

# RS(✚)

Redningselskapets

# SAMFUNNSNYTTE 2020



## MENON-PUBLIKASJON NR. 86/2020

Av Caroline Wang Gierløff, Per Fredrik Forsberg Johnsen, Aase Rangnes Seeberg,  
Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Magnus Gulbrandsen.

# FORORD

Menon Economics har på oppdrag for Redningsselskapet gjennomført en analyse av samfunnsnyttene som følge av Redningsselskapets aktiviteter og organisering. Oppdraget følger tidligere rapporter og analyser av Redningsselskapets samfunnsnytte gjennomført av Menon i samarbeid med Redningsselskapet. Denne rapporten er en oppdatering av tidligere analyser, men den skiller seg også tydelig fra de andre rapportene med at den ser mer helhetlig på alle aktivitetene Redningsselskapet arbeider med. Flere av disse aktivitetene er ikke berørt i tidligere rapporter, som eksempelvis forebyggende arbeid, kurs og kompetanseheving. Rapporten skiller seg også fra tidligere rapporter med det at vi i denne runden er mer presise i fremstillingen av samfunnsnytte som en merverdi til samfunnet som følge av Redningsselskapets aktivitet. I denne rapporten har vi beregnet samfunnsnyttene (merverdien) ved at Redningsselskapet utfører sine aktiviteter, sammenlignet med en sannsynliggjort referansebane, samt effekten (bruttoverdien) av aktivitetene. Det er knyttet stor usikkerhet til referansebanen, altså den situasjonen man ville hatt i fravær av Redningsselskapet. I en slik situasjon ville det trolig fortsatt blitt tilbudt redningstjenester på sjøen av en offentlig aktør. Dette er vår referansebane.

Prosjektet har vært ledet av Caroline Wang Gierløff med Per Fredrik Forsberg Johnsen og Aase Rangnes Seeberg som prosjektmedarbeidere. Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Magnus Gulbrandsen har kvalitetssikret og fulgt prosjektet tett med sine vurderinger. Kristoffer Midttømme har vært sparringspartner i prosjektet.

Vi takker Redningsselskapet for et spennende oppdrag og et godt samarbeid underveis. Vi takker også alle bidragsytere for gode innspill, oversendelse av data og statistikk, og arbeidsmøter underveis i prosessen. Spesielt vil vi takke alle dem som har vært tilgjengelige for intervjuer. Fra Redningsselskapets side har Elisabeth Sverdrup vært vår kontaktperson og ledet arbeidet fra oppdragsgivers side.

Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

---

September 2020  
Caroline Wang Gierløff  
Prosjektleder  
Menon Economics

# INNHold

<b>FORORD</b>	<b>3</b>
<b>SENTRALE FUNN</b>	<b>6</b>
<b>SAMMENDRAG</b>	<b>8</b>

<b>1. INNLEDNING</b>	<b>16</b>
<b>Redningsselskapet og hvordan aktiviteten kan bidra til samfunnsnytte</b>	

1.1 Om Redningsselskapet	18
1.2 Hvordan Redningsselskapets aktivitet og organisering kan bidra til samfunnsnytte	19
1.3 Hvordan Redningsselskapet påvirker samfunnsnyttan	22
1.3.1 Sannsynliggjøring av at Redningsselskapet gjennomfører sjøredningsoppdraget med mer effektivitet og høyere kvalitet enn en alternativ organisering	24

<b>2. VIRKSOMHET</b>	<b>26</b>
<b>Redningsselskapets aktiviteter og den samlede effekten av aktivitetene</b>	

2.1 Forebyggende arbeid gjennom kunnskapsformidling, opplæring og folkeopplysning	28
2.1.1 Kurs og opplæring av aktive båtbrukere og befolkningen	29
2.1.2 Medie- og samfunnskontakt – folkeopplysning	31
2.2 Operativ redningsvirksomhet	32
2.3 Bistand til andre offentlige tjenester og beredskapsaktører	36
2.4 Beredskap	38
2.5 Redningsselskapet har ulike roller i ulike deler av landet	40
2.5.1 Skipstrafikk	40
2.5.2 Sjøredningsoppdragene	42
2.5.3 Medlemmer og givere viser betalingsvillighet for Redningsselskapets virksomhet og tilstedeværelse	45
2.6 Redningsselskapets finansiering og kostnader ved en basistjeneste	49
2.7 Samlet effekt av Redningsselskapet	51

<b>3. SAMFUNNSNYTTE</b>	<b>56</b>
<b>Redningsselskapets samfunnsnytte og merverdi</b>	

3.1 Sannsynliggjøring av at samfunnsnyttan av Redningsselskapets aktiviteter er minst 1 milliard kroner	60
3.1.1 Samfunnsnyttan av den operative virksomheten	61
3.1.2 Samfunnsnyttan av forebygging gjennom folkeopplysning, opplæring og kunnskapsspredning	64
3.1.3 Samfunnsnyttan av beredskap, samarbeid og bistand til andre aktører	67
3.2 Samfunnsnytte av frivillig arbeid	70
3.3 Samfunnsnytte av finansieringsmåte	72

<b>4. DRØFTING</b>	<b>74</b>
<b>Drøfting av Redningsselskapets samfunnsnytte</b>	

<b>VEDLEGG</b>	<b>76</b>
----------------	-----------

Vedlegg A: Historikk av resultatene fra den operative redningsvirksomheten	78
Vedlegg B: Intervjulistene	80
Vedlegg C: Verdien av et statistisk liv	81
Vedlegg D: Metode for estimering av den indirekte redningsaktiviteten	82

# SENTRALE FUNN

## 1. Det er sannsynliggjort at den samlede effekten av Redningsselskapets virksomhet er 2 milliarder årlig. Dette er bruttoeffekten av Redningsselskapets virksomhet.

- I tidsrommet 2017 – 2019 reddet Redningsselskapet i snitt 34 liv årlig, verdsatt til 1,6 milliarder i henhold til offentlig verdsettingsmetodikk for menneskeliv.
  - 1.112 milliarder kroner knyttet seg direkte til livredding av 28 barn og voksne
  - 506 millioner kroner knyttet seg indirekte til livredding av 13 barn og voksne ved tidlig tilstedeværelse.
- Redningsselskapet berger 162 fartøy (snitt 2017 – 2019) til en verdi av 162 millioner
  - 76 millioner knytter seg til direkte berging av 76 fartøyer
  - 86 millioner knytter seg til indirekte berging av 86 fartøy ved tidlig tilstedeværelse.
- Verdi av forhindrede miljøskade fra oljeutslipp er verdsatt til 215 millioner

## 2. Det er sannsynliggjort at den samlede samfunnsnyttan av Redningsselskapets virksomhet er minst én milliarder årlig. Dette utgjør samfunnets nytte av det arbeidet Redningsselskapet gjør for å redde liv og berge verdier.

- Frivillig arbeid på redningsskøyene og på land verdsettes til mellom 193 og 232 millioner kroner. Det frivillige arbeidet i Redningsselskapet tilsvarer 283 årsverk.
- Ytterligere 526 millioner kroner prissatt samfunnsnytte fra finansieringsmåte, og operativ virksomhet som reddede liv, bergede fartøyer og forhindrede miljøskade.
- I tillegg kommer stor positiv samfunnsnytte som ikke prissettes, men er sannsynliggjort at samfunnsnyttan kan være opp mot 319 millioner kroner.

## 3. Dersom Redningsselskapet skulle drives gjennom en alternativ statlig organisering, ville dette medført en økning i offentlig utgifter på 484 millioner årlig.

- Samlede private donasjoner beløper seg til 336 millioner kroner.
- 280 millioner kroner kommer som inntekt fra medlemmer og andre operative aktiviteter.

## 4. Aktiviteten i nord skiller seg fra aktiviteten i sør

- De fleste medlemsoppdragene er i sør hvor befolkningstettheten er størst og klimaet mildt. Oppdragene er stort sett nært land og aktiviteten er størst i sommermånedene.
- I nord er klimaet røffere og oppdragene er mer konsentrert om fiskefartøyerne. Aktiviteten er jevnere fordelt over hele året og også oftere lengre fra land.

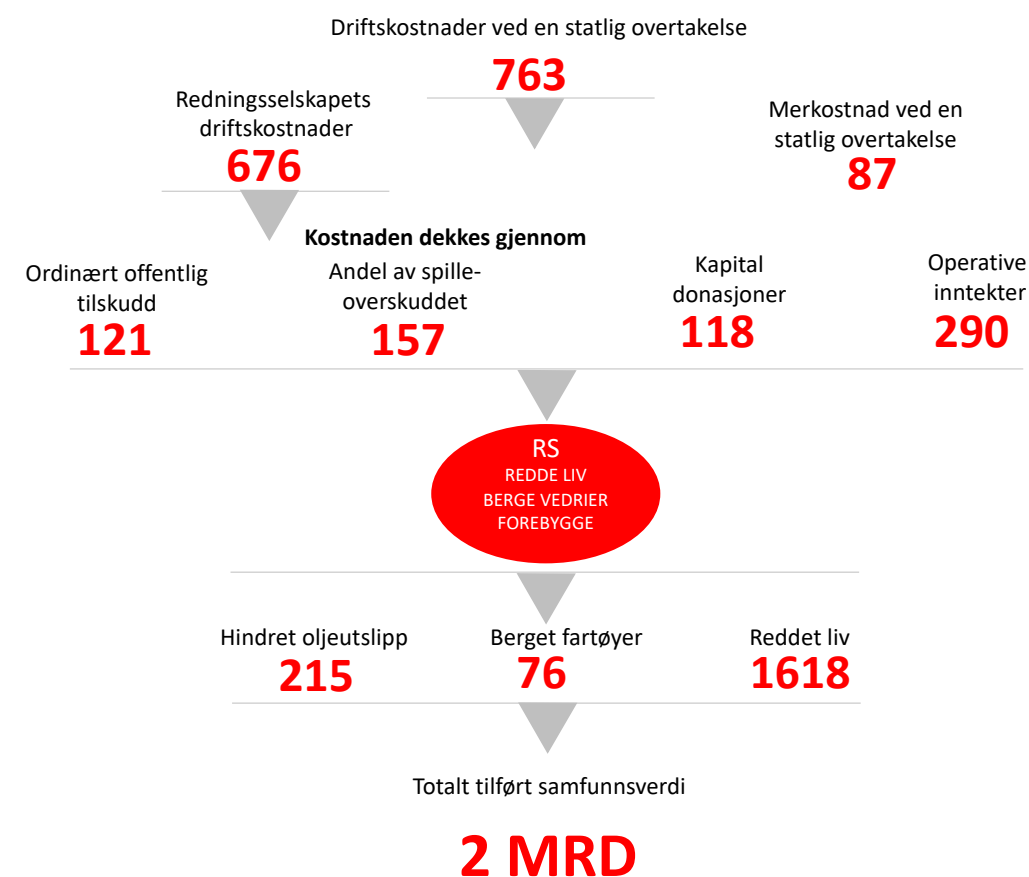
## 5. Antall drukningsulykker i forbindelse med fritidsbåt er redusert de siste årene, til tross for økt aktivitet på sjøen

- Redningsselskapet har drevet et aktivt påvirkningsarbeid og kursing for bedre sjøsikkerhet til befolkningen generelt.
- Redningsselskapet har økt sin aktivitet og tilstedeværelse ved å etablere flere skøytestasjoner, anskaffe flere redningsskøyter og mer utdanning av både fast og frivillig mannskap.
- Redningsvestpåbudet antas også å være en årsak til færre druknede.
- Antall fritidsbåter i Norge har økt fra 671 000 i 2012 til 778 000 i 2018.
- Med økt antall båter i Norge, er det sannsynlig å forvente at antall drukningsulykker ville vært høyere uten økt forebyggende og operativt arbeid som Redningsselskapet gjennomfører.

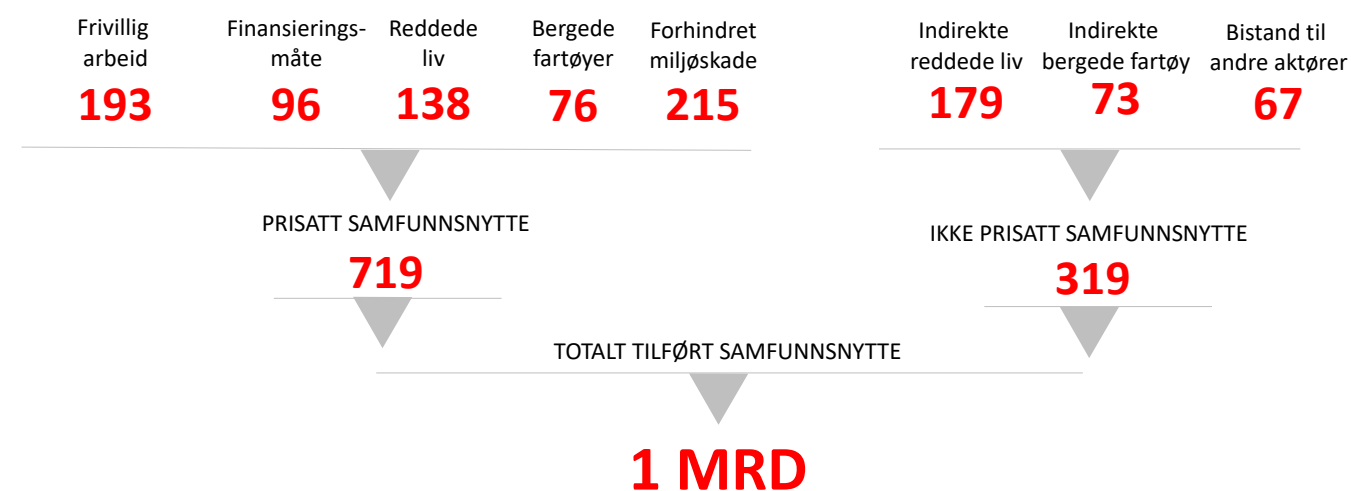
## 6. Dagens organisering av sjøredningstjenesten forventes å gi høyere kvalitet og mer effektivitet enn en alternativ organisering

- Redningsselskapet har bygget opp stor kompetanse rundt sjøredning i snart 130 år.
- Gjennom historikk, statistikk og intervjuer med andre aktører innen beredskap, er det sannsynlig at Redningsselskapet gjennomfører sine aktiviteter med høyere kvalitet og mer effektivt som det kan være vanskelig å oppnå gjennom annen organisering.
- Redningsselskapet skiller seg ut grunnet frivilligheten, private donasjoner og medlemsbidrag.
- Ressurser brukt på kunnskapsspredning, opplæring og folkeopplysning skiller seg fra hvordan en offentlig aktør tradisjonelt sett gjør.

## REDNINGSSSELKAPETS SAMLEDE EFFEKT



## REDNINGSSSELKAPETS SAMFUNNSNYTTE





## » SAMMENDRAG

I snart 130 år har Redningsselskapet berget liv og verdier på sjøen. Redningsselskapet er en frivillig organisasjon som i vesentlig grad finansieres ved private bidrag og privat innsats. Dersom staten skulle finansiert hele virksomheten over statsbudsjettet ville det medført en kostnad på 484 millioner kroner. Årlig berger Redningsselskapet verdier for 2 milliarder.<sup>1</sup> I 2019 alene reddet Redningsselskapet 21 liv, forhindre 83 forlis, deltok i søk- og redningsaksjoner og assisterte 5200 fartøy.

En redningstjeneste kan organiseres på ulikt vis. I denne rapporten har vi vurdert om samfunnet har en særskilt nytte av den måten Redningsselskapet løser sjøredningstjenesten gjennom sin aktivitet og organisering. Redningsselskapets virksomhet er da sammenlignet med en hypotetisk situasjon der staten oppretter en alternativ redningstjeneste som har samme økonomiske ramme som Redningsselskapet har i dag. Det er først ved å gjøre en slik sammenlikning at vi kan identifisere Redningsselskapets samfunnsnytte. Vi konkluderer med at det er sannsynlig at Redningsselskapet har en samfunnsnytte på over én milliard kroner årlig. Det betyr at samfunnet har en ekstra nytte på over én milliard av at tjenesten drives slik det gjøres gjennom Redningsselskapet framfor å bruke akkurat like store statlige bevilgninger til å finansiere en alternativ sjøredningstjeneste. Noe av denne samfunnsnyttan kan beregnes direkte. Den prissatte samfunnsnyttan er på 719 - 758 millioner kroner. Det er videre sannsynliggjort en ytterligere samfunnsnytte på opp mot 319 millioner kroner. I tillegg kommer enkelte tjenester som vi ikke har kunnet beregne en verdi for, som eksempelvis bidraget til at befolkningen opplever sjøen som tryggere grunnet Redningsselskapet.

Alle Redningsselskapets aktiviteter har til hovedformål å berge liv og verdier på sjøen, enten direkte eller indirekte. Det er en stor bredde i aktivitetene som gjennomføres, med alt fra opplæring av barn i sjøvett, til redningsoppdrag hvor sekundene teller. Til forskjell fra andre aktører som er involvert i maritime redningstjenester på sjøen som eksempelvis Kystvakten, Kystverket, Politiet og andre, har Redningsselskapet ett klart og spisset formål. Dette gir et fortrinn fordi Redningsselskapet kan spesialisere seg og bruke alle ressurser på å øke kvaliteten og effektiviteten i redningstjenesten på sjøen.

Redningsselskapet spiller en avgjørende rolle for sjøsikkerheten langs hele Norgeskysten, i tillegg til Femunden og Mjøsa. Siden de to første redningsskøyte ble sjøsatt i 1893 har hele 168 redningsskøyter blitt sjøsatt. Frem til 2020 har Redningsselskapets skøyter reddet over 6 400 liv. I tillegg har mer enn 600 000 personer fått assistanse fra Redningsselskapet. Samtidig har Redningsselskapet i mange tiår drevet et omfattende opplysnings- og opplæringsarbeid. Dette arbeidet har både forebygget at ulykker har skjedd og bidratt til å begrense utfallet når hendelsen har inntruffet. Redningsselskapet er finansiert via bidrag fra medlemmer og givere, statlige tilskudd, andel av spilleoverskuddet fra Norsk Tipping, samt operative inntekter. Redningsselskapet har også rundt 130 frivillige årsverk som bidrar på redningsskøyte og med annen aktivitet.

### Redningsselskapets effekt og tilhørende samfunnsnytte

Formålet med denne rapporten er å synliggjøre hvilken samfunnsnytte Redningsselskapets virksomhet har. Det vil si hvilke virkninger for samfunnet Redningsselskapet bidrar til som høyst sannsynlig ikke ville funnet sted dersom det ikke hadde vært for deres aktivitet. I analyse av samfunnsnytte og merverdi er det viktig å skille mellom samfunnsnytte og effekt. Effekten av Redningsselskapets aktiviteter er blant annet antall reddede liv, antall forhindrede skader og lignende. Samfunnsnyttan av Redningsselskapet er imidlertid de ekstra livene som reddes som følge av måten Redningsselskapet løser oppgaven på, sammenlignet med en annen alternativ organisering av redningstjenester på sjøen eller en annen form for beredskap. Når vi vurderer samfunnsnytte ser vi altså ikke på den fulle verdien av Redningsselskapets virksomhet, men den merverdien deres virksomhet skaper sammenlignet med et sannsynliggjort alternativ.

Nøkkelen til å identifisere Redningsselskapets mernytte ligger derfor i å vurdere verdien av at denne aktiviteten er organisert gjennom Redningsselskapet som en frivillighetsbasert organisasjon med svært lang erfaring med forebyggende arbeid og redningsoperasjoner, opp mot en alternativ organisering. I og med at Redningsselskapets aktiviteter er rettet inn mot samfunnskritiske oppgaver så er det naturlig å se for seg at det tilbudet Redningsselskapet leverer i dag, alternativt ville blitt ivaretatt av det offentlige. Det legges forutsetningsvis til grunn at ikke bare den operative virksomheten videreføres som i dag, men også at de øvrige aktivitetene knyttet til forebyggende arbeid, beredskap og bistand til andre videreføres på samme nivå. Det finnes en rekke alternativer for det offentlige som å sette aktiviteten ut på anbud, etablere det som en statlig virksomhet, legge det inn under eksisterende virksomheter eller opprette et statlig eid selskap. Uavhengig av

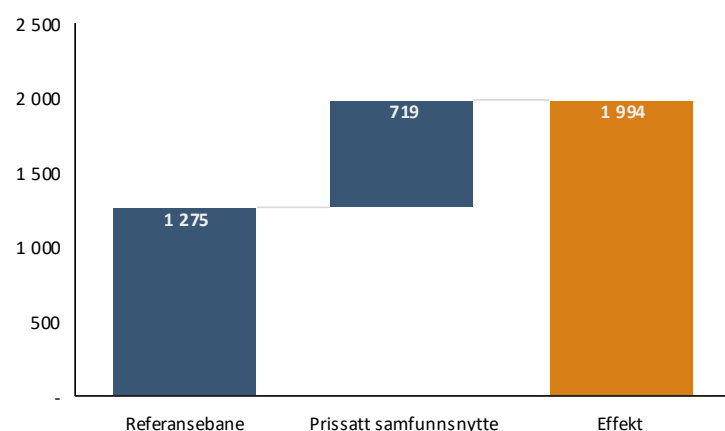
hvordan det offentlige ville valgt å løse disse oppgavene er det hovedsakelig tre forhold som skiller Redningsselskapet og en alternativ statlig finansiert ordning:

1. Den frivillige arbeidskraftens bidrag
2. Måten Redningsselskapet finansiere på i dag
3. Den særegne kompetansen og organisasjonsformen Redningsselskapet har opparbeidet seg over snart 130 år

I beregningen av samfunnsnyttan av Redningsselskapets virksomhet legger vi til grunn at det alternativt ville vært et statlig redningsselskap som tilbyr redningstjenester innenfor samme finansielle rammertil de samme formålsaktiviteter som Redningsselskapet har i dag. Det er grunn til å tro at Redningsselskapet løser samfunnsoppdraget mer effektivt, med høyere kvalitet og kan mobilisere mer ressurser sammenlignet med en referansebane. Som en følge av dette skaper Redningsselskapet en merverdi for samfunnet, som man ikke ville hatt ved en alternativ organisering.

Vi har også beregnet Redningsselskapets effekt, som er brutto samfunnsverdi av alle redningsselskapets aktiviteter. Dette er å anse som et bruttoanslag, i den forstand at vi ikke har sett på i hvilken grad alternative redningsaksjoner ville funnet sted uten Redningsselskapets innsats. I Menon (2016) ble totalt tilført samfunnsverdi beregnet. Til forskjell fra Menon (2016) er det her større fokus på bredden i aktivitetene og på merverdien av Redningsselskapet sett mot en alternativ organisering. Det som omtales som den totale samfunnsnyttan i Menon (2016) vil vi her omtale som total effekt.

Figur 0.1: Illustrasjon av samlet prissatt samfunnsnytte og effekt av Redningsselskapets virksomhet. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Menon 2020



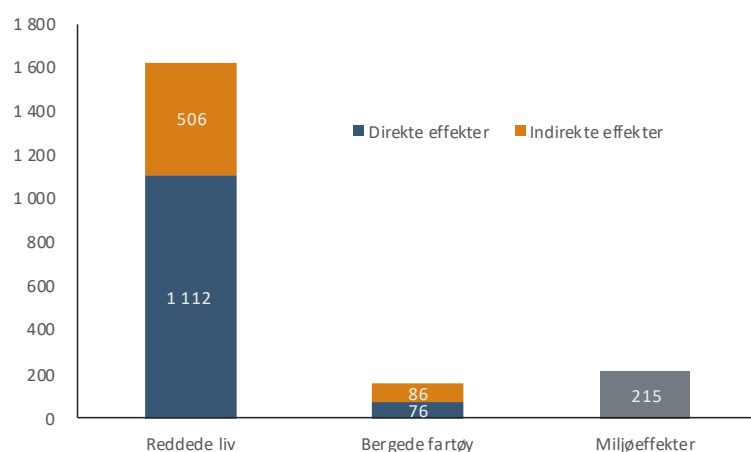
### Det er sannsynliggjort at den samlede effekten av Redningsselskapets virksomhet er 2 milliarder årlig

Vi har i dette delkapittelet sett på effekten av Redningsselskapet, altså der vi ser bort fra referansebanen og ser på bruttoeffekter av Redningsselskapets virksomhet. Her beregnes både de direkte effektene av som Redningsselskapet berger, samt de indirekte effektene som følge av deres tilstedeværelse og forebyggende arbeid. Effekten er beregnet per år og baserer seg på tall for 2017-2019. Som vist redder Redningsselskapet liv verdsatt til 1,6 milliarder kroner årlig. Videre har vi estimert verdien av uteblitte skader på fartøyene som berges til 161 millioner kroner. I tillegg kommer

verdien av forhindret miljøskade gjennom oljeutslipp som verdsettes til 215 millioner kroner. I sum gir dette en total verdsatt effekt av Redningsselskapets virksomhet på 2 milliarder kroner.

Den totale verdsatte effekten av Redningsselskapets virksomhet estimert er illustrert i Figur 0.2 under. Som figuren viser beløper den direkte redningsaktiviteten seg til 1,4 milliarder kroner i året, mens vi anslår verdien av den indirekte redningsaktiviteten til 591 millioner kroner i året.

Figur 0.2: Estimer for Redningsselskapets effekt per år i perioden 2017-2019. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Menon 2020.



### Det er sannsynliggjort at den samlede samfunnsnytten av Redningsselskapets virksomhet er minst én milliard årlig

Gjennom denne analysen er det beregnet og sannsynliggjort at samfunnets nytte av det arbeidet Redningsselskapet gjør for å sikre liv og verdier har en verdi på over 1 milliard sammenlignet en alternativ organisering. Noe av denne nytten kan prissettes, noe kan sannsynliggjøres ved eksempelberegninger. Redningsselskapets prissatte samfunnsnytte er mellom 719 og 758 millioner årlig. I tillegg kommer stor positiv samfunnsnytte som ikke prissettes, men hvor det er sannsynliggjort at samfunnsnytten kan være opp mot 319 millioner kroner. Hovedårsaken til at det ikke er prissatt er manglende tallgrunnlag og at det er utfordrende å vurdere den direkte årsaks-virkningssammenhengen mellom eksempelvis opplæring og unngåtte tap av liv.

Siden samfunnsnytten er den merverdien som Redningsselskapet bidrar med er den naturlig nok mindre enn verdien av effekten av Redningsselskapet. I tabellen under vises den samlede samfunnsnytten som følge av Redningsselskapets aktiviteter, finansiering og frivillighet basert på tall fra 2019. I tabellen er verdien presentert som et intervall der det er variasjon forbundet med noen av beregningene. Noen av aktivitetene har det ikke vært grunnlag eller faglig forsvarlig å verdsette. Til tross for dette er det forventet at samfunnsnytten fra disse aktivitetene er betydelig.

Tabell 0.1: Redningsselskapets samlede samfunnsnytte basert på tall fra 2017-2019. Verdier oppgitt i 2019-kroner og alle tall til forskjell fra referansebanen

Den samlede samfunnsnytten av Redningsselskapet er sannsynligvis over én milliard i året			
		Laveste	Høyeste
Prissatt samfunnsnytte	Frivillig arbeid	193	232
	Finansieringsmåte	97	
	Operativ virksomhet – reddede liv	138	
	Operativ virksomhet – bergede fartøy	76	
	Operativ virksomhet – forhindret miljøskade	215	
<b>Samlet prissatt samfunnsnytte</b>		<b>719</b>	<b>758</b>
Ikke-prissatt samfunnsnytte	Forebyggende virksomhet gjennom kunnskapsspredning og opplæring bidrar til <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reddede liv</li> <li>- Bergede fartøy</li> <li>- Forhindret miljøskade</li> </ul>	<b>Svært stor positiv</b> Eksempelberegning av forebygging som indirekte påvirker bergede liv viser en nytte på opptil 179 millioner kroner. Forebygging som indirekte påvirker bergede fartøy opptil 73 millioner kroner.	
	Bistand til andre aktører, samhandling og beredskap	<b>Stor positiv</b> Eksempelberegning av bistand til andre aktører, samhandling og beredskap viser en nytte på rundt 67 millioner kroner	
	Oppbygging av erfaringsbasert kunnskap	<b>Svært stor positiv</b>	
	Opplevelse av trygghet for sjøfarende	<b>Stor positiv</b>	
<b>Sannsynlig ikke-prissatt samfunnsnytte</b>		<b>Svært stor positiv</b> Eksempelberegninger viser at den er over 319 millioner	

## Dersom Redningsselskapet skulle drives gjennom en alternativ statlig organisering, ville dette medført en økning i offentlige utgifter på 484 millioner kroner årlig

I fravær av Redningsselskapet ville trolig staten tilbudt en form for basistjeneste for redningstjenester på sjøen. I vurderingen ser vi likevel på kostnadene for staten ved å tilby redningstjenestene i et omfang som Redningsselskapet tilbyr i dag. Det legges dermed til grunn at staten ville drevet med den samme kapasitet og kvalitet som Redningsselskapet i dag tilbyr. Dette er i seg selv ikke selvsagt. Staten kunne mene at kapasiteten eller kvaliteten skulle være lavere enn i dag. Motsatt kunne staten også lagt til grunn en høyere kapasitet eller kvalitet. Det er ikke åpenbart at alternativet her bare ville være et lavere nivå. I våre vurderinger av kostnadsberegninger tar vi utgangspunkt i at staten anskaffer en tilsvarende flåte og øvrige driftsmidler med lik alderssammensetning med mål om å opprettholde redningsvirksomheten på samme nivå som før. Som en forutsetning i beregningen legger vi til grunn at det frivillige arbeidet og givergaver bortfaller i sammenligningsgrunnlaget med statlige redningstjenester.

De private bidragene er jevnt fordelt mellom arbeidsinnsats og kapitaldonasjoner. Samlede private donasjonertildriften av Redningsselskapet beløper seg til 336 millioner kroner fordelt mellom private kapitaldonasjoner til en verdi av 118 millioner kroner, frivillig arbeidsinnsats på 193 millioner kroner og gratisannonser på 25 millioner kroner. I tillegg fikk Redningsselskapet 280 millioner kroner i inntekter fra medlemmer og andre operative aktiviteter. Det er imidlertid slik at Redningsselskapet bruker ressurser på innsamling av midler som ikke ville påløpt dersom staten hadde samlet inn midlene over skatteseddelen. I 2019 var kostnadene til innsamling av midler 131 millioner kroner, og disse ville bortfalt ved en statlig overtakelse. Nettoverdien av private bidrag og inntektsgivende aktivitet blir dermed 484 millioner kroner. Dersom virksomheten skulle drives gjennom en alternativ organisering, finansiert av staten, ville dette medført en økning i offentlige utgifter på 484 millioner kroner årlig, i tillegg til de bevilgningene som allerede gjøres i dag.

### Aktiviteten i nord skiller seg fra aktiviteten i sør

Et langstrakt land med store geografiske forskjeller i type aktivitet på sjøen og befolkningsgrunnlag, fører til forskjeller i Redningsselskapets aktivitet på tvers av regioner. Fritidsbåttrafikken er sterkt økende. Hovedtyngden av fritidsbåttrafikken er i de befolkningstunge områdene med mildt klima. Antall fritidsbåter er betydelig lavere i områdene med lavere folketall, som også sammenfaller med områdene med relativt sett mer krevende klima. For fiskefartøy er bildet helt motsatt. Antall fiskefartøy er langt større i de nordligste områdene med lavere folketall og hardere klima enn i de meste sentrale områdene på Østlandet. Situasjonen på Vestlandet ligger noe mellom disse ytterpunktene.

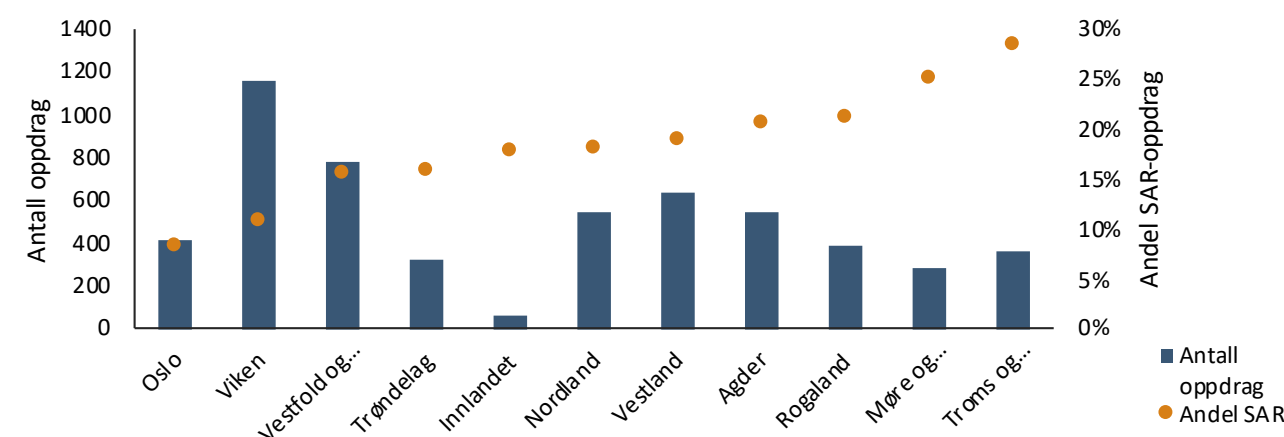
Antall oppdrag for Redningsselskapet er klart størst i fritidsbåtområdet. Her er aktiviteten også mer konsentrert om sommermånedene. Og aktiviteten skjer nær land. I Nord er aktiviteten jevnere fordelt og høy også i vintermånedene. De klimatiske utfordringene forsterkes ved at aktiviteten i de klimamessig gunstigste områdene er størst når været er aller best, mens aktiviteten i de klimamessig minst gunstige områdene er høy også når været er aller verst. Og der været er best skjer aktiviteten nært land og med korte avstander til annen hjelp, mens der været er verst skjer aktiviteten til dels svært langt fra land og med lange avstander til annen hjelp.

Slik sett kan Redningsselskapets operative virksomhet og den tilhørende beredskapen deles i to:

1. En SAR-tjeneste (søk og redning) med slepebistand under tøffe værforhold som er en forutsetning for de store inntektene som kommer fra norsk fiskerinæring.
2. En sjøbistandstjeneste som øker sikkerheten for befolkningens fritidsaktiviteter på sjøen.

Det støttes også av figur 0.3 under som viser en større andel SAR-oppdrag i de fylkene med mye nyttetraffikk på sjøen.

Figur 0.3: Antall samlede oppdrag og andel SAR-oppdrag fordelt på fylker i 2019<sup>2</sup>.



### Antall drukningsulykker i forbindelse med fritidsbåter er redusert de siste årene, til tross for økt aktivitet på sjøen

De ti siste årene har det vært en reduksjon i antall som har omkommet som en følge av drukning fra fritidsbåt. Parallelt med denne nedgangen har det vært en økning i antall fritidsbåter og det har vært økt aktivitet på sjøen. I samme periode har Redningsselskapet økt sin aktivitet og tilstedeværelse gjennom å etablere flere stasjoner, anskaffe flere redningsskøyter og utdanne både eget mannskap, frivillige og befolkningen generelt gjennom kursing og folkeopplysning. Antall drukningsulykker kan også forventes å påvirkes av påbud om redningsvest og krav til båtførerprøve for enkelte aldersgrupper i samme periode. I tillegg har Redningsselskapet drevet påvirkningsarbeid

for sjøsikkerhet, og det har vært mer bistand og samarbeid med andre offentlige aktører innen beredskap. Redningsselskapet har også økt antall medlemmer, givere og har fått økte tilskudd fra staten. Det er ikke mulig å vite hvordan situasjonen ville vært uten Redningsselskapet, men gitt en økning fra rundt 671 000 fritidsbåter i 2012 til 778 000 fritidsbåter i 2018, er det sannsynlig å forvente at antall drukningsulykker ville vært høyere uten økt forebyggende og operativt arbeid som Redningsselskapet gjennomfører, samt andre tiltak for å øke sikkerheten på sjøen.

<sup>2</sup> Losoppdrag og ikke-kategoriserte oppdrag er ekskludert. Fylke følger av stasjonen som utførte oppdraget, og ikke lokasjonen hvor oppdraget ble utført.



## Dagens organisering av en sjøredningstjeneste forventes å gi resultater av høyere kvalitet og mer effektivitet enn en alternativ organisering

Det tar tid å bygge en velfungerende organisasjon med kjennskap og troverdighet i befolkningen. Redningsselskapet har opparbeidet erfaring og kompetanse rundt redningstjenestene gjennom nesten 130 år. Basert på gjennomgang av den historiske utviklingen av Redningsselskapet, statistikk rundt Redningsselskapet og beredskap generelt, samt gjennomføring av intervjuer med andre aktører innen beredskap som kjenner Redningsselskapet godt er det sannsynlig at Redningsselskapet gjennomfører sine aktiviteter med høyere kvalitet og mer effektivt enn det kan være vanskelig å oppnå gjennom en annen organisering. Redningsselskapet skiller seg ut grunnet apparatet rundt frivilligheten, medlemmene og donasjonene. Det er grunn til å forvente at private kapitalbidrag og frivillige arbeidsbidrag vil falle bort ved en statlig overtakelse.

Det er grunn til å forvente dette basert på flere karakteristika ved Redningsselskapet. Eksempelvis har Redningsselskapet vært pådriver for å etablere flere nye stasjoner, som igjen sikrer oppslutning og videre finansieringsgrunnlag fra publikum. Dette er en finansieringsmekanisme man i liten grad ser hos det offentlige, og det er sannsynlig at ikke alle disse stasjonene ville vært der i fravær av Redningsselskapet. Dette sikrer bedre beredskap og tilstedeværelse enn ved et sannsynlig alternativ. Redningsselskapet har også de siste årene utviklet materiell og tatt i bruk ny teknologi, og utviklet de nye redningsskøytene i nært samarbeid med donorene for å få en mest mulig modernisert og innovativ redningstjeneste. Det er grunn til å forvente at denne viljen til å innovere rundt redningsskøytene, beredskap og utførelse av tjenesten ville være svakere under en alternativ organisering.

Redningsselskapet skiller seg også fra en alternativ organisering ved at de særlig har

fokus på ett mål. Det at Redningsselskapet har særlig fokus på ett mål, som er å redde liv på sjøen, gjør at det kontinuerlige arbeidet med å forbedre redningstjenesten og kompetansen i samfunnet som er rettet mot dette målet kan spisses fremfor å spre ressursene på flere mål og aktiviteter. Øvrige beredskapsaktører aktører har også andre samfunnsoppdrag og roller de må utfylle, utover sjøredningstjenester. Gjennom å ha ulike aktiviteter med kontinuerlig fokus på forebygging, forbedring av beredskapen og den operative virksomheten, samt kartlegging og læring, har dette sannsynligvis bidratt til å redusere flere tap av liv, materiell skade, utslipp til sjø og sørge for mer trygg ferdsel langs kysten relativt til en alternativ organisering. Det å ha fokus på ett mål gjør også at det er en tydelig ansvarsfordeling i samhandlingen med-, og bistanden til, andre rednings- og beredskapsaktører. Redningsselskapet har også ansvar langs hele kysten fra sør til nord, noe som gjør at stordriftsfordelene for å sikre en helhetlig beredskap langs sjøen kan utnyttes.

Ressursene brukt på kunnskapsspredning, opplæring og folkeopplysning gjennomført av Redningsselskapet for å nå ut til medlemmene og samfunnet generelt skiller seg også fra hvordan en offentlig aktør tradisjonelt henvender seg til samfunnet. Eksempelvis har Redningsselskapet som en del av sitt samfunnsoppdrag hatt et sterkt og massivt medietrykk for å bevisstgjøre folk på sjøen i forkant av sommersesongen. Det er sannsynlig å forvente at utstrekningen Redningsselskapet har gjennom sine mangfoldige kanaler er større enn hva en offentlig aktør ville hatt mulighet til, at de har større troverdighet og gjennomslag basert på befolkningens kunnskap om Redningsselskapets mangeårige innsats og at derfor også samfunnsnyttene av det forebyggende arbeidet gjennom kunnskap og folkeopplysning er relativt større.

SOM EN DEL AV SAMFUNNSOPPDRAGET HAR REDNINGSSKAPET HATT ET STERKT OG MASSIVT MEDIETRYKK FOR Å BEVISSTGJØRE FOLK PÅ SJØEN I FORKANT AV BÅTSESONGEN.





# 1 INNLEDNING

Rapporten er bygget opp på følgende måte: I dette kapitlet introduserer vi samfunns-nyttebegrepet og hvordan Redningsselskapets virksomhet bidrar til samfunnsnytte, før vi i kapittel 2 gjennomgår og beskriver Redningsselskapets aktiviteter og tilhørende effekt av aktivitetene. I slutten av kapittel 2 beskriver vi også verdien av effekten av den operative aktiviteten til Redningsselskapet. Dette er bruttoverdier. I kapittel 3 presenterer vi analysene av samfunnsnyttene. Først samfunnsnyttene av Redningsselskapets ulike aktiviteter; (i) den operative tjenesten, (ii) beredskap, (iii) forebyggende arbeid i form av folkeopplysning, kunnskaps- og informasjonsformidling, samt (iv) bistand og samarbeid med andre beredskapsaktører. Deretter samfunnsnyttene som følge av dagens organisering, finansiering og frivillighet. Kapittel 4 inneholder en kort drøfting og konklusjon.

## Redningsselskapet og hvordan aktiviteten kan bidra til samfunnsnytte

*Redningsselskapet spiller en avgjørende rolle for sjøsikkerheten langs hele Norgeskysten, i tillegg til Femunden og Mjøsa. Å redde liv er kjernen i alle aktiviteter Redningsselskapet har. Siden de to første redningsskøyene ble sjøsatt i 1893 har hele 168 redningsskøyter blitt sjøsatt. Frem til 2020 har Redningsselskapets skøyter reddet over 6400 liv. I tillegg har mer enn 600 000 personer fått assistanse fra Redningsselskapet.*

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær medlemsorganisasjon som har til formål å redde liv, berge verdier og redusere alvorlige hendelser til sjøs. Det jobbes både forebyggende og operativt for å skape trygghet på sjøen. Gjennom sitt arbeid jobber Redningsselskapets systematisk mot sin visjon, som er at ingen skal drukne på sjøen. Redningsselskapet har et stort nedslagsfelt, hvor de er involvert i alle ledd av verdikjeden tilknyttet trygghet på sjøen. Ved siden av å levere redningstjenester på sjøen, leverer de tjenester tilknyttet kunnskapsformidling og holdningsskapende kampanjer til befolkningen som helhet. Kurs og formidling mot brukergrupper er en sentral del av virksomheten, både til næringslivet og til privatpersoner som ferdes på ved og på sjøen. I tillegg omfatter virksomheten bidrag til erfaringsbasert læring gjennom kommunikasjon av statistikk, oppdatering av kurs- og undervisningsmaterieell, utvikling av utstyr og som støttespiller til myndighetene i utarbeidelse av krav og forskrifter.

Norge er et langstrakt land og har verdens nest lengste kystlinje. Landets historie og næringsliv er sentrert rundt kysten og sjøen. En lang kystlinje med mye nærings- og rekreasjonsaktivitet innebærer også et stort behov for sjøredningstjenester på havet. Hvert år drukner om lag 100 mennesker på sjøen, hvorav nesten halvparten i forbindelse med ferdsel på sjøen. De siste årene har antall fritidsbåter økt og flere ferdes på sjøen for både nærings- og rekreasjonsformål.

Formålet med denne rapporten er å synliggjøre hvilken effekt og samfunnsnytte Redningsselskapets virksomhet har. Samfunnsnytte vil si hvilke virkninger for samfunnet Redningsselskapet bidrar til som høyst sannsynlig ikke ville funnet sted dersom det ikke hadde vært for deres aktivitet. I analyse av samfunnsnytte og merverdi er det viktig å skille mellom samfunnsnytte og effekt. Effekten av Redningsselskapets aktiviteter er samlede verdien av alle redningsselskapets aktiviteter, blant annet antall reddede liv, antall forhindrede skader og lignende. Dette er et bruttoanslag, i den forstand at det ikke vurderes opp mot en alternative redningsaksjoner som ville funnet sted uten Redningsselskapets tilstedeværelse.

Samfunnsnyttene av Redningsselskapet er imidlertid de ekstra livene som reddes som følge av Redningsselskapets aktiviteter i form av forebyggende arbeid eller høyere kvalitet i utførelsen av redningsoperasjonen sammenlignet med en annen organisering av redningstjenester på sjøen eller en annen form for beredskap. Når vi vurderer samfunnsnytte ser vi altså ikke på den fulle verdien av Redningsselskapets virksomhet, men den merverdien deres virksomhet skaper sammenlignet med et sannsynliggjort alternativ.

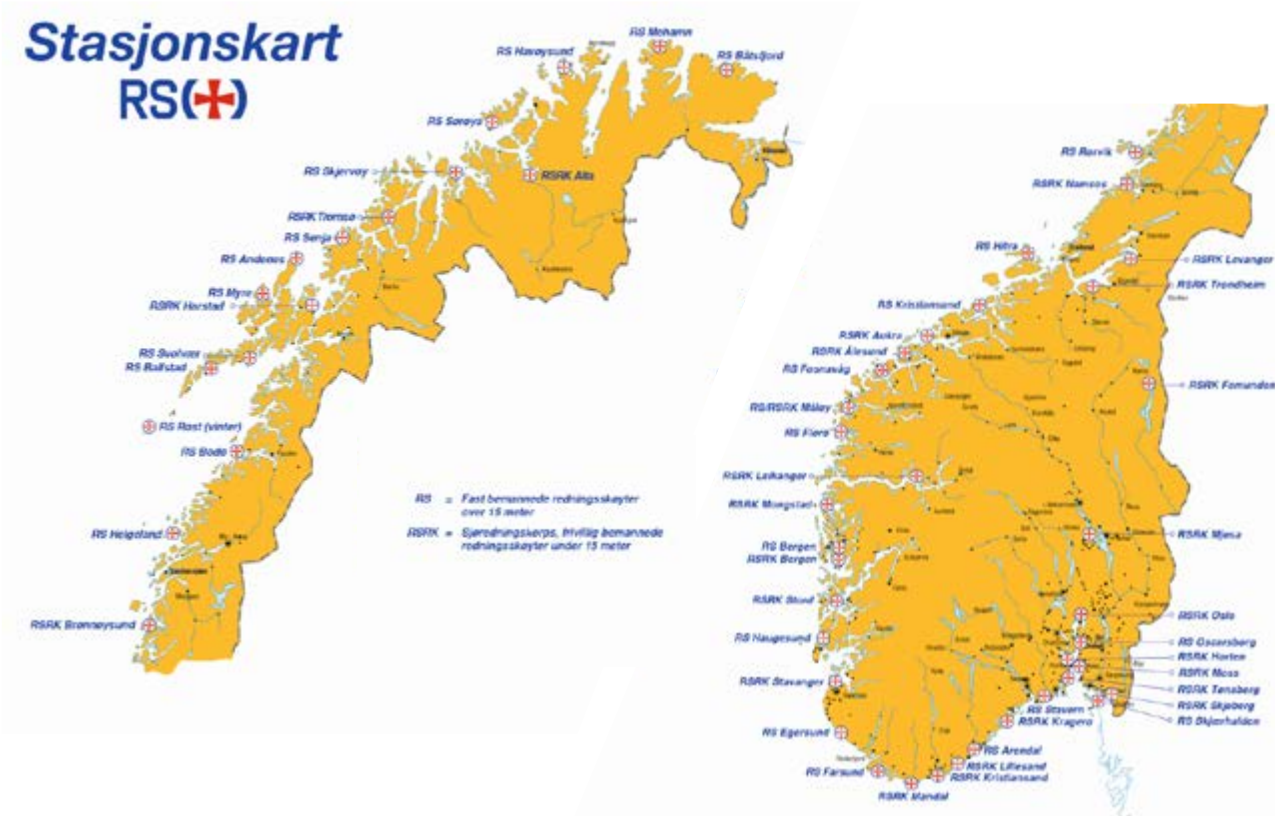
## 1.1 Om Redningsselskapet

Redningsselskapet ble opprettet under navnet Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (NSSR) i 1891 og to år senere, i 1893 ble de første redningsskøytene sjøsatt. Det hadde over tid blitt identifisert et behov gjennom kartlegging av antall druknede fiskere, som stabilt lå over 700 per år i årene 1846-1860. Allerede i år 1900 hadde antallet redningsskøyter i tjeneste økt til 13. På 1970-tallet begynte profesjonaliseringen av Redningsselskapets mannskaper med helårsdrift og helårsansettelser. I løpet av sine over 129 år har Redningsselskapet reddet mer enn 6 400 mennesker fra drukningsdøden og mer enn 600 000 personer har fått bistand med både små og store problemer på sjøen<sup>3</sup>. Gjennom sin lange historie har erfaring og kunnskap blitt opparbeidet i organisasjonen, og dette gjør også at har publikum tillit og kjennskap til virksomheten som er bygget opp over tid.

Redningsselskapet har alltid vært en del av den kystnære beredskapen, og har bidratt til å utvikle denne ved hjelp av kunnskap, samhandling og økende tilstedeværelse. Organisasjonen jobber systematisk med å bygge verdier, forbedre rutiner og utvikle sine tjenester.

Redningsselskapet har hovedkontor på Lysaker i Oslo og hadde ved utgangen av 2019 331 ansatte<sup>4</sup>. Organisasjonen er delt inn i fem regioner: Nord, Midt, Vest, Sør og Øst. Disse er igjen delt inn i ti regions- og distriktskontorer langs hele kysten. Redningsselskapet har et desentralisert nettverk av 52 redningsskøyter, hvorav 26 er bemannet av frivillige og 26 er bemannet av faste mannskaper. 202 ansatte er faste mannskaper på skøytene og ambulansebåtene, mens øvrige er ansatt ved hovedkontoret i Oslo og i de fem regionene.

Figur 1.1: Stasjonskart over plassering av redningsskøyter og sjøredningskorps langs kysten



## 1.2 Hvordan Redningsselskapets aktivitet og organisering kan bidra til samfunnsnytte

Med samfunnsnytte mener vi alle positive virkninger av en aktivitet, som kommer én eller flere aktører i samfunnet til gode. Dette omfatter alle type virkninger, uavhengig av om det kan måles i kroner og øre. Eksempelvis kan opplevelse av trygghet ha stor samfunnsnytte til tross for at dette ikke har en kroneverdi. I samfunnsøkonomiske vurderinger skal virkninger som måles i kroneverdi og virkninger som ikke kan prissettes i prinsippet veie like tungt. Samfunnsvirksomheter som ikke har en kroneverdi, skal derfor beskrives så godt det lar seg gjøre kvalitativt eller beskrives ved hjelp av eksempler og kvantitative illustrasjoner.

I samfunnsøkonomiske vurderinger er det likevel ikke nok å synliggjøre nytten av en aktivitet uten å vurdere hva ressursene alternativt kunne blitt brukt til, eller hva som ville skjedd i fravær av aktiviteten. Med andre ord, i hvilken grad arbeidet til Redningsselskapet er addisjonelt og bidrar til såkalt «mernytte». For å dokumentere mernytten Redningsselskapet tilfører sine arbeidsområder må vi altså etablere hvordan utviklingen hadde vært i fravær av Redningsselskapet, en såkalt referansebane. Dette innebærer at vi må belyse følgende type spørsmål:

- Hvis ikke Redningsselskapet hadde gjennomført forebyggende aktiviteter som nasjonale holdningskampanjer, kurs- og leiraktiviteter rettet mot barn og unge, ville da staten eller en kommersiell aktør finansiert disse aktivitetene, og ville utfallet vært det samme?

- Hvordan ville den operative redningstjenesten/beredskapen til sjøs sett ut dersom ikke Redningsselskapet hadde levert den? Eller om Redningsselskapet ikke hadde vært med å utvikle det over tid? Ville en annen aktør og type organisering kunne levert det med samme kvalitet og effektivitet til samme kostnad som i dag?<sup>5</sup>

- Løser Redningsselskapet en oppgave som gir samfunnsnytte som ikke ville blitt løst av staten i deres fravær? Ville den kystnære beredskapen ha vært tilsvarende i fravær av Redningsselskapet, og til samme pris?

Å svare på disse spørsmålene handler i første omgang om dokumentasjon. Ved å dokumentere hva som har skjedd over en viss periode – for eksempel utvikling i utfallet av en hendelse over tid, antall redningsaksjoner og lignende – kan man si noe om hva som har skjedd. Denne utviklingen kan sannsynliggjøre hvorvidt Redningsselskapets aktivitet har hatt effekt på kvaliteten og effektiviteten i kystnære redningstjenester, men det er ikke tilstrekkelig for å si noe om årsakssammenhengen mellom tilstedeværelsen av Redningsselskapet og eventuelle endringer i kvaliteten og effektivitet på redningstjenester på sjøen. For å belyse dette må man også vite hva som ville skjedd dersom ikke Redningsselskapet hadde eksistert i dagens form. Dette spørsmålet er på sett og vis umulig å svare på, nettopp fordi vi ikke har hatt en alternativ historie. Her kan man imidlertid benytte seg av statistikk fra andre land og samtaler med aktører i den kystnære beredskapen, også utenfor Redningsselskapet, for å få innsyn i en alternativ virkelighet.

<sup>3</sup> Definisjonen "liv reddet" betyr at det er stor sannsynlighet for at personen hadde omkommet om han eller hun ikke fikk hjelp. Der liv ikke står i fare brukes begrepet "assistanse".

<sup>4</sup> 437 inkludert datterselskapene RS Sjøredningsskolen og Securmark Scandinavia

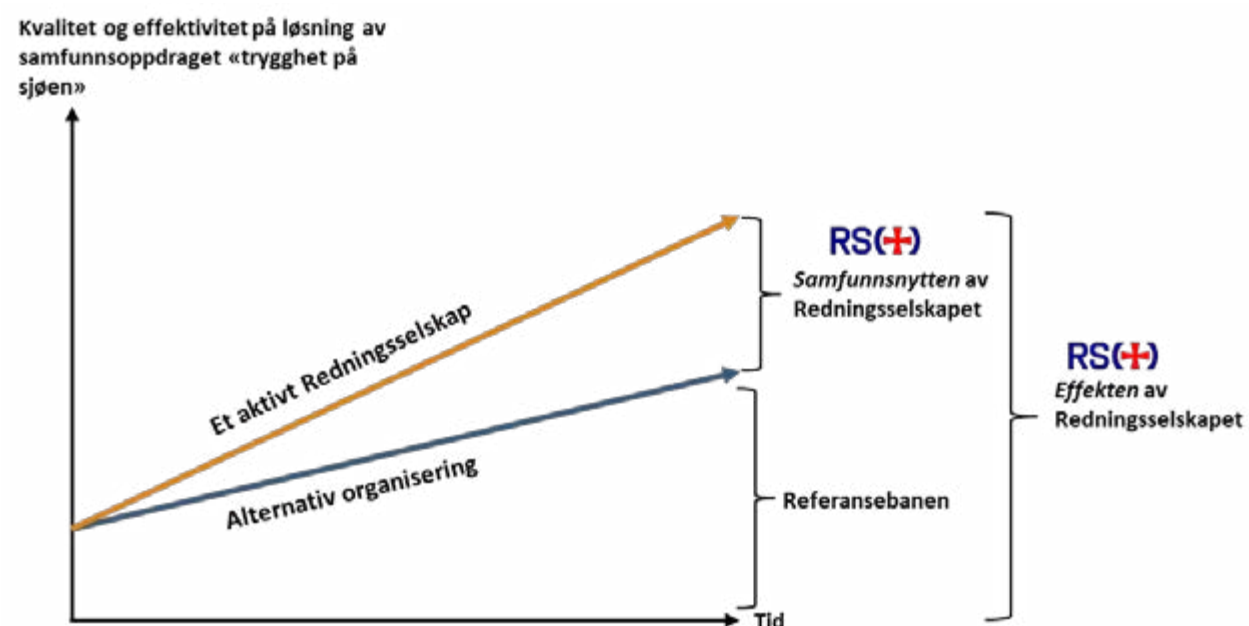
<sup>5</sup> I effektivitet ligger det en vurdering om en annen organisering kan løse det samme oppdraget som i dag for en lavere kostnad eller om en annen organisering kan levere mer for samme kostnad.



For å kunne beskrive hvordan virksomheten ville sett ut i referansebanen uten Redningsselskapet har vi hentet innspill fra ulike aktører om hva som er en realistisk situasjon og alternative organiseringer i andre land. Vi har snakket med flere aktører involvert i redningsaksjoner på sjøen. Vi forstår referansebanen som en situasjon

der staten enten overtar Redningsselskapet, eller tar på seg oppgaven med å levere operative SAR-tjenester <sup>6</sup>, slik som Redningsselskapet i dag utfører. Et annet alternativ er å legge ut maritime redningstjenester innen søk og redning på anbud. Samfunnsnyttene er illustrert i Figur 1.2 under. <sup>7</sup>

Figur 1.2: Samfunnsnyttene av kvalitet og effektivitet på løsning av samfunnsoppdraget «trygghet på sjøen» som følge av Redningsselskapet, illustrert som differansen mot referansebanen med alternativ organisering. Kilde: Menon



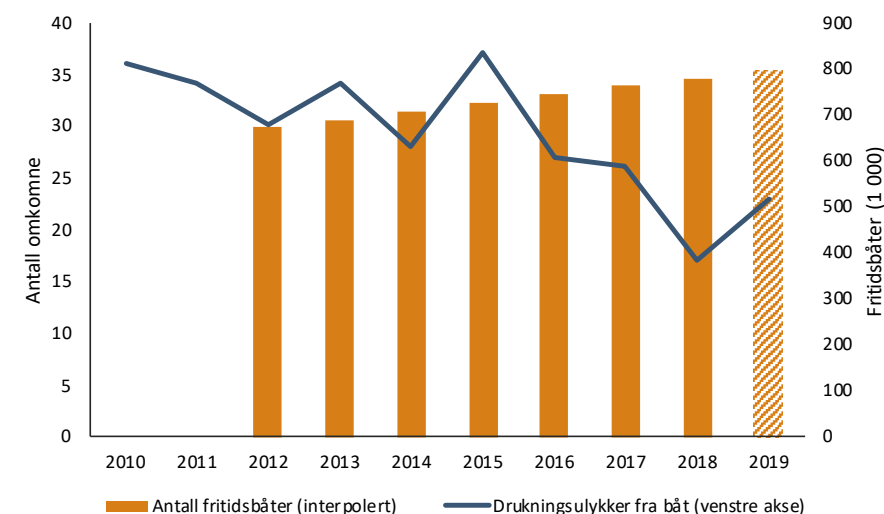
Figuren over illustrerer hvordan kvalitet og effektivitet i redningstjenester på sjøen har blitt bedre over tid som følge av Redningsselskapets virksomhet, til forskjell fra en eventuell alternativ organisering. På samme måte som Redningsselskapet har utviklet seg som organisasjon over tid, med tilhørende økt kvalitet og effektivitet, ville redningstjenester på sjøen også utviklet seg dersom staten leverte disse tjenestene. En alternativ organisering kan medføre lavere/høyere tilstedeværelse, beredskap, forebygging og kunnskapsspredning av sjøvett. Merverdien ved Redningsselskapets bidrag til trygghet på sjøen gjennom sine redningstjenester skaper forskjellen mellom dagens organisering og en eventuell alternativ organisering.

I vurderingen av Redningsselskapets samfunnsnytte er det viktig å være åpne for å undersøke hvordan andre samfunnsaktører ville bidratt til samfunnsnytte dersom ikke Redningsselskapet eksisterte. Avviket mellom samfunnsnyttene som ville kommet av en alternativ organisering og samfunnsnyttene fra et aktivt Redningsselskap på kvaliteten og effektiviteten ved redningstjenestene på sjøen inkluderer da alle delene i årsaks-virkningskjeden. Fra det forebyggende arbeidet, beredskapen, den operative aktiviteten og hvordan man benytter erfaringslæring til å videreutvikle beredskapen på sjøen.

Man kan tenke seg mange ulike grader av statlig involvering parallelt med Redningsselskapet som en alternativ organiseringsform, men for å illustrere forskjeller legges det til grunn et fravær av Redningsselskapet til fordel for statlig tilbud av redningstjenester på sjøen som alternativ organisering. Samfunnsnyttene av Redningsselskapet kan dermed forstås som merverdien fra alle deres aktiviteter utover det man kan forvente ved en alternativ organisering. Dette gjelder ikke kun aktivitetene tilknyttet den operative redningstjenesten, men også indirekte merverdi gjennom forhindrede situasjoner som følge av forbyggende arbeid, kortere responstid gjennom øvelser og beredskap, læring gjennom samhandling, kunnskap gjennom erfaring og kompetanse. De direkte effektene fra Redningsselskapets livreddende tjenester er lettere å observere enn de hendelsene man forebygger, men disse er en like viktig del av samfunnsnyttene. Som et eksempel kan man derfor si at hvis en annen aktør eller det offentlige ikke ville tilbudt holdningskampanjer eller annen form for kunnskapsspredning tilknyttet sjøsikkerhet, eller at de ikke ville gjort det med tilsvarende kvalitet, er dette samfunnsnytte som kan tilbakeføres til Redningsselskapets aktivitet. Motsvarende, dersom en annen aktør ville gjennomført de samme aktivitetene, med samme effektivitet og kvalitet, vil det ikke kunne tilskrives noen samfunnsnytte til Redningsselskapet.

I figuren under vises utviklingen i antall drukningsulykker og antall omkomne ved drukning. De ti siste årene har det vært en reduksjon i antall som har omkommet som en følge av drukning. Parallelt med denne nedgangen har det vært en økning i antall fritidsbåter og det har vært økt aktivitet på sjøen. I samme periode har Redningsselskapet økt sin aktivitet og tilstedeværelse gjennom å etablere flere stasjoner, anskaffe flere redningsskøyter og utdanne både eget mannskap, frivillige og befolkningen generelt gjennom kursing og folkeopplysning. Samt at Redningsselskapet har drevet påvirkningsarbeid for sjøsikkerhet og det har vært mer bistand og samarbeid med andre offentlige aktører innen beredskap. Redningsselskapet har også økt sine medlemmer, givere og har fått økte tilskudd fra staten. Det er ikke mulig å vite hvordan situasjonen ville vært uten Redningsselskapet, men gitt en økning fra rundt 671 000 fritidsbåter i 2012 til 778 000 fritidsbåter i 2018, er det sannsynlig å forvente at antall drukningsulykker ville vært høyere i fravær av økt forebyggende og operativt arbeid som Redningsselskapet gjennomfører. I samme periode har det også innført påbud om redningsvest og krav om båtførerprøve for gitte aldersgrupper. Dette forventes også å ha påvirket antall drukningsulykker positivt.

Figur 1.3: Utvikling i antall drukningsulykker med fritidsfartøy og antall fritidsbåter. Kano og kajakk er ekskludert fra fritidsfartøy. Kilde: RS, Sjøfartdirektoratet og Båtlivsundersøkelsen 2018. 2019 er fremskrevet gitt foreløpig informasjon.



<sup>6</sup> SAR-oppdrag står for søk og redningsoppdrag. (Search and rescue).

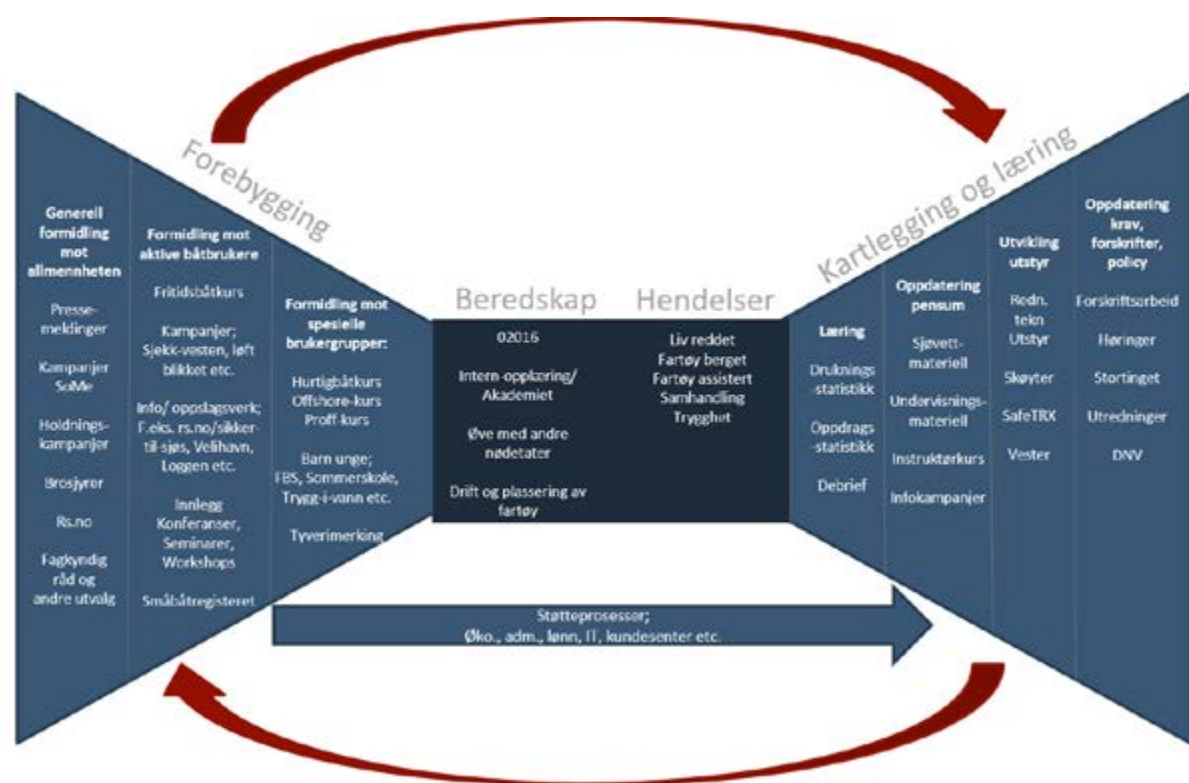
<sup>7</sup> Det kan også være netto negativ samfunnsnytte dersom Redningsselskapet tilbyr en tjeneste som har nytte, men som har mindre nytte enn det samfunnet ellers ville betale.

### 1.3 Hvordan Redningsselskapet påvirker samfunnsnyttene

Visjonen til Redningsselskapet er at ingen skal drukne. Det vil si at all aktivitet og innsats har som mål å underbygge denne visjonen.

I Figur 1.4 under viser vi hvordan de ulike aktivitetene er med på å påvirke hendelsesforløpet og utfallet og konsekvensene av hendelsen.

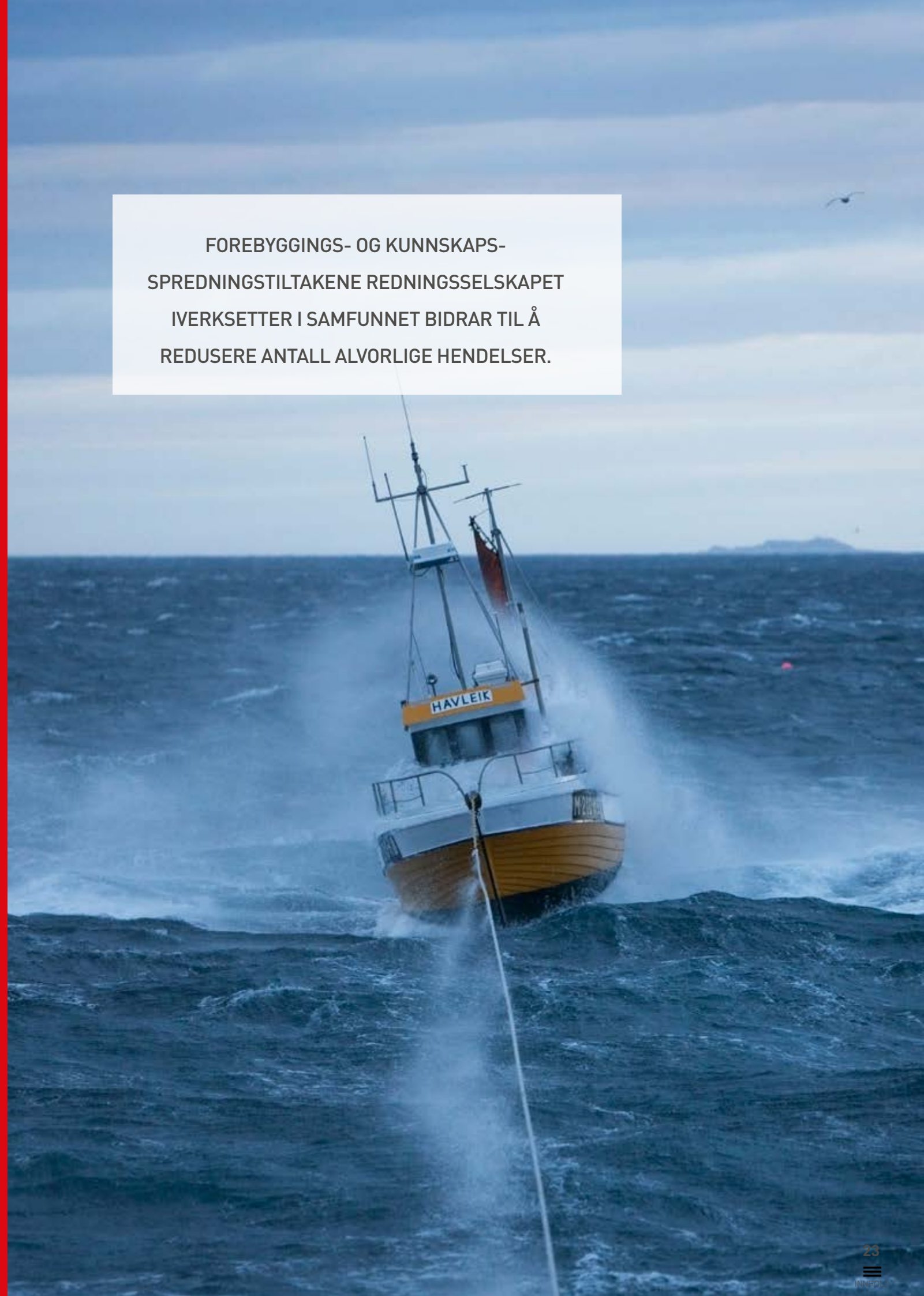
Figur 1.4: Kontinuerlig fokus på forebygging, kartlegging og læring i årsaks-virkningskjede for reduksjon av uønskede hendelser på sjøen



Den operative virksomheten bidrar direkte til å redde liv og berge fartøy. De bidrar til samhandling med andre nødetater og skaper trygghet for ferdsel på sjøen. Men, kvaliteten og effektiviteten i den operative virksomheten og sannsynligheten for å redusere negativt utfall av hendelsen påvirkes av forebyggende aktiviteter i form av kunnskaps- og opplæringstiltak mot allmennheten, aktive båtbrukere og spesielle brukergrupper. Utover disse kursene er det også kurs- og opplæringstiltak rettet mot både nye og erfarne redningsmenn- og kvinner som gjør at beredskapen er god og kunnskapsrik. I etterkant av hendelsen har Redningsselskapet gode rutiner for å lære av erfaringen fra hendelsen ved å føre statistikk, oppdatere pensum og materiell, utvikle utstyr og bidra i det offentlige arbeidet med å forbedre

beredskapen gjennom forskrifter, høringer og politikkutforming. Dette er en kontinuerlig prosess, der kartleggingen og læringen igjen brukes inn i det forebyggende arbeidet. Forebyggings-ogkunnskapsspredningstiltakene Redningsselskapet iverksetter i samfunnet bidrar til å redusere antall alvorlige hendelser, i tillegg til å redusere utfallet av dem når de først inntreffer. Desto bedre Redningsselskapet er på de forebyggende aktivitetene og erfaringslæringen, jo mer vil dette bidra til å redusere antall alvorlige hendelser som inntreffer og utfallet av dem, slik at selve effekten av den operative virksomheten (reddede liv, fartøy berget) vil reduseres over tid. Med andre ord, desto mer fokus på de forebyggende aktivitetene, desto færre farlige hendelser.

FOREBYGGINGS- OG KUNNSKAPS-  
SPREDNINGSTILTAKENE REDNINGSSKAPET  
IVERKSETTER I SAMFUNNET BIDRAR TIL Å  
REDUSERE ANTALL ALVORLIGE HENDELSER.





### 1.3.1 Det er sannsynlig at Redningsselskapet gjennomfører sjøredningsoppdraget med mer effektivitet og høyere kvalitet enn en alternativ organisering

For å beregne samfunnsnyttan av Redningsselskapet må vi se det opp mot en sannsynliggjort referansebane der en annen aktør trolig ville løst samfunnsoppdraget tilknyttet redningstjenester på sjøen. I fravær av Redningsselskapet er det sannsynlig at det ville vært en annen organisering av sjøredning. Eksempelvis kunne (i) Redningsselskapet i sin helhet blitt kjøpt opp og driftet videre av staten (ii) det kunne vært flere og ulike lokale initiativ, (iii) en annen statlig aktør med tilgrensende ansvarsoppgaver kunne tatt over noen av Redningsselskapets oppgaver, eller (iv) sjøredningstjenesten kunne konkurransenutsettes blant private aktører.

I beregningen av samfunnsnyttan av Redningsselskapet legger vi til grunn at det ville vært et statlig redningsselskap som tilbyr redningstjenester innenfor samme finansielle rammer til formålsaktiviteter som Redningsselskapet har i dag. Dette innebærer at man i prinsippet kunne hatt samme ressurser til disposisjon for drift av Redningsselskapet. Det er imidlertid grunn til å tro at Redningsselskapet løser samfunnsoppdraget mer effektivt, med høyere kvalitet og kan mobilisere mer ressurser sammenlignet med en referansebane. Som en følge av dette skaper Redningsselskapet en merverdi for samfunnet, som man ikke ville hatt ved en alternativ organisering.

Det er grunn til å tro at disse alternative organiseringene ville bidratt til å redde liv og

verdier på sjøen. Men, det er likevel sannsynlig at Redningsselskapet gjennomfører sine aktiviteter med høyere kvalitet og mer effektivt enn de ulike eksemplene på organisering. Dette er basert på gjennomgang av den historiske utviklingen av Redningsselskapet, statistikk rundt Redningsselskapet og beredskap generelt, samt gjennomføring av intervjuer med andre aktører innen beredskap som kjenner Redningsselskapet godt er det sannsynlig at Redningsselskapet skiller seg ut grunnet apparatet rundt frivilligheten, medlemmene og donasjonene. Det er grunn til å forvente at private kapitalbidrag og frivillige arbeidsbidrag vil falle bort ved en statlig overtakelse.

Det er grunn til å forvente dette basert på flere karakteristika ved Redningsselskapet. Eksempelvis har Redningsselskapet vært pådriver for å etablere flere nye stasjoner i landet. Redningsselskapet har innsikt, fleksibilitet og finansielle muskler til å raskt etablere nye stasjoner der det er behov for det. Dette sikrer oppslutning og videre finansieringsgrunnlag fra publikum. Dette er en finansieringsmekanisme man i liten grad ser hos det offentlige, og det er sannsynlig at ikke alle disse stasjonene ville vært der i fravær av Redningsselskapet. Dette sikrer bedre beredskap og tilstedeværelse enn ved et sannsynlig alternativ. Redningsselskapet har også de siste årene utviklet materiell og tatt i bruk ny teknologi, og utviklet de nye redningsskøytene i nært samarbeid med donorene for å få en mest mulig modernisert og innovativ redningstjeneste. Det er grunn til

å forvente at denne muligheten til å innovere rundt redningsskøytene, beredskap og utførelse av tjenesten ville kunne falle bort under en alternativ organisering.

Redningsselskapet skiller seg også fra en alternativorganisering ved at Redningsselskapet særlig har fokus på ett mål som er å redde liv på sjøen, gir Redningsselskapet mulighet til spesialisering. Redningsselskapet kan fokusere sin innsats på å det kontinuerlige arbeidet med å forbedre redningstjenesten og kompetansen i samfunnet rettet mot å redde liv på sjøen fremfor å spre ressursene på flere mål og aktiviteter. Gjennom å ha ulike aktiviteter med kontinuerlig fokus på forebygging, forbedring av beredskapen og den operative virksomheten, samt kartlegging og læring, har dette sannsynligvis bidratt til å redusere flere tap av liv, materiell skade, utslipp til sjø og sørge for mer trygg ferdsel langs kysten relativt til en alternativ organisering. Det å ha fokus på ett mål gjør også at det er en tydelig ansvarsfordeling i samhandlingen med-, og bistanden til andre rednings- og beredskapsaktører. Redningsselskapet har også ansvar langs hele kysten fra sør til nord, noe som gjør at stordriftsfordelene for å sikre en helhetlig beredskap langs sjøen kan utnyttes.

Ressursene brukt på holdningskampanjer og forebyggende sjøsikkerhet gjennomført av Redningsselskapet for å nå ut til medlemmene og samfunnet spesielt, skiller seg også fra hvordan en offentlig aktør tradisjonelt henvender seg til

samfunnet. Eksempelvis har Redningsselskapet som en del av sitt samfunnsoppdrag hatt et hardt og massivt medietrykk for å bevisstgjøre folk på sjøen i forkant av sommersesongen. Det er sannsynlig å forvente at utstrekningen Redningsselskapet har gjennom sine mangfoldige kanaler og merkevare er større enn hva en annen offentlig aktør ville hatt mulighet til og at derfor også samfunnsnyttan av det forebyggende arbeidet gjennom kunnskap og folkeopplysning er relativt større.

## 2 VIRKSOMHET

Redningsselskapet gjennomfører en rekke samfunnsnyttige aktiviteter. Disse aktivitetene kan grovt sett deles inn i fire ulike kategorier: kunnskapsformidling og utdanningstiltak, operativ virksomhet, beredskap (herunder opplæring av egne frivillige og sjøansatte) og samhandling med andre redningsaktører. Felles for disse aktivitetene er at de har som mål å øke sikkerheten på og ved sjøen. Den samlede effekten av Redningsselskapets virksomhet er nesten 2 milliarder årlig, basert på tall for 2017-2019. Dette er et bruttoanslag hvor vi ser på verdien av Redningsselskapets innsats, uten å se det opp mot en referansebane hvor alternative redningsaksjoner ville funnet sted.

### Beskrivelse av aktiviteter og den samlede effekten av aktivitetene

Figuren under viser den firedelte kategorisering av aktivitetene til Redningsselskapet, som på ulike måter bidrar til å utløse samfunnsnyttene. I dette kapitlet beskriver vi de fire aktivitetene og tilhørende effekt. Det vil si antall reddede liv, antall kurs gjennomført og lignende. I det neste kapitlet, kapittel 3, beskriver vi hvordan disse aktivitetene bidrar til samfunnsnytte. I dette kapitlet beskriver vi den samlede effekten av aktivitetene i avsnitt 2.7.

Figur 2.1 Redningsselskapets aktiviteter som fører til samfunnsnytte





## 2.1 Forebyggende arbeid gjennom kunnskapsformidling, opplæring og folkeopplysning

Denne aktiviteten retter seg hovedsakelig mot befolkningen. Opplæring av frivillige og redningsmannskap omtales under beredskap. Kunnskapsformidling og utdanningstiltak er et av de områdene der Redningsselskapet bruker svært mye ressurser, og dette inngår i det forebyggende arbeidet. Samfunnets nytte av denne aktiviteten er hovedsakelig knyttet at økt kunnskap gir grunnlag for bedre beslutninger. Økt kunnskap og økt sjøvett blant befolkningen generelt og aktive båtbrukere spesielt, bidrar til at det tas bedre beslutninger i forkant av en hendelse for å forhindre at den oppstår, underveis i hendelsen for å forhindre negativt utfall, og i etterkant av hendelsen for å redusere

tap av liv og skade. Et viktig tiltak for å redusere drukningsulykker på sjøen er det forebyggende arbeidet gjennom kunnskapsformidling for å skape sjø- og badevett. Gjennom å være involvert i alle ledd tilknyttet sjøsikkerhet er Redningsselskapet i en god posisjon for å gjennomføre forebyggende aktiviteter tilpasset kunnskapsbehovet hos de som ferdes på og ved sjøen. Redningsselskapet gjennomfører årlig utallige forebyggende aktiviteter rettet mot privatpersoner i alle aldre, samt næringslivet. Vi kan grovt sett dele Redningsselskapets kurs, opplæring og kunnskapsdeling inn i to ulike aktiviteter vist i figuren under.

Figur 2.2: Oversikt over forebyggende aktiviteter i Redningsselskapet



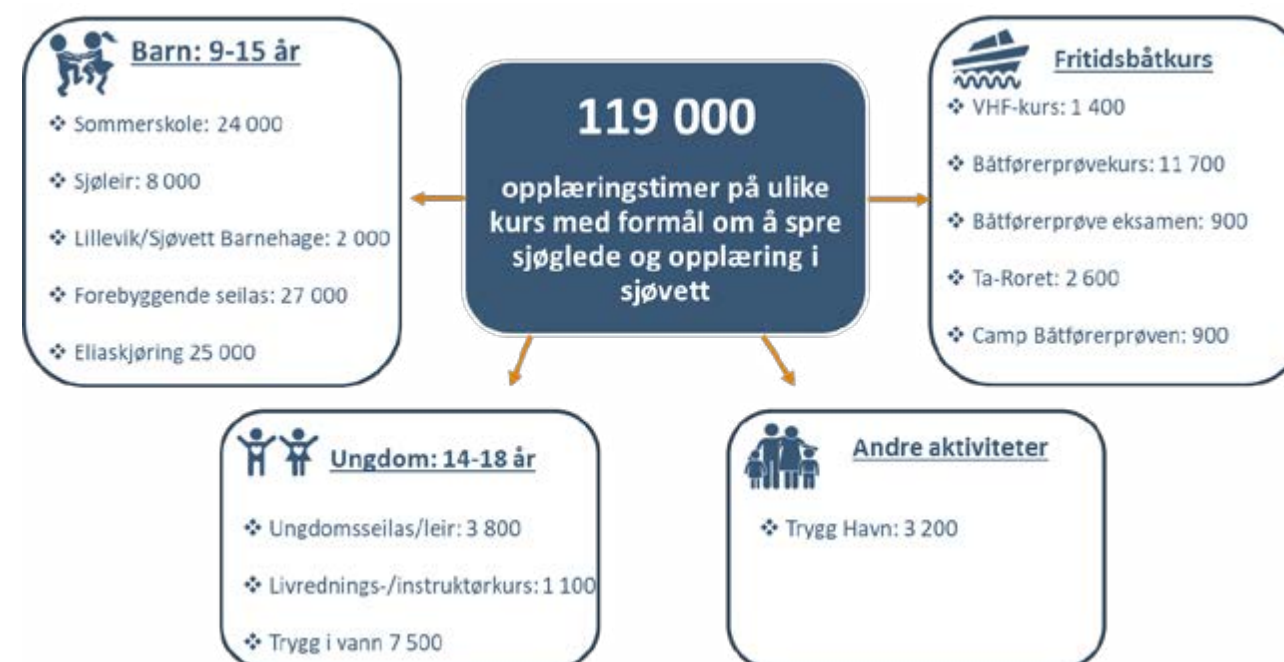
I de følgende kapitlene går vi nærmere inn på de to ulike kategoriene av forebygging gjennom kunnskapsformidling.

### 2.1.1 Kurs og opplæring av aktive båtbrukere og befolkningen

Redningsselskapet har flere kanaler de bruker for formidling til spesielle brukergrupper. I 2019 ble det gjennomført totalt 119 000 opplæringstimer<sup>8</sup> på ulike forebyggende aktiviteter og kurs, med

formål om å spre sjøglede og opplæring i sjøvett. Figuren under viser omfanget av disse aktivitetene i 2019.

Figur 2.3: Oversikt over antall opplæringstimer på ulike kurs med formål om å spre sjøglede og opplæring i sjøvett



Det er et særlig fokus på å lære barn og unge sjøvett, og en rekke aktiviteter er rettet mot denne brukergruppen. I 2019 deltok barn og unge på ulike kurs og aktiviteter tilsvarende 64 700 opplæringstimer for å lære sjøvett. Det var særlig stor aktivitet på sommerskolen, et aktivitetstilbud på dagtid for barn mellom 9 og 13 år. I en uke får barna opplevelser rettet mot sjø- og båtliv, og over 24 000 opplæringstimer ble gjennomført på sommerskolen i 2019. Målet er å spre sjøglede og at barna, gjennom lek og aktiviteter, skal tilegne seg sjøvett, lære å ro, seile og kjøre motorbåt i trygge omgivelser. Barn mellom 9 og 15 kan også delta på sjøleir i en uke i Horten der 7 500 opplæringstimer ble gjennomført i

2019. Redningsselskapet arrangerer i tillegg ungdomsleir og ungdomsseilas. I løpet av en ukelang sommerleir kan ungdom mellom 14 og 18 år ta båtførerprøven og få maritime opplevelser og nye venner. På ungdomsseilas bor de i en eldre seilskute som reiser fra sted til sted istedenfor å bo på et leirsted. Over 3 800 opplæringstimer med ungdommer ble gjennomført i 2019. Det er også flere aktiviteter som er rettet inn mot skoler og barnehager. Lillevik er et undervisningsopplegg med tema sjøvett for barnehagene, og nesten 2 000 opplæringstimer med barnehagebarn ble gjennomført i fjor. I tillegg arrangeres Forebyggende Seilas for utvalgte klasser på barneskolen. I løpet av en skoledag får klassen

<sup>8</sup> Med opplæringstimer menes det antall deltagere multiplisert med antall timer.

en praktisk dag hvor elevene lærer om sikkerhet på og ved sjøen. Totalt 27 000 opplæringstimer for barn ble gjennomført på Forebyggende Seilas i 2019. Gjennom Eliasklubben sikrer Redningsselskapet seg inn på å lære barna sjørett gjennom å tilby læringsmateriell og aktivitet. Eliasbåten reiser rundt i landet og gir barna anledning til å komme om bord for å lære om bruk av redningsvest. I 2019 ble det gjennomført 25 000 opplæringstimer for barn i hele landet på Eliaskjøring.

Redningsselskapet har også en rekke forebyggende aktiviteter rettet mot andre brukergrupper. Trygg Havn er et tiltak for familier i sårbare livssituasjoner i regi av Redningsselskapet og Blå Kors. Formålet er å gi sjøvettkunnskap og glade ferieminner til grupper som ellers kunne falt utenfor. Totalt 3 200 opplæringstimer ble gjennomført på dette i

2019. Redningsselskapet ung arrangerer også livredningskurs som er krav for ungdommer som vil jobbe på sommerskolen og sjøleir. Totalt 1 114 opplæringstimer på dette kurset i 2019.

Redningsselskapet tilbyr en rekke fritidsbåtkurs som VHF-kurs, båtførerprøven-kurs, «Ta-rotet, jenter» og offshore seilkurs. Totalt 17 455 opplæringstimer ble gjennomført på disse kursene i 2019.

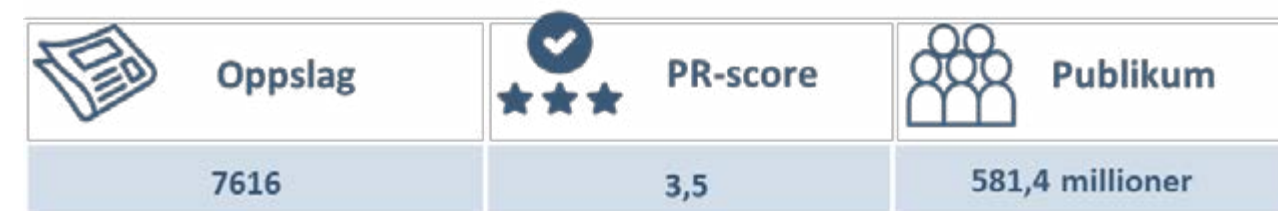
## 2.1.2 Medie- og samfunnskontakt – folkeopplysning

Redningsselskapet jobber kontinuerlig med folkeopplysning gjennom både media og nasjonale holdningskampanjer med hensikt å skape trygghet på sjøen. Eksempler på nasjonale kampanjer er sjekk-vesten og «løft blikket», hvor de samarbeider med Sjøfartdirektoratet og Kystverket om å skape holdningsendringer på sjøen. Redningsselskapet har en betydelig tilstedeværelse på sosiale medier med blant annet over 100 000 følgere på Facebook. Sommeren 2020 gjennomføres en kampanje der to unge engasjeres i en sommerjobb for å spre vannglede, vise sikkerhet på sjøen og sørge for økt tilstedeværelse på TikTok. Dette har medført at 65 000 har brukt hashtaggen #vannglede på appen. Redningsselskapets

tilstedeværelse på sosiale medier er med på å spre holdningsskapende informasjon og sjørettformidling til brede deler av befolkningen. Gjennom disse kanalene, i tillegg til mer tradisjonelle medier, når Redningsselskapet ut til en betydelig del av befolkningen.

Medieomtalen av Redningsselskapet sier noe om rekkevidden av arbeidet Redningsselskapet gjør for folkeopplysning gjennom media og holdningskampanjer. I 2019 ble Redningsselskapet omtalt i mer enn 7 500 medieoppslag, hvorav 29 prosent av disse var positiv omtale og 70 prosent var nøytrale<sup>9</sup>. Figuren under viser verdien av denne tilstedeværelsen i media i 2019.

Figur 2.4: Verdien av mediaomtalen i 2019. Kilde: Årsrapport Retriever for Redningsselskapet (2019)



Redningsselskapet spiller en viktig rolle for innsamling og kommunikasjon av informasjon og statistikk tilknyttet trygghet på sjøen. I 2017 tok Redningsselskapet over Norsk Folkehjelps drukningsstatistikk. De bruker denne statistikken aktivt for å kommunisere i media og for folkeopplysning. Drukningstatistikken og oppdragsstatistikk brukes i kombinasjon med debrifing til å gjøre seg erfaringer og forbedre seg internt, og for å ha en målrettet innsats der behovet er størst.

Gjennom sine erfaringer fra operativt redningsarbeid er Redningsselskapet en viktig rådgiver inn mot myndighetene og en viktig bidragsyter til samfunnet i det felles målet om økt sjøsikkerhet. Det gjelder både i forskriftsarbeidet,

men også i beredskapsplaner. I tillegg til å være pådriver for forbedringer i rammeverket innen ferdsel på sjøen er Redningsselskapet en pådriver for innovasjon på flere fronter. Som rådgiver gir Redningsselskapet innspill til myndigheter når det gjelder tekniske løsninger. Som et stort rederi og bestiller er de også med på å påvirke innovasjon. Et slikt eksempel er testing og anskaffelse av svevebåt som i dag er stasjonert på Mjøsa og har bedret vinterberedskapen der. De utvikler også tekniske løsninger, som appen SafeTrx. Appen forenkler det å melde fra dersom man trenger hjelp eller havner i en nødsituasjon. Appen er utviklet i samarbeid med redningstjenesten i ti andre land.

<sup>9</sup> 0,7 prosent av omtalen var negativ.



## 2.2 Operativ redningsvirksomhetfolkeopplysning

Redningstjenestene er kjernevirksomheten i Redningsselskapet, og det er i disse situasjonene samfunnet får størst utbytte av den erfaringen og kompetansen de har opparbeidet seg som organisasjon gjennom nesten 130 år. Redningsselskapets redningsskøyter er aktive i søk etter og berging av savnede personer og fartøy til sjøs. I tillegg bidrar de til transport av personer som er skadd om bord. De spiller en avgjørende rolle for beredskapen langs kysten, som gjenspeiles ved at de deltar i 76 prosent av oppdragene som kanaliseres gjennom Hovedredningssentralen.

I 2019 bistod Redningsselskapet 5 193 fartøy med hjelp eller assistanse på sjøen. Oppdragene varierer fra assistanse til medlemmer og

den generelle befolkningen i fritidsbåter, til større redningsaksjoner med store nyttefartøy. Halvparten av redningsskøytene er bemannet av sjøansatte, de resterende redningsskøytene bemannes av frivillige. Fartøyene bemannet med lønnede sjøfolk er større hurtiggående redningsskøyter med døgnkontinuerlig beredskap hele året. Fartøyene med frivillig bemanning er mindre, hurtiggående redningsskøyter beregnet for kystnære farvann, fjorder og innsjøer. Disse drives av frivillige sjøredningskorps med helårsinnsats, foruten på Femunden og på Mjøsa, hvor det er sesongbetont innsats. Redningsskøytene bemannet med frivillige kan være på sjøen innen 30 minutter.

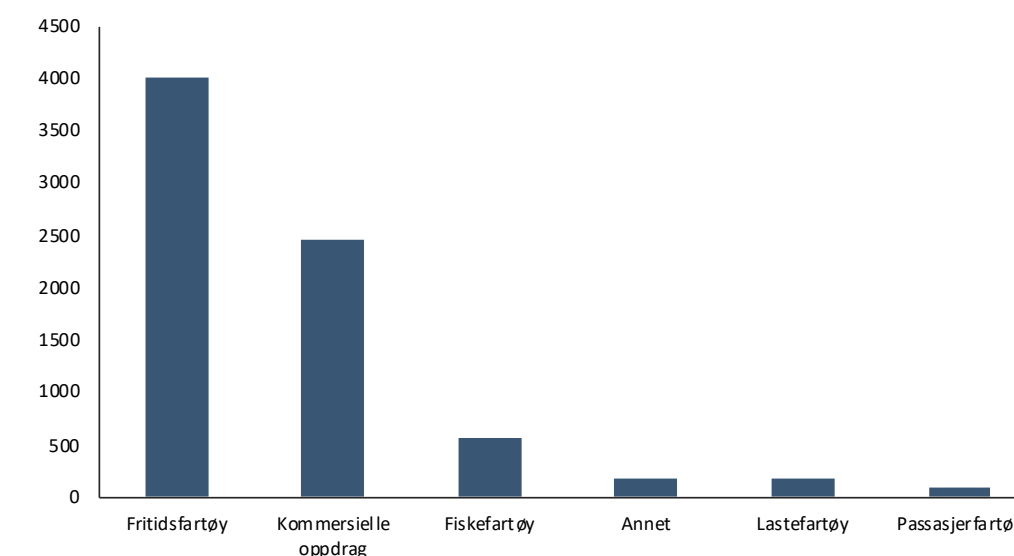
Figur 2.5: Oversikt over resultatet av den operative aktiviteten i 2019



Gjennom 1 500 SAR-oppgaver (søk og redning) i 2019 reddet Redningsselskapet betydelige verdier i form av menneskeliv, materielle verdier og miljø. 21 personer ble reddet fra drukningsdøden, hvorav tre barn.<sup>10</sup> Videre berget Redningsselskapet 83 fartøy fra forlis og gjennomførte 75 søk etter savnede personer og fartøy. Viten om at det finnes en redningstjeneste med utstrekning langs hele kysten er med på å skape trygghet for sjøfarende, det være seg fritidsbåter eller næringsfartøy. Det er en form for forsikring dersom en situasjon skulle oppstå. Se vedlegg A for resultat av den operative virksomheten for de tidligere år ettersom resultatene varierer over år.

I 2019 bistod redningsskøytene 18 572 mennesker fordelt på 5 194 assisterte fartøy. Den samlede oppdragsmengden, inkludert los-skyss og andre avtaler, var 7 786. Figuren under viser fartøysammensetningen i Redningsselskapets oppdrag i 2019. Fritidsfartøy utgjør majoriteten av oppdragene, med nesten 4 000 oppdrag. Redningsskøytene gjennomførte 756 oppdrag som involverte fiskefartøy, 200 som involverte lastefartøy, 113 passasjerfartøy og 200 andre fartøystyper.<sup>11</sup>

Figur 2.6: Fartøysammensetningen på Redningsselskapets oppdrag i 2019



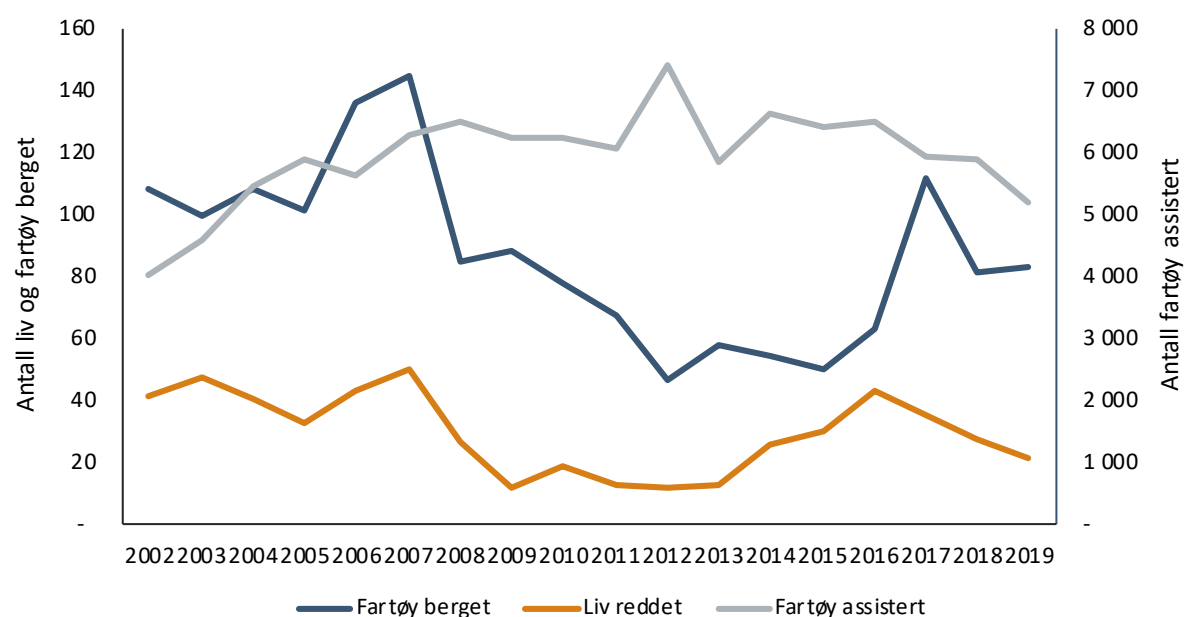
<sup>10</sup> Dette er mennesker som med høy sannsynlighet hadde omkommet, dersom ikke Redningsselskapet hadde reddet dem.

<sup>11</sup> I tillegg var det 2 458 oppdrag hvor det ikke er angitt type fartøy. Dette er i all hovedsak losoppdrag, ambulansetransport eller oppdrag for politiet.

Behovet for redningstjenester varierer fra år til år og blir påvirket av mange faktorer. Behovet øker gjerne i perioder hvor aktiviteten på sjøen er høyere. I noen deler av landet betyr fint vær økt aktivitet, mens i andre deler av landet er det fiskesesongen som er driveren for aktiviteten på sjøen. I år har det vært rekordhøy aktivitet på sjøen grunnet reiserestriksjoner i forbindelse

med Covid-19-utbruddet. Disse forutsigbare, og mindre forutsigbare faktorene gjør at antall med behov for redningstjenester på sjøen varierer mellom sesongene og fra år til år. Figuren under viser utviklingen i redningsaktiviteten over tid, representert ved antall liv reddet, fartøy berget og fartøy assistert.

Figur 2.7: Utvikling i redningsaktiviteten fra 2002 til 2019



Figuren viser at antall fartøy berget har ligget markant høyere de siste tre årene enn i den foregående perioden, 2012-2016. Antall fartøy assistert har vært svakt fallende de siste fem årene, fra 6 600 i 2014 til 5 200 i 2019. Liv reddet på sjøen av Redningsselskapet har store fluktuasjoner fra år til år, med mange faktorer som spiller inn. De siste tre årene har antallet falt fra 45 i ved toppen i 2016 til 21 i 2019. Variasjonen i forekomsten av ulike typer situasjoner understreker viktigheten av kontinuerlig tilstedeværelse, beredskap og kapasitet på redningstjenester.

Redningsselskapet redder ikke bare liv og materiell direkte gjennom søk og redningsoppdrag, og ved fysisk å hindre havari. Redningsarbeidet går langt på vei ut på å redde personer og berge fartøy indirekte gjennom rask og tidlig assistanse og før en uheldig situasjon rekker å eskalere. Enkelte situasjoner som kunne utviklet seg til et SAR-oppdrag blir avverget ved at redningsskøytene blir kontaktet tidlig av eksempelvis medlemmer. Dersom en fritidsbåt opplever motorhavari er det en lav terskel for å kontakte Redningsselskapet som kan gi bistand

med kort responstid før båten begynner å drive mot land eller ut i åpent farvann, og dermed være med på å hindre at en kritisk situasjon oppstår ved å yte bistand tidlig. Flere slike eksempler er nærmere beskrevet nedenfor.

Redningsskøytene driver aktivt miljøvern langs kysten. Slepekraften til redningsskøytene varierer betydelig mellom de ulike klassene på skøytene. Fosen-klassen, redningsskøytene med størst slepekraft, har slepekraft på 23 tonn, og kan slepe tankbåter og dagens hurtigruter ved behov. Gjennom slepekraften til redningsskøytene forhindrer de grunnstøtinger og forurensing gjennom slepeoppdrag, men også gjennom å holde større fartøy unna å grunnstøte i tilfeller hvor de ikke har tilstrekkelig slepekraft, i påvente av fartøy med større slepekraft. Denne type førstelinjebereidskap er mulig gjennom den geografisk utstrakte strukturen til Redningsselskapets stasjoner.

Norsk Oljevernforening for Operatørselskap (NOFO) disponerer omfattende oljevernressurser for å redusere miljøskade ved eventuelle oljeutslipp fra petroleumsvirksomheten og har som formål å administrere og vedlikeholde en oljevernberedskap som inkluderer personell,

utstyr og fartøy. For tiden har Redningsselskapet ni redningsskøyter som inngår i NOFO-beredskapen.

Årlig berger redningsskøytene flere fartøyer med miljøfarlig last, tungolje og bunkers fra havari. Redningsselskapet disponerer miljølektere med oljelenser og annet utstyr som kan slepes i høy hastighet fram til skadested med oljeutslipp. Lekterne er stasjonert i Skjærhalden og i Kragerø. Redningsselskapet samarbeider med Kystverket for å finne gode løsninger for redningsskøytenes deltakelse i oljevernberedskap. Blant annet har de en samarbeidsavtale om beredskap og uttrykning med oljelenser i Rørvik, Bodø og Båtsfjord.

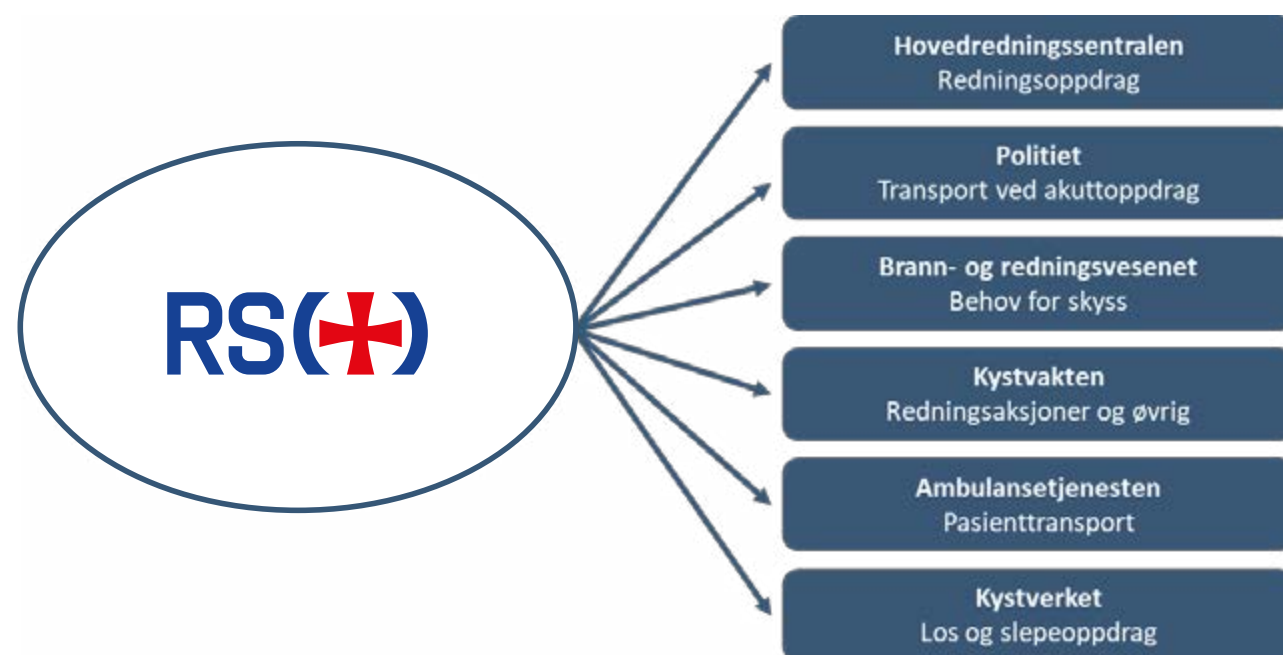
Dersom det oppstår skader i en situasjon eller akutt sykdom på sjøen har Redningsselskapet en sentral rolle ved at de bringer personen i land til medisinsk behandling. Redningsselskapet drar i slike tilfeller nytte av en rask og mobil flåte. I tillegg til dette har Redningsselskapet avtaler om pasienttransport for ambulansetjenesten. Deres fire ambulansebåter jobber for sykehusene i Nord-Norge. Redningsselskapet har også internasjonale operative aktiviteter.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Disse internasjonale aktivitetene beregner vi ikke samfunnsnytte av ettersom dette er samfunnsnytte som ikke tilfaller Norge. Redningsselskapet jobber internasjonalt gjennom egne initiativ, samt gjennom International Maritime Rescue Federation, IMRF. IMRF er blant annet en arena for erfaringsutvekslinger for å bedre redningstjenestene. Som et ledd i kompetanseheving og for kunnskapsoverføringer er blant annet et «crew exchange»-program hvor man årlig sender ut 7-8 redningsmenn og -kvinner til ulike land, samtidig som 7-8 fra internasjonale søsterorganisasjoner er utplassert i Norge. Redningsselskapet har et prosjekt gående hvor de bidrar til å styrke sjøredning i Guinea Bissau siden 2017. Arbeidet innebærer både å gi utstyr og teknisk opplæring i bruk av VHF og lignende. I tillegg opplæres lokale fiskere og sjøredningsansatte.

## 2.3 Bistand til andre offentlige tjenester og beredskapsaktører

Redningsselskapet samhandler med en rekke andre aktører i redningsoppdrag, men bistår også andre aktører i oppdrag som los og slepeoppdrag, pasienttransport og transport av personell. Figuren under viser det viktigste samhandlingsaktørene.

Figur 2.8 De viktigste samhandlingsaktører for Redningsselskapet



Redningsselskapet har mange bidrag til kystnær beredskap utover de operative redningstjenestene til redningsskøytene. Foruten SAR- og medlemsoppdrag har Redningsselskapet samarbeidsavtaler med både Politiet (om transport ved akuttoppdrag), Kystverket (los og slepeoppdrag) og ambulansetjenesten (pasienttransport). De bistår også brannvesenet ved behov for skyss. I 2018 inngikk Redningsselskapet en ny samarbeidsavtale med politiets sjøtjeneste hvor politiet kan bruke redningsskøyter til sine oppdrag. Nå kan politiet få hjelp til transport av tjenestemenn der det ikke finnes politibåter. Gjennom avtalen bidrar Redningsselskapet betydelig til å øke politiets kystberedskap. Kystverket samarbeider nært med Redningsselskapet i beredskapsarbeidet og samarbeidet er i senere år utvidet. Nå

bistår eksempelvis Redningsselskapet ved at ressursene deres inngår i den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning. Bakgrunnen for samarbeidet er den korte responstiden til Redningsselskapet i kystnære farvann og med beredskap døgnet rundt. I tillegg har enkelte av redningsskøytene god slepekraft. Redningsselskapet leverer lostilbringertjenester til flere stasjoner i landet, som underleverandør for Norsk Lostransport. Dette gjelder ved stasjonene Bodø, Andenes, Hestvika på Hitra, Farsund og Arendal. Denne samdriften bidrar til et beredskapsmessig løft ved at redningsskøytene får høyere aktivitetsnivå, mannskapene får trening under varierte værforhold og de blir bedre forberedt til søk- og redningsoppdrag. I 2019 hadde Redningsselskapet 1 750 oppdrag tilknyttet los-skyss.

Redningsselskapets redningsskøyter er aktive i søk etter savnede personer og fartøy til sjøs. Hovedredningssentralen (HRS) har det overordnede ansvaret for mobilisering og koordinering av ressursinnsats ved søk- og redningsaksjoner. Redningsselskapet og HRS har et tett samarbeid, både strategisk og operasjonelt. Av alle sjøredningsoppdrag gjennom Hovedredningssentralen deltok Redningsselskapets skøyter på 76 prosent av oppdragene i 2019, og denne andelen har vært stabil over tid. Det tette samarbeidet strekker seg også til koordinering av plassering av de ulike redningsaktørene, oppfølging av hendelser og avklaringer rundt stasjonering av skøyter. Det gjøres kontinuerlige vurderinger av plassering av skøytene der også HRS kommer med innspill.

Kystvakten kontrollerer kysten og har base i Sortland for alle fartøy. Kystvakten har ansvar for å utøve myndighet innen ressurskontroll på havet, men har også oppgaver innen suverenitetshevdelse, tolloppsyn, miljøoppsyn, redningsaksjoner og anløpskontroll. Kystvakten har større fartøy med større besetning og tar on-scene koordineringsansvar dersom de er med på SAR-oppdrag. Redningsselskapet og Kystvakten øver jevnlig sammen og utgjør sammen den kystnære beredskapen.

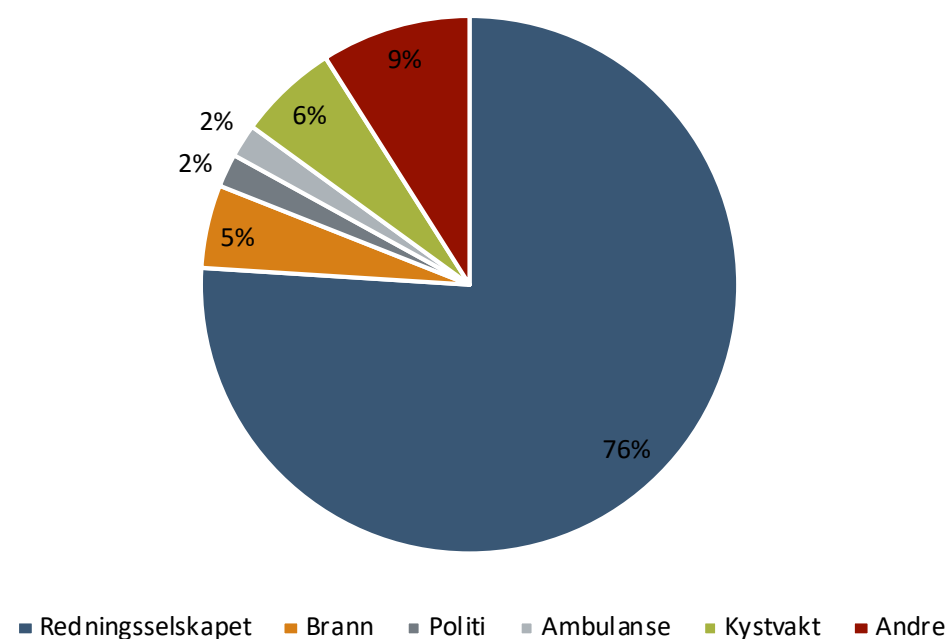


## 2.4 Beredskap

Redningsselskapet er en viktig del av den kystnære beredskapen på sjøen. Med døgnkontinuerlig beredskap ved fast bemannede skøyter og 30 minutters beredskap på de frivillige skøytene. Det ustrakte nettverket av redningsskøyter gjør Redningsselskapet til førstelinjeberedskapen på sjøen. De er HRS

sitt viktigste verktøy på sjøen, i den forstand at Redningsselskapet deltok i mer enn tre av fire sjøredningsoppdrag kanalisert gjennom de to hovedredningsentralene i 2019. Figuren under viser fordelingen av oppdrag meldt via HRS på ulike maritime beredskapsaktører.

Figur 2.9: Fordeling av maritime redningsoppdrag på beredskapsaktører i 2019. Kilde: Hovedredningsentralen



Redningsselskapet har kontinuerlig dialog med HRS angående koordinering av redningsskøytene for å oppnå best mulig beredskap med de operative ressursene Redningsselskapet har til rådighet. En viktig del av beredskapen er god kommunikasjon mellom aktørene tilknyttet maritim sjøsikkerhet for å utnytte kapasiteten best mulig. Gjennom en sanntidsoppdatert tavle gir Redningsselskapet aktørersom HRS, politi, helsevesen, Kystradioen og Felles Ressursregister informasjon om hvor redningsskøytene er, og hvilke skøyter som er operative til enhver tid. Redningsselskapets servicetelefon 02016 er et gratis servicetilbud med det formål å hjelpe fritidsbåteiere med problemer før det blir nødvendig med hjelp fra

redningsskøytene. Servicetelefonen er med på å bidra til beredskapen gjennom å avlaste skøytene og sørge for at problemer som kan løses med mindre ressurser blir løst over telefon, og slik at redningsskøytene kan hjelpe der det trengs mest.

RS Akademiet står for opplæring og alle kurs i organisasjonen og bidrar til at mannskapene har høy maritim kompetanse innen SAR (søk og redning), førstehjelp, brann og akutt forurensning. Samtlige redningsskøyter med fast bemanning har yrkesdykkere om bord. Redningsselskapet jobber kontinuerlig med å videreutvikle både faste mannskapers og de frivilliges kompetanse. Kvalitetskravene til frivillige mannskaper er økt gjennom

nye opplæringsmetoder, ny håndbok og reviderte standarder. En «flerårsmodell» i opplæringen (matros-dekksmann-båtfører) skal gi økte kvalifikasjoner og høy sikkerhet. Komplekse operasjoner og teknisk avanserte fartøyer øker behovet for opplæring og bruk av ressurser på dette. På den administrative siden ansatte Redningsselskapet fire nye beredskapsrådgivere i 2019 for å styrke regionenes arbeid med beredskap og samhandling ytterligere. Det bidrar til kapasiteten til å planlegge, gjennomføre og evaluere fullskaløvelser, som i neste omgang er med å styrke deres posisjon i det norske maritime beredskapsmiljøet.

Redningsselskapet er med på å utvikle samhandlingen innenfor samfunnssikkerhet og beredskap blant annet ved å være med i fylkesberedskapsråd. Som en viktig del av beredskapen på sjøen og maritim beredskapskompetanse har Redningsselskapet et viktig bidrag inn i beredskapsplanene. Rollen til Redningsselskapet er blant annet å bidra til samhandlingen innenfor samfunnssikkerhet og redningstjeneste, utvikling av risiko- og sårbarhetsanalyser, stille egne ressurser til disposisjon for samfunnssikkerhet- og beredskapsarbeidet i fylkene, utarbeidet og vedlikeholde enhetlig ressursplan for Redningsselskapet og delta i planlegging og gjennomføring av regionale og nasjonale SAR øvelser. I dag er Redningsselskapet representert i 7 av 11 fylkesberedskapsråd, samtidig som Redningsselskapets ressurser inngår i flere kommunale beredskapsplanverk. Redningsselskapet bidrar i arbeid med sjøsikkerhet på nasjonalt plan gjennom høringsinnspill, utarbeidelse av utredninger

og i forskriftsarbeid og krav. Gjennom sin erfaring og rolle i kystnær beredskap bidrar Redningsselskapet med erfaring og kompetanse inn i forskriftsarbeidet. De har tidligere vært en pådriver for eksempelvis innføring av påbud om bruk av flyteplagg under fart i åpen båt. I disse dager deltar Redningsselskapet som pådriver for kursing av førere på hurtiggående fritidsbåter og redusert promillegrense for båtførere. Sammen med Sjøfartsdirektoratet og Kystverket utarbeider også Redningsselskapet holdningsskapende kampanjer for å øke bevissthet.

Som en annen del av beredskapen har Småbåtregisteret siden 2005 vært underlagt Redningsselskapet. Der har publikum anledning til å registrere fritidsbåter som ikke er registreringspliktige i skipsregisteret. Det er mange grunner til at registeret er svært nyttig fra et samfunnsperspektiv. Dersom en båt som har slitt seg løs fra fortøyningen blir oppdaget drivende vil man normalt sette i gang en redningsaksjon dersom man ikke kan identifisere eieren. Gjennom småbåtregisteret har man anledning til å kontakte eieren i disse tilfellene, slik at man ikke setter i gang unødige aksjoner som krever mye ressurser. I nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker fra 2019, ble et obligatorisk småbåtregister foreslått som et tiltak for å styrke sjøsikkerheten, hindre miljøforurensning fra forlatte båter etc. Dette illustrerer verdien av en velfungerende registerløsning, som også har et ytterligere potensial for å bedre sjøsikkerheten. Dessuten vil registeret kunne bidra til at verdier sikres for eierne.

## 2.5 Redningsselskapet har ulike roller i ulike deler av landet

Et langstrakt land med store geografiske forskjeller i type aktivitet på sjøen og befolkningsgrunnlag, fører til forskjeller i Redningsselskapets aktivitet på tvers av regioner. I sør preger fritidsbåttrafikk og

medlemstjenester oppdragene, gjerne utført av frivillig bemannede skøyter. I nord er det i større grad sjøansatte som utfører oppdragene, og oppdragene er mer rettet mot næringsfartøy og nyttrafikk

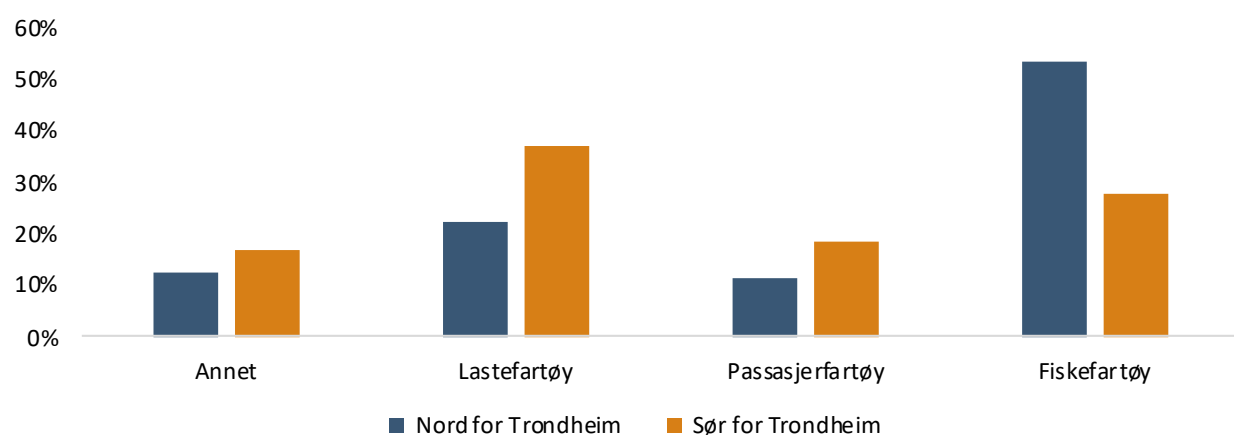
### 2.5.1 Skipstrafikk

Redningsselskapets virksomhet er svært forskjellig i de ulike delene av landet. Fritidsbåttrafikken er sterkt økende. Hovedtyngden av fritidsbåttrafikken er i de befolkningstunge områdene med mildt klima. Antall fritidsbåter er betydelig lavere i områdene med lavere folketall, som også sammenfaller med områdene med relativt sett mer krevende klima. Antall fritidsbåter pr 1000 innbyggere viser likefullt noe mindre variasjon enn forskjellen i samlet antall. For fiskefartøy er bildet helt motsatt. Antall fiskefartøy er langt større i de nordligste

områdene med lavere folketall og hardere klima enn i de meste sentrale områdene på Østlandet med høyere folketall og gunstigere klima. Situasjonen på Vestlandet ligger noe mellom disse ytterpunktene.

Sammensetningen av trafikken skiller seg mellom nord og sør. Nord for Trondheim preger fiske og havbruksfartøy trafikkbildet i stor grad. I sør er sammensetningen spredt jevnt på ulike fartøystyper, med blant annet betydelig høyere andel lastefartøy. Dette er illustrert i figuren under.

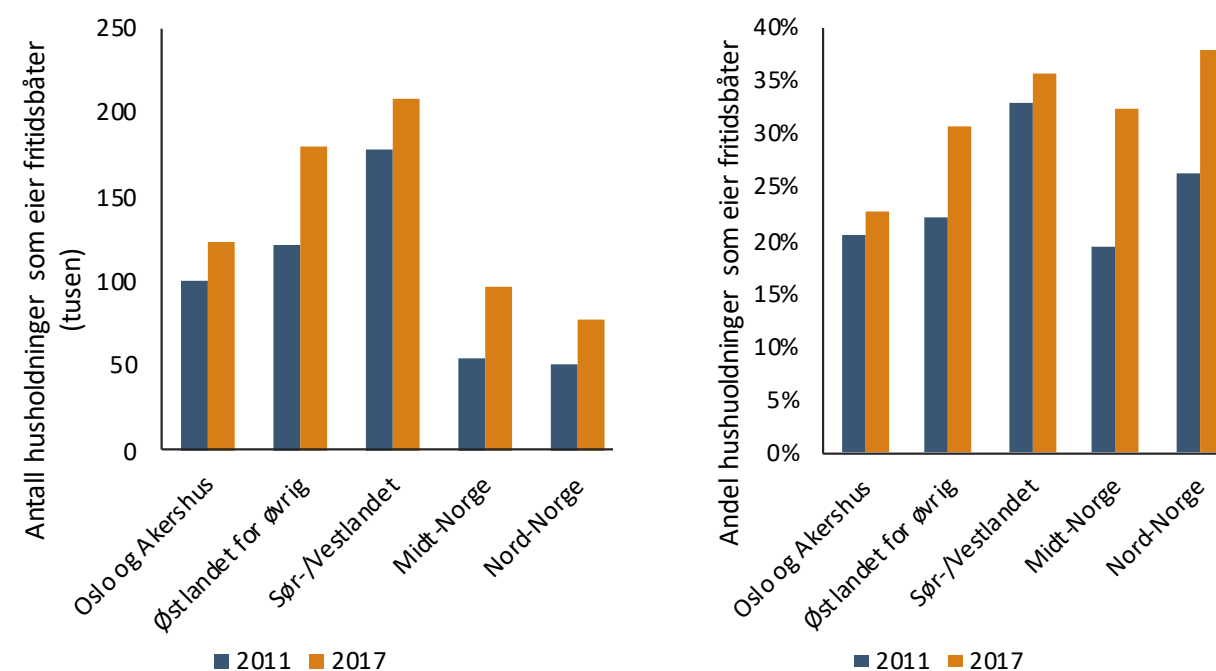
Figur 2.10: Sammensetningen av trafikk<sup>13</sup> sør og nord for Trondheim. Fritidsfartøy inngår ikke i datagrunnlaget. Kilde: Kystverket og Menon



Sør for Trondheim er det nesten dobbelt så høy andel lastefartøy, samt noe høyere andel passasjerfartøy. I nord er over 53 prosent av trafikken fiskefartøy, sammenlignet med 28 prosent i sør. Det finnes lite systematisert

informasjon om fritidsbåttrafikken, da disse gjerne ikke har AIS-sendere. I Båtlivsundersøkelsen 2018 er antall fritidsbåter kartlagt.<sup>13</sup> Antallet og andel husholdninger med fritidsbåter er illustrert på nest side.

Figur 2.11: Antall husholdninger som eier fritidsbåt fordelt på regioner. Kilde: Båtlivsundersøkelsen 2018 Kystverket og Menon



Antallet husholdninger som eier fritidsbåter er betydelig lavere i Midt- og Nord-Norge, sammenlignet med Sør- og Vestlandet. Dette er en sentral årsak til den lave andelen fritidsbåtoppdrag for Redningsselskapet i Nord-Norge. Relativt til befolkningen er

derimot andelen som eier fritidsbåt i Nord-Norge høyest i landet, men grunnet lavere befolkningstetthet og kortere sesong utgjør det en mindre del av trafikken i Nord-Norge sammenlignet med landet for øvrig.

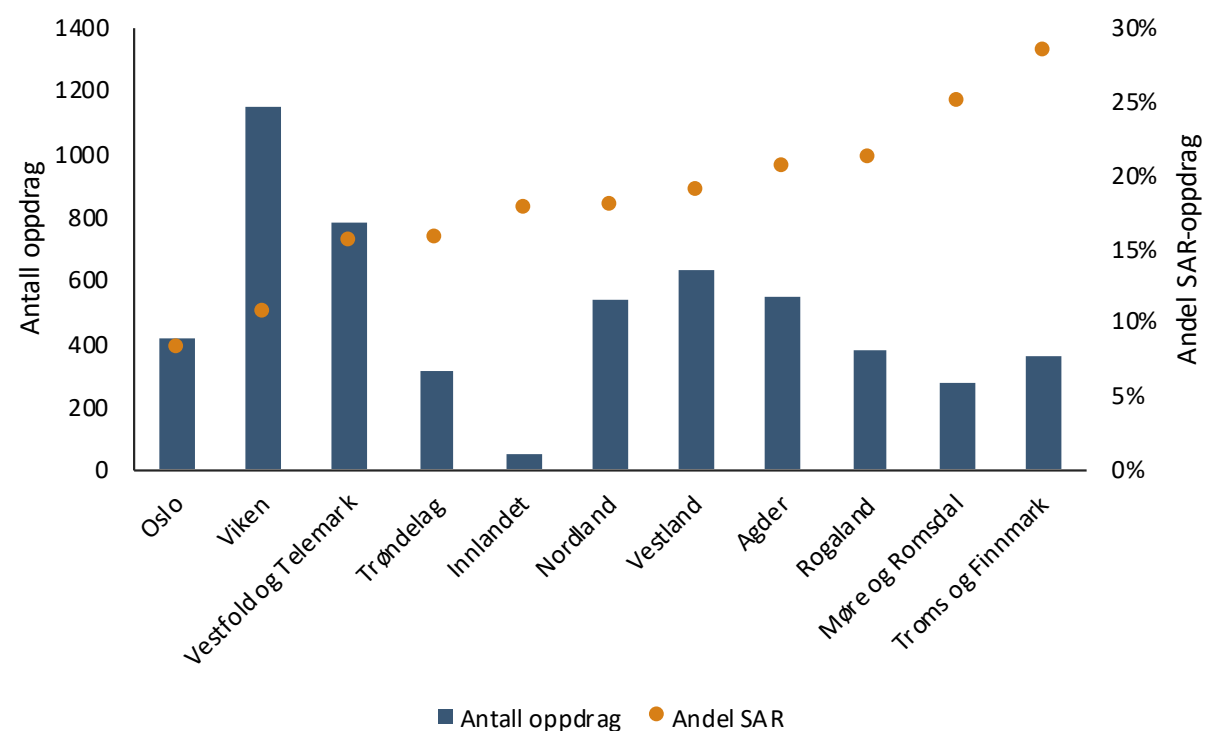
<sup>13</sup> Trafikksammensetningen er basert på fordelingen av antall AIS-punkter på skipstype. AIS-data fra 2018. Fritidsfartøy inngår ikke i trafikkgrunnlaget.  
<sup>14</sup> [https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/fartoy-og-sjofolk---dokumenter/fritidsbatkonferansen/2018/Minifolder\\_Batlivsundersokelsen2018](https://www.sdir.no/globalassets/sjofartsdirektoratet/fartoy-og-sjofolk---dokumenter/fritidsbatkonferansen/2018/Minifolder_Batlivsundersokelsen2018)

## 2.5.2 Sjøredningsoppdragene

Som et resultat av ulik sjøferdsel i de ulike landsdelene, skiller også oppdragstypene til Redningsselskapet seg. I Oslo, Vestfold og Telemark er mer enn tre av fire oppdrag utført av frivillig bemannede skøyter, mens i Nordland og Troms og Finnmark er mindre enn ett av fire oppdrag utført av frivillig bemannede skøyter. Oppdragsmengden varierer mellom fylkene fra 57 oppdrag i Innlandet hvor alle oppdrag er på innsjø og 285 oppdrag i Møre og Romsdal i 2019, til Viken hvor det var 1 170 oppdrag. I Oslo og Viken var henholdsvis 8 og 11 prosent av oppdragene SAR-oppdrag, mens tilsvarende tall for Møre og Romsdal, og Troms og Finnmark var 25 og 28 prosent. Dette illustrerer forskjellen i hva som er et

typisk oppdrag i Oslofjorden sammenlignet med Troms og Finnmark. I nord er sesongen for fritidsbåttrafikk og rekreasjonsaktivitet kortere. Været og klimaet er tøffere og legger begrensninger på fritidsbåttrafikk. Motsatt er fiskeriaktiviteten betydelig større i Troms og Finnmark enn i Oslo og Oslofjorden. I nord er det typisk større konsekvenser ved ulykker da det ofte vil være større fartøy, flere personer involvert og potensiell forurensning i svært sårbare havområder i nord. Dette bekreftes i Figur 2.12 der vi ser antall samlede oppdrag og andel SAR-oppdrag fordelt på fylker i 2019. Som vi kan se av figuren er det en større andel SAR-oppdrag i de fylkene med mye nytte- og fritidsbåttrafikk på sjøen.

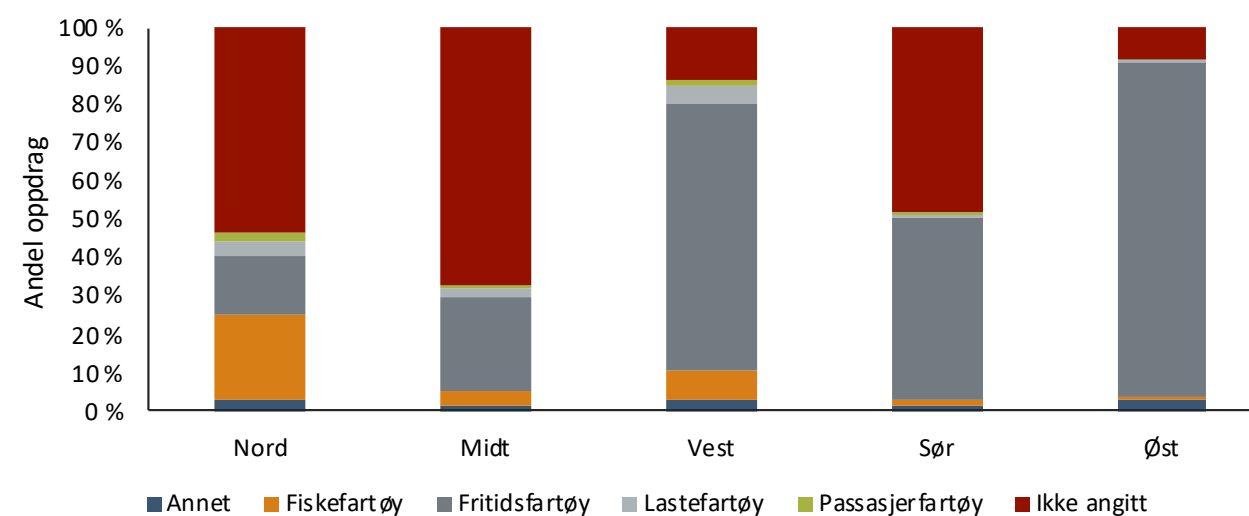
Figur 2.12: Antall samlede oppdrag og andel SAR-oppdrag fordelt på fylker i 2019<sup>15</sup>



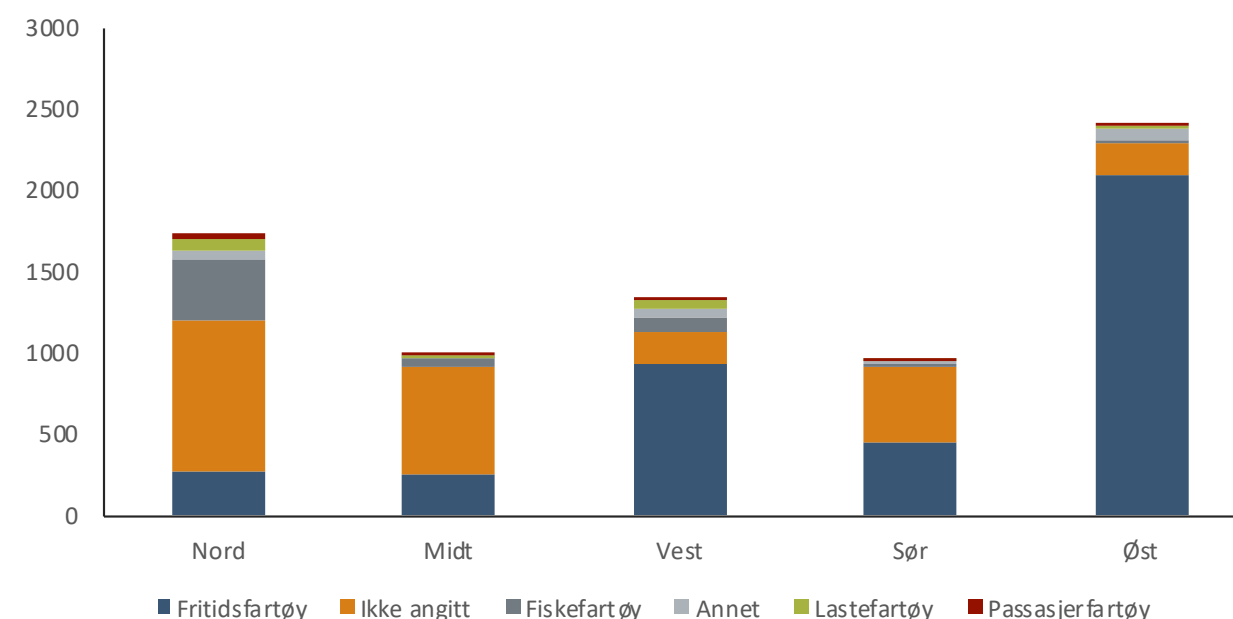
I tillegg til at antall oppdrag varierer avhengig av regioner varierer også type oppdrag. Oppdragene i sør domineres av fritidsfartøy, mens det i nord er flest oppdrag knyttet til nytte-, fiske- og passasjerfartøy. I flere av intervjuene vi

har gjennomført beskrives Redningsselskapet som en viktig del av infrastrukturen som sikrer næringsvirksomheten langs kysten i nord, det bekreftes i oppdrag fordelt på fartøy og regioner i Figur 2.13.

Figur 2.13: Fordeling av redningsoppdrag på region og type fartøy 2019



Figur 2.14: Antall redningsoppdrag fordelt på region og type fartøy 2019



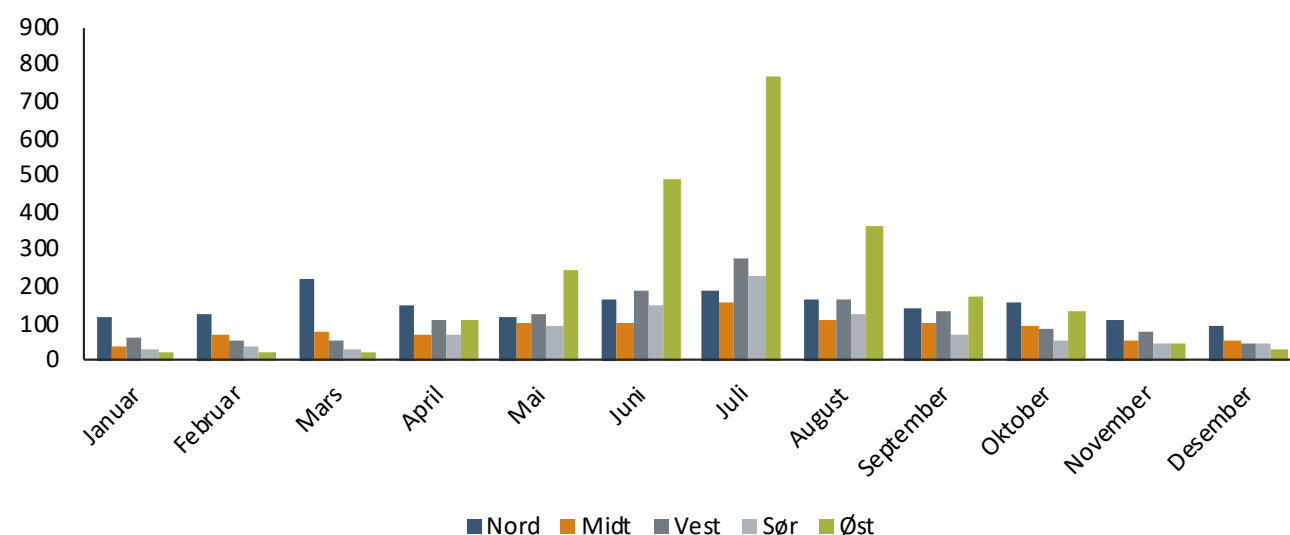
Utover sammensetningen av ulike typer oppdrag er det også store geografiske variasjoner i oppdragsmengden gjennom året. I månedene mai til september var oppdragsmengden størst i Region Øst i 2019. Dette er hovedsakelig grunnet økt ferdsel til sjøs med fritidsbåter i disse månedene. De

øvrige månedene var oppdragsmengden størst i Region Nord og her er det også minst variasjon i oppdragsmengden som holder seg jevnere gjennom året. Dette støtter også opp under forståelsen av Redningsselskapet som en del av infrastrukturen for næringsvirksomhet til sjøs i nord. Dette vises i Figur 2.15: under.

<sup>15</sup> Losoppdrag og ikke-kategoriserte oppdrag er ekskludert. Fylke følger av stasjonen som utførte oppdraget, og ikke lokasjonen hvor oppdraget ble utført.



Figur 2.15: Fordelingen av oppdragsmengden gjennom året for regionene til Redningsselskapet. 2019. Kilde: RS



Dette gjør at oppgavene til Redningsselskapet er svært forskjellig i de ulike områdene. Antall oppdrag er klart størst i fritidsbåtområdet. Her er aktiviteten også mere konsentrert om sommermånedene. Og aktiviteten skjer nær land. Motsatt er antall oppdrag lavere i fiskebåtområdet. Men her er aktiviteten jevnere fordelt og høy også i vintermånedene. De klimatiske utfordringene forsterkes ved at aktiviteten i de klimamessig gunstigste områdene er størst når været er aller best, mens aktiviteten i de klimamessig minst gunstige områdene er høy også når været er aller verst. Og der været er best skjer aktiviteten nært land og med korte avstander til annen hjelp, mens der været er verst skjer aktiviteten til dels svært langt fra land og med lange avstander til annen hjelp.

Slik sett må Redningsselskapets operative virksomhet og den tilhørende beredskapen deles i to:

1. En SAR-tjeneste med slepebistand under tøffe værforhold som er en forutsetning for de store inntektene som kommer fra norsk fiskerinæring.
2. En sjøbistandstjeneste som øker sikkerheten for befolkningens fritidsaktiviteter på sjøen.

### 2.5.3 Medlemmer og givere viser betalingsvillighet for Redningsselskapets virksomhet og tilstedeværelse

Demografiske og klimatiske forskjeller gjør at medlemsmassen er ujevnt fordelt i landet, og dels skiller seg fra givermønsteret. I Nord-Norge bor i underkant av en tiendedel av befolkningen i Norge, men landsdelen utgjør over en tredjedel av landarealet, altså er befolkningstettheten atskillig lavere. Majoriteten av norske havområder er utenfor Nord-Norge og mange kystsamfunn som er bygd opp rundt fiskeri og havet som hovedgrunnlag for næringsliv og verdiskaping. Fritidsbåttrafikken er i sterk vekst i hele landet, men det er betydelig mer fritidsbåttrafikk på Sør- og Østlandet, sammenlignet med Nord-Norge. Fritidsbåttrafikken er sesongbetont, til forskjell fra nyttetraffikk som er jevnere

fordelt gjennom året. Det er nettopp denne nyttetraffikken som preger sjøfart i Nord-Norge. Medlemskap er forbeholdt privatpersoner og er dermed mindre utbredt i Nord-Norge hvor det i større grad er nyttetraffikk. Resultatet av dette er at finansieringsgrunnlaget gjennom medlemsinntekter er svakere i nord sammenlignet med Sør- og Østlandet. Det er imidlertid ikke slik at på grunn mindre medlemsmasse i nord er ensbetydende med at viktigheten av Redningsselskapet er lavere. Fiskefartøy og annen nyttetraffikk i værharde områder er helt avhengige av sjøberedskapen dersom uhellet først skulle skje. Figuren under viser antall givere og medlemmer fordelt på kommuner.

Figur 2.16 Antall givere og antall medlemmer fordelt på kommuner. Tall fra 2019

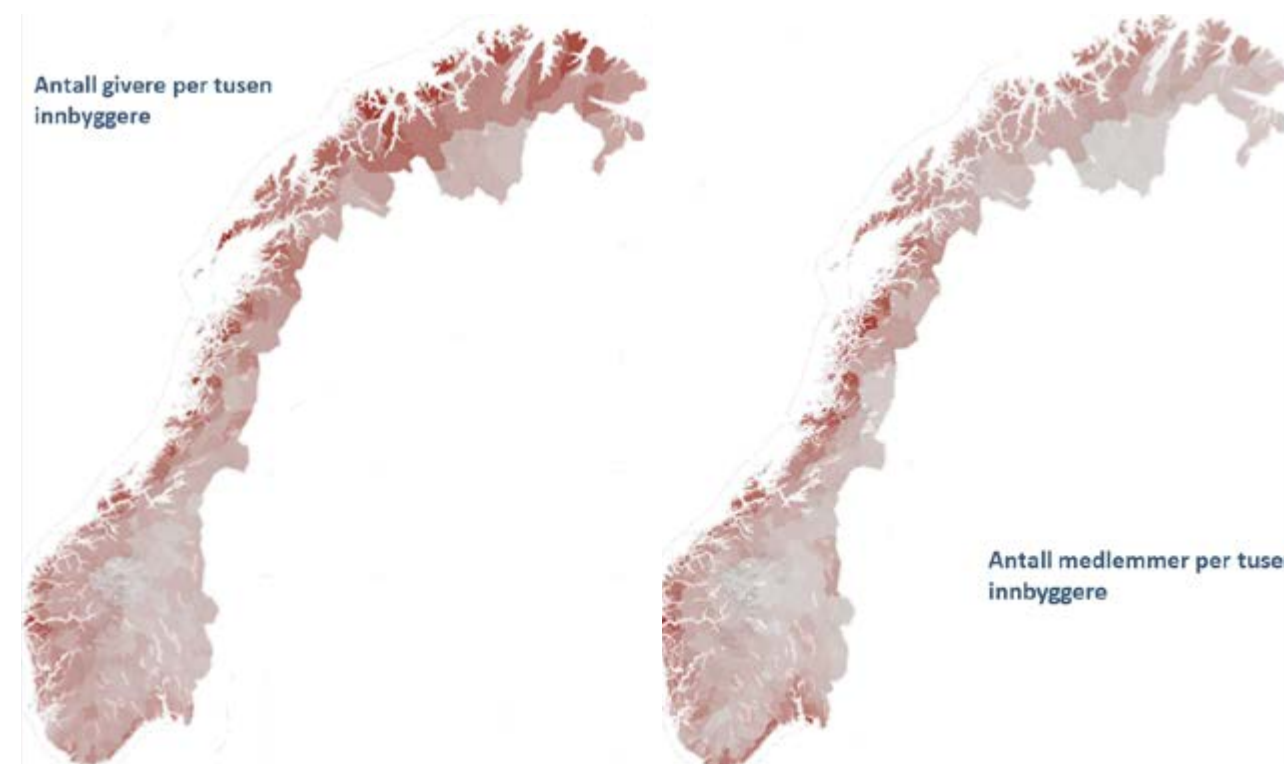


Figuren over illustrerer hvordan giverne (til venstre) i stor grad er spredt langs hele kysten, dog med en konsentrasjon rundt de store byene og fra Oslofjorden til Kristiansand. Antall medlemmer (til høyre) er mer konsentrert rundt store byer og fra Oslofjorden til Kristiansand. Medlemstallene gjenspeiler hvor fritidsbåttrafikken er størst. Tromsø er kommune nummer 22 målt i antall medlemmer. Hvis man ser på antall givergaver er imidlertid Tromsø nummer tre, kun slått av storbyene Oslo og Bergen som har vesentlig større folketall.

Tilsvarende er Bodø representert høyere opp på listen blant giverkommuner, sammenlignet med medlemskommuner, begge deler målt i faktisk størrelse og ikke i forhold til folketall. Mer overordnet er kun tre av de femti kommunene med størst antall medlemmer i Nord-Norge, mens blant givere er ni av de femti kommunene med høyest antall givere, uavhengig av folketall, nordnorske. Dette underbygger at medlemstjenestene treffer en smalere del av befolkningen i Nord-Norge, sammenlignet med landet for øvrig.

Samtidig viser giverviljen i Nord-Norge at Redningsselskapet har en viktig rolle der, særlig hvis man tar i betraktning at befolkningen er langt lavere der enn på Østlandet, eksempelvis. Dette illustrerer hvilken rolle Redningsselskapet har for næringslivet, ettersom de ofte er givere, i Nord-Norge, til tross for at privatpersoner i mindre grad bruker tjenestene deres. I den nordligste landsdelen livnærer en større andel av befolkningen seg av virksomhet som medfører ferdsel på sjøen. Tilsvarende er det mange som har noen nære som livnærer seg av ferdsel på sjøen. Dette er trolig en medvirkende årsak til at giverviljen er større i Nord-Norge relativt til befolkning. Disse bruker ikke nødvendigvis medlemstjenestene til Redningsselskapet direkte. Sjøredningstjenestene og viten om at det finnes en beredskap er en forsikring når man står nær noen som ferdes mye på sjøen, i et klima som er uforutsigbart. Dette er medvirkende til å skape stor oppslutning rundt Redningsselskapet og skape givervilje. I figuren under er antall givere og medlemmer relativt til innbyggertall i kommunen illustrert.

Figur 2.17: Antall givere og antall medlemmer per tusen innbyggere i kommunen. Tall fra 2019



Figuren til høyre viser at det i Nord-Norge er en høyere andel givere relativt til befolkningen sammenlignet med de sørligste delene av landet. Samtidig er giverne i stor grad spredt langs kysten, selv om nordnorske kommuner er overrepresentert blant kommunene som gir mest relativt til innbyggertall. Betalingsviljen er stor i Nord-Norge, men grunnet liten befolkning utgjør det mindre enn i sørlige deler av landet. Når det kommer til antall medlemmer per tusen innbyggere er imidlertid Troms og Finnmark noe underrepresentert. Her er det kysten fra

Nordland og sørover som har høyest antall medlemmer relativt til befolkning i kommunen. Regionale forskjeller i medlemsmassen gjør seg gjeldene i ulikt finansieringsbehov mellom stasjonene i de forskjellige regionene. For å illustrere dette har man sammenlignet de inntekter og kostnader som kan knyttes direkte henholdsvis til de fire nordligste og de fire sørligste stasjonene. Alle åtte stasjoner i analysen har fast ansatt mannskap. Resultatet av denne øvelsen er illustrert i tabellen under.

Tabell 2 : Sammenligning av kostnader og inntekter ved de fire nordligste og de fire sørøstligste stasjonene til Redningsselskapet.<sup>16</sup> Kilde: RS

	De fire nordligste stasjoner	De fire sørøstligste stasjoner
Seilte nautiske mil	23.773	47.674
Driftskostnader	27,2 MNOK	17,8 MNOK
Lønnskost	28,0 MNOK	24,0 MNOK
Maritime inntekter	6,7 MNOK	3,6 MNOK
Medlemsinntekter	2,8 MNOK	26,8 MNOK
	<b>45,7 MNOK netto kostnad per år</b>	<b>11,4 MNOK netto kostnad per år</b>

Tabellen viser at når vi måler kostnadene opp mot de inntektene som kommer fra regionen selv, så er nettokostnadene tilknyttet de fire nordligste stasjonene 45,7 millioner, mens tilsvarende tall for de fire sørøstligste er 11,4 millioner. Dette er en betydelig forskjell, og det er to hovedårsaker bak differansen. For det første er driftskostnadene ved de nordligste stasjonene 10 millioner kroner høyere enn de sørøstligste. Det skyldes at her er stasjonert større fartøy blant annet. Den andre og største driveren er forskjellen i medlemsinntekter, hvor differansen er 24 millioner kroner. I sum betyr

dette at inndekningsbehovet ved stasjonene i nord er langt større enn i sør. Men, som vi kan se av Figur 2.17: Antall givere og antall medlemmer per tusen innbyggere i kommunen. Tall fra 2019. er det betydelig betalingsvilje for stasjonene i nord når vi fordeler antall givere per tusen innbyggere. Avviket i inndeknningen av finansieringsbehovet oppstår grunnet et relativt mindre befolkningsgrunnlag i nord enn i sør. Og at stasjonene i nord er vesentlig dyrere å drive blant annet på grunn av behovet for større og mer kostnadskrevede fartøy.

## 2.6 Redningsselskapets finansiering og kostnader ved en basistjeneste

I dette delkapittelet beregner vi kostnader for Staten dersom de skulle overta beredskapsarbeidet og tilby en basistjeneste innen redningstjenester på sjøen, samt forebyggende tiltak slik som Redningsselskapet gjør i dag. Kostnadene til staten ville vært høyere enn de kostnader Redningsselskapet har i dag, ettersom store deler av dagens innsats foregår gjennom frivillige bidrag, enten i form av donasjoner eller tid.

I fravær av Redningsselskapet ville trolig staten tilbudt en form for basistjeneste for redningstjenester på sjøen. Her ser vi på kostnadene for staten ved å tilby redningstjenestene som Redningsselskapet tilbyr i dag. Det legges dermed til grunn at staten ville drevet med den samme kapasitet og kvalitet som Redningsselskapet i dag tilbyr. Dette er i seg selv ikke selvsagt. Staten kunne mene at kapasiteten eller kvaliteten skulle

være lavere enn i dag. Motsatt kunne staten også lagt til grunn en høyere kapasitet eller kvalitet. Det er ikke åpenbart at alternativet her bare ville være et lavere nivå. I våre beregninger tar vi derfor utgangspunkt i at staten anskaffer en tilsvarende flåte og øvrige driftsmidler med lik alderssammensetning med mål om å opprettholde redningsvirksomheten på samme nivå som før. Som en forutsetning i beregningen i dette avsnittet legger vi til grunn at frivilligheten og givergaver bortfaller i sammenligningsgrunnlaget med statlige redningstjenester.

Redningsselskapet finansieres i all hovedsak gjennom medlemsinntekter, driftstilskudd fra det offentlige, tilskudd fra Norsk Tipping og gjennom innsamlede midler og gaver. I tillegg har Redningsselskapet inntektsgivende aktiviteter. Figuren nedenfor viser hvordan aktivitetene til Redningsselskapet ble finansiert i 2019.

Figur 2.18 Finansiering av Redningsselskapets virksomhet i 2019



<sup>16</sup> For alle tall er snitt i perioden 2017-2019 brukt, unntatt Mehamn som ble etablert i 2018. Driftskostnader inkluderer drift av fartøy, avskrivninger fartøy, stasjonskostnader reise og andel overhead.



I 2019 hadde Redningsselskapet en inntekt på totalt 768 millioner kroner.<sup>17</sup> I 2019 utgjorde driftstilskuddet fra det offentlige 121 millioner og stod derfor for 16 prosent av samlet finansiering. Den største enkeltkilden til finansiering var i 2019 tilskuddet fra Norsk Tipping som utgjorde 157 millioner. Inntekter i form av gaver, innsamlede midler, testamentariske gaver og kapitaldonasjoner fra enkeltpersoner og næringsliv er essensielle for Redningsselskapet. Redningsselskapet har hele 14 930 faste givere, og de fleste redningsskøytene er anskaffet gjennom kapitaldonasjoner fra privatpersoner, organisasjoner eller næringslivet. Til sammen utgjorde kapitaldonasjoner 118 millioner kroner i 2019. De øvrige inntektene var operative inntekter i form av medlemsinntekter, inntektsaktiviteter og andre inntekter.

I tillegg til monetære inntekter mottok Redningsselskapet en rekke ikke-monetære donasjoner i 2019.<sup>18</sup> For det første bidrar den frivillige arbeidsinnsatsen til betydelige verdier for Redningsselskapet. Samlet utgjør den frivillige arbeidsinnsatsen 283 årsverk. Ved beregning av den frivillige innsatsen har vi tatt utgangspunkt i at man på vakter med 30 minutters responstid (til skøyta) på de frivillig bemannede redningsskøytene ville blitt lønnet for hver fjerde time av vekten. I Rambøll (2019) finner de at det er mest vanlig å lønnes for hver femte time på slike vakter. Det er imidlertid en stor andel innen helse og omsorg som avlønnet for hver tredje eller fjerde time på beredskapsvakt. Grunnet den belastningen en redningsaksjon på sjøen innebærer, mener vi det er hensiktsmessig å legge til grunn at redningsmannskapet ville blitt lønnet hver fjerde time på vakt ved en alternativ organisering.

I tillegg får Redningsselskapet om lag 40 gratisannonser<sup>19</sup> i uken noe som på årsbasis utgjør om lag 2 000 gratisannonser. Det anslås at den samlede verdien for gratisannonser utgjorde om lag 25 millioner kroner i 2019.

Redningsselskapet hadde 280 millioner kroner i inntekter fra medlemmer og andre operative aktiviteter i 2019. I tillegg kommer de private bidragene, som er jevnt fordelt mellom arbeidsinnsats og kapitaldonasjoner. Samlede private donasjoner til driften av Redningsselskapet beløper seg til 336 millioner kroner fordelt mellom private kapitaldonasjoner til en verdi av 118 millioner kroner, frivillig arbeidsinnsats på 193 millioner kroner<sup>20</sup> og gratisannonser på 25 millioner kroner. Det er imidlertid slik at Redningsselskapet bruker ressurser på anskaffelse av midler som ikke ville påløpt dersom staten hadde samlet inn midlene over skatteseddelen. I 2019 var kostnadene til anskaffelse av midler 131 millioner kroner, og disse ville kostnadene ville falt bort ved en statlig overtakelse. Netto økte driftsutgifter ved en statlig overtakelse ville vært om lag 87 millioner kroner.<sup>21</sup> Nettoverdien av private bidrag og inntektsgivende aktivitet blir dermed 484 millioner kroner.

*Dersom virksomheten skulle drives gjennom en alternativ organisering, finansiert av staten, ville dette medført en økning i offentlige utgifter på 484 millioner kroner årlig, i tillegg til de bevilgningene som allerede gjøres i dag.*

## 2.7 Samlet effekt av Redningsselskapet: Det er sannsynlig at den samlede effekten av Redningsselskapets virksomhet er 2 milliarder årlig

Den samlede effekten av Redningsselskapets virksomhet er nesten 2 milliarder årlig, basert på tall for 2017-2019. Dette er et bruttoanslag hvor vi ser på verdien av Redningsselskapets innsats, uten å se det opp mot en referansebane hvor alternative redningsaksjoner ville funnet sted.

### Reddede liv

I årene 2017-2019 reddet Redningsselskapet i snitt 28 liv per år, hvorav fem barn og unge. Dette er personer som med høy sannsynlighet hadde omkommet dersom ikke redningsskøyta hadde kommet. Anslaget for brutto antall reddede liv er konservativt fordi det også unngås tap av liv ved at Redningsselskapet kommer til åstedet og avverger potensielle kritiske situasjoner. Redningsselskapets fartøy blir stadig raskere, samtidig som redningstjenestens varslingsystemer og øvrig utstyr har blitt mer avansert. Å estimere omfanget av antall indirekte reddede liv er en komplisert øvelse, da vi mangler gode data på denne aktiviteten. Vi har benyttet samme metode som i Menon (2016) for å anslå omfanget basert på sammenhengen i utviklingen i antall reddede liv og antall assistanser. Likevel er det viktig å formidle at det hersker stor usikkerhet rundt våre estimater. Det er liten tvil om at den indirekte redningsaktiviteten er betydelig, men mangel på gode data gjør en nøyaktig verdsetting svært krevende. Det er derfor grunn til å være forsiktig i anslagene, slik at vi unngår å overdrive effekten. Hvordan antall indirekte reddede liv er beregnet kan leses i appendiks D. Basert på disse beregningene ble det i snitt reddet 13 personer indirekte årlig i 2017-2019.

Basert på antall reddede personer og Finansdepartementets anslag på den økonomiske verdien av et statistisk liv, kan man dermed grovt sett anslå verdien av Redningsselskapets livreddende innsats. I 2019 var verdien av et statistisk liv beregnet til 33,7 millioner kroner. Finansdepartementet (2016) legger opp til at barn skal verdsettes dobbelt av et voksent liv. Basert på data fra Redningsselskapet har vi indikasjoner på fordelingen av voksne og barn fra redningsaksjonene for de direkte reddede livene. Det er ikke oppgitt alder på personene som reddes, men heller gitt merknader på om det er eldre, barn, unge eller voksne. Derfor er fordelingen er skjønnsmessig. Vi har benyttet samme forholdstall mellom antall voksne og barn for de indirekte reddede livene.

Tabell 3 viser fordelingen av antall barn og voksne som ble reddet i 2017-2019. Vi ser av tabellen at våre beregninger anslår at totalt 41 liv ble reddet årlig i perioden 2017-2019 som konsekvens av Redningsselskapets virksomhet. Det er imidlertid viktig å understreke at antall indirekte reddede liv er beheftet med stor usikkerhet.

<sup>17</sup> Konsernet består av Redningsselskapet, Rs Sjøredningsskolen, Securmark Scandinavia AS, Rs Noatum, Langgrunnveien AS og Rs Holdingselskap AS.

<sup>18</sup> Rambøll (2019) Kartlegging av beredskapsvaktordninger.

<sup>19</sup> Denne innsatsen verdsettes i kap 3.2

<sup>20</sup> Denne verdien beskriver vi hvordan beregnes i kap 3.2.

<sup>21</sup> Summen av frivillig arbeid og gratisannonser på 218 millioner kroner, fratrukket kostnader til anskaffelse av midler på 131 millioner kroner.

<sup>22</sup> Finansdepartementet (2014). Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv., rundskriv R-109/14

Tabell 3: Verdsetting av Redningsselskapets livredning, presentert i 2019-kroner. Gjennomsnitt for årene 2017-2019.  
Kilde: Redningsselskapet og Menon

Redningsform	Voksne	Barn	Totalt
Direkte reddede personer	23	5	28
Indirekte reddede personer	11	2	13
<b>Samlet antall reddede personer</b>	<b>34</b>	<b>7</b>	<b>41</b>

Beregningene er ment som en verdsetting av Redningsselskapets aktiviteter i et «worst case»-scenario, og vi har derfor ikke tatt hensyn til at disse personene kunne vært reddet av andre aktører eller de kunne ha overlevd på andre måter. I tabellen under presenterer vi verdsettingen av Redningsselskapets livreddende innsats.

Tabell 4: Verdsetting av Redningsselskapets livredning, presentert i 2019-kroner. Gjennomsnitt for årene 2017-2019.  
Kilde: Redningsselskapet og Menon

	Voksne	Barn	Totalt
Verdi direkte reddede liv	775	337	1 112
Verdi indirekte reddede liv	371	135	506
<b>Verdi av alle reddede liv</b>	<b>1 146</b>	<b>472</b>	<b>1 618</b>

Vi ser at Redningsselskapet redder liv for over 1,6 milliarder i året, om man baserer seg på Finansdepartementets anslag for et statistisk liv. Det er imidlertid viktig å understreke at vi her har antatt at hadde det ikke vært for Redningsselskapets innsats ville disse personene mistet livet. Beregningene må derfor betraktes som bruttovirkninger.

### Bergede fartøy og miljøskade

Redningsselskapet berget i snitt 93 båter fra forlis de siste tre årene. Videre ble det indirekte berget anslagsvis 32 båter gjennom tidlig assistanse. Dette er båter som antageligvis hadde hatt behov for å bli berget hadde det ikke vært for at Redningsselskapet var tidlig på stedet etter en hendelse. Det finnes ikke noen spesifikk statistikk på dette, slik at vi har sett det nødvendig å foreta beregninger basert på historisk utvikling antall bergede båter og antall assistanser. Vi har lagt oss på en relativt konservativ linje i vår metodikk for å anslå dette,

og metoden kan leses i sin helhet i appendiks D i kapittel 10. Det er imidlertid viktig å understreke at estimatene er beheftet med stor usikkerhet, og verdsettingen må derfor betraktes som anslag istedenfor faktiske observasjoner. Verdsettelsen av gjennomsnittsfartøy er et vektet snitt for per fartøystype og omfatter kostnaden for reparasjon ved grunnstøting, samt tiden ute av drift.<sup>23</sup> Det er viktig å være oppmerksom på at verdiene for gjennomsnittsfartøyet vil ligge over verdien av et representativt fartøy, fordi enkelte større fartøy drar opp gjennomsnittsverdien. Vi har i tråd med Redningsselskapets statistikk delt fartøyene inn i fire kategorier; fiskefartøy, fritidsfartøy, lastefartøy og passasjerfartøy. Verdsettingen av bergede fartøy beløper seg til 161 millioner og er illustrert i Tabell 4 under. Den årlig direkte bergingen av båter er verdt anslagsvis 76 millioner kroner, mens det indirekte bergingsarbeidet anslagsvis er verdt 86 millioner kroner årlig.

Tabell 5: Verdsetting av fartøy berget av Redningsselskapet. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Gjennomsnitt for årene 2017-2019. Kilde: Redningsselskapet og Menon

	Fartøy berget direkte	Indirekte fartøy berget ved assistanse	Antall bergede fartøy totalt	Verdi av gjennomsnittsfartøy	Verdi av fartøy berget totalt
<b>Fritidsfartøy</b>	80	15	95	223 000	21 100 000
<b>Annet</b>	3	3	6	1 350 000	8 100 000
<b>Fiskefartøy</b>	7	13	20	4 700 000	94 000 000
<b>Lastefartøy</b>	2	1	3	8 000 000	26 700 000
<b>Passasjerfartøy</b>	-	1	1	11 400 000	11 400 000
<b>Totalt</b>	<b>93</b>	<b>32</b>	<b>125</b>	<b>1 290 000</b>	<b>161 300 000</b>

### Miljøskade og utslipp

I tillegg til verdien av bergede fartøy kommer effekten av forhindret miljøskade og utslipp. Gjennom slepebåtkapasiteten og sine redningsaksjoner er Redningsselskapet med på å verne miljøet langs kysten fra oljeutslipp og andre miljøkostnader. Potensialet for forurensning er i enkelte tilfeller svært stort. Et lasteskip kan potensielt lekke ut 200 tonn olje. Redningsselskapet bidrar til å forhindre dette gjennom sine redningsaksjoner og forhindre grunnstøtinger og berging av større fartøy. De samfunnsøkonomiske kostnadene ved akutte oljeutslipp er tidligere beregnet av Vista analyse ved Lindhjem, Magnussen og Navrud (2013). I 2019 berget ikke redningsskøytene lastefartøy direkte, men i løpet av perioden 2017-2019 har de berget 7 lasteskip fra forlis, eller 2,3 skip årlig i gjennomsnitt.

Denne analysen finner at ved utslipp av olje mellom 1 til 1 000 tonn kan de samfunnsøkonomiske kostnadene settes til 460 000 per tonn utslipp i 2019-kroner. Det vil si at den totale kostnaden forbundet med oljeutslipp potensielt kan ha vært 215 millioner i årlig i perioden 2017-2019. Den direkte effekten av Redningsselskapet sin berging av lastefartøy

anslås å være 215 millioner årlig.<sup>24</sup> Vi har ikke verdsatt eventuelt indirekte miljøvern knyttet til at Redningsselskapet kommer til unnsetning for kritiske situasjoner oppstår.

### Samlet effekt

Vi har i dette delkapittelet sett på effekten av Redningsselskapet, altså der vi legger bort referansebanen og ser på bruttoeffekter av Redningsselskapets virksomhet. Som vist redder Redningsselskapet liv verdsatt til 1,6 milliarder kroner. Videre har vi estimert verdien av uteblitte skader på fartøyene som berges til 161 millioner kroner. I tillegg kommer verdien av forhindret miljøskade gjennom oljeutslipp som verdsettes til 215 millioner kroner. I sum gir dette en total verdsatt effekt av Redningsselskapets virksomhet på 2 milliarder kroner.

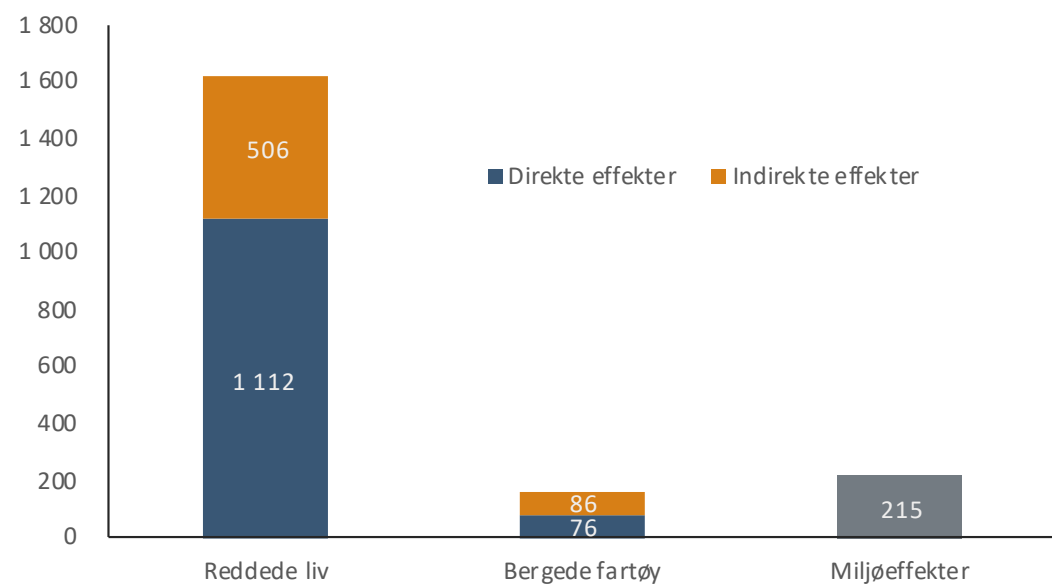
Den totale verdsatte effekten av Redningsselskapets virksomhet estimert i dette delkapittelet er illustrert i Figur 2.19 under. Som figuren viser beløper den direkte redningsaktiviteten seg til om lag 1,4 milliarder kroner i året, mens vi anslår verdien av den indirekte redningsaktiviteten til 591 millioner kroner i året.

<sup>23</sup> Verdien av gjennomsnittsfartøyet er basert på kostnaden ved grunnstøting og tid ute av drift for alle fartøystyper utenom fritidsfartøy, og er i så måte et konservativt anslag. Kalkulasjonsprisene er utarbeidet av Menon og vektet etter antall AIS-punkter innen hver lengdegruppe per skipstype. Verdien av fritidsbåter er hentet fra Sjølivsundersøkelsen til Redningsselskapet fra juni 2020.

<sup>24</sup> Det er ikke beregnet indirekte effekt på miljøskade og utslipp. Vi har ikke anvendt samme metodikk som for indirekte berging av fartøy. Det skyldes at lastefartøy og andre større nyttefartøy er en del av flåten hvor Redningsselskapets forebyggende arbeid trolig ikke har stor påvirkning.



Figur 2.19: Estimater for Redningssselskapets effekt per år i perioden 2017-2019, oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Menon 2020.



Beregningene er ment som en verdsetting av Redningssselskapets aktiviteter i et «worst case»-scenario, og vi har derfor ikke tatt hensyn til at disse personene kunne vært reddet av andre aktører eller de kunne ha overlevd på andre måter. I tabellen under presenterer vi verdsettingen av Redningssselskapets livreddende innsats.

GJENNOM SLEPEBÅTKAPASITETEN OG SINE REDNINGSKAPASITETER ER REDNINGSSKAPET MED PÅ Å VERNE MILJØET LANGS KYSTEN FRA OLJEUTSLIPP OG ANDRE MILJØKOSTNADER.





# 3 SAMFUNNSNYTTE

*Samfunnsnyttan er den merverdien som Redningsselskapet bidrar med utover det vi kan forvente i fraværet av organisasjonen. Samfunnsnyttan der derfor mindre enn den samlede verdien av de tjenestene (effekten) Redningsselskapet leverer. Den prissatte samfunnsnyttan av Redningsselskapets årlige virksomhet er anslått til å ligge i intervallet 719 til 758 millioner kroner. Samfunnsnyttan tilknyttet frivillig arbeid er verdsatt til mellom 193 og 232 millioner kroner, finansieringsmåten til 97 millioner og den operative virksomheten til 429 millioner. Det er videre sannsynliggjort en ytterligere samfunnsnytte på opptil 319 millioner kroner som følge av bistanden som ytes til andre aktører, tilstedeværelse og beredskap. I tillegg kommer enkelte tjenester som ikke har kunnet beregne en verdi for, som eksempelvis bidraget til at befolkningen opplever sjøen som tryggere grunnet Redningsselskapet.*

## Samfunnsnyttan av Redningsselskapet

Som vist i forrige kapittel bidrar Redningsselskapet med en rekke samfunnskritiske funksjoner som bidrar til økt sikkerhet på sjøen. Økt sikkerhet på sjøen innebærer betydelige verdier i form av sparte liv, reduserte personskader og reduserte skader på utstyr og materiell. Redningsselskapets aktiviteter er imidlertid av en såpass samfunnskritisk karakter at en del av de aktivitetene de gjennomfører sannsynligvis ville vært ivaretatt på andre måter dersom Redningsselskapet ikke eksisterte.

For å kunne vurdere hvilken mervardi Redningsselskapet bidrar med til samfunnet må vi derfor se verdien av deres aktiviteter opp mot et tenkt scenario der andre aktører løser hele, eller deler av det Redningsselskapet gjør i dag. I og med at Redningsselskapets aktiviteter er rettet inn mot samfunnskritiske oppgaver så er det derfor naturlig å se for seg at det tilbudet Redningsselskapet leverer i dag, alternativt ville blitt ivaretatt av det offentlige. Det legges derfor forutsetningsvis til grunn at ikke bare den operative virksomheten videreføres som i dag, men også at de øvrige aktivitetene knyttet til forebyggende arbeid, beredskap og bistand til andre videreføres på samme nivå. Hvordan det offentlige videre ville organisert denne aktiviteten er det imidlertid vanskelig å si noe om. Det finnes en rekke alternativer for det offentlige som å sette aktiviteten ut på anbud, etablere det som en statlig virksomhet, lagt det inn under eksisterende virksomheter eller opprettet et statlig eid selskap.

Nøkkelen for å identifisere mernytten av Redningsselskapet ligger derfor i å vurdere verdien av at denne aktiviteten er organisert gjennom Redningsselskapet som en frivillighetsbasert organisasjon. Uavhengig av hvordan det offentlige ville valgt å løse disse oppgavene er det hovedsakelig tre ting som skiller Redningsselskapet og en alternativ statlig ordning:

1. Den frivillige arbeidskraftens bidrag
2. Måten Redningsselskapet finansieres på
3. Den særegne kompetansen og organisasjonsformen Redningsselskapet har opparbeidet seg over snart 130 år

Gjennom denne analysen er det beregnet og sannsynliggjort at samfunnets nytte av det arbeidet Redningsselskapet gjør for å sikre liv og verdier har en verdi på over én milliard sammenlignet en alternativ organisering. Noe av denne nytten kan prissettes, noe kan sannsynliggjøres ved eksempelberegninger. Redningsselskapets prissatte samfunnsnytte er mellom 719 og 758 millioner årlig. I tillegg kommer stor positiv samfunnsnytte som ikke prissettes, men hvor det er sannsynliggjort at samfunnsnyttan kan være opp mot 319 millioner kroner årlig. Hovedårsaken til at det ikke er prissatt er manglende tallgrunnlag og at det er utfordrende å vurdere den direkte årsaks-virkningssammenhengen mellom eksempelvis opplæring og redusert tap av liv.<sup>25</sup>

<sup>25</sup> I en samfunnsøkonomisk analyse skal man tallfeste og verdsette virkningene av tiltaket så langt det er mulig og hensiktsmessig. Det er hva som er faglig forsvarlig og mulig innenfor analysens tids- og kostnadsrammer som styrer hvor langt man kan gå i denne verdsettingen. Virkningene som ikke verdsettes behandles som ikke-prissatte virkninger, men vurderes likevel etter samme grunnleggende prinsipper som de prissatte virkningene. Det innebærer at selv om virkningene ikke beregnes i kroner og øre er det de samfunnsøkonomiske effektene som vurderes også her, i form av endring i samfunnets ressursbruk eller endringen i samfunnets velferd/nytte. Årsakene til at noen av virkningene i vår analyse behandles som ikke-prissatte virkninger er fordi: (i) Det er for lite eller for usikkert tallgrunnlag til å anslå forventningsverdier med et tilstrekkelig usikkerhetsnivå. (ii) Det foreligger ikke gode kalkulasjonspriser eller mengdemål for virkningene (ala. verdi av rettsikkerhet, personvern etc.). (iii) Det er for lite grunnlag til å sannsynliggjøre årsaks-virkningssammenhengen mellom tiltaket og virkningen (iv) Det er for mye usikkerhet forbundet med prissettingen.

I tabellen under vises den samlede samfunnsnyttens som følge av Redningsselskapets aktiviteter, finansiering og frivillighet basert på tall fra 2019. I tabellen er verdien presentert som et intervall der det er variasjon forbundet

med noen av beregningene. Noen av aktivitetene har det ikke vært grunnlag for å verdsette på en faglig forsvarlig måte. Til tross for dette er det forventet at samfunnsnyttens fra disse aktivitetene er betydelig.

Tabell 3.1 Redningsselskapets samlede samfunnsnytt basert på tall fra 2019. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Alle tall til forskjell fra referansebanen og presentert som årlige verdier

Den samlede samfunnsnyttens av Redningsselskapet er sannsynligvis over én milliard i året			
		Laveste	Høyeste
Prissatt samfunnsnytt	Frivillig arbeid	193	232
	Finansieringsmåte		97
	Operativ virksomhet – reddede liv		138
	Operativ virksomhet – bergede fartøy		76
	Operativ virksomhet – forhindret miljøskade		215
<b>Samlet prissatt samfunnsnytt</b>		<b>719</b>	<b>758</b>
Ikke-prissatt samfunnsnytt	Forebyggende virksomhet gjennom kunnskapsspredning og opplæring bidrar til <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reddede liv</li> <li>- Bergede fartøy</li> <li>- Forhindret miljøskade</li> </ul>	<b>Svært stor positiv</b> <i>Eksempelberegning av forebygging som indirekte påvirker bergede liv viser en nytte på opptil 179 millioner kroner. Forebygging som indirekte påvirker bergede fartøy opptil 73 millioner kroner.</i>	
	Bistand til andre aktører, samhandling og beredskap	<b>Stor positiv</b> <i>Eksempelberegning av bistand til andre aktører, samhandling og beredskap viser en nytte på rundt 67 millioner kroner</i>	
	Oppbygging av erfaringsbasert kunnskap	<b>Svært stor positiv</b>	
	Opplevelse av trygghet for sjøfarende	<b>Stor positiv</b>	
<b>Sannsynlig ikke-prissatt samfunnsnytt</b>		<b>Svært stor positiv</b> <i>Eksempelberegninger viser at den er over 319 millioner</i>	

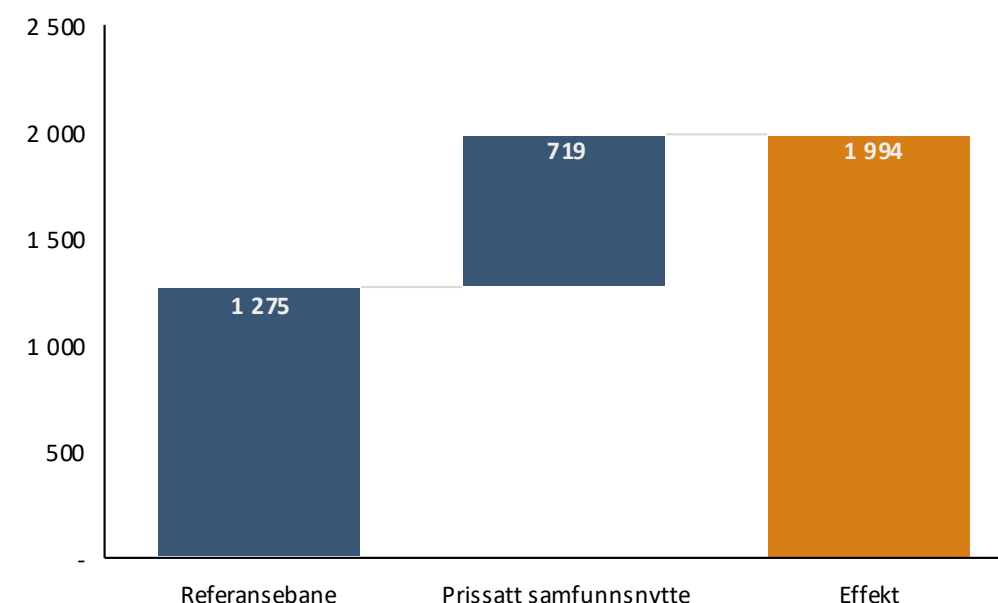
I beregningen av samfunnsnyttens av Redningsselskapet legger vi til grunn at det ville vært et statlig redningsselskap som tilbyr redningstjenester innenfor samme finansielle rammer til formålsaktiviteter som Redningsselskapet har i dag. Dette innebærer at man i prinsippet kunne hatt samme ressurser til disposisjon for drift av Redningsselskapet. Det

er imidlertid grunn til å tro at Redningsselskapet løser samfunnsoppdraget mer effektivt, med høyere kvalitet og kan mobilisere mer ressurser sammenlignet med en alternativ organisering. Som en følge av dette skaper Redningsselskapet en merverdi for samfunnet, som man ikke ville hatt ved en alternativ organisering.

Vi har også beregnet effekten av Redningsselskapet, som er brutto samfunnsverdi av alle redningsselskapets aktiviteter. Dette er å anse som et bruttoanslag, i den forstand at vi ikke har sett på i hvilken grad alternative redningsaksjoner som ville funnet sted uten Redningsselskapets innsats. Dette er presentert i kapittel 2.7. I

Menon (2016) ble totalt tilført samfunnsverdi beregnet. Til forskjell fra Menon (2016) er det her større fokus på bredden i aktivitetene og på merverdien av Redningsselskapet sett mot en alternativ organisering. Det som omtales som den totale samfunnsnyttens i Menon (2016) vil vi her omtale som total effekt.

Figur 3.1: Illustrasjon av samlet prissatt samfunnsnytt og effekt av Redningsselskapets virksomhet. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Menon 2020



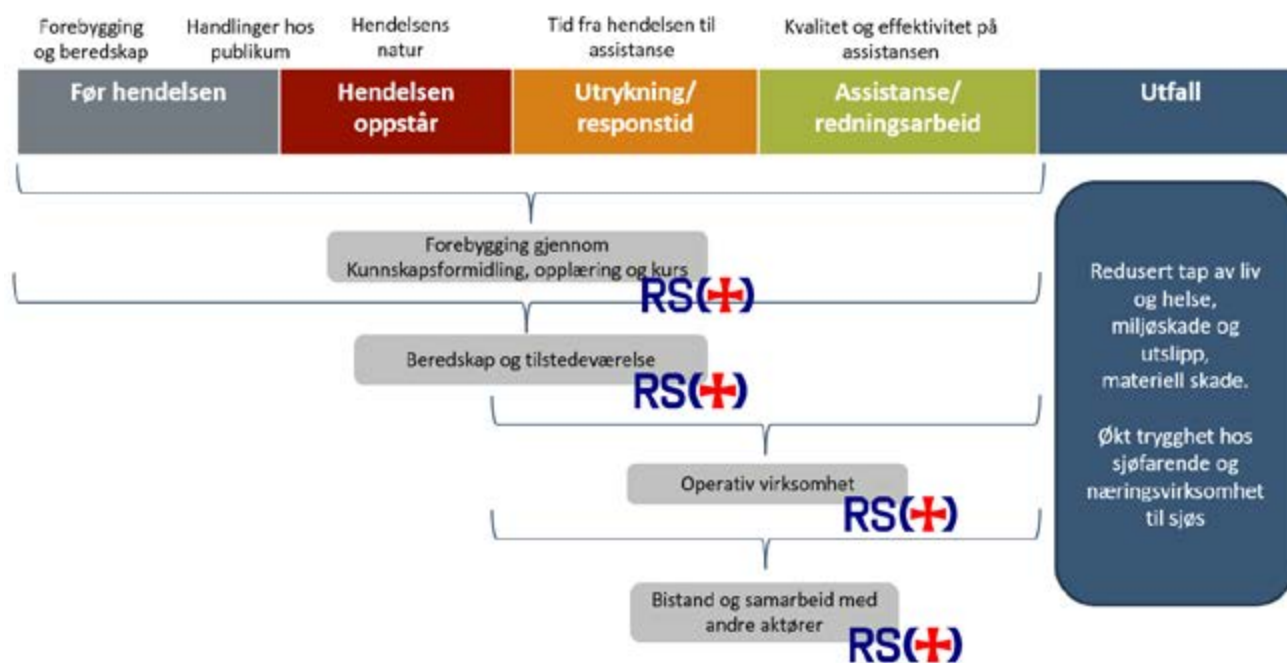
I det følgende beskriver vi samfunnsnyttens av redningsselskapet. Herunder samfunnsnyttens av aktivitetene (i) kunnskapsformidling, opplæring og folkeopplysning, (ii) den operative redningsvirksomheten, og (iii) bistand og beredskap, i kapittel 3.1. Deretter beskriver vi samfunnsnyttens av det frivillige arbeidet i kapittel 3.2 Og samfunnsnyttens av dagens organisering med tilhørende finansieringsmåte i kapittel 3.3.

### 3.1 Det er sannsynlig at samfunnsnytten av Redningsselskapets aktiviteter er minst 1 milliard kroner

Det er gjennom aktivitetene til Redningsselskapet den største delen av samfunnsnytten som følge av virksomheten realiseres. Som beskrevet i kapittel 2 inkluderer disse aktivitetene kunnskaps- og opplæringstiltak i form av kurs eller informasjonsspredning rettet mot aktive båtførere, spesielle brukergrupper og befolkningen generelt, den operative virksomheten, beredskap og samhandling med andre redningsaktører. Vi prissetter samfunnsnytten av den operative virksomheten, men eksempelberegner og sannsynliggjør samfunnsnytten av de andre aktivitetene.

De ulike aktivitetene påvirker samfunnsnytten i form av å forebygge hendelser og redusere omfanget og alvorlighetsgraden av en hendelse der det er behov for assistanse eller redning. Figur 3.2 under viser at tiltak Redningsselskapet iverksetter innen kunnskapsformidling og utdanning påvirker alle ledd i hendelsesforløpet og dermed også alvorligheten av utfall. Den operative virksomheten og samhandlingen med andre nødetater påvirker hovedsakelig utrykning- og responstid, samt hvordan assistansen eller redningsarbeidet gjennomføres.

Figur 3.2 Hvordan de fire hovedaktivitetene påvirker utfallet av en hendelse



#### 3.1.1 Samfunnsnytten av den operative virksomheten

Den operative redningsvirksomheten er selve kjernen i Redningsselskapet. Hver dag er flere hundre redningskvinner og redningsmenn parat for å rykke ut ved hendelser i tilknytning til de 52 stasjonen over hele landet. Redningsselskapet bidrar til samfunnsnytte i den operative virksomheten gjennom å redde liv, hindre materielle skader og hindre miljøskade. Redningsselskapets opparbeidede kompetanse over mer enn hundre år i kombinasjon med en effektiv organisasjon og kompetent personell sannsynliggjør at Redningsselskapet utfører oppgavene bedre enn ved en alternativ organisering. Samfunnsnytten av den operative virksomheten er estimert til 429 millioner kroner og fordeler seg slik på:

- Bergede liv utgjør rundt 138 millioner kroner
- Bergede fartøy utgjør rundt 76 millioner kroner
- Forhindret miljøskade utgjør rundt 215 millioner kroner
- Samhandling og beredskapssamarbeid med andre aktører finner vi ikke grunnlag for å tallfeste, til tross for at dette har en forventet stor samfunnsnytte.<sup>26</sup>

Berging av liv og helse er selve kjernen i Redningsselskapets virksomhet. Det oppstår situasjoner der personer står i fare for å drukne og utfallet er tidskritisk, der hvert sekund teller. Den mest kritiske faktoren for utfallet av en drukningsulykke er selvfølgelig hvor lenge personen har vært under vann. Det finnes lite systematisert statistikk på drukning som ikke medfører død og beregningen vil dermed være beheftet med stor usikkerhet. Det er imidlertid sannsynlig at flere av redningsskøytenes SAR-opppdrag er en slik art at dersom responstiden hadde vært marginalt lengre, kunne liv gått tapt.

Redningsselskapet har et desentralisert nettverk av 52 redningsskøyter spredt langs hele kysten som sikrer at de har tilstedeværelse og kan respondere på kort tid når en situasjon oppstår. I disse situasjonene teller hvert sekund og kompetansen til mannskapet er avgjørende. For å illustrere verdien av flere reddede liv og tilhørende samfunnsnytte, benytter vi en eksempelberegning. I DSB (2016) trekkes det frem at dersom en person ligger under vann i mer enn 9 minutter er det assosiert med dårlig prognose ved drukning. Motsvarende vil man ha bedre prognoser dersom man er under vann mindre enn tre minutter.<sup>27</sup> Seks minutters forskjell i responstid kan dermed ha mye å si for overlevelsesprognosene i en druknings situasjon. Vi har i samråd med Redningsselskapet lagt til grunn noen sannsynlige forutsetninger basert på erfaringer fra denne type redningsoppdrag som ligger til grunn for beregningene, samt en vurdering av hvordan en alternativ tilstedeværelse og beredskap kunne vært.

Av om lag 7 800 oppdrag er 1 500 er SAR-opppdrag. I gjennomsnitt er 2,4 personer<sup>28</sup> om bord på fartøy under assistanseoppdrag. Som en antagelse i eksempelberegningen legger vi til grunn at én prosent av disse oppdragene er av en slik karakter at en økt responstid på 15 minutter ville økt sannsynligheten for drukningsdødsfall med 10 prosent. Dette vil medføre at forventet antall drukningsdødsfall øker med 4, og den statistiske verdien av å forhindre det er 138 millioner kroner. Samfunnsnytten i form av forhindrede tap av liv beløper til 138 millioner kroner i eksempelberegningen. Dette er direkte knyttet til responstid som på marginen kan forventes å ha mye å si. Beregningen er illustrert i figuren under.

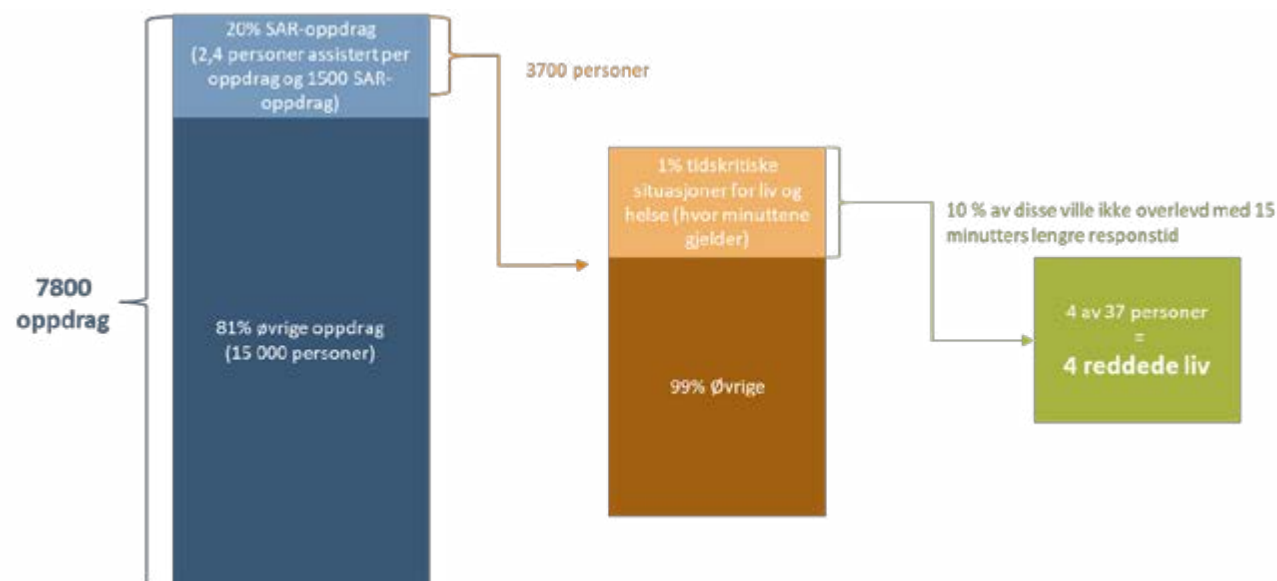
<sup>26</sup> Det er sannsynlig at også ved en annen statlig organisering ville det vært samarbeid med andre offentlige aktører. Men, i dag er det ressursbesparende for andre nødetater at de kan samarbeide med Redningsselskapet.

<sup>27</sup> DSB. (2016) Redningsdykkerberedskap.

<sup>28</sup> Gjennomsnitt for alle Redningsselskapets assistanseoppdrag, inkludert SAR-opppdrag.



Figur 3.3: Eksempelberegning av konsekvenser for liv og helse som følge av økt responstid



### Bergede fartøy og materiell skade

I 2019 berget Redningsskøyene 83 fartøy fra forlis. Dette er båter som hadde forlist dersom Redningsselskapet ikke var tidlig på stedet etter en hendelse. Det er ikke dermed gitt at disse båtene hadde forlist ved en alternativ organisering. I fravær av Redningsselskapet ville det trolig vært en annen aktør som ville kommet til unnsetning i en del av situasjonene. Bergede fartøy av Redningsselskapet i 2019 verdsettes til 41 millioner kroner. Det er nærliggende å tro at

en del av disse fartøyene ville blitt berget også ved en alternativ organisering av redningstjenester på sjøen i fravær av Redningsselskapet, slik at antall fartøy berget er et øvre anslag. Samtidig er verdien av gjennomsnittsfartøy baserer seg på kostnader ved grunnstøtinger og tid ute av drift, og ikke ved faktisk forlis, med den følge at man trolig undervurderer verdien av fartøyene. Beregningen for 2019 er vist i tabellen under.

Tabell 3.2: Verdsetting av bergede fartøy i 2019. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Redningsselskapet, Kystverket, Båtlivsundersøkelsen 2018 og Menon

Type fartøy	Fartøy berget	Verdi av gjennomsnittsfartøy	Verdi av antall fartøy berget
Fritidsfartøy	78	223 000	17 400 000
Annet	5	1 350 000	-
Fiskefartøy	0	4 700 000	23 500 000
Lastefartøy	0	8 000 000	-
Passasjerfartøy	0	11 400 000	-
<b>Totalt</b>	<b>83</b>	<b>1 290 000</b>	<b>40 900 000</b>

Ettersom antallet bergede fartøy og fartøyssammensetningen fluktuierer mye fra år til år, vil det være mer representativt å se på snittet for de seneste årene. Generelt er de aller fleste bergede fartøyene fritidsfartøy,

etterfulgt av fiskefartøy. Det er sjeldnere at det er større lastefartøy og passasjerfartøy. I snitt for årene 2017-2019 verdsettes bergede fartøy til 76 millioner kroner årlig. Denne beregningen presenteres i tabellen under.

Tabell 3.3: Verdsetting av gjennomsnittlig antall bergede fartøy i perioden 2017-2019. Verdier oppgitt i 2019-kroner. Kilde: Redningsselskapet, Kystverket, Båtlivsundersøkelsen 2018 og Menon

Type fartøy	Fartøy berget	Verdi av gjennomsnittsfartøy	Verdi av antall fartøy berget
Fritidsfartøy	80	223 000	17 800 000
Annet	3	1 350 000	4 500 000
Fiskefartøy	7	4 700 000	34 500 000
Lastefartøy	2	8 000 000	18 700 000
Passasjerfartøy	0	11 400 000	-
<b>Totalt</b>	<b>92</b>	<b>1 290 000</b>	<b>75 500 000</b>

### Miljøskade og utslipp

I tillegg til sparte liv og unngåtte forlis kommer effekten av forhindret miljøskade og utslipp, som drøftet i kapittel 2.7 under Bergede fartøy og miljøskade. I årene 2017-2019 forhindret Redningsselskapet miljøskade anslagsvis for 215 millioner kroner årlig og er en viktig del av Redningsselskapets samfunnsnytte. I perioden 2017-2019 berget Redningsselskapet i snitt 2,3 skip årlig fra forlis. Den samfunnsøkonomiske kostnaden forbundet med utslipp av olje, dersom disse skipene hadde forlist, anslås

til 215 millioner kroner årlig. Den direkte samfunnsnyten av Redningsselskapet sin berging av lastefartøy anslås derfor å være inntil 215 millioner årlig. Vi har ikke verdsatt eventuelt indirekte miljøvern knyttet til at Redningsselskapet kommer til unnsetning før kritiske situasjoner oppstår.

I illustrasjonen under vises den samlede samfunnsnyten av den operative virksomheten som resulterer i reddede liv, bergede fartøy og forhindret miljøskade.

### Operativ virksomhet



### Samfunnsnytte av den operative aktiviteten

**429 millioner kroner årlig**

### 3.1.2 Samfunnsnyttene av forebygging gjennom folkeopplysning, opplæring og kunnskapsspredning

Redningsselskapets holdningskampanjer og forebyggende sjøsikkerhet sprer kunnskap om sjøveit. Dette forebyggende arbeidet bidrar til at båtførere, og samfunnet for øvrig, er bedre rustet til å ta valg som forhindrer at alvorlige hendelser oppstår. De vil også være bedre rustet dersom hendelsen inntreffer og til å håndtere en hendelse som inntreffer. At befolkningen eksempelvis har blitt mer bevisst på bruk av redningsvest gjennom et påbud og på å begrense inntak av alkohol når man skal styre en båt er eksempler på hvordan kunnskaps-, utdannings- og folkeopplysningstiltak kan forebygge og påvirke utfallet av en hendelse.

Det er imidlertid krevende å måle effekten av forebyggende aktiviteter. Vellykkede forebyggende aktivitet reduserer oppdragsmengden for den operative delen av Redningsselskapet, alt annet likt. Mindre oppdrag tilsier at færre situasjoner hvor liv står i fare oppstår. Effektivt forebyggende arbeid fører til at færre drukningssituasjoner oppstår og færre har behov for livreddende bistand. Det at Redningsselskapet bruker ressurser på å spre denne kunnskapen til flest mulig øker samfunnsnyttene.

I en alternativ referansebane er det mindre sannsynlig at staten ville hatt samme trykk på folkeopplysning, kurs for aktive båtførere og kunnskapstiltak for sjøveit mot befolkningen. Denne antakelsen er basert på intervjuer og på analyse av sammenlignbar aktivitet staten har ansvar for der det er mindre fokus på kursing og folkeopplæring innen ulike forebyggende

tema og mer fokus på gjennomføring av oppgaven. Redningsselskapet er en spesialisert organisasjon med en tydelig hensikt som gjør dem svært godt egnet til å gi et helhetlig og sammenhengende tilbud for alt fra forebygging og beredskap. Det at Redningsselskapet også er en frittstående organisasjon gjør dem mer fleksible enn en statlig organisasjon fordi de enklere kan kaste seg rundt og tilpasse sitt helhetlige tilbud basert på de behovene man ser, noe som er mer krevende for en statlig organisering som må forholde seg til offentlige beslutnings- og budsjettprosesser. Det er derfor sannsynlig at den samfunnsnyttene som kommer som følge av Redningsselskapets forebyggende arbeid er betydelig. Tilbud rettet mot aktive båtbrukere og smalere deler av befolkningen som sjøleir og sommerskoler er det lite sannsynlig at staten ville tilbudt. Nasjonale kampanjer hvor også Sjøfartsdirektoratet og Kystverket er involvert er tiltak som man kan se for seg at hadde blitt gjennomført også i fravær av Redningsselskapet.

Det er imidlertid slik at Redningsselskapet, i kraft av å være en organisasjon som er avhengig av medlemmer og givere, har en betydelig tilstedeværelse i sosiale medier, som ikke nødvendigvis ville vært tilfellet ved statlig overtakelse. Redningsselskapet er avhengig av å vise resultater og være mer synlige. Dette gjør trolig holdnings- og informasjonsarbeidet både enklere og mer kraftfullt. Dette er med på å øke spredningen ved større holdningskampanjer. Det at RS er en frittstående organisasjon gjør de også mer fleksible slik at de enklere kan

kaste seg rundt og tilpasse sitt helhetlige tilbud basert på behovene de ser. Det er vanskeligere for en statlig organisasjon som må forholde seg til offentlige beslutnings- og budsjettprosesser.

I 2019 var det 119 000 opplæringstimer av befolkningen som var deltakere på ulike kurs, se Figur 2.3. Disse får en direkte kunnskapshøving som følge av Redningsselskapets aktiviteter. Vi forventer at disse opplæringstimene direkte bidrar til reddeliv og verdier for kursdeltakerne. I tillegg til den direkte samfunnsnyttene som kommer av kursdeltakernes økte sjøveit kan det forventes at de sprer kunnskap til andre i befolkningen og andre de ferdes på sjøen med. Kunnskapen som spres til resten av befolkningen har samfunnsverdi når den tas i bruk. Investeringen i kunnskap som kursdeltakerne har gjort har positive virkninger for andre enn dem som foretar investeringen. Hvor stor spredningen av disse kunnskapseksternalitetene er, avhenger av hvilke aktører som er linket til hverandre. Hvor stor verdi disse kunnskapseksternalitetene har, avhenger av:

- **Hvor mange de potensielle brukerne av kunnskap er**
- **Hvor lett tilgjengelig og enkel kunnskapen er å ta i bruk for andre aktører**
- **Hvor høy kvalitet og hvor relevant den nye kunnskapen er**

Dette er forhold som er svært vanskelig å måle og tallfeste, men gjennom sin bredde i kunnskaps- og formidlingstilbud er Redningsselskapet med på å nå mange potensielle brukere, særlig de som ferdes på sjøen. Det er derfor grunn til å forvente at det er høy verdi på kunnskapsspredningen til flere utover de som direkte oppsøker kurs og opplæring.

I Sjøfartsdirektoratets (2019) nasjonale handlingsplan mot fritidsbåtulykker<sup>29</sup> påpekes det at det er begrenset informasjon i ulykkesdataene om forulykkedes erfaring og formelle kompetanse. Kunnskapsgrunnlaget er derfor mangelfullt med tanke hensyn på å påvise klare sammenhenger mellom kompetanse og ulykker. Samtidig kan en forholdsmessig stor andel av dødsulykker knyttes til leie av båt eller turisme. I tillegg dominerer mindre fartøy (kano, kajakk, jolle, robåt uten motor) og motorbåter uten overnattingsmuligheter dødsulykkestatistikken. Det er rimelig å anta at disse mindre fartøyene typisk føres av båtførere med liten formell eller uformell kompetanse sammenlignet med større fartøy. Analyse av dødsulykker i perioden 2013-2017 viser at 57 prosent av omkomne ikke brukte flyteutstyr og 28 prosent av dødsulykkene involverte bruk av rusmidler.

Til tross for at det er mange steg mellom forebyggende arbeid og utfall er det imidlertid svært sannsynlig at kunnskap og folkeopplysning fra Redningsselskapet har en stor innvirkning på antall ulykker, og vi gjennomfører en eksempelberging der vi

<sup>29</sup> Sjøfartsdirektoratet (2019) Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker <https://www.sdir.no/contentassets/083efd223f7a405db40895c4b86ffa71/nasjonal-handlingsplan-mot-fritidsbatulykker.pdf?t=1597318199946>

forsøker å sannsynliggjøre samfunnsnyttens som følge av unngåtte drukningsulykker og materielle skader ved grunnstøtinger og kollisjoner. Vi forventer ikke at de forebyggende aktivitetene vil påvirke miljøskade i stor grad, ettersom miljøskade hovedsakelig inntreffer for hendelser der større fartøy er involvert. I eksempelberegningen legger vi et påslag på de direkte effektene den operative virksomheten har på reddede liv og bergede fartøy, som skal illustrere de indirekte effektene av det forebyggende arbeidet Redningsselskapet gjør. Påslaget kan variere i størrelse fra en mindre andel av den direkte effekten av den operative aktiviteten dersom en annen aktør hadde gjennomført forebyggende aktiviteter i form av opplæring og kunnskapsspredning, til et påslag opp mot 30 prosent større der det er lite sannsynlig at en annen aktør ville lagt like mye ressurser i kursing og opplæring, samt folkeopplysning og bevisstgjøring rundt sjøsikkerhet. Disse estimatene er basert på intervjuer.

Med utgangspunkt i disse antakelsene er det sannsynlig at samfunnsnyttens av den forebyggende virksomheten er opp til rundt 255 millioner kroner og fordeler seg slik:

- Forebygging som indirekte påvirker bergede liv utgjør opp til rundt 179 millioner kroner
- Forebygging som indirekte påvirker bergede fartøy utgjør opp til rundt 76 millioner kroner

I det laveste estimatet for samfunnsnytte, og i en referansebane der en annen aktør vil drive med forebyggingsarbeid gjennom kunnskapsspredning og opplæring slik at det er sannsynlig at det ville vært noe folkeopplysning av den generelle befolkningen og kursing av båtførere i fravær av Redningsselskapet – og at dette også ville føre til redusert tap av liv og verdier. Det er til tross for dette lite sannsynlig at denne aktøren, om det er en annen statlig aktør eller organisasjon, hadde klart å treffe like bredt med opplæring og folkeopplysningen som Redningsselskapet gjør. Redningsselskapet treffer betydelig bredere og har flere tilbud om kurs til ulike aldersgrupper enn hva man kunne forventet fra en annen aktør. Hovedårsaken til at det er grunn til å tro at Redningsselskapet treffer bredere enn sammenligningsgrunnlaget er at de er en organisasjon som er avhengig av synlighet og av å vise aktivitet og resultater til medlemmer og givere. Over tid har de bygget opp en merkevare.

### 3.1.3 Samfunnsnyttens av beredskap, samarbeid og bistand til andre aktører

Som beskrevet i kapittel 2.4 er Redningsselskapet en viktig aktør i den generelle beredskapen i Norge, og de samarbeider med flere andre offentlige aktører. Redningsselskapet samhandler og utfører oppdrag sammen med Hovedredningssentralen, Kystverket, Politiet, Kystvakten og Brann- og redningsetater. I et samfunnsøkonomisk perspektiv bør en tilstrebe at samfunnets samlede beredskapsressurser organiseres optimalt, slik at de kan benyttes mest mulig effektivt i en nødsituasjon. En bør derfor investere der en får mest igjen for pengene og sørge for at kapasiteter ikke dupliseres i for stor grad. Dette er spesielt viktig i et spredtbygd land som Norge med relativt begrensede ressurser på området. I dette kapitlet skal vi gå nærmere

inn på hva nytten av at Redningsselskapet bidrar til den generelle beredskapen og samhandlingen er, og ikke nytten av aktivitetene de utfører ved et oppdrag, som sparte menneskeliv, personskader og materielle skader. Nyttens av dette er omtalt i kapittel 3.1.1. Samfunnsnyttens knyttet til beredskap og samhandling kommer hovedsakelig som følge av Redningsselskapets tilstedeværelse langs store deler av kysten i Norge, og at denne tilstedeværelsen også i stor grad er helårlig og døgkontinuerlig. Dette er nettverkseksternaliteter. Kartet under viser Redningsselskapets operative tilstedeværelse i landet.

Figur 3.4: Fast bemannede skøyter (rødt), frivillige sjøredningskops (rødt/hvitt) og distriktskontorer (blått).





Beredskapssystemet i Norge består av en rekke ulike offentlige etater og andre aktører med forskjellig ansvar som til sammen utgjør landets samlede beredskap på sjøen. En sentral etat er Hovedredningsentralen, men andre viktige offentlige aktører er Kystverket, Kystvakten og Politiet. Det er imidlertid slik at disse ikke har tilstrekkelig med redningsressurser til å håndtere alle oppdrag, og de er derfor avhengig av bistand fra eksterne ressurser. Koordinering og samarbeid på tvers av etatene er derfor en forutsetning for at systemet skal fungere på en effektiv måte. Hva som er samfunnsnytt av beredskap og samhandling avhenger blant annet av hva samhandlingen og beredskapen består av. Redningsselskapet bistår en rekke andre aktører i ulike typer oppdrag når det gjelder beredskap:

• **Transport og skyss av personell under akutte hendelser.** Redningsselskapet transporterer utstyr og personell i akutte situasjoner dersom det er behov. Eksempler på dette er oppdrag for politi, brann- og redningsvesen. Totalt hadde Redningsselskapet 57 oppdrag som involverte brannslukning, 250 tilfeller med transport av syke personer og 84 oppdrag for politiet i 2019. Samfunnsnytt av slik type oppdrag er todelt. For det første vil Redningsselskapets tilstedeværelse døgnet rundt langs store deler av kysten medføre at responstiden til de andre aktørene reduseres betydelig. Selv om Redningsselskapet her ikke er direkte involvert i selve aksjonene kan transport av brann- og redningspersonell til for eksempel øysamfunn medføre betydelige besparelser ved at det relevante personellet kommer på plass raskere. I tillegg vil slike tjenester også være effektiviserende. Dersom for eksempel politi og brannvesen måtte hatt tilsvarende beredskap på sjøen som Redningsselskapet har, ville det medført betydelige behov for investering i både

kapital og arbeidskraft, men som også hadde vært mindre i bruk ettersom hovedvekten av oppdragene til politi, ambulanse og brann- og redningsvesen er på land. Alternativt kunne andre aktører vært benyttet, men dette ville potensielt ført til at mer tid for mobilisering og anskaffelse av transportressurser ville blitt brukt på bekostning av verdifull responstid.

• **Vern mot akutt forurensning og slepeoppdrag.** Redningsselskapet samarbeider med Kystverket om den nasjonale beredskapen mot akutt forurensning. Samfunnsnytt av dette er at Redningsselskapet med tilgjengelige ressurser langs store deler av kysten, kan korte ned responstiden ved akutte hendelser. Kortere responstid ved akuttforurensning medfører at man kan stoppe situasjonen fra å eskalere, og forhindre at forurensningen sprer seg. Dette gjelder særlig knyttet til oljesøl fra skip og andre forekomster på havet, men også i forbindelse med oljeutslipp fra land som siver ut i havet enten direkte fra land eller ved elver. Flere av Redningsselskapets skøyter påtar seg også slepeoppdrag. Kortere responstid her bidrar til at man potensielt kan unngå at en ulykkeshendelse inntreffer. Dersom et fartøy eksempelvis har fått motorstopp, og driver mot land eller grunner, så kan kort responstid medføre at man unngår en eskalering av hendelsen. På samme måte som for øvrige effekter vil Redningsselskapets tilstedeværelse ha effektiviseringsgevinster her. Det er store kostnader ved å ha en operativ slepebåtberedskap langs hele kysten. Det at man kan utnytte Redningsselskapets operative ressurser er effektiviserende i den grad andre beredskapsaktører slipper å bygge opp sin beredskap tilsvarende behovet som Redningsselskapet dekker eller at man benytter verdifull tid på å mobilisere ressurser på andre måter.

Redningsselskapet bidrar til betydelig samfunnsnytte gjennom økt effektivitet og kvalitet i den generelle beredskapen på sjøen. Dette kommer hovedsakelig av at Redningsselskapet er til stede i store deler av landet og har en kontinuerlig beredskap som medfører kort responstid og rask utrykningsevne. Redningsselskapet har også domenekunnskap om ferdsel og redning på sjøen noe som er med på å heve kvaliteten i beredskapssammenheng. Det er imidlertid viktig at i en alternativ situasjon ville staten sørget for at de samfunnskritiske delene av Redningsselskapets aktiviteter fremdeles hadde blitt gjennomført, og at man i et slikt scenario hadde hatt en alternativ organisering av beredskapen. Det er utfordrende å identifisere om en slik organisering hadde bidratt med den samme effektiviteten og kvaliteten i oppgaveutførelsen.

Som en nasjonal beredskapsorganisasjon er Redningsselskapet en viktig ressurs for andre beredskapsaktører, med lokal tilstedeværelse langs kystlinjen. Et godt eksempel på dette er gjennom Redningsselskapets samarbeidsavtale med politiet, er alle 52 redningsskøyte tilgjengelige for politiet. Det er vanskelig å si noe om hva som ville skjedd i fravær av Redningsselskapet i de aktuelle oppdragene for politiet, men i tilfeller hvor politibåter ikke er i nærheten er redningsskøyte en viktig ressurs. Uten redningsskøyte ville trolig ikke politiet hatt tilgang på hurtiggående fartøy med utstyr som er egnet i disse beredskapssituasjonene. Mannskapene på redningsskøyte har kunnskap om førstehjelp og akuttmedisin, samt at de er trent på krisehåndtering. Oppdragene Redningsselskapet har bistått politiet i, omfatter både søkeoppdrag og væpnede aksjoner. I sum fører «politiavtalen» til bedre beredskap og trygghet, samt redusert responstid som er med på å redde liv.

Nøyaktig hvor mange liv samarbeidet mellom Redningsselskapet og politiet redder er det vanskelig å komme med presise anslag på, men det er imidlertid tydelig at responstiden til politiet i mange oppdrag er helt avgjørende for liv og helse. Det er sannsynlig at flere liv spares ved at Redningsselskapets skøyter stilles til disposisjon. I tillegg til samarbeidsavtalen med politiet bistår Redningsselskapet gjennom slepeberedskap og frakt av helsepersonell som også bidrar til samfunnsnytte gjennom berging av liv, helse og materiell. Tilsvarende har brannvesenet og Redningsselskapet et viktig samarbeid. Flere av redningsskøyte har vannkanoner som brukes i brannslukning på både vann og land. Viktigheten er illustrert ved at redningsskøyte bistod ved 57 brannslukningsoppdrag i 2019 som er med på å berge betydelige materielle verdiene. Som et bruttoanslag, der vi antar at tilstedeværelsen ville vært svekket ved en alternativ organisering av redningstjenestene på sjøen, kan tilsvarende to liv reddes i året som følge av samarbeidet mellom Redningsselskapet og andre beredskapsaktører. Med utgangspunkt i disse antakelsene er det sannsynlig at samfunnsnytt av bistanden til andre aktører, samarbeid og beredskap, avhengig av hvordan en alternativ organisering ville sett ut, er opptil 67 millioner kroner.

## 3.2 Samfunnsnytte av frivillig arbeid

Den frivillighetsbaserte tilnærmingen gjør at Redningsselskapet som organisasjon kan gjennomføre sine aktiviteter til en lavere kostnad enn det en statlig, eller for den saks skyld kommersiell, aktør vil kunne gjøre. Det bidrar også til at de som gjennomfører arbeidet er høyt motiverte og interesserte deltagere som er der for å bidra til fellesskapet, utelukkende på eget initiativ. Det innebærer at de får noe mer ut av arbeidet de legger ned enn det som kan forventes i vanlig lønnet arbeid. Dette medfører ikke bare at Redningsselskapet kan tilby sine tjenester til en lavere kostnad, men at samfunnets samlede kostnader blir lavere når Redningsselskapet utfører oppgaven enn dersom oppgaven ble utført ved hjelp av lønnet arbeid.

I 2019 var det rundt 2 500 personer som jobbet frivillig for Redningsselskapet. De frivillige utgjør en viktig del av beredskapen langs kysten. Av de 2 500 frivillige var det rundt 917 som deltok i Redningsselskapets sjøredningskorps, som sørger for drift og beredskap på 26 redningsskøyter. I tillegg var det rundt 1 600 frivillige på land som bidro til å skape trygghet på sjøen gjennom opplæring av barn og unge, utarbeidelse av aktiviteter, som kursinstruktører, ved å forsørge vedlikehold på baser og med å samle inn midler. Disse frivillige bidro med om lag 283 årsverk i Redningsselskapet i 2019. Oversikten over den frivillige arbeidsinnsatsen i Redningsselskapet i 2019 er vist i tabellen under.

Tabell 3.4: Oversikt over den frivillige arbeidsinnsatsen. Kilde: Redningsselskapet (2019)

Type innsats	Antall frivillige	Antall årsverk
Frivillig innsats på land	Ca. 1 600	24
Frivillig innsats operativt	917	256 <sup>30</sup>
Frivillig innsats ung		3
<b>Totalt</b>	<b>2 500</b>	<b>283</b>

Den frivillige arbeidsinnsatsen bidrar betydelig til den totale samfunnsnyttens av Redningsselskapet. For å vurdere samfunnsnyttens vurderer vi verdien av denne innsatsen opp mot den tiltenkte alternative organiseringen som her er en form for statlig utførelse. Totalt sett

finner vi at samfunnsnyttens av den frivillige arbeidskraften i Redningsselskapet bidrar med 193 millioner kroner i samfunnsnytte. Til grunn for disse beregningene ligger en forutsetning om at man opprettholder antall fartøy og personell, i fravær av Redningsselskapet og frivilligheten.

### Frivillig arbeidsinnsats



### Samfunnsnytte av frivillig arbeidsinnsats

**193 millioner  
kroner årlig**

Utgangspunktet for verdsettingen er de 283 årsverkene som de frivillige i Redningsselskapet bidrar med. For å verdsette disse årsverkene har vi i tråd med metoden i SSBs satellittregnskap benyttet den alternative lønnskostnaden for disse årsverkene. Gitt disse lønnskostnadene beløper verdien av den frivillige innsatsen seg til 193 millioner kroner i 2019. De frivillige bidrar med viktige aktiviteter som varierer fra å hjelpe til med gjennomføring av sommerskoler og ungdomsleir, representere Redningsselskapet på arrangementer, samle inn penger, bidra til å arrangere og gjennomføre kurs, bidra med vedlikehold av baser og utstyr, bemanne redningsskøytene og delta ved deres aktiviteter samt frakte, kjøre og vedlikeholde Elias-båtene.

Det er utfordrende å identifisere hva den samfunnsøkonomiske verdien av frivillig innsats er, og for å identifisere denne verdien har vi basert oss på samfunnsøkonomisk teori. En stor andel av det frivillige arbeidet gjennomføres på bekostning av de frivilliges fritid. I en tradisjonell samfunnsøkonomisk analyse ville man vurdert konsekvensene av å måtte bruke tid på for eksempel reiser og arbeid som en samfunnskostnad i form av verdien tapt fritid. Tid brukt på frivillig arbeid er imidlertid noe helt annet enn reisetid. Nøkkelen ligger i at de frivillige åpenbart opplever en personlig verdi ved å kunne bidra på denne måten, ettersom de er villige til å oppgi verdifull fritid for å yte en innsats for fellesskapet, uten å få lønn for det. Det betyr at deres opplevde egenverdi ved å bruke tiden sin for Redningsselskapet minst må være like høy som verdien av den fritiden de velger å oppgi, når vi antar at alle de frivillige er rasjonelle. Hva denne verdien består i vil variere fra person til person, men økonomisk litteratur forklarer gjerne at verdien av frivillig innsats kommer av en blanding av altruisme og følelsen av at man er en bidragsyter.<sup>31</sup> I tillegg vil man i Redningsselskapet få kunnskap og

trening, og er del av et fellesskap. Framfor å anse tiden brukt i Redningsselskapet som en samfunnsøkonomisk kostnad, må denne tiden heller anses å ikke utgjøre en kostnad, kanskje snarere heller en samfunnsøkonomisk gevinst i form av den samlede verdien arbeidet gir hver enkelt frivillig bidragsyter.

Som diskutert i innledningen så er verdien av Redningsselskapet den merverdien som ligger i Redningsselskapets organisering og bruk av frivillig innsats. I prinsippet kan man se for seg en situasjon der staten overtar oppgavene til Redningsselskapet og gjennomfører akkurat den samme aktiviteten med akkurat den samme kompetansen. Ved å flytte oppgavene ut av frivillig sektor og over i betalt arbeid, mister man imidlertid den egennyttens som følger med å yte frivillige bidrag til samfunnsnyttens formål. Det at man må betale noen lønn for å utføre en oppgave, viser i seg selv at egennyttens ved å løse oppgaven ikke er tilstrekkelig til å motivere noen til å løse oppgaven frivillig. Lønnen kompenserer den som utfører oppgaven for at de i stedet kunne brukt tid og krefter på noe annet, som ville gitt dem alternativ glede. Det er nettopp den alternative gleden man går glipp av når man er på jobb, som er samfunnskostnaden ved å løse en gitt oppgave. At Redningsselskapet kan løse oppgavene sine ved hjelp av frivillige bidrag, altså at man ikke trenger å yte finansiell kompensasjon for å få noen til å løse oppgaven, illustrerer svært tydelig at samfunnskostnaden ved å løse oppgavene er mye lavere, når de kan løses ved frivillig innsats gjennom Redningsselskapet.

Vår vurdering er derfor at samfunnsnyttens ved det frivillige arbeidet som legges ned i Redningsselskapet er lik den lønnen man alternativt måtte ha betalt noen for å utføre de samme oppgavene. Dette er beregnet til å være 88 millioner kroner i året. I tillegg får de frivillige som nevnt en egenverdi ved å

<sup>30</sup> Ved beregning av den frivillige innsatsen har vi tatt utgangspunkt i at vakter med 30 minutters responstid (til skøyta) på de frivillige bemannede redningsskøytene ville blitt lønnet for hver fjerde time av vekten. Det er vanligst å lønnes.

<sup>31</sup> Andreoni, J. (1990). Impure Altruism and Donations to Public Goods: A Theory of Warm-Glow Giving. The Economic Journal, 100(401)



brukes tiden sin som frivillig, som følgelig har en samfunnsøkonomisk nytteverdi ved seg, men dette er en effekt vi ikke har grunnlag for å tallfeste. Dette betyr imidlertid at samfunnsnyttene ved det frivillige arbeidet er minimum 88 millioner kroner, men trolig høyere gjennom den personlige nytteverdien for de frivillige som ønsker å bruke tiden sin og dermed kan antas å ha en personlig merverdi. Som et øvre anslag legges det til grunn at

den prisen/alternativkostnaden på sin tid Redningsselskapets frivillige maksimalt ville tilbudt sin frivillighet for er anslagsvis 20 prosent høyere enn den faktiske alternativkostnaden de står ovenfor. Det medfører at de frivillige har en personlig nytteverdi som overgår kostnaden ved å bruke sin tid på frivillig arbeid i Redningsselskapet på 39 millioner kroner. Det gir øvre anslag på samfunnsnyttene ved det frivillige arbeidet på 232 millioner kroner.

### 3.3 Samfunnsnytte av finansieringsmåte

Det at Redningsselskapet hovedsakelig finansieres av inntekter fra private aktører gjør at Redningsselskapet kan gjennomføre sine aktiviteter til en lavere samfunnsøkonomisk kostnad enn det en statlig aktør vil kunne gjøre. Dersom staten skulle finansiert en tilsvarende organisasjon som Redningsselskapet så måtte inntektene enten hentes gjennom skatter og avgifter, eller man må trekke penger ut av andre lønnsomme aktiviteter. Ved skattefinansiering oppstår det samfunnsøkonomiske kostnader i form av administrative kostnader ved å innbringe skattene og avgiftene, men også kostnader knyttet til at økte skatter og avgifter påvirker aktørenes beslutninger. Når skatter og avgifter medfører at aktørene endrer adferd, for eksempel ved at skatt på arbeid gjør at man velger å arbeide mindre, så sier vi at det oppstår et effektivitetstap for norsk økonomi som følge av skatteøkningen. Finansdepartementet har anbefalt at det benyttes en skattefinansieringskostnad på 20 øre per krone for netto økt offentlig finansiering av offentlige tiltak.

Redningsselskapet finansieres i all hovedsak gjennom medlemsinntekter, driftstilskudd fra det offentlige, tilskudd fra Norsk Tipping og gjennom innsamlede midler og gaver. Utover dette har de kommersielle inntekter fra inntektsgivende aktiviteter.

Som vist i kapittel 2.6 ville det medført en økning i offentlige utgifter på 484 millioner kroner i året dersom det offentlige alene skulle finansiert Redningsselskapets virksomhet.<sup>32</sup> Disse utgiftene skyldes fortrinnsvis bortfall av frivillighet, kapitaldonasjoner, medlemsinntekter, spillemidler og operative inntekter. Ved en statlig overtakelse ville kostnader tilknyttet anskaffelse av midler bortfalt. Disse kostnadene utgjorde 131 millioner. Den samfunnsøkonomiske kostnaden knyttet til dette er skattefinansieringskostnaden som da utgjør 97 millioner kroner i året.



**I 2019 BIDRO 2 500 FRIVILLIG  
MED I ALT 283 ÅRVERK  
FOR REDNINGSSKAPET.**

<sup>31</sup> Dette inkluderer avlønning av mannskap på det som i dag er frivillig bemannede skøyter, ettersom vi forutsetter at frivilligheten faller bort ved en alternativ organisering.



# 4 DRØFTING

*Redningsselskapet er en spisset aktør med et tydelig formål – å berge liv og verdier på sjøen. De jobber målrettet mot å bedre sikkerheten til sjøs gjennom forebyggende arbeid, beredskap, samhandling og operativt redningsarbeid. Vi estimerer Redningsselskapets årlige prissatte samfunnsnytte til å være mellom 719 -758 millioner kroner. Dersom vi også inkluderer den samfunnsnyttan det ikke er grunnlag for å verdsette i dette prosjektet som eksempelvis fra forebygging over tid og bistand til andre aktører forventes det at samfunnsnyttan er betydelig større enn dette.*

## Drøfting av Redningsselskapets samfunnsnytte

Den samlede effekten av Redningsselskapet er anslått til 2 milliarder kroner. Det er betydelig usikkerhet i estimatene for den indirekte redningsaktiviteten. Det er imidlertid ansett som et konservativt anslag basert på utviklingen i antall assistanseoppdrag, fartøy berget og liv reddet. Økningen i trafikk på sjøen skjer samtidig som materialteknologi og navigasjonsutstyr forbedres, samtidig som redningsskøyene til Redningsselskapet og deres kompetanse og tilstedeværelse øker. Den langsiktige trenden er at færre omkommer på sjøen, men det er vanskelig å knytte reduksjonen til en spesifikk årsak. Dette gjør det krevende å kvantifisere de indirekte effektene av Redningsselskapets tilstedeværelse. Vi mener imidlertid at Redningsselskapet spiller en viktig rolle her gjennom deres utallige redningsaksjoner og at den indirekte redningsaktiviteten heller undervurderes her, når vi ser på effekt.

Samfunnsnyttan av Redningsselskapet, mer nytten sammenlignet med en alternativ organisering av redningstjenester på sjøen, gjør seg gjeldende i alle deler av verdikjeden. Det er grunn til å tro at både kvaliteten og effektiviteten av Redningsselskapets aktiviteter og organisering er større enn ved en annen organisering. Årsaken til det er at Redningsselskapet over tid har bygget kompetanse, og at kontinuerlig læring og forbedring av tjenesten er en del av arbeidsformen. Redningsselskapets bredde i aktiviteter og helhetlige tilnærming i verdikjeden forventes også å ha betydelige synergieffekter. De kan dra med seg kunnskap og erfaringer fra den operative delen av organisasjonen inn i opplæring av både egne ansatte, andre sjøfarende og ikke minst i brede holdningskampanjer. I arbeidet med å spre sjørett i befolkningen er de i en unik posisjon i den forstand at Redningsselskapet er avhengig av å være synlige blant annet ovenfor sine medlemmer. Dette kommer frem av deres tilstedeværelse i tradisjonelle medier og i sosiale medier. Det er samtidig all grunn til å tro at den troverdighet Redningsselskapet har bygd over tid knyttet til sine søk og redningsoperasjoner, også

bidrar til at de når fram med sitt forebyggende budskap i større grad enn en aktør uten denne store troverdigheten hadde gjort. Det er mindre sannsynlig at denne type kompetanse, enhetlig fokus assistanser og redning på sjøen og muligheten til å nå ut med budskap om sjøsikkerhet ville vært det samme hos en annen offentlig aktør fordi det ofte er flere mål som skal nås med de samme budsjettmidlene, til tross for at målene kan være i konflikt med hverandre. Redningsselskapet kan dermed spesialisere hele sin virksomhet inn mot det kontinuerlige arbeidet med å forbedre redningstjenesten og kompetansen i samfunnet rettet mot å redde liv på sjøen fremfor å spre ressursene på flere mål og aktiviteter.

Det at Redningsselskapet kan fokusere på å berge liv og verdier på sjøen gjør at de over år har modernisert materiell og tatt i bruk ny teknologi, samt profesjonalisert mannskapet sitt og økt kompetansen hos de frivillige. Flere stasjoner som har blitt etablert de siste årene hadde sannsynligvis heller ikke vært der uten Redningsselskapet. I fravær av Redningsselskapet er det derfor sannsynlig at det ville vært færre stasjoner og relativt dårligere tilstedeværelse og beredskap enn i dag.

Finansieringsgrunnlaget for driften av skøyene varierer med befolkningsgrunnlaget på tvers av regioner. Behovet i Nord-Norge, med svært mange nyttefartøy med stor viktighet for lokalt og nasjonalt næringsliv, er ikke nødvendigvis mindre i landsdelen fordi befolkningsgrunnlaget er mindre. Med mindre befolkningsgrunnlag og følgelig færre fritidsbåter svekkes finansieringsgrunnlaget i landsdelen, til tross for at det er en betydelig medlemsmasse og enda større givervilje, relativt til befolkningen. Det at Redningsselskapet har landsdekkende aktivitet og medlemmer fra hele landet som er med på å finansiere beredskapen i hele landet, samt tilskudd fra staten, gjør at Redningsselskapet kan være med på å sikre og være pådriver for beredskapen langs hele kysten.



## ▣▣ VEDLEGG

*Vedlegg A: Historikk Av Resultatene Fra Den Operative Redningsvirksomheten*

*Vedlegg B: Intervjuliste*

*Vedlegg C: Verdien Av Et Statistisk Liv*

*Vedlegg D: Metode For Estimering Av Den Indirekte Redningsaktiviteten*

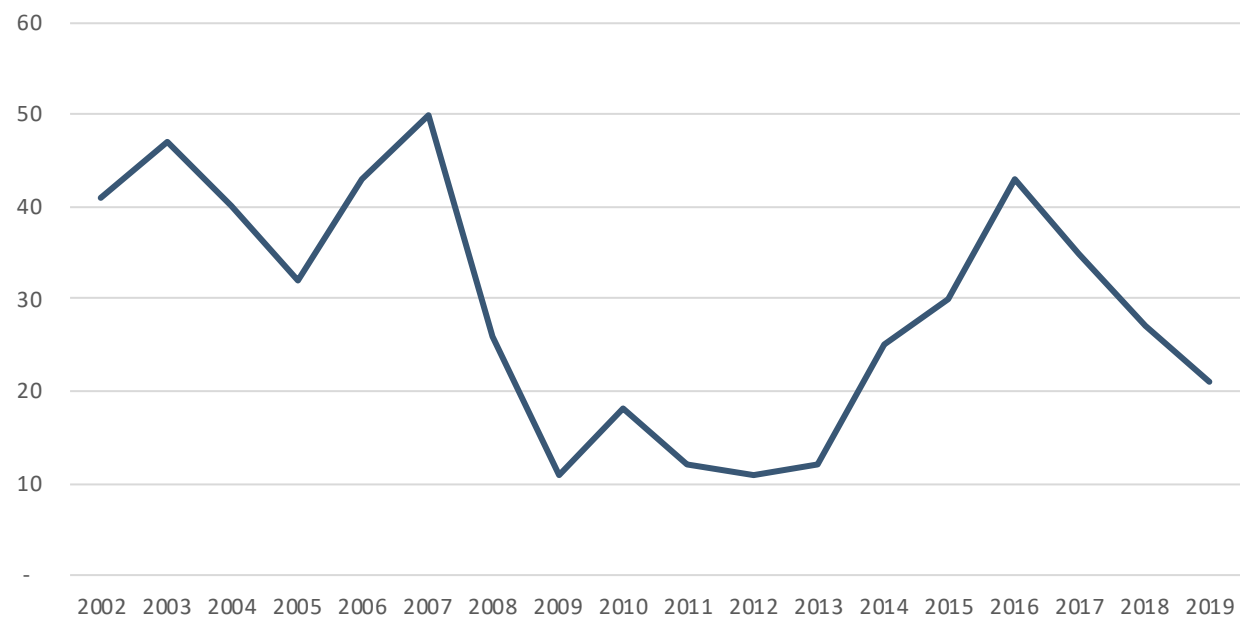


## Vedlegg A: Historikk av resultatene fra den operative redningsvirksomheten

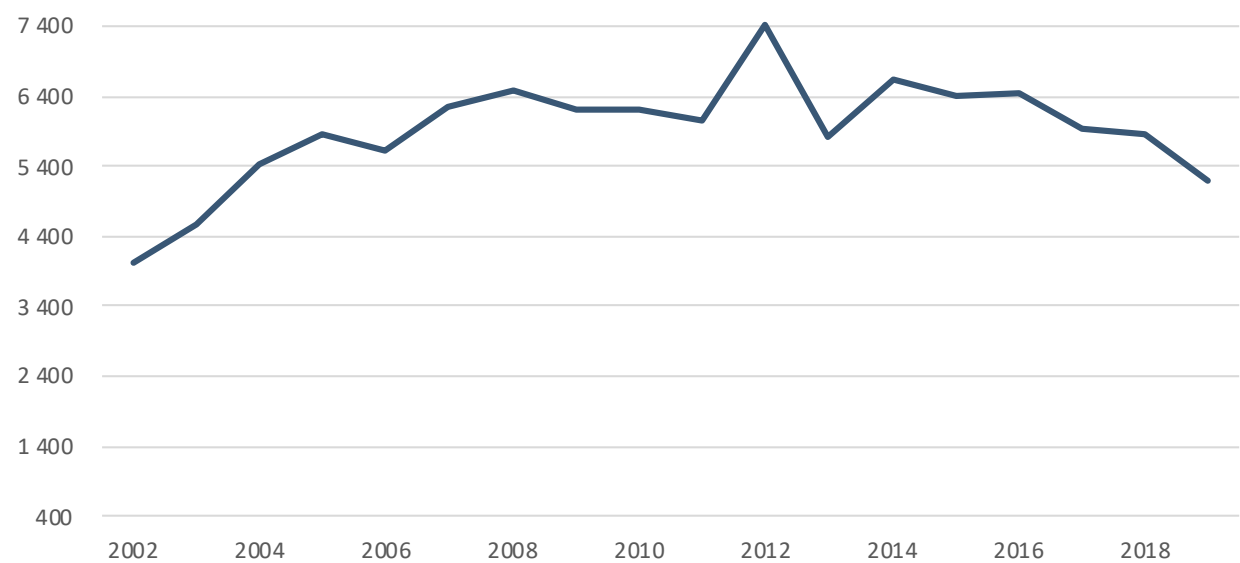
De fleste av beregningene er gjort med utgangspunkt i tall fra oppdrag gjennomført i 2019. Men, det er stor variasjon i resultatene fra oppdragene. Det vil også gjøre at samfunnsnyttan varierer over tid.

Under vises historikken over resultatene fra den operative virksomheten for utvikling i antall liv reddet, antall fartøy berget, antall forlis forhindret og antall SAR-opdrag.

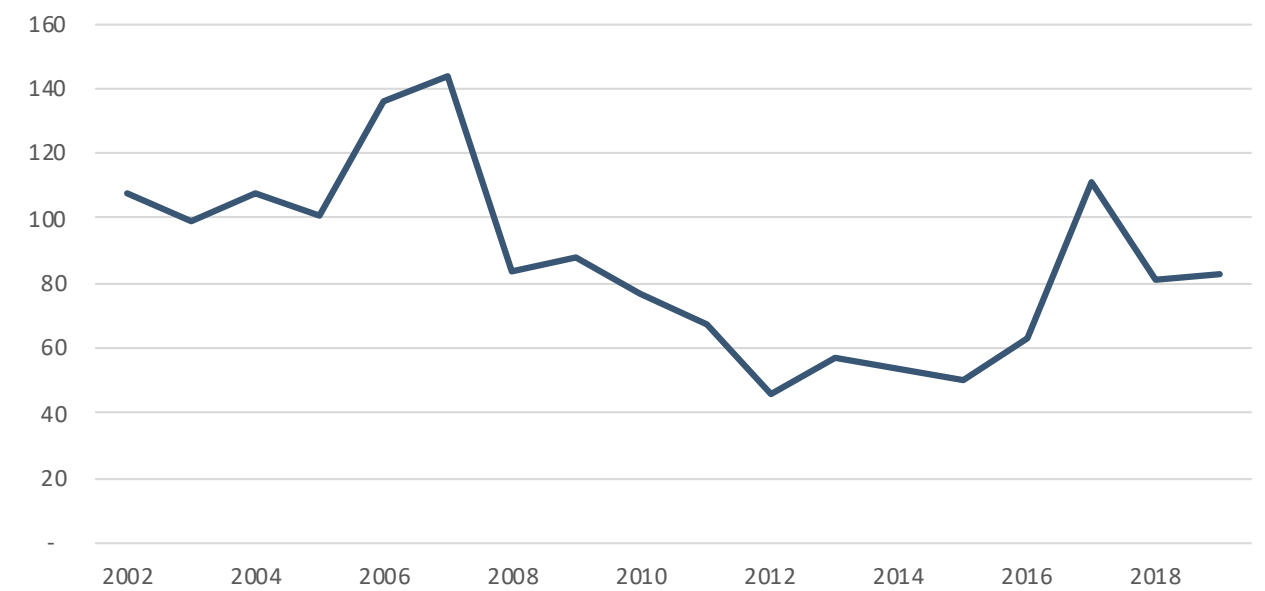
Figur 0.1 Utvikling i antall liv reddet fra 2002 til 2019. Kilde: Redningsselskapet



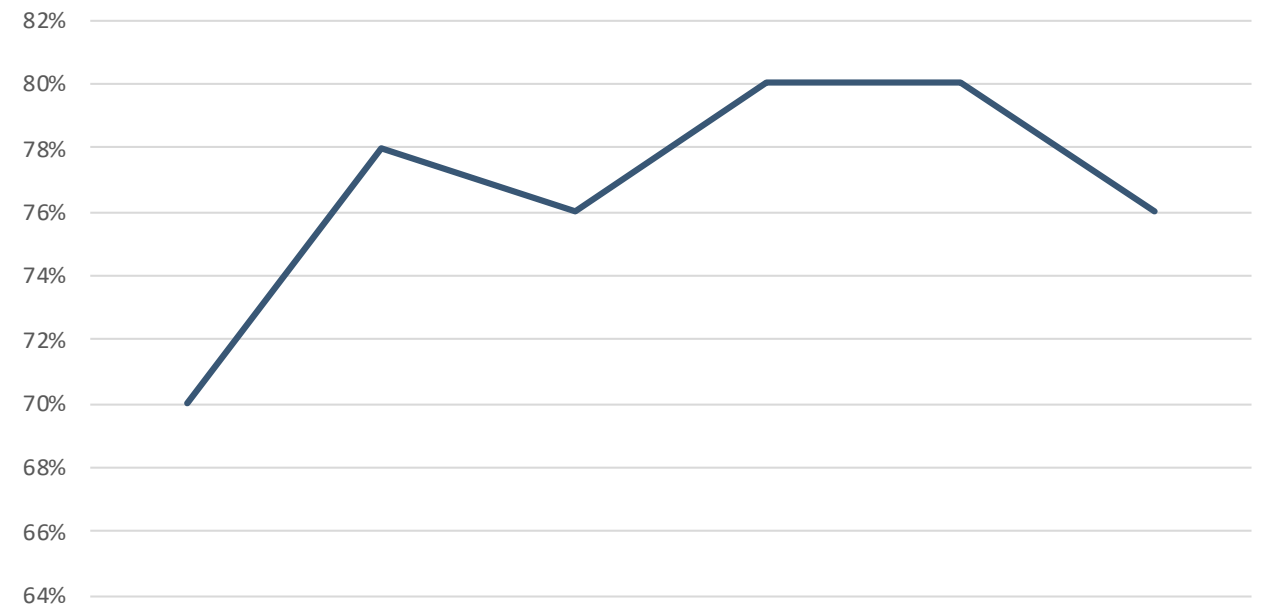
Figur 0.2 Utvikling i antall fartøy berget fra 2002 til 2019. Kilde: Redningsselskapet



Figur 0.3 Utvikling i antall forlis forhindret fra 2002 til 2019. Kilde: Redningsselskapet



Figur 0.4: Utvikling i andel SAR-opdrag kanalisert gjennom HRS fra 2014-2019. Kilde: Hovedredningssentralen og RS





## Vedlegg B: Intervjulist

Organisasjon	Navn	Rolle
Redningsselskapet	Rikke Lind	Generalsekretær
Redningsselskapet	Matt Skuse	Direktør Akademiet
Redningsselskapet	Hasse Lindmo	Direktør kommunikasjon og bærekraft
Redningsselskapet	Kim Hagen Bertheussen	Regionleder Sør
Redningsselskapet	Bjørn Vidar Evjen	Beredskapskoordinator
Redningsselskapet	Tanja Krangnes	Seksjonsleder drukning
Redningsselskapet	Oddbjørn Lager Nesje	Seksjonsleder markeds kommunikasjon
Redningsselskapet	Fredrik Sahlin	Direktør marked
Redningsselskapet	Vivi Lundgren Schumann	Head of international projects
Fiskarlaget	Sturla Hepsø	Representant i Landsstyret
Hovedredningsentralen i Sør-Norge	Ståle Sveinungen	Redningsleder
Trafikksentralen i Vardø	Andreas Bull	Sjøtrafikksentral sjef

## Vedlegg C: Verdien av et statistisk liv

Når det gjelder tap av liv har Finansdepartementets R-109/14 og DFØ (2014) enhetspriser på hvilken verdi man skal sette på et statistisk liv. Verdien av et statistisk liv (VLS) representerer det en populasjon (her Norges befolkning) er villige til å betale for et tiltak som reduserer antall forventede tapte liv med én.

- Den økonomiske verdien av et statistisk liv er satt til 30 millioner 2012-kroner. Denne skal benyttes for alle sektorer.
- For analyser spesielt rettet mot barns sikkerhet, kan det som en tilleggsanalyse anvendes en verdi som er to ganger dette.

Med andre ord, dersom man med sikkerhet kan si at en operasjon gjennomført av Redningstjenesten har reddet et liv har dette spart samfunnet for 30 millioner 2012-kroner. Dersom dette livet var et barn, har denne operasjonen spart samfunnet for 60 millioner 2012-kroner. For å gjøre om denne verdien til 2019-kroner, må tallet realprisjusteres i henhold til utviklingen i brutto nasjonalprodukt per innbygger, samt justeres for KPI-veksten. I løpende 2019-kroner blir verdien av et statistisk liv 33,71 millioner 2019-kroner.

## Vedlegg D: Metode for estimering av den indirekte redningsaktiviteten

Mange liv blir indirekte reddet og mange båter blir indirekte berget ved at Redningsselskapet kommer til åstedet og avverger potensielle kritiske situasjoner. Redningsselskapets fartøy blir stadig raskere, samtidig som redningstjenester varslingsystemer og øvrig utstyr har blitt stadig mer avansert. Denne utviklingen har bidratt til at Redningsselskapet i dag kommer raskere til potensielle ulykkessteder og i større grad avverger potensielle kritiske situasjoner før de oppstår. Antall indirekte reddede liv og bergede båter er utfordrende å kvantifisere, fordi Redningsselskapet ikke fører en systematisk statistikk over dette. Like fullt tilsier erfaringene fra Redningsselskapets operasjoner at den indirekte redningsaktiviteten utgjør en vesentlig del av Redningsselskapets samfunnsbidrag.

I forbindelse med dette prosjektet har vi anslått antall indirekte reddede liv og bergede båter basert på sammenhengen utviklingen i antall reddede liv, antall bergede båter og antall assistanser. Vi har valgt å legge oss på en relativt

konservativ linje i vår metodikk for å anslå den indirekte redningsvirksomheten. Likevel er det viktig å formidle at det hersker stor usikkerhet rundt våre estimater. Det er liten tvil om at den indirekte redningsaktiviteten er betydelig, men mangel på gode data gjør en nøyaktig verdsetting svært krevende. Det er derfor grunn til å være forsiktig i anslagene, slik at vi unngår å overdrive effekten.

I vår metodikk har vi tatt utgangspunkt i de historiske forholdstallene mellom henholdsvis antall reddede liv og antall bergede båter over skipssegmenter på den ene siden og antall assistanser over skipssegmenter på den andre siden. De historiske forholdstallene er beregnet for perioden 2002 til 2006. Merk at det er fjorten år mellom 2006, som er det siste året i denne perioden, og i dag. Vi antar i utgangspunktet at disse forholdstallene er stabile over tid og at reduksjon i antall reddede liv per assistanse og antall bergede fartøy per assistanse fra årene 2002 til 2006 og frem til 2019 reflekterer den indirekte redningsaktiviteten.

Antall indirekte reddede liv i 2019 blir dermed ut ifra vår metodikk:

$$= \max \left[ \sum_{\text{skipform } i=1}^{N=3} \frac{\text{antall reddede liv i perioden 2002 til 2006}_i}{\text{antall assistanser i perioden 2002 til 2006}_i} \times \min(\text{gjennomsnittlig årlige assistanser i perioden 2002 til 2006}_i, \text{antall direkte reddede liv i 2019}_i, 0) \right]$$

Antall indirekte fartøy i 2019 blir tilsvarende ut ifra vår metodikk:

$$= \max \left[ \sum_{\text{skipform } i=1}^{N=3} \frac{\text{antall bergede fartøy i perioden 2002 til 2006}_i}{\text{antall assistanser i perioden 2002 til 2006}_i} \times \min(\text{gjennomsnittlig årlige assistanser i perioden 2002 til 2006}_i, \text{antall direkte bergede båter i 2019}_i, 0) \right]$$

Det hører imidlertid til historien at antall assistanser har økt betydelig fra årene 2002 til 2006 og frem til 2019. Det er ventelig at andelen kritiske oppdrag per assistanser reduseres når antall assistanser øker, fordi de kritiske oppdragene prioriteres høyest ved flere alternative oppdrag. Vi har i våre beregninger derfor ikke talt med oppdrag utover antallet årlige oppdrag i perioden 2002 til 2006. Dette innebærer antakelig at vi mister en del indirekte reddede liv og bergede båter i våre anslag, men det reduserer samtidig risikoen for at vi overdriver den indirekte redningsaktiviteten. For øvrig må antall indirekte reddede liv og bergede båter over skipssegmenter nødvendigvis være positivt eller lik null.

Årsaken til at vi har valgt akkurat perioden 2002 til 2006 som referanseperiode er at vi ønsker å gå en del år tilbake, slik at vi kan sammenlikne dagens redningsaktivitet med redningsaktiviteten i en periode der Redningsselskapets fartøy var tregere og redningsutstyret var mindre avansert. Grunnen til at vi ikke har gått enda lenger tilbake enn perioden 2002 til 2006, er at navigasjonssystemene ble betydelig bedret i forkant av millenniumskiftet, hvilket trolig har bidratt til å redusere antall kritiske situasjoner betydelig. Dersom vi hadde gått enda lenger tilbake, hadde vi dermed risikert å fange opp effekter av bedret navigasjonssystemer på antall kritiske situasjoner. Dessuten var datakvaliteten på statistikken dårligere før 2002. Siden rapporteringen for lastefartøy var annerledes i tidsrommet 2007 til 2010,

og fordi vi ønsker å sammenlikne med en periode der beredskapen var vesentlig mindre avansert. Vi har valgt en femårsperiode for å redusere betydningen av årlige svingninger. Vår robusthetssjekker viser seg imidlertid at det har liten betydning om man velger et, tre eller fem år som referanseperiode.

Like fullt kommer man ikke bort ifra at også andre eksterne forklaringsfaktorer som er uavhengig av kvaliteten på Redningsselskapets tjenester kan ha bidratt til å redusere antall kritiske situasjoner. Dette trekker i retning at økningen i den indirekte redningsaktiviteten ikke har vært så stor som reduksjonen i antall kritiske situasjoner skulle tilsi. På den andre siden er det all grunn til å tro at man også avverget kritiske situasjoner før de inntraff i perioden 2002 til 2006, selv om båtene gikk noe saktere og redningsutstyr for øvrig var noe mindre avansert. Dette trekker i retning av den indirekte redningsaktiviteten er mer omfattende enn hva vår metodikk tilsier.

Totalt sett mener vi at vår verdsettingsmetodikk gir brukbar pekepinn på den indirekte redningsaktiviteten, men vedgår samtidig at estimatet er assosiert med stor usikkerhet. Det har derfor vært viktig for oss å legge oss på en konservativ linje i metodikken for å redusere risikoen for overestimering. I likhet med resten av analysen er våre anslag for indirekte reddede liv og indirekte bergede båter bruttoanslag, i den forstand at vi ikke har beregnet i hvilken grad alternative redningsaksjoner ville funnet sted uten Redningsselskapets tilstedeværelse.



**Menon Economics**

Sørkedalsveien 10 A, 0369 Oslo,

Telefon: 98480012

E-post: [holmen@menon.no](mailto:holmen@menon.no)

[www.menon.no](http://www.menon.no)