bevilgninger utenom det ordinære forsvarsbudsjettet. En ny, helhetlig vurdering av totaliteten mht. materiell og personell tilsier imidlertid at dette ikke vil være forsvarlig basert på eksisterende materiellpark.

Etableringskostnadene for en ny fast base på Nord-Vestlandet med tilstedevakt er estimert til ca. 80-100 millioner kroner, samt ca. 40 millioner kroner i årlig drift.

Ved innføring av enhetshelikoptre, og forutsatt ekstra bevilgninger utover det som ligger til grunn for 4-årsperioden i Gjennomføringsproposisjonen, vil Forsvaret kunne etablere en fullverdig tjeneste med 100% beredskap innenfor de forutsetninger som er skissert i St.meld. nr. 44, med en betydelig reduksjon i driftskostnader i forhold til dagens materiellpark.

Spørsmål 3

Dersom helikopterbasen for Nord-Vestlandet skal lokaliseres til Vigra, hvilke økonomiske og operasjonelle konsekvenser vil det ha?

Det vises til svar på spørsmål 2. For øvrig har det ingen økonomisk eller operasjonell betydning for Forsvaret om basen på Nord-Vestlandet lokaliseres til Vigra eller Florø.

Spørsmål 4

Hvis beredskapen på Rygge flyplass endres fra 85% - 100%, vil det ha konsekvenser for antall helikoptre og dermed også budsjettmessige konsekvenser?

Det vises til svar på spørsmål 2. 100% beredskap krever stasjonering av minst to helikoptre, for å sikre at minst ett er teknisk tilgjengelig til enhver tid. Dette er

ikke gjennomførbart med dagens materiellpark, men kan gjennomføres ved innføring av enhetshelikopter. Planene for anskaffelse av enhetshelikopter er basert på at Forsvaret har operatøransvar for 5 baser med 100% beredskap, herunder Rygge med 2 helikoptre. Dette er grunnlaget for JDs opsjon på 10 enhetshelikoptre til redningstjenesten. For hver ny base Forsvaret eventuelt etablerer utover dagens 5, må det anskaffes 2 nye helikoptre.

Spørsmål 5

a. Hvilke konsekvenser vil andre valg av helikoptre enn dagens enhetshelikoptre få for Forsvaret?

Forsvaret gjennomfører et prosjekt med målsetting å anskaffe en enhetsflåte med helikoptre for alle Forsvarets behov, inkludert redningstjeneste. Enhetshelikopterkonseptet gir stor fleksibilitet, bl.a. mulighet for å redusere det totale antall helikopterskrog fra 29 til 24 for de tre maritime helikopterskvadronene (fregatt, kystvakt og redningstjeneste). Basert på en anskaffelsespris på ca. 200 millioner kroner pr. helikopter, gir dette en innsparing for staten på ca. 1 milliard kroner. Enhetshelikopterkonseptet bygger på felles utdanning, trening og standardisering av det operative personellet. Dette vil i liten grad la seg gjøre hvis man velger en annen type helikopter.

Forsvaret ville derfor ikke kunne operere redningshelikoptertjenesten på den mest rasjonelle måte for Forsvaret og samfunnet ved valg av annet helikopter enn NH-90 (et slikt valg ville bl.a. medføre at antall helikoptre til fregattene og Kystvakten måtte vurderes på nytt og økes, bl.a. på grunn av andre justisoppgaver, for eksempel i antiterrorssammenheng, som ikke kan leveres av sivile operatører). Det vises også til svaret på spm. 7a. Konklusjonen er at dette ville innebære en vesentlig merkostnad for Forsvarets militære helikoptervirksomhet både mht. investering og drift. Valg av enhetshelikopter gir derfor etter Forsvarets oppfatning størst fleksibilitet og en kostnadseffektiv løsning sett i en helhetlig samfunnsøkonomisk sammenheng.

Det vil neppe være interessant for Forsvaret å konkurrere om operatøransvar for nye baser dersom driften ikke kan baseres på enhetshelikopter, jf. også svar på spm. 7a.

b. Hvordan vil en kapasitet på 25 nødstedte innvirke på evnen til redning og på fleksibiliteten?

NH 90 har kapasitet til 20 nødstedte (+), men like stor løfteevne som større helikoptre. Det bør her påpekes at NH-90 var det helikopter som best tilfredsstilte alle de krav til redningstjenesten som har fremkommet via Fostervollutvalget og St.meld. nr. 44. Det vesentlige er ikke hvor mange det er plass til i kabinen, men hvilken samlet kapasitet helikopteret har. Rekkevidde og utholdenhet/flytid er variabler som avhenger av hvilken nyttelast helikopteret har om bord. Dette gjel-

der for alle flytyper. Et fullastet helikopter har vesentlig kortere rekkevidde enn et tomt. Et helikopter som kan ta 25 nødstedte om bord, kan følgelig ikke gjøre dette på maksimal oppgitt rekkevidde. Kravet om kapasitet på 25 nødstedte vil derfor kun ha relevans innenfor en begrenset del av dekningsområdet, relativt nær kysten. Delvis av denne årsak, men også i tilfelle det er behov for å frakte hardt skadete raskt til sykehus, vil Hovedredningssentralene ved større ulykker alltid sende ut flere helikoptre. Det tar lang tid å heise opp 25 personer, det er derfor mer rasjonelt å bruke flere helikoptre.

Et annet viktig aspekt som taler for enhetshelikopter, er samarbeidet med Sjøforsvarets helikopterbærende fartøyer. Ved større ulykker eller langt til havs vil redningshelikoptrene kunne lande på kystvaktfartøyer eller på de nye fregattene for å sette av nødstedte eller for å fylle drivstoff. Forsvaret har på denne måten et helhetlig redningskonsept som gir betydelige gevinster og har en betydelig større rekkevidde for redningsoperasjoner enn ved bruk av helikopter alene. Store sivile helikoptre vil ikke kunne lande på fartøyene, og må eventuelt heise ned nødstedte, noe som vil ta betraktelig lengre tid. En sivil operatør vil heller ikke ha nødvendig kompetanse for landing på Sjøforsvarets fartøyer. Dette setter også klare begrensninger for sivile operatører ifm. avanserte og krevende redningsoppdrag. Vi vil også nevne at innføring av store helikoptre med kapasitet til 25 nødstedte trolig ville kreve kostbare modifiseringer av landingsfasilitetene på offshoreinstallasjonene.

Spørsmål 6

Dersom den foreløpige flertallsinnstillingen fra Justiskomiteen blir vedtatt, hvilke overføringer av budsjettmidler mellom Justisdepartementet og Forsvarsdepartementet er da nødvendige?

Det er ikke mulig å angi eksakte kostnader for dette i dagens situasjon. JD bør overta budsjettansvaret for redningshelikoptertjenesten, men 330 skvadronen er en militær avdeling hvor ikke alle kostnadsfaktorer i budsjettet nødvendigvis er relevante i denne sammenheng. Bl.a. gjelder dette andre justisoppdrag for JD, militære oppdrag og luftambulansetjeneste. Det må derfor inngås en driftskontrakt mellom JD og ansvarlig operatør, som er FD, jf. kontrakt om luftambulansetjenesten som forhandles mellom FD og HD. Bevilgninger til redningshelikoptertjenesten bør budsjetteres over JDs budsjett hva angår alle merutgifter som påløper for Forsvaret, herunder investeringer, drift og kjøp av tjenester utført av 330 skvadronen. Det eksakte beløpet vil derfor være avhengig av hvilke tjenester JD vil ønske å kjøpe fra FD, og hvilke fordelingsnøkler mht. kostnadsfaktorer som skal legges til grunn.

Vi vil allikevel antyde et tentativt svar. Det er ikke mulig å kostnadsberegne effektene av å redusere Forsvarets operatøransvar iht. komiteens forslag innen

svarfristen. Vi forutsetter derfor videreføring av Forsvaret som operatør på eksisterende baser med eksisterende materiellpark, med oppgradering av Rygge til en fullverdig base med døgnkontinuerlig tilstedevakt.

Følgende kostnadselementer må evt. overføres fra JD til FDs budsjett:

- Årlige driftskostnader for 330 skvadronen beløper seg til ca. 226 millioner kroner for 2002 (estimert forbruk med dagens materiellpark og basemønster). Opplysningene er basert på 330 skvadronens totale årlige driftskostnader. Den reelle overføringen vil bli en prosentdel av dette beløpet, basert på en omforent fordelingsnøkkel.
- Etableringskostnader for døgnkontinuerlig tilstedevakt, inkludert oppgradering av Rygge til en fullverdig base. Dette vil beløpe seg til ca. 100 millioner kroner, inkludert driftskostnader for det første året. Dette er en kostnad JD eventuelt vil måtte dekke fullt ut. Årlig drift vil beløpe seg til ca. 45 millioner kroner.
- Etableringskostnader for en ny fast base på Nord-Vestlandet. Dette vil beløpe seg til fra 80 til 100 millioner kroner. Dette er en kostnad JD eventuelt vil måtte dekke fullt ut. Årlig drift vil beløpe seg til ca. 40 millioner kroner.

Vi gjør oppmerksom på at de årlige driftskostnadene forventes redusert ved innføring av enhetshelikopter.

Spørsmål 7

a. Dersom redningshelikoptertjenesten eller deler av denne skal konkurransesettes, hvordan kan Forsvaret konkurrere på linje med øvrige aktører?

Konkurransesetting, som er et aspekt ved bortsetting, er et virkemiddel som har til hensikt å effektivisere egen virksomhet ved å eksponere driften for konkurranse fra eksterne aktører. Forsvaret har fokusert på bortsetting av virksomhet som ett av mange omstillingstiltak og søker aktivt å benytte bortsetting av virksomhet som en finansieringskilde for modernisering av Forsvaret. Sett i lys av dette er det i Forsvarets interesse at deler av redningshelikoptertjenesten konkurransesettes, som et virkemiddel for å effektivisere Forsvarets egen virksomhet. Dette er i tråd med intensjonene bak komiteens forslag om konkurransesetting, og vil kunne medvirke til en effektivisering også av den virksomhet komiteen har foreslått videreført med Forsvaret som operatør. Vi er altså i prinsippet

positive til konkurransesetting av tjenesten, under forutsetning av at også Forsvaret gis anledning til å konkurrere. Det synes på denne bakgrunn fornuftig om basene på Nord-Vestlandet og Svalbard konkurransesettes.

Forsvaret har og vil fortsatt ha en betydelig driftsorganisasjon for helikoptertjenester, men sivil redningstjeneste er ikke en av Forsvarets primær oppgaver. Det kan derfor være hensiktsmessig for staten å konkurransesette denne virksomheten. Dette bør imidlertid forutsette at Forsvaret, som operatør av tjenesten siden 1973 og en av de aktuelle fremtidige hovedoperatørene iht. justiskomiteens forslag, får anledning til å delta i konkurransen på lik linje med sivile operatører. Dette er en forutsetning også for å sikre en reell konkurransesituasjon for de sivile operatørene, som gjør at disse må konkurrere mot den kvalitet og økonomi Forsvaret faktisk tilbyr i dag og vil kunne tilby i fremtiden. En slik konkurranse må ta utgangspunkt i en anbudsinnbydelse fra JD, basert på en kravspesifikasjon mht. hvilke tjenester som skal leveres.

Forsvaret vil kunne tilby en enhetshelikopterløsning sett i sammenheng med Forsvarets maritime helikoptre som vil gi en betydelig gevinst for statens virksomhet sett under ett. Vi vil i denne sammenheng også henvise til andre justisoppgaver bl.a. ifm. antiterroroperasjoner, som ikke kan kjøpes av sivile operatører. Dette er oppgaver som, hvis det ikke blir anskaffet enhetshelikopter til redningstjenesten, vil kunne kreve et øket antall rent militære helikoptre eller redusert tilgjengelighet for antiterroroperasjoner. Jf. også svar på spm. 5.

b. Hvilke konsekvenser vil konkurransesetting ha for Sola flystasjon spesielt?

Konkurransesetting av redningshelikopterbasen på Sola synes lite hensiktsmessig ut fra Stortingets vedtak om å etablere en base for Forsvarets maritime helikoptre på Sola ifm. innføring av enhetshelikoptre. Komiteens begrunnelse for å beholde Forsvaret som operatør på Bodø, Ørlandet og Rygge var jo nettopp at Forsvaret har aktivitet der. Sola vil bli Forsvarets største helikopterbase, og vi vil kunne oppnå en betydelig synergi med de sivile helikoptermiljøene der. Det ville kunne få konsekvenser for Forsvaret dersom vi mistet operatørsvaret for denne redningshelikopterbasen. Dette ville kunne rokke ved forutsetningene for etableringen av basen for maritime helikoptre, og ville kunne medføre at hele denne etableringen måtte vurderes på nytt.