

50 år i folkets tjeneste

Hovedredningsentralen 1970 - 2020



Hovedredningsentralen



Innhold

<u>Forord</u>	5
<u>Den norske redningstjenesten og Hovedredningsentralen</u>	6
<u>Etableringen av den norske redningstjeneste</u>	10
<u>50 år med Hovedredningsentralen – et tilbakeblikk</u>	18
<u>Redningspionerene</u>	38
<u>Internasjonalt samarbeid</u>	46
<u>Frivillighet</u>	48
<u>Redningstjenestens ressurser</u>	58
<u>Fremtiden</u>	66

Utgiver: Hovedredningsentralen

Redaksjon: Hovedredningsentralen og Kikkut Kommunikasjon

Design: Kikkut Kommunikasjon

Trykk: Zoom Grafisk

Foto forside: Arkivfoto, 330 skvadron

Produsert i 2020

ISBN 978-82-303-4672-3

Redningstjenesten - femti år med samvirke!

I år er det femti år siden Hovedredningssentralen, og dermed den moderne redningstjenesten i Norge, ble etablert.

Norge er et langstrakt land med en av verdens lengste kystlinjer, store havområder, fjell, dalsøkk og isbreer. Likevel har vi en av verdens beste redningstjenester. Hvordan har vi fått til det?

Redningstjenesten i Norge er ingen organisasjon, men en funksjon som samordner alle samfunnets ressurser i situasjoner der minuttene teller, med ett eneste formål: å redde liv og helse. Ingen institusjoner alene kan makte denne oppgaven. Redningstjenesten er derfor organisert som et samvirke mellom en rekke offentlige etater, frivillige organisasjoner og private aktører.

Fra de første bemannede redningssentralene på Sola og i Bodø ble operative fra 1. september 1970, har Hovedredningssentralen utviklet seg til å bli navet for redningstjenesten i Norge, også som pådriver for å ivareta samvirke mellom hendelsene.

De frivillige organisasjonene er en avgjørende ressurs i redningstjenesten. De bidrar med førstehjelpsinnset, har i lokalkjente og trente mannskaper, samt frivillige spesialtrente mannskaper.

I jubileumsåret er det gjennomført en viktig organisasjonsendring for å styrke og utvikle tjenesten ytterligere. De to redningssentralene er slått sammen til en Hovedredningssentral. Redningssentralene på Sola og i Bodø fortsetter som to geografiske avdelinger som tidligere.

Jeg vil benytte anledningen til å takke for innsatsen Hovedredningssentralen og alle dere som utgjør redningstjenesten har gjort gjennom femti år, som bidrar til at vi alle kan føle oss trygge også i fremtiden. Dette er også et jubileum for samvirke!

Gratulerer med runde år og lykke til med å utvikle redningstjenesten de neste femti år!



Monica Mæland
Justis- og beredskapsminister

Foto: Hans Jørgen Brun

Den norske redningstjenesten og Hovedredningssentralen

I Norge er redningstjenesten definert som «offentlig organisert øyeblikkelig innsats fra flere samarbeidspartnere for å redde mennesker fra død eller skade som følge av akutte ulykkes- eller faresituasjoner, og som ikke blir ivaretatt av særskilt opprettede virksomheter eller ved særskilte tiltak». Integret i Redningstjenestens emblem finner man det internasjonale nødsignalet, SOS: Tre korte, tre lange, tre korte.

For å forstå den norske redningstjenesten er det særlig viktig å vite hvilke grunnleggende prinsipper den er bygget på:

- **Samvirkeprinsippet**
Redningstjenesten utøves som et samarbeid mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private aktører. Alle offentlige organer som har kapasitet, informasjon eller kompetanse egnet for redningsaksjoner, plikter å bidra i redningstjenesten med sin til enhver tid tilgjengelige kapasitet, kompetanse og fullmakt. Samarbeidprinsippet innebærer dessuten at alle aktører har et selvstendig ansvar for at samarbeidet skal fungere på best mulig vis – både under og mellom hendelser.
- **Ansvarsprinsippet**
Ansvarlig for funksjoner eller oppgaver til daglig, har også dette ansvaret under en redningsaksjon, uavhengig av aksjonens omfang og årsak.
- **Prinsippet om integrert tjeneste**
Redningstjenesten er en integrert tjeneste, noe som betyr at tjenesten omfatter redningsaksjoner på land, til sjøs og i luften.

- **Koordineringsprinsippet**

Redningstjenesten koordineres i forberedelser og innsats gjennom Hovedredningssentralen og underlagte lokale redningssentraler (LRS).

Hovedredningssentralen

Hovedredningssentralen leder og koordinerer alle redningsaksjoner. Det gjøres enten fra avdelingen i Bodø, fra avdelingen på Sola, eller ved delegering av oppdrag til underlagte lokale redningssentraler. Hovedredningssentralen har dessuten et viktig pådriveransvar for å vedlikeholde og videreutvikle samarbeidet innen redningstjenesten.

Sjø- og luftredningshendelser ledes og koordineres direkte fra en av avdelingene til Hovedredningssentralen, mens hendelser på land ledes og koordineres av lokal redningssentral såfremt ikke Hovedredningssentralen bestemmer noe annet.

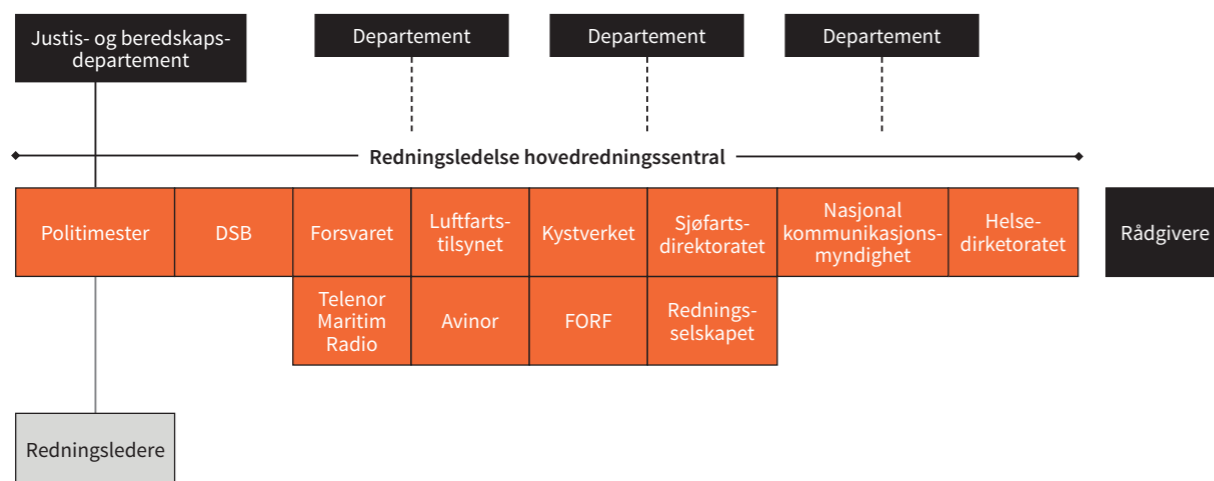
Fra og med 1. januar 2020 ble det som tidligere var to hovedredningssentraler slått sammen til én statlig virksomhet med direktørstilling lagt til Bodø. Direktøren er virksomhetsleder, og har ansvaret for den samlede administrative styringen, samt styringsdialogen med Justis- og beredskapsdepartementet. Både Sola og Bodø videreføres som tjenestesteder for virksomheten, men nå under betegnelsen «Hovedredningssentralen». Det er politimesteren i Bodø som har overordnet ansvar for redningsledelsen ved sentralen i Bodø, mens politimesteren i Stavanger har tilsvarende ansvar på Sola.

Sentralen på Sola, som er plassert tett på Stavanger Lufthavn, har sitt geografiske ansvarsområde fra Skagerrak opp til 65 grader nord. I sør grenser ansvarsområdet mot Sverige og Danmark, i vest mot Storbritannia, og i øst mot Sverige. Sentralen har også det overordnede ansvaret for redningstjeneste på land fra og med Trøndelag fylke og sørover.

Sentralen i Bodø har sitt geografiske ansvarsområde fra 65 grader nord og opp til Nordpolen. I vest går grensen ved 0-meridianen, og i øst fra grensen mellom Norge, Sverige, Finland og Russland, og et stykke nordøst til den treffer 35 grader østlig lengde. Videre følger grensen 35 grader nord til Nordpolen. Sentralene er organisert slik at de kan støtte hverandre ved redningsaksjoner, og i ytterste konsekvens overta for hverandre dersom den ene sentralen settes ut av spill.

Organisasjon

Hovedredningssentralen er en statlig virksomhet. De statlige sentrale samvirkepartnerne i redningsledelsen består av representanter fra Forsvaret, Luftfartstilsynet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet, Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, Helse- og beredskapsdepartementet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. I tillegg er følgende samvirkepartnere medlemmer i redningsledelsen etter invitasjon fra Justis- og beredskapsdepartementet: Representanter fra Avinor, Telenor Maritim Radio, FORF og Redningsselskapet.



Hovedredningssentralens operative organisasjon



Foto: Arkivfoto, 330 skvadron

Internasjonale forpliktelser

Norsk redningstjeneste er organisert etter kongelig resolusjon «Organisasjonsplan for redningstjenesten» av 6. desember 2019. Norge har internasjonale forpliktelser for sjø- og luftredningstjenesten regulert av internasjonale overenskomster, blant annet SAR-konvensjonen (International Convention on Maritime Search and

Rescue, 1979) og ICAO-konvensjonen (Convention on International Civil Aviation).

Redningsaksjoner over så å si hele verden har blitt koordinert fra sentralene på Sola og i Bodø. Særlig på vestkysten av Afrika og utenfor kysten av Sørøst-Asia gjennomføres det årlig et betydelig antall redningsaksjoner koordinert fra Norge.

Etableringen av den norske redningstjeneste

Redningstjeneste i tidligere tider

Det har igjennom hele historien blitt gjennomført ulike typer redningstjeneste i Norge. Kjennetegnende for tidligere tiders redningstjeneste var mangelen på samarbeid mellom de ulike offentlige og private bidragsyterne. Med andre ord; mangelen på samvirke. Dette medførte at det i 1950 ble nedsatt et arbeidsutvalg for å få satt i stand retningslinjer for samordning av redningstjeneste under en felles ledelse. I 1951 ba utvalget om å få myndighetenes godkjenning i form av offentlig oppnevning.

Redningsutvalgets innstilling

Ved kongelig resolusjon av 25. september 1953 ble redningsutvalget oppnevnt med oppdrag om «å gjennomgå den rednings- og ambulansetjeneste som finnes i dag og å komme med forslag til koordinering og ordning av effektiv fremtidig rednings- og ambulansetjeneste for hele landet».

Utvalget bestod til å begynne med av ti medlemmer, men ble ved kongelig resolusjon av 9. mars 1956 utvidet til tolv personer. Disse var rekruttert fra politiet, Sjøforsvaret, Luftforsvaret, Heimevernet, Televerket, Sjøfartsdirektoratet, helsevesenet, havnevesenet, Norges Røde Kors, og Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning (Redningsselskapet).

Redningsutvalget avga i august/september 1959 sin innstilling på totalt 149 trykksider. Utvalget var enstemmig i at politiet fortsatt skulle ha ansvaret for den operative samordningen av land- og sjøredningstjenesten. Ansvaret

for den operative samordningen av ettersøkningen av savnede fly fremdeles skulle ligge hos flyredningssentralene som ble opprettet i henhold til konvensjon for internasjonal sivil luftfart av 7. desember 1944.

Allerede i 1959 var det flertall i redningsutvalget for fullverdige redningssentraler på Sola og i Bodø

Allerede den gang var det flertall i utvalget for å utvikle to av landets fire flyredningssentraler, henholdsvis på Sola og i Bodø, til fullverdige redningssentraler for land-, sjø- og flyredningsaksjoner for hver sin del av landet. Redningssentralene skulle dessuten bemannes med et fast, kvalifisert og utdannet personell. Bare to av utvalgets medlemmer mente at de sjøredningssentralene Redningsselskapet på eget initiativ hadde opprettet eller planlagt opprettet, «normalt» ville kunne sørge for koordineringen på best mulig vis. Derfor burde utbyggingen av de eksisterende flyredningssentralene utsettes, mente de to. Et mindretall på ett medlem mente dessuten at Redningsselskapets sjøredningstjenester ville være «fullt tilstrekkelig til koordineringsoppgavene for sjøredningstjenesten langs kysten og eventuelt til havs».

Redningsutvalget var imidlertid enstemmig om at ansvaret for den administrative samordningen av redningstjenesten burde ligge hos Justisdepartementet som forvaltningsorgan for politiet.

Etter at redningsutvalgets innstilling var forelagt et stort antall interesserte, fremla regjeringen etter tilråding fra Justisdepartementet i 1962 en stortingsmelding om samordning av redningstjenesten. Regjeringen

ved Justisdepartementet sa seg enig i at politiet skulle fortsette å være hovedansvarlig koordinator også for sjøredningsaksjoner, men at «politiet under samordningen av en komplisert ettersøknings- eller redningsaksjon til sjøs ville behøve sakkyndig bistand». Justisdepartementet påpekte også at det burde bli etablert redningsstaber eller lokale samarbeidsorganer ved enkelte politikamre, slik at redningstjenesten på den måten hadde faste kontaktpersoner for operativt samarbeid med politiet. Dessuten kunne de ved spesielle behov og ved særlig kompliserte aksjoner samles hos politiet eller på et annet hensiktsmessig sted.

Stortingsbehandlingen i 1963

Justisdepartementet gikk imidlertid mot forslaget om utbygging av to av de da fire flyredningssentralene til alminnelige redningssentraler. Departementet valgte dessuten også å gå imot opprettelsen av en alminnelig redningstjeneste i det hele tatt, og ønsket i stedet en mellomløsning, lik den som ble foreslått av et mindretall i redningsutvalget.

Den utvidede justiskomiteen sluttet seg i en innstilling datert 4. april i all hovedsak til Justisdepartementets melding ved å foreslå meldingen «vedlagt møteboka». 9. mai 1963 bifalt Stortinget enstemmig justiskomiteens innstilling, men med forbehold om at forslag om å bygge ut Sola flyredningssentral til en samordningssentral for redningstjenesten, ble sendt til regjeringen.

Behandlingen av redningsutvalgets innstilling hos Stortinget og i regjeringen førte altså til en langt mindre ambisiøs utvikling enn det redningsutvalget hadde skissert.

Som følge av stortingsbehandlingen påla Justisdepartementet i et rundskriv av 21. juni 1963 politimestrene å ta opp arbeidet med utbygging av redningssentraler. Hovedsakelig for sjøredningstjenesten, men også for landredningstjeneste. Etter gjennomføringen var det ønskelig at det skulle være 53 lokale redningssentraler med politidistrikt som virkeområde, i tillegg til åtte såkalte hovedredningssentraler med flere politidistrikter som virkeområde.

Etter 1963 og årene fremover

I årene etter 1963 ble redningstjenesten satt på stadig nye prøver, som allmennheten i stor grad oppfattet at den ikke bestod. Tjenesten kom stadig på den politiske dagsorden med negativt fokus. Det ble gjentatte ganger hevdet at tiltakene i Justisdepartementets tilrådning og justiskomiteens innstilling som Stortinget hadde gitt sin tilslutning til 9. mai 1963, ikke var tilstrekkelige til å drifte en virkningsfull redningstjeneste.

Interessen for redningstjenesten var også stor i pressen og i NRK. Det ble jevnlig debattert i ledere og leserinnlegg i avisene, og i TV var redningstjenesten hovedtema i en lang rekke programposter og innslag. Lederen for det såkalte «redningstjenestekontoret» under Justisdepartementet, som utelukkende hadde ansvaret for redningstjeneste, ble dessuten med jevne mellomrom «kalt inn på teppet» på TV og i radio for å svare på spørsmål om feil og mangler hos redningstjenesten.

I årene som fulgte ble en rekke forhold i redningstjenesten tatt opp i Stortinget. Bare i perioden 1967 til 1973 ble redningstjenesten behandlet i fire interpellasjoner, fire

grunngitte spørsmål og syv andre spørsmål til justisministeren. I tillegg kom interpellasjoner, grunngitte spørsmål og andre spørsmål til forsvarsministeren, samferdselsministeren, fiskeriministeren, kirke- og undervisningsministeren og handelsministeren.

«Denne saken har vært en gjenganger i Stortinget, sies det. Jeg må si for min del at jeg er glad for det, fordi jeg tror det nytter.»

– Stortingsrepresentant, 24. januar 1969

M/F Skagerak-forliset

Flere konkrete alvorlige hendelser satte fart på utviklingen av redningstjenesten i Norge. 7. september 1966 forliste M/F Skagerak på tur fra Kristiansand til Frederikshavn med nærmere 150 passasjerer og mannskap om bord. Et stort antall fartøyer i luften og på sjøen deltok i redningsaksjonen. En helt essensiell del av redningsarbeidet ble foretatt av det danske luftforsvarets redningshelikoptre. Helikoptre av typen Sikorsky S-61 N plukket i løpet av få timer opp 68 overlevende fra redningsbåter, redningsflåter og direkte fra sjøen, slik at ingen menneskeliv gikk tapt. Redningsaksjonen ble behørig omtalt i norsk presse, og Aftenposten slo blant annet opp saken med følgende overskrifter: «Gigantisk redningsaksjon av skip og helikoptre» og «Helikoptre avverget katastrofe. Dristig aksjon i over 15 meters høye bølger».

Etter Skagerak-forliset ble følgende interpellasjon til justisministeren behandlet i Stortinget 12. april: «Kva vil regjeringa gjere for å byggje ut norsk sjøredningsteneste

på bakgrunn av dei røynslene som er gjorde ved bruk av helikopter i dansk sjøredningsteneste». I debatten uttalte interpellanten at en skikkelig utbygging av redningstjenesten i Norge ikke hadde kommet i gang, og at Norge ikke hadde helikoptre knyttet til sjøredningstjeneste. Det ble påpekt at det var nødvendig med permanente sentraler som både kunne lede og koordinere redningsaksjonene, med kvalifisert personell, tilgjengelig 24 timer i døgnet. Også her ble Sola og Bodø nevnt som naturlige hovedredningssentraler.

Justisministeren innrømmet at en redningsaksjon som den utført av danske redningshelikoptre under M/F Skagerak-forliset, ikke kunne blitt gjennomført av norsk redningstjeneste.



Foto: M/S Maritime Museum of Denmark, photographer unknown

Ulykkespåsen 1967

Den såkalte «ulykkespåsen» i 1967 hadde også stor effekt på utviklingen av norsk redningstjeneste. I løpet av dagene 21. – 26. mars omkom 17 mennesker under tragiske omstendigheter på påskefjellet rundt omkring i Norge. Mange hadde gitt seg i vei uten tilstrekkelig utstyr og forberedelser tilpasset de svært dårlige værforholdene i flere fjellområder denne påsken. Det var i etterkant av denne ulykkespåsen Fjellvettreglene ble utarbeidet, mens Røde Kors og Den Norske Turistforening startet kampanjen «Aksjon fjellvett» med slagordet «velkommen til fjells, men ta ansvaret selv».

14. juni 1967 ble følgende interpellasjon behandlet i Stortinget: «Bør det gjøres noe mer for å forebygge ulykker i fjellet, og kan det bygges ut en sterkere sikrings- og redningstjeneste?». Interpellanten, som bare fem år tidligere selv hadde vært ansvarlig for Justisdepartementets stortingsmelding om redningstjenesten, måtte innrømme at den siste periodens hendelser hadde vist at den sentrale samordningen av tjenesten var for svak. Han mente også at Justisdepartementet burde samordne arbeidet med «forsterkning av sikrings- og redningstjenesten i fjellet». En ny komité ble etterspurt, og det ble spekulert i om man burde «komme tilbake til redningsutvalgets forskjellige tilrådinger».

Brann i M/S Blenheim

En brann om bord i "M/S Blenheim" 21. mai 1968 aktualiserte nok en gang at noe måtte skje med redningstjenesten i Norge. Også denne gangen fikk dansk redningstjeneste velfortjent hyllest for sin



17 mennesker omkom i høyfjellet i 1967. Det sies at det er den verste ulykkespåsen som er registrert. Foto: Henrik Laurvik / NTB

redningsinnsats på sjøen og i luften. 24. januar 1969 ble det igjen levert en interpellasjon om norsk redningstjeneste til Stortinget: «Har norske myndigheter lagt vilkårene godt nok til rette for å kunne sette i verk effektiv redningstjeneste under katastrofesituasjoner i farvann omkring vårt land?». Interpellanten forklarte videre at passasjerer og mannskap roste danskernes innsats, men at det samtidig ble uttrykt dyp bekymring for Norges egen redningstjeneste. Justisministeren svarte blant annet følgende:

«Enda et tiltak kan komme på tale, nemlig å opprette egne stillinger ved enkelte av hovedredningssentralene – jeg tenker særlig på de to største, Sola og Bodø. Justisdepartementet tok også opp med Forsvarsdepartementet spørsmålet om Luftforsvarets muligheter for å planlegge, utvikle og administrere en slik redningshelikoptertjeneste som er etablert i Danmark.»

Disse tre begivenhetene satte en støkk i både myndigheter og befolkning, og igangsatte en rivende utvikling av norsk redningstjeneste. En lang rekke foretak og enkeltpersoner startet arbeidet som skulle kulminere i opprettelsen av to hovedredningssentraler, på Sola og i Bodø, og etablering av en nasjonal redningshelikoptertjeneste.

To hovedredningssentraler

I brev av 5. november 1969 nedsatte Justisdepartementet overensstemmende med sine uttalelser i Stortinget i samråd med Forsvarsdepartementet og Samferdsels-

departementet, en arbeidsgruppe for redningstjenesten med politimesteren i Bodø som formann. Arbeidsgruppen bestod dessuten av representanter for Sjøforsvaret, Luftforsvaret, Lufttrafikk-tjenesten, Televerket, og Redningsselskapet. Senere ble også lensmannsetaten, Heimevernet og Norges Røde Kors medlemmer. Arbeidsgruppen skulle ikke være et utredningsorgan, men et gjennomføringsorgan, og levere forslag etter hvert som den kom frem til umiddelbart gjennomførbare løsninger på enkeltområder.

Ved årsskiftet 1969/1970 la arbeidsgruppen frem et utkast til en organisasjonsplan for hovedredningssentraler på Sola utenfor Stavanger og i Bodø, med instruks for faste «daglige ledere» («redningsledere» og «redningsoperatører») ved begge sentralene. Justisdepartementet godkjente utkastet som rammeplan eller foreløpig organisasjonsplan i rundskriv 14. september 1970, og forslaget til instruks for de «daglige ledere» i rundskriv 28. september samme år. Det ble informert om at det fra 1. september 1970 var ansatt tre «daglige ledere» ved hver av de to hovedredningssentralene, og at to medarbeidere til var på vei til begge sentralene. Sentralene var med andre ord operative.

«Det med bemanningen i 1970 var litt spesielt. To av oss kom fra lufttrafikk-tjenesten med erfaring fra flyredningstjenesten. Tredjemann hadde maritim bakgrunn. Det er viktig å merke seg at begge vi som kom fra lufttrafikk-tjenesten var ansatt i Luftfartsdirektoratet som redningsledere. Administrativt var vi underlagt sjefsflygelederen som i samråd med politimesteren fastsatte tjenesteordningen. Vi gikk 24 timers vakter.

I 1973 ble vi overført til Justisdepartementet samtidig som det ble opprettet to nye stillinger. Stillingene ble omgjort til redningsoperatør, og man snudde om på instruks. Nå het det at «Redningsoperatøren er administrativt underlagt den politimester som er administrativ leder av HRS. Politimester fastsetter tjenesteordningen i samråd med sjefsflygelederen». Justisdepartementet likte ikke betegnelsen «leder» i stillingsbetegnelsen. De mente at arbeidsfordelingen mellom politiet og redningsledelsen kunne misforstås. Tittelen ble litt senere på nytt omgjort til redningsleder.»

– Arne Gravdal, første leder ved Hovedredningssentralen i Sør-Norge



Foto: Leonardo Helicopters

I forbindelse med opprettelsen uttalte Justisdepartementet at hovedredningssentralene ikke bare skulle være et samarbeidsorgan i det enkelte redningstilfelle, men også fungere som planleggende organ for redningstjenesten. Redningsstabene ved de to hovedredningssentralene burde dessuten utnevnes fra deltakende foretaks høyeste hold, for å fylle oppgavene sine og ha tilstrekkelig myndighet. Ved brev av 15. mars 1971, etter at oppnevningene hadde funnet sted, kunne Justisdepartementet bekjentgjøre redningsstabens sammensetning.

50 år med hovedredningssentralen – et tilbakeblikk



1. september 1970 – bare ett år etter at «Arbeidsgruppen for redningstjenesten» hadde lagt frem sine forslag til praktiske løsninger – var de to hovedredningssentralene operative.

En hovedårsak til at etableringen kunne gå så raskt, var at det på mange måter dreide seg mer om en reorganisering enn en nyetablering. I praksis var det som skjedde at Luftfartsverkets flyredningssentral ble bemannet på heltid. Disse sentralene hadde inntil da i stor grad også tatt hånd om sjø- og landredningsaksjoner, men fikk nå et formelt ansvar for disse tjenestene. Samtidig ble sentralene omdøpt til hovedredningssentraler.

I løpet av de 50 årene som har gått siden den gang, har det naturligvis skjedd en rivende utvikling, ikke minst teknologisk – men også rent fysisk og arealmessig: Ved starten i 1970 bestod sentralene av et operasjonsrom på ca. 40 kvadratmeter. Her var det plassert et digert plottbord som opptok det meste av arealet. Alt kontorarbeid og konferansevirksomhet måtte foregå i det samme rommet. Likevel dekket sentralene de samme funksjoner som dagens moderne, rommelige og strømlinjeformede Hovedredningssentral. Innredningen minnet litt om en «campingvognløsning», hvor all plass måtte utnyttes. Intimt og sjarmerende, men ikke særlig praktisk.



*Atmosfæren i Hovedredningssentralen kan være intens når en aksjon pågår. Og for en uinnvidd kan det hele virke kaotisk. I realiteten foregår det meste basert på klare planer og prosedyrer. Vanligvis er heller ikke en redningsaksjon så langvarig, men aktiviteten er desto mer intensiv mens det hele pågår.
Foto: Fredrik Refvem, Stavanger Aftenblad*

Kong Olavs lune replikk ble redningen for redningslederen

Mange var nysgjerrige på den nyopprettede Hovedredningssentralen etter opprettelsen i 1970. Blant dem var kong Olav. I forbindelse med en flytur fra Sola lufthavn fikk han litt tid til overs. Han benyttet anledningen til å avlegge "nyskapningen" et besøk sammen med sitt følge. De ankom uanmeldt, og så ingen inne på vaktrommet. Men kongen kunne høre at noen romsterte bak et forheng. Det viste seg å være vakthavende redningsleder som stod tvekroket over oppvasken inne på det knøttlille kjøkkenet. Vedkommende stivnet til og ble helt målløs, og kunne nok ønsket seg andre omstendigheter når selveste monarken kom på besøk. Men den folkelige kongen løste den nokså pinlige situasjonen med et smil og en humoristisk replikk.

Sea King – en ny æra i redningsarbeidet

Stortinget vedtok 20. november 1970 å gå til anskaffelse av 10 Westland Sea King-redningshelikoptre. For å tilfredsstille kravet om at ethvert sted på kysten skulle kunne nås innen 90 minutters flygning, ble det bestemt å legge basene til Sola, Ørland, Bodø og Banak. Videre ble det bestemt å legge ledelsen for 330 skvadronen til Bodø. Der ble den liggende til 1. august 2002, da ble den flyttet til Sola Flystasjon og underlagt 134 Luftving.

330 skvadronens redningshelikoptre er den eneste dedikerte redningsressurs som Hovedredningsentralen har kommando over, og sentralen har den taktiske kommandoen over helikoptrene på beredskap.

I løpet av 1973 ble helikoptrene stasjonert på Sola, Ørland, Bodø og Banak – to på hver base. Hvert helikopter hadde to besetninger. De to ekstra helikoptrene skulle benyttes som reservemaskiner når de andre var inne til vedlikehold eller reparasjon. I årene som fulgte ble det anskaffet to helikoptre til som ble stasjonert i Florø og på Rygge.

Helikoptrene er utstyrt med en utvendig redningsheis med løftekapasitet på 272 kilo. Heisen opereres fra kabinen og kan løfte to personer trygt om bord i løpet av et drøyt minutt. Hovedkabinen har plass til 20 personer pluss mannskap.

Fra fire til seks besetningsmedlemmer

Da man startet opp i 1973, besto besetningen av fire mann. Etter hvert ble det klart at dette ikke var tilstrekkelig. Særlig ved «pick-up» fra båter var det for lite med kun én mann bak i døra. Man innførte derfor et femte besetningsmedlem.

Dermed bestod en Sea King-besetning av to flygere, én systemoperatør/sensor/navigatør, én maskinist/heisoperatør, samt én redningsmann.

Etter hvert som man fikk ytterligere oppdrags erfaring innså man at det ofte var behov for lege ombord. I dag er legen en integrert del av besetningen og bor sammen med besetningen i vaktlokalet. Dermed ble antall besetningsmedlemmer seks.

Redningshelikoptrene skal tjene mennesker i nød – til havs og til fjells, fra Skagerrak i sør til Barentshavet, Svalbard og Ishavet i nord. I storm og stille, i snø og sol.

↓ Med anskaffelsen og utplasseringen av de 10 redningshelikoptrene, var 330 skvadronens gamle motto fra 1941 «Trygg havet» blitt mer enn et slagord – det var blitt en realitet. Foto: Vebjørn Karlsen



Samvirke redder liv

Opprettelsen av de to hovedredningssentralene utgjorde sammen med anskaffelsen og utplasseringen av redningshelikoptrene et gigantisk løft i utviklingen av norsk redningstjeneste.

Med hovedredningssentralene fikk redningstjenesten et fast operativt holdepunkt, som ikke bare hadde oversikt over – men også myndighet til å tilkalle – alle tilgjengelige hjelperessurser i et redningstilfelle. Tilkallingsmyndigheten omfattet også utenlandske ressurser.

Redningstjenesten har hele tiden blitt utøvd som et samvirke mellom offentlige organer, frivillige organisasjoner og private virksomheter. Alle offentlige organer som har kapasitet, informasjon eller kompetanse egnet for redningsformål, plikter å bidra i redningstjenesten med til enhver tid tilgjengelige kapasiteter, kompetanse og fullmakter. Det er de to hovedredningssentralene og underordnede lokale redningssentraler som har ansvaret for ledelse og koordinering av redningsarbeidet.

Arbeidsfordelingen mellom Hovedredningssentralen og de lokale redningssentralene har i årenes løp utviklet seg slik: Sjø- og luftaksjoner styres direkte av Hovedredningssentralen, mens landaksjoner i dag styres av de lokale redningssentralene. Imidlertid skal ethvert redningstilfelle umiddelbart rapporteres fra den lokale redningssentralen til Hovedredningssentralen, som så avgjør hvem som skal lede aksjonen. Her er naturligvis lokalkunnskap og nærhet til aksjonsområdet viktig. Kompetansen ved de lokale redningssentralene/operasjonssentralene er med årene blitt betydelig

styrket. Ved aksjoner på land er derfor Hovedredningssentralens rolle først og fremst å være rådgiver, bistå ved varsling av ressurser, samt monitorere hendelsen og komme med innspill underveis.

Sentralenes ansvarsområder

Hovedredningssentralen for Sør-Norges ansvarsområde går fra Skagerrak og opp til 65 grader nord. I sør grenser sentralens ansvarsområde mot Sverige og Danmark, i vest mot Storbritannia, i øst mot Sverige. Sentralen har også det overordnede ansvaret for all redningstjeneste på land fra og med Trøndelag fylke og sørover.

Hovedredningssentralen for Nord-Norge sitt geografiske ansvarsområde går fra 65 grader nord og opp til Nordpolen. I vest går grensen ved 0-meridianen, og i øst fra grensen mellom Norge, Sverige, Finland og Russland og et stykke nord nord-øst til den treffer 35 grader østlig lengde. Derfra følger grensen 35-graden nord til Nordpolen. Denne delen av Hovedredningssentralen har også det overordnede ansvaret for all redningstjeneste på land fra og med Nordland fylke og nordover, inkludert Svalbard.

Oppgavene

Hovedredningssentralens geografiske ansvarsområde omfatter hele Norge (herunder Svalbard) og havområdene som ligger innenfor norsk flygeinformasjonsområde, med visse modifikasjoner for petroleumsvirksomheten i Nordsjøen. Det dreier seg om store havområder i Skagerrak, Nordsjøen, Norskehavet, Barentshavet og Nordishavet. Moderne satellittsystemer for nødalarmring og kommunikasjon har medført at Hovedrednings-

sentralen har fått oppgaver også langt utenfor norsk farvann. Den har dessuten et utstrakt samarbeid med utenlandske redningssentraler over hele verden.

Hovedredningssentralen har både operative og administrative gjøremål, men primæroppgaven er å motta nødmeldinger, raskt vurdere situasjonen, og om nødvendig iverksette tiltak og koordinere en redningsaksjon.

↓ Samvirke på kommandoplass er nødvendig for å lykkes med oppdraget. Foto: Norsk Folkehjelp





I utgangspunktet dreier det seg om å redde mennesker som befinner seg i akutte fare- eller ulykkessituasjoner. Tiltak for å beskytte eller berge miljø, materiell og produksjon faller utenfor sentralens plikter. Dersom denne typen innsats ikke går ut over primærfunksjonen, vil sentralen likevel ofte kunne yte assistanse også i slike tilfeller.

Et eksempel er skogbranner av et visst omfang. I 1976 påtok Hovedredningssentralen seg å varsle og koordinere bruk av et skogbrannfly – et innleid kanadisk Catalina-fly med kanadiske piloter. Det var ikke helt uproblematisk å briefe ukjente piloter, og ikke sjelden oppstod språkproblemer på brannstedet mellom fly og brannvesen.

Frem til 1986 ble det ved behov leid inn fly fra Canada til skogbrannsløkking. Deretter ble disse avløst av helikoptre. I 2008 oppstod den hittil største skogbrannen her til lands i Froland i Agder. På det mest intense deltok syv helikoptre samtidig i sløkkingen og skadebegrensningen.

Hovedredningssentralen har altså livreddende oppgaver og funksjoner som strekker seg over det meste av verden. På Sola mottar man nødmeldinger fra hele Atlanterhavet og Det indiske hav, i tillegg til det vestlige Stillehavet, mens man i Bodø har ansvar for å motta og videreformidle nødsignaler fra nordiske og baltiske nødpeilesendere over hele verden.

Et eksempel på denne aktiviteten er sentralens koordinerende rolle i forbindelse med forliset til det italienske cruiseskipet «Achille Lauro» utenfor østkysten av Afrika i 1994. I 1995 ble Hovedredningssentralen på Sola tildelt en hederspris for sitt rednings- og sjøsikkerhetsarbeid gjennom 25 år, av generalsekretær William O'Neil i FNs

sjøfartsorganisasjon (IMO). 16 år senere, i 2011, mottok Hovedredningssentralen på Sola igjen samme pris.

Under et møte i IMO i 1989 ble redningsarbeidet som ble utført av Hovedredningssentralen i Bodø i forbindelse med det sovjetiske cruiseskipet «Maksim Gorkij», sørvest av Svalbard, gjennomgått og trukket frem som et skoleeksempel på hvordan aksjoner i arktiske farvann skal koordineres.

Hovedredningssentralen på Sola har også vært engasjert i forbindelse med kapringene av skip utenfor Jemen og kysten av Somalia. Ved truende situasjoner sendte norskregistrerte skip ut en alarm til Hovedredningssentralen på Sola. Hovedredningssentralen varslet videre til den NATO-ledede styrken i området og til rederiet. Alarmsystemet kom på plass som et resultat av terroraksjonene 11. september 2001.

Hovedredningssentralen forvalter noe av det mest grunnleggende i vår kultur: Respekten for menneskelivet og solidariteten oss imellom når noen trenger hjelp.

Petroleumsvirksomheten

Den etter hvert gigantiske olje- og gassvirksomheten i Nordsjøen som startet på slutten av sekstitallet, har i stor grad berørt hovedredningsentralens virksomhet. En omfattende planleggings- og øvelsesaktivitet med operatørselskaper og forskjellige myndigheter i inn- og utland ble etter hvert igangsatt. Samtidig har norsk oljeindustri vært svært toneangivende for utviklingen av redningstjenesten, både i form av gode beredskapsorganisasjoner og ressurser til havs og i luften.

Dessverre inntraff det en del store og alvorlige ulykker, spesielt de første årene. «Bravoulykken» i 1977 ble en slags aha-opplevelse for sentralen på Sola. Menneskeliv kom ikke i fare, og det var forurensningsmyndighetene som ledet jobben med å stanse den ukontrollerte utblåsingen og begrense oljeutslippet. Dette arbeidet ledet de fra Hovedredningsentralens operasjonsrom med god assistanse fra sentralens personell.

På denne tiden var norsk oljevern svært mangelfullt organisert, og i praksis ble det daværende miljøvernminister Gro Harlem Brundtland som personlig måtte lede aksjonen. Hun var takknemlig for den gode hjelpen hun fikk fra Hovedredningsentralen. Da det hele var over, inviterte hun sentralens ledelse og andre viktige medarbeidere til middag.

Petroleumsvirksomheten har krevd mange liv siden oppstarten i 60-årene. Foruten arbeidsulykker har det vært flere plattformulykker som har medført dødsfall. I tillegg kommer helikopterulykker på sokkelen.

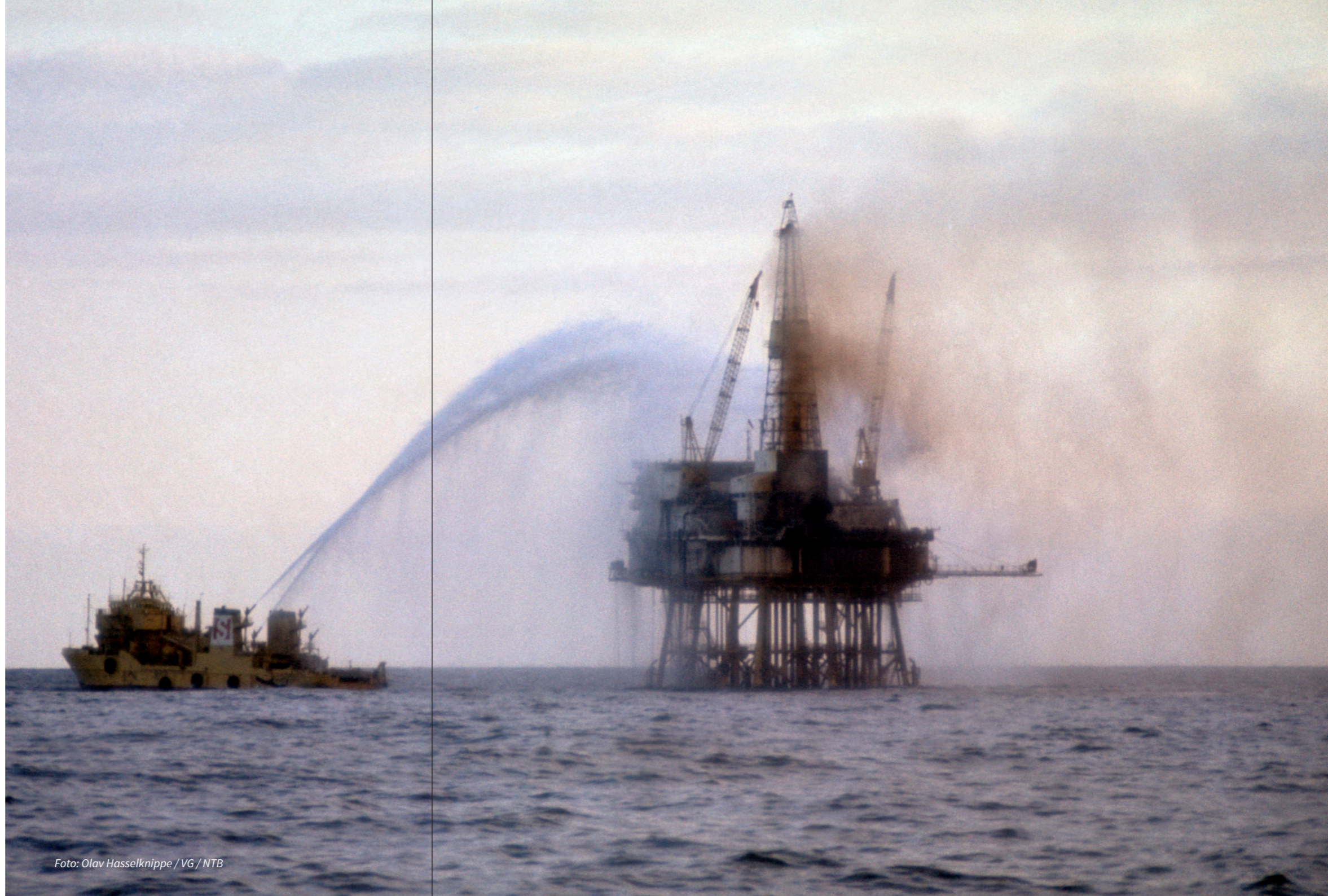


Foto: Olav Hasselknippe / VG / NTB

Dyrekjøpt lærdom

Det eneste positive med ulykker er at man i beste fall kan lære noe av dem. En rekke redningsaksjoner har derfor vært gjenstand for grundig gjennomgang i ettertid. Kommisjoner er blitt oppnevnt og har kommet med sine råd og pålegg. Blant annet ble det besluttet at Sea King-redningshelikoptre skulle utstyres med to redningsheiser og at helikopterbasene skulle ha tilstedevakt-bemanning.

For å kunne styrke og videreutvikle den norske redningstjenesten, vil det også i årene som kommer være viktig å dra nytte av de erfaringene som gjøres i redningsaksjoner og øvelser.

De redningsaksjonene som nevnes her er et lite utvalg av de aksjonene som ble evaluert i etterkant, og som har bidratt til utvikling og forbedring av den norske redningstjenesten.

Deep Sea Driller-ulykken

1. mars 1976 grunnstøtte boreriggen ”Deep Sea Driller” utenfor Fedje, på vei inn til Bergen. Riggen gikk for egen maskin og fikk problemer med manøvreringen på grunn av sterk medvind inn Fedjefjorden.

Mannskapet på 50 gikk etter hvert i en livbåt som ble satt på vannet. To Sea King-helikoptre fra Sola og et sivilt helikopter fra Flesland – alle med redningsheiser – satte kursen mot området.

Redningsskøyta ”J.M. Johansen” kom til assistanse og nærmet seg livbåten. Flere personer tok seg da opp på dekket på livbåten, blant annet for å etablere fysisk kontakt med redningsskøyta. Men plutselig traff livbåten et undervannsskjær og gikk rundt, med det resultat at de 8–10 personene som befant seg på dekk, havnet i sjøen.

Like etter ankom de to første helikoptrene, en Sea King og et sivilt helikopter. På grunn av store bølger og rykk i heiswiren under oppheising, låste begge redningsheisene seg i et av de første løftene. Det samme skjedde med det andre Sea King-helikopteret, da det kom fram. Man måtte derfor improvisere ved at hver enkelt holdt seg fast i guidelinen eller heiswiren og ble fraktet inn på land på den måten. Seks personer omkom.

Det var etter denne hendelsen det ble besluttet at Sea King-redningshelikoptre skulle utstyres med to heiser.

Alexander L. Kielland-ulykken

Den mest alvorlige ulykken på norsk sokkel til nå, er boligriggen Alexander L. Kiellands forlis 27. mars 1980. 123 mennesker omkom da plattformen tippet rundt på Edda-feltet i Nordsjøen. Den mest omfattende norsk-ledede redningsaksjonen noensinne ble iverksatt i Nordsjøen denne kvelden. I aksjonen deltok et helikopter fra Ekofisk, to Sea King-helikoptre fra Sola og helikoptre fra Danmark og England. I tillegg deltok redningsskøyter, orlogsfartøy og båter fra hele Nordsjøbassenget.

↓ Alle land rundt Nordsjøen var involvert i redningsarbeidet. Redningsarbeidet var svært vanskelig og farlig på grunn av de lange avstandene, den grove sjøen, kulde, vind, strøm og i perioder svært dårlig sikt. Foto: Erik Thorberg, Scanpix NTB



Aksjonen varte i tre dager. Blant erfaringene man gjorde seg var at redningsflåter og livbåter må merkes eller ødelegges under aksjonen, slik at man ikke bruker unødig tid til å sjekke samme redningsfarkost flere ganger. En annen og viktigere erfaring var at det var altfor lite med kun én redningsleder på vakt ved Hovedredningssentralen når en større ulykke oppstår. Etter denne ulykken ble det bestemt at det alltid skal være minst to redningsledere på vakt på de to hovedredningssentralene. Slik er det for øvrig fremdeles.

Brannen på Scandinavian Star

7. april 1990 klokken 02.30 meldte Tjøme radio at det hadde brutt ut brann om bord i passasjer- og bilfergen



Foto: Christian Fougner / VG / NTB

Scandinavian Star, som var på vei fra Oslo til Frederikshavn. Om bord var det 383 passasjerer og et mannskap på 99.

Det ble umiddelbart slått storalarm og det ble bedt om helikopterstøtte fra både Danmark og Sverige. Fra norsk side var to helikoptre tilgjengelige, en Sea King på Sola og Mørefly AS' Superpuma på Torp ved Sandefjord.

Helikopteret fra Torp var det første som kom fram og oppdaget at det befant seg mennesker på akterdekket. Dette til tross for at alle skulle ha forlatt skipet og gått om bord i livbåtene. Det var blitt meldt av kapteinen på Scandinavian Star til Stena Saga, som hadde kommet til assistanse. På gjentatte spørsmål ble det bekreftet at alle hadde forlatt båten. Det virket derfor underlig at det

ble funnet folk om bord. Disse ble imidlertid tatt opp og flyet til sykehus. Et av de danske helikoptrene fant også overlevende på skipets fremre dekk.

I aksjonen deltok i alt syv redningshelikoptre samtidig: to fra Norge, to fra Sverige og tre fra Danmark. Stena Saga ledet aksjonen på stedet og meldte tilbake til Hovedredningssentralen som koordinerte aksjonen.

Det tok nærmere fire og en halv time før man fikk fullstendig oversikt over katastrofen, da alle som var evakuert i livbåter ble telt opp. Det viste seg at 159 mennesker var savnet og antatt omkommet.

I etterkant ble det nedsatt en granskingskommisjon som skulle se både på koordineringen av redningsaksjonen, rederiets og mannskapets rolle og redningsberedskap i aksjonen. Blant annet innså fergeselskapene at det var nødvendig å utdanne dekksoffiserene i å lede en aksjon på stedet (OSC).

Granskingskommisjonen tilrådte også at man bør kunne sende ut brannslokningsressurser fra land ved skipsbranner. Det ble etter hvert opprettet RITS-grupper som skal kunne rykke ut ved skipsbranner for livreddende innsats. I dag er det syv slike grupper som øver sammen med Sea King-redningshelikoptre.

I tillegg kom det pålegg om merking av fluktveier, kommunikasjonssystemer om bord og med-lytt på nødfrekvensene ved redningssentralene i Skandinavia. Dette førte til at Hovedredningssentralens avdelinger på Sola og i Bodø ble samlokalisert med kystradioen henholdsvis i 2003 og 2006.

Sleipner-ulykken

Om kvelden 26. november 1999 grunnstøtte hurtigbåten Sleipner ved innseilingen til Bømlafjorden. Om bord var det 80 passasjerer og et mannskap på åtte. Været var svært dårlig med storm fra sørvest.

Nødmelding via Rogaland Radio ble sendt ut klokken 19.08. Det ble bedt om øyeblikkelig assistanse. På denne tiden hadde mannskapet på Sea King vakt hjemmefra, så en drøy halvtime senere tok en Sea King av fra Sola med kurs mot ulykkesstedet.

Et større antall båter var også på vei mot havaristen. Men ca. klokken 19.50 fikk de store bølgene Sleipner til å gli av skjæret den hadde grunnstøtt på, med det resultat at både passasjerer og mannskap havnet i sjøen. Bare et fåtall av dem hadde overlevingsdrakt, men de fleste var iført redningsvest.

Kl. 20.13 – altså 23 minutter etter at folk havnet i sjøen, og mer enn en time etter at nødmeldingen ble sendt ut – ankom Sea Kingen. De startet umiddelbart med å heise folk opp av sjøen. For noen kom hjelpen for sent, 18 personer omkom.

Som en følge av denne ulykken og redningsaksjonen, ble det besluttet å opprette tilstedevakt-bemannning på samtlige Sea King-baser. Helikopteret skal da kunne være i luften på maksimum 15 minutters varsel. I tilfellet Sleipner kunne man da ha spart rundt 20 minutter, og ha kommet til unnsetning like etter at båten gled av skjæret.

Tid for modernisering

Både Bravoulykken i 1977 og Alexander L. Kielland-ulykken i 1980 viste at Hovedredningsentralen på Sola den gang hadde utilfredsstillende lokaliteter. Under aksjonene stod personellet «som sild i tønne» inne på sentralen, og sambandssystemet holdt på å bryte sammen. Sentralen ble etablert før den norske petroleumsvirksomheten var kommet skikkelig i gang, og var ikke dimensjonert for redningsaksjoner ved omfattende ulykker på oljeplattformer langt til havs.

I kjølvannet av disse hendelsene begynte derfor Justisdepartementet i samarbeid med Hovedredningsentralen et arbeid med å skaffe nye og større lokaler. Sola ble prioritert på grunn av petroleumsvirksomheten i Nordsjøen, og Luftfartsverket stilte gratis lokaler til disposisjon i det nye sikringsbygget på Stavanger lufthavn, Sola.

Da den nye Hovedredningsentralen på Sola åpnet i 1982, var Bodø allerede i gang med å planlegge sin nye sentral. Bygging av nytt sikringsbygg på Bodø lufthavn gikk tregere enn på Sola, og det ble derfor besluttet at Hovedredningsentralen skulle flytte inn i nye lokaler i et bygg vis-à-vis Bodø politikammer (senere Salten politidistrikt). Innflyttingen i de nye lokalene skjedde i 1987.

På slutten av 90-tallet ytret Avinor ønske om å overta lokalene Hovedredningsentralen disponerte på Sola. Det betydde at man på ny måtte ut og se seg om etter nye lokaler. En av faktorene var en samlokalisering med Rogaland radio. Å flytte «ut på landet» til Rogaland radio var uakseptabelt sett fra Hovedredningsentralens side. Man ønsket en mer sentral lokalisering. Telenor

tilbød plass i deres nye bygg på Forus. Imidlertid kom Stavanger lufthavns ledelse dem i forkjøpet og tilbød gratis tomt på lufthavna. Personellet både ved Rogaland radio og Hovedredningsentralen kom tidlig med inn i byggeprosessen og kunne være med å utforme størrelse på areal, utrustning og innredning. 15. oktober 2003 ble ny Hovedredningsentral åpnet på Stavanger lufthavn, sammen med Rogaland radio som hadde flyttet inn noen måneder tidligere.

Også i Bodø fikk man nye lokaler. Allerede i 1995 var det vedtak om samlokalisering mellom Hovedredningsentralen og Bodø radio. Det var meningen at Bodø radio skulle flytte inn til Hovedredningsentralens lokaler på kaia i Bodø. Prosjektet ble gjennomført og en kom så langt at byggetillatelse var gitt, men av ulike årsaker måtte prosjektet skrinlegges. Et nytt prosjekt under ledelse av Telenor Eiendom ble igangsatt, men heller ikke denne gang lyktes det å få prosjektet i havn. Siden 2006 er imidlertid Hovedredningsentralen og Bodø radio samlokalisert i et bygg på kaia i Bodø.

I tillegg til profesjonalisering og samlokalisering er et viktig moment for utvikling av redningstjenesten i Norge at redningsaksjoner i stadig større grad er en standardisert prosess, så godt det lar seg gjøre, gitt arbeidets kompleksitet. Et planverk i redningstjenesten i tre deler skal gi føringer for best mulig samhandling mellom samvirkeaktørene i tjenesten. Håndbok for redningstjenesten utgjør nivå 1, Nasjonal veileder for planverk og samvirke i redningstjenesten er et nivå 2-dokument, mens regionale og lokale planer og prosedyrer utgjør nivå 3.

Aksjoner i nyere tid

Iskaldt drama i Barentshavet

Fredag 28. desember 2018 går reketråleren Northguider på grunn i Barentshavet, like nord for Svalbard. Motoren stopper og alarmen om bord går. Utenfor er det snøstorm og 22 kuldegrader. Hele mannskapet på 14 samles i trålerens styrhus. Bølgene får båten til å gyngje, og de 14 unge sjøfolkene greier knapt å stå på bena mens de tar på seg redningsdrakter.

Klokken 13:22 mottar Hovedredningsentralen i Bodø nødsignaler fra Northguider. Signalet inneholder trålerens posisjon, og sentralen forsøker å få radiokontakt – uten å lykkes. De kaller også på andre båter i området uten hell. Ingen kommunikasjonssystemer fungerer godt nord for 70 grader. Havaristen befinner seg på 79 grader nord.

27 minutter etter grunnstøtingen høres rop om hjelp på radioens nødkanal. Northguider tar inn vann og trenger hjelp fra helikopter så fort som mulig. Den sterke vinden har tatt den ene av to redningsflåter, mens den andre redningsflåten ligger klemt under slagsiden på styrbord side.

På Hovedredningsentralen innser man straks at det haster å komme mannskapet til unnsetning. Det har gått 35 minutter siden nødsignalene ble sendt ut. Det første redningshelikopteret letter fra Svalbard Lufthavn. Et kvarter senere letter helikopter nummer to. Northguider er en times flytur unna.

Imens har tråleren oppnådd radioforbindelse med kystvaktskipet KV Barentshav, som befinner seg utenfor

Bjørnøya, nesten 600 kilometer borte. Via kystvaktskipet får mannskapet på tråleren vite at helikoptre er på vei, men det er fortsatt all grunn til bekymring: De er langt ifra sikre på at båten vil holde seg flytende til hjelpen kommer. Mannskapet vurderte en stund å svømme til land før de fikk beskjed fra KV Barentshav om at redningshelikoptre var på vei. Å svømme til land under de eksisterende forholdene ville ført til den visse død. Det ble målt en «wind chill»-faktor på minus 45 grader. I tillegg var det mye isbjørn i området. Dersom noen hadde klart å svømme 40 meter til iskanten under de ekstreme forholdene, hadde sjansen for å bli angrepet av isbjørn



Foto: Sysselmannen på Svalbard

fortsatt vært veldig stor. Dårlig samband kunne i dette tilfellet ha ført til tap av menneskeliv.

Fra Andøya sendes et militært Orion-fly på vingene i håp om at det kan bidra til bedre kommunikasjon med tråleren. Flyet kan også droppe forsyninger til mannskapet om nødvendig.

De 14 om bord har holdt seg i styrhuset til nå. Men så velter tråleren over på siden, og de oppdager at redningsflåten har havnet i klem under båten. Samtidig svikter hjelpemotorene og de mister lyset, som skulle være til hjelp for helikoptrene. Heldigvis gjør nødraketter nytten, og snart blir tråleren opplyst av en lyskaster fra det første redningshelikopteret. Den sterke vinden gjør operasjonen vanskelig og svært farlig. Faren for at noen havner i sjøen er stor, og de må heise opp én av gangen.

Da den tiende er heist opp, er helikopteret fullt og må returnere til Longyearbyen. Fire av mannskapet står igjen på den kantrede tråleren. Noen få, men iskalde og lange minutter senere, heises de fire gjenværende om bord i helikopter nummer to. Drøye tre og en halv time etter at nødsignalet ble sendt er alle 14 i trygghet – så godt som skadefrie.

Noen dager senere starter jobben med å berge tråleren. Det er en annen historie.

Fastklemt i bresprekk

30. juni 2018 skal den canadiske turisten Jurgen Klaus (75) på guidet Bretur på Folgefonna sammen med sin sønn og hans forlovede. Idet de skal gi seg i vei, innser

han at breturen kan bli i tøffeste laget. Han vil vente på de andre ved skisenteret. En stund senere tenker han at det er for galt å gå glipp av denne opplevelsen. Han rådfører seg med folk på skisenteret, som viser ham den tryggeste og korteste veien opp.

Vel oppe nyter han den storslagne utsikten en stund før han begir seg nedover igjen. Men han går seg vill og havner i bratt terreng. Plutselig mister han fotfestet og sklir hjelpeløs ned i en bresprekk. Sterkt forslått og fortumlet befinner han seg nå 20 meter nede i en trang kløft, klemt fast mellom veggene, opp-ned. Han er våt og iskald – og innser at han vil fryse i hjel om han ikke får hjelp raskt. Men hvordan skal noen kunne finne ham der?

Etter mye strev og med store smerter greier han å lirke mobiltelefonen ut av ryggsekken. Og det er merkelig nok dekning, men han har bare 30 prosent batterikapasitet. Det holder ikke lenge i så lav temperatur. Han taster det internasjonale nødnummeret 911, og viderekobles til 112 – politiets nødnummer. Etter mye om og men oppfatter politikvinnen han snakker med at han befinner seg i en dyp sprekk, et eller annet sted på den 212 kvadratkilometer store Folgefonna. Men hvor?

Vest politidistrikt får klarsignal fra Hovedrednings-sentralen til å lede redningsaksjonen, og snart er en Sea King fra Sola på vei til Folgefonna. Like etterpå er også Luftambulansens redningshelikopter på vei fra Bergen. På politiets operasjonssentral holder de samtalen med Klaus i gang, i håp om å få lokalisert ham bedre – og for å holde motet hans oppe. De ber ham lytte etter helikopter-lyd. Det fremstår nå som den eneste muligheten til å finne ham.

↓ *Politiets operasjonssentral kobler sammen helse, brann og Hovedrednings-sentralen. Et redningshelikopter sendes fra Sola, luftambulanse sendes fra Bergen, og Los-helikopteret fra Flesland blir rekvirert for å frakte inn redningsmannskaper. Her er Jurgen Klaus reddet opp fra bresprekken og skal sendes videre til Haukeland sykehus. Foto: Hordaland alpine redningsgruppe*



Men mobilbatteriet hans er i ferd med å gå tomt. Nå haster det virkelig å få lokalisert ham. Et par ganger roper han at han hører helikoptre, men lyden forsvinner igjen. Etter to timer observerer mannskapet på Sea Kingen fotspor som ender i sklispor ned i en sprekk. Jurgen Klaus får beskjed om at han er funnet, men at det vil ta tid å få hjulpet ham opp. Batterikapasiteten på mobilen hans er nå på én prosent.

Fem timer etter det fatale fallet har redningsmannskapene greid å få ham opp, lagt ham på båre og i redningspose. På Haukeland sykehus konstaterer de fem brukne ribben, en punktert lunge og seks ryggbrudd – pluss en mengde skrubbsår. Men Jurgen Klaus lever – og er den norske redningstjenestens evig takknemlig.

Det hører med til historien at hans venner og familie i Canada igangsatte en pengeinnsamling for å få betalt redningsaksjonen. De ble både forundret og overrasket da de fikk vite at det er gratis «å bli reddet» i Norge.

Viking Sky-operasjonen

Ved 14-tiden lørdag 23. mars 2019 sendte cruiseskipet Viking Sky ut en mayday-melding om motorstans. Skipet befant seg da i Hustadvika i Fræna kommune i Møre og Romsdal. Det var svært høye bølger og vind opp mot liten storm i området. Cruiseskipet var på vei fra Tromsø til Stavanger. Det var 1 375 personer om bord, 915 passasjerer, 482 besetningsmedlemmer, og to losere.



Foto: CHC Helikopter Service

Havarikommisjonen skrev i sin rapport at skipet bare var én skipslengde fra å grunnstøte da det mistet motor-kraften. En katastrofe ble avverget i siste liten, da mannskapet greide å få i gang én av skipets fire motorer.

Det befinner seg flere redningsskøyter i nærheten, men de velger å ikke gå ut på grunn av været. Bølgene er 10 til 15 meter høye. De voldsomme bølgene gjør at det ikke er aktuelt å sette ut rednings- og livbåter, og det er heller ingen mulighet for å berge passasjerene over i andre båter da ingen våger å bevege seg nær nok inntil Viking Sky. Det blir besluttet å igangsette evakuering ved hjelp av helikoptre. Det første er på plass klokken 15.03, og en drøy halvtime senere settes første pulje passasjerer av ved mottakssenteret som var etablert i Brynshallen.

Det blir mange tunge løft i løpet av natten og neste dag på de to som tar imot passasjerene som heises inn i helikopteret. Ved hver tur får de med seg mellom 16 og 22 personer. Sea Kingen har syv sitteplasser – resten må sitte på gulvet. Det går med nesten like mye tid på å plassere folk som på selve heisingen. Totalt bruker mannskapet cirka 30 minutter på hver heiseoperasjon, og i snitt ble det brukt 2 minutter og 20 sekunder på å heise hver passasjer.

I alt ble 466 passasjerer evakuert fra skipet med helikopter til mottakssenteret. Evakueringen var tidkrevende i og med at man måtte heise opp passasjerene én etter én. På det meste deltok seks helikoptre i evakueringsarbeidet, samtlig med mannskap som var trent i heising fra sjø og skip.

Flere av passasjerene var skadet etter sammenstøt med løst inventar om bord på grunn av mye sjø. Som et eksempel på mangelfull kommunikasjon uttalte innsats-

ledelsen ved mottakssenteret at man der ikke visste noe om skadeomfanget, og at det var først når den enkelte passasjer ankom man så om vedkommende trengte behandling eller ikke.

I aksjonen med «Viking Sky» var mer enn 30 ulike aktører involverte. Flere opplevde at det var mangelfull kommunikasjon og informasjonsdeling. Blant annet var det en utfordring at de ulike aktørene som deltok i aksjonen kommuniserte gjennom ulike teknologi, som nødnett, VHF-radio, mobiltelefon og til og med e-post.

Ulykken ble en kraftig påminnelse om hvor stort omfang en alvorlig hendelse med et cruiseskip kan ha. Regjeringen besluttet derfor å sette ned et utvalg som skal sikre at beredskapen tåler den økte cruisetrafikken langs norskekysten. Utvalget skal blant annet kartlegge omfanget av cruisetrafikken, og hvordan den vil utvikle seg i årene som kommer.

I rapporten fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, som forelå etter redningsaksjonen, anbefales det å utarbeide en nasjonal plan for masseevakuering. De foreslår dessuten å styrke kapasiteten i Hovedredningsentralen når det gjelder kommunikasjon og informasjonsdeling. De anbefaler også at kommuner og private redningshelikoptre tar i bruk Nødnettet.

I alt pekte Direktoratet på 22 læringspunkter etter nestenulykken, men presiserer at disse punktene ikke hadde noen store konsekvenser for hvordan redningsaksjonen på Hustadvika ble utført. Det vesentligste forbedringspunktet er knyttet til en felles situasjonsforståelse; at de involverte på alle nivåer oppfatter situasjonen likt.



Redningspionerene

I den norske redningstjeneste og Hovedredningssentralens 50 år lange historie er listen over enkeltpersoner som har hatt stor innvirkning på utviklingen av norsk redningstjeneste nærmest uendelig. Allikevel er det givende å trekke frem tre sentrale skikkelser som har vært svært bidragsytende opp igjennom historien. I dette kapitlet kan du lese mer om opplevelsene og refleksjonene til Odd Kulø, Ole Hafnor og Stein Solberg, tre karer som har vært tilknyttet redningstjenesten i en årrekke.

Odd Kulø – 50 år i frivillighetens tjeneste

Odd Kulø har alltid sett på samhandlingen mellom frivillige og profesjonelle aktører som selve limet i den norske redningstjenesten. I 2018 ble han hedret med Kongens fortjenestemedalje for nærmere 50 år med innsats i norsk redningstjeneste.

– At Nødnett ble tilgjengelig for de frivillige var et kvantesprang for kommunikasjonen mellom de frivillige og de profesjonelle aktørene. Den generelle kompetanseøkningen og tilgjengeligheten blant organisasjonene har også vært viktige framskritt, og bruken av de frivillige har rett og slett økt ekspansivt sammen med den generelle kompetansehevingen. Et annet viktig steg var kongelig resolusjon om redningstjenesten, som kom i 1995. Dette medførte en betydelig heving av statusen til de frivillige.

Kulø har bakgrunn fra politiet og han ble allerede tidlig på syttitallet engasjert i frivilligheten.

– Som nyutdannet politimann, hadde jeg fått godkjent patruljehund. På denne tiden hadde ikke politiet egne vinterkurs for hunder, men i distrikter med fare for

snøskred fikk politiet delta på kurs med Norske Lavinehunder (forløperen til Norske Redningshunder). Selv om jeg hadde engasjert meg i frivilligheten før, var et lavinehundkurs på Opsete, langs Bergensbanen, gjennombruddet for min rolle i redningstjenesten, forteller Kulø.

– På den tiden var det bare rundt 20 politifolk som var aktive i Norske Lavinehunder, men jeg fattet fort interesse for det trivelige miljøet og engasjementet blant de frivillige. I årene som kom var det stadig nye kurs, og jeg tok etter hvert sivil utdanning som instruktør og dommer for opptrening av både lavinehund (vinterstid) og ettersøkningshund (sommertid).

Kulø har siden starten vært kursleder på åtte til ti dagers lange kurs både vinter- og sommertid. Gjennom kursarbeidet stiftet han dessuten internasjonale bekjentskap, og han har blant annet vært instruktør ved flere kurs for lavine- og ettersøkningssekvipasjer på Island. Det ble også satt i gang et samarbeid med Sverige om ruinsøk. Hunder og hundeførere som skulle finne personer i sammenraste bygg ble dessuten de første årene Kulø var aktiv i frivilligheten, utdannet i Sverige. Etter hvert ble også et nært samarbeid med Tyskland, Finland og særlig England praktisert.

Kuløs oppgaver i frivilligheten gikk etter hvert over til å bli mer administrative. I over ti år satt han som leder eller del av hovedstyret i Norske Redningshunder. Han satt dessuten i fagteknisk utvalg og som ansvarlig for godkjenningprogram og krav til hunder og hundeførere.

– Kvalitet over tid er noe jeg alltid har vært opptatt av, og uten grundig gjennomarbeidede krav mister man fort ryggraden i den landbaserte redningstjenesten.



Tidlig på nittitallet begynte det å komme i gang et initiativ for en overordnet paraplyorganisasjon for de frivillige organisasjonene, og i 1994 ble Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum (FORF) opprettet. I følge Kulø ble dette et gjennombrudd for profesjonaliteten hos de frivillige, med god drahjelp fra årlige tilskudd på statsbudsjettet. Kulø selv var med i FORF helt fra starten, først som styremedlem, deretter som leder. Opp igjennom årene har det også blitt utallige timer bak skrivemaskin og PC på oppdrag for redningstjenesten.

I sitt virke som politimann og lensmann i Ulstein og Hareid har moldenseren Kulø også sett de frivillige fra utsiden. Han er kjapp med å påpeke at uten de frivillige hadde svært mange aksjoner vært vanskelige å gjennomføre, særlig i distrikter hvor tilgangen på politi kan være sparsom.

50 år i politiet og i frivilligheten har bydd på mange sterke opplevelser. For Kulø er det særlig én hendelse som har satt dype spor.



Odd Kulø under trening i forbindelse med søk i snøskred.

– 10. februar 1979 ble jeg som ung politimann kalt ut til et snøskred på Engeset i Ørsta kommune. Etter å ha ankommet med ferge, ble jeg møtt av et nærmest uvirkelig syn: Hundrevis av mennesker på desperat leting etter savnede. Rundt dem lå kjøretøy, dyr, frysere og møbler slengt rundt i enorme snøfonner, noe som vitnet om de vanvittige kreftene som hadde vært i spill.

– For meg, som hadde med meg lavinehund, var første mål å få de mange frivillige ut fra skredet for å begynne søket. Etter at alle var borte fra området, måtte jeg sette meg på en stein og vente på at forholdene ble gode nok for hunden. De få minuttene jeg satt der og ventet føltes som en evighet. Rundt meg stod en stor gjeng frivillige som måtte stoppe letingen for å vente på ham og hunden. Desperasjonen lyste i ansiktene deres. Attpåtil gikk det et ras til mens redningsarbeidet pågikk, noe som gjorde situasjonen ekstra intens.

I det nevnte tilfellet ble de omkomne først funnet flere dager senere, men Kulø påpeker at gleden fra de pårørende som oftest er en stor motivasjon i arbeidet.

For videre utvikling av tjenesten er Kulø tydelig på at det er viktig at de frivillige føler seg anerkjent og blir tatt vare på.

– Innsatsen deres må fremheves og trekkes frem helt opp til høyeste hold. Med kompetanse på høyde med den hos de profesjonelle er de frivillige en ressurs hos

redningstjenesten i Norge i uoverskuelig fremtid så lenge den benyttes, avslutter Kulø engasjert og optimistisk på vegne av fremtiden.

Ole Hafnor – engasjert byråkrat på oppdrag for redningstjenesten

Allerede da Ole Hafnor ble ansatt i Rednings- og beredskapsavdelingen i Justisdepartementet 1987, kom spørsmålet om det var på tide å skifte ut redningshelikoptrene. Tidlig ble det gjort en opsjon på kjøp av samme type helikopter som Forsvaret skulle bestille, men denne ble etter lange prosesser forkastet. Siden ble det gjort lange kvalitetssikringsutredelser som sammen med hyppige utskiftninger av justisministre og regjeringer gjorde at prosessene tok ytterligere lengre tid. Allikevel minnes Hafnor at han stod på NRK og proklamerte at de nye redningshelikoptrene skulle stå klare på Sola i løpet av 2008.

– Selv om det har tatt tid, er jobben med nye helikoptre noe av det jeg er mest stolt av i mine år i Justis- og beredskapsdepartementet. Det krevde både tøffhet og mange våkenetter med grubling å stå i stormen mot personer i politisk ledelse og Forsvaret med andre oppfatninger om hva som var den beste løsningen.

For Hafnor begynte engasjementet for redningstjenesten tidlig. På starten av syttitallet begynte han i politiet i Bergen. Her jobbet han i ca. 15 år, og på slutten av disse årene hadde han ansvar for alt som hadde med beredskap å gjøre. Som følge av dette fikk han tilbud om jobb i Justisdepartementet i 1987. Her ble han ansvarlig for politiberedskap frem til 1993 da han ble forespurt og takket ja, til å bli sjef for redningstjenestekontoret.

– Jeg ble først byråsjef, deretter avdelingsdirektør. Redningstjenestekontoret lå på det tidspunktet jeg fikk jobben, under politiavdelingen. Dette var før politidirektoratet ble opprettet, og avdelingen var svært stor, med ca. 130 ansatte. I en såpass stor avdeling var det vanskelig å få oppmerksomhet, og siden det generelt var lite trøbbel med redningstjenesten druknet den tidvis i mylderet av saker. I løpet av to år ble det derfor opprettet en ny avdeling som jeg var pådriver for. Avdelingen fikk navnet Rednings- og beredskapsavdelingen.

I den nye avdelingen ble veien opp til den politiske ledelsen betydelig kortere. Avdelingen hadde to seksjoner, en for beredskap og en for redning. Hafnor var leder for redningsseksjonen. De to seksjonene hadde en felles sjef med direktekontakt til justisministeren.



Ole Hafnor under søk etter savnet person.

Foto: Trygve Hillestad



Parallelt med arbeidet med nye redningshelikoptre jobbet Hafnor aktivt med etableringen av Nødnett. At alle etater hadde egne samband var ikke bare upraktisk, men kunne i visse tilfeller være helt utslagsgivende for om en redningsaksjon ble en suksess eller ikke. Helsevesenets samband var for eksempel fra sekstitallet, og overmodent for å skiftes ut. Hafnor er rask med å påpeke at alle ønsket samordning, også når det gjaldt samband, men at hver enhet ville være sjef.

– Prosjektet ble langvarig, men en suksess, og nå jobbes det med utredning av neste generasjon Nødnett. Også etableringen av hovedredningsentraler på Sola og i Bodø ser jeg på som viktige milepæler, og at det nå har blitt én hovedredningsentral med direktørstilling er svært styrkende for rollen til redningstjenesten i byråkratiet.

I departementsarbeidet er den viktigste rollen å få tilstrekkelige budsjetter og jobbe tett mot politikerne. Etter at redning og beredskap fikk egen avdeling ble det som nevnt enklere å få direkte kontakt med justisministeren, og Hafnor nevner særlig Venstres Odd Einar Dørum som en minister som ble ekstra hekta på redning og da spesielt helikoptre, til tross for at det var en allmenn oppfatning i avdelingen om at han hadde flyskrekk.

– Som byråsjef og senere avdelingsdirektør i departementet, har jeg ikke hatt så mye med de konkrete redningsaksjonene å gjøre, men det er likevel noen hendelser som har satt ekstra spor. Her kan jeg nevne det å få telefon midt på natta om Sleipner-ulykken og møtet med pårørende i Haugesund dagen etter som en opplevelse som gjorde sterkt inntrykk. Det samme var besøket på åstedet (bare timer etter ulykken) og minne-

stunden i Elverum sammen med minister Dørum for ofrene i Åsta-ulykken.

Når Ole Hafnor ser inn i spåkulen og inn i fremtiden, tror han redningstjenesten bare kommer til å bli bedre i årene som kommer. Han nevner bedre hjelpemidler og satellitter til sjøs som ekstra viktig i årene som kommer, med utvidet skipstrafikk opp mot polpunktet.

– Også det svært gode samarbeidet mellom Hovedredningsentralen, redningsledere og departementet blir viktig å opprettholde i årene som kommer. Med den nyopprettede direktørstillingen i Hovedredningsentralen tror jeg dette samarbeidet bare blir styrket i årene som kommer, legger den pensjonerte byråsjefen til.

Stein Solberg – redningsinspektør med internasjonalt fokus

Stein Solberg er nordlendingen som gjorde rogalending av seg og ble en av de mest sentrale skikkelsene i utviklingen av norsk redningstjeneste de siste 30 årene. Solberg begynte hos Hovedredningsentralen i Sør på Sola helt tilbake i 1986. Han har særlig fått oppmerksomhet for sin innsats for internasjonalt samarbeid i redningstjenesten. Gjennom sin solide faglige innsikt og diplomatiske evner har han blant annet vært essensiell for å gi Norge en sterk stemme i International Maritime Organization (IMO).

Solberg er rask med å trekke frem den rivende teknologiske utviklingen i redningstjenesten. Han nevner blant annet beslutningsstøtten til elektroniske kart for sjø og luft i 1998 som svært viktig for utviklingen. Også etable-



↑ Stein Solberg, privat foto.

ringen av felles samband (Nødnett) gjorde at kommunikasjonen mellom de ulike aktørene i en redningsaksjon kom opp på et helt annet nivå enn tidligere.

– Det er også verdt å nevne at samlokaliseringen mellom Hovedredningsentralen og Kystradioen i 2003 bidro til stor utvikling for organisering og samvirke. Samarbeidet oss imellom ble styrket, og det var mye lettere å ta direkte kontakt når Kystradioen bokstavelig talt satt i samme bygg med døra på gløtt.

– Bakgrunnen min har jeg fra Forsvaret. Jeg tok utdanning på Jørstadmoen tidlig på syttitallet. I årene 1976 til 1986 var jeg stasjonert på Andøya som flysystemoperatør på Orion overvåkningsfly. Som en del av crewet jobbet jeg med søk og redningstjeneste, og fikk på nært hold se hvordan samarbeidet om redningsaksjoner fungerte mellom Norge og Sovjetunionen, selv når den kalde krigen var på sitt kjøligste.

At Solberg fikk jobb i Hovedredningsentralen skjedde nærmest ved en tilfeldighet:

– Nærmest som ved et lykketreff åpnet jeg Aftenposten under en nattlig flyvetur med Orion over Barentshavet. Her oppdaget jeg en stillingsutlysning om ledig jobb hos Hovedredningsentralen. Jeg søkte, og i 1986 ble jeg ansatt som redningsleder ved Hovedredningsentralen på Sola. Her jobbet jeg i første omgang fram til 1991, da jeg ble ansatt i Statoils opplæringsavdeling i Bergen, med fokus på opplæring av beredskapsledelse hos offshorevirksomheter. Engasjementet for redningstjenesten hadde derimot blitt så stort at jeg allerede ett år senere returnerte til redningstjenesten og Sola, etter hvert som redningsinspektør og operativt ansvarlig.

Når han snakker om redningstjenesten, er det ikke til å nekte for at Solberg blir varm i stemmen.

I sitt arbeid på Sola fikk Solberg bruk for sin erfaring fra Andøya. Både fokuset på solid teamarbeid og at alle ble behandlet likt uansett grad eller stilling, var viktig å ta med seg inn i redningstjenesten. Også erfaringen med sene nattflyvninger i Barentshavet kom særs godt med i jobben.

– Tjenesten ligger mitt hjerte nært, og jeg føler meg svært privilegert som har fått jobbe så lenge med noe som har engasjert meg så sterkt, sammen med svært dedikerte folk både i Norge og internasjonalt. I bunnen for engasjement ligger uansett den norske modellen for

redning med sterk lokal selvbestemmelse, samarbeid og dugnad. Både i Sleipner- og Viking Sky-ulykkene trådte de frivillige til og bidro uten at de trengte godkjennelse fra høyere hold. Det viser hvilken dugnadsånd som ligger innprentet i det norske folk. Vi stiller opp for hverandre.

Den erfarne redningsinspektøren var involvert i så å si alle de mest kjente redningsaksjonene i sin tid i redningstjenesten. Han trekker særlig frem Scandinavian Star-ulykken som en hendelse som gjorde inntrykk. Det var liten oversikt over hvem som var om bord, og alle kommunikasjonskanaler i den svenske redningstjenesten brøt sammen.

– Sleipner-ulykken satte varige spor hos meg, og jeg minnes tilbake til møtet med et nedkjørt crew som kom tilbake til Sola og Hovedredningssentralen etter endt oppdrag, og deres beskrivelse av det som opplevdes som synet av tusenvis av lys i det mørke vannet rundt den forliste båten (lys fra redningsvester).

– Pårørendekontakt er en krevende disiplin, og tommelfingerregelen er at de fleste som er involvert i en hendelse har mellom ti og 20 pårørende, minst. Det kan være svært utfordrende å sette seg inn i situasjonen de er midt oppe i, og tanken på om man fremstår empatisk nok har stadig kvernet i hodet mitt.

– Det er slett ikke alltid det er like lett å vurdere alvorlighetsgraden når det ringes inn til Hovedredningssentralen. Her kommer rutinen som redningslederne besitter til sin rett. Ringer for eksempel en fiskebåt inn, kan man nesten alltid regne med at det er snakk om overhengende fare. Stoltheten over å klare seg selv, eller fortrenge alvoret i ens situasjon kan i visse tilfeller trumfe det aller meste.

I 2004 ble Norge sterkt rammet av tsunami-tragedien i Sørøst-Asia, og Solberg jobbet i to år med etablering og som en del av krisestøtteenheten i departementet. Deretter arbeidet han igjen i tilknytning til Hovedredningssentralen, og da spesielt med internasjonalt samarbeid. Han var dessuten leder da Nasjonalt redningsfaglig råd (NRR) ble etablert i 2010. Han ledet rådet fram til han gikk av med pensjon 1. januar 2019.

– Fokuset på at status og rang ikke har noe å si når uhellet er ute, var noe jeg bragte med meg inn i det internasjonale arbeidet. Om du kommer fra Norge eller Madagaskar har ingen ting å si når man skal samarbeide om å redde liv. Også i det internasjonale samarbeidet har det skjedd en rivende utvikling. Det krevdes tid og pedagogiske evner å forklare at å drive redningsaksjoner utenfor norsk ansvarsområde ikke bare er etisk riktig, men også trygger norske interesser i utlandet. Det er ikke få norske og andre nasjoners skip og mannskap som har blitt reddet i løpet av de over 30 årene jeg var tilknyttet redningstjenesten. Et annet moment som har hatt stor effekt på internasjonal redningstjeneste med drahjelp fra Norge, er de internasjonale manualene for redning til sjøs og i luften. Alle skip har et bind om bord, og alle redningssentraler over hele verden har samme regelverk. Prosessen tok 10 år fra den ble startet i IMO til den første utgaven trådte i kraft. Nå er IAMSAR-

manualene (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue manual) sine tre bind de-facto de som benyttes innen sjø- og flyredning i hele verden.

Det er ikke fritt for at det kunne oppstå en del spesielle situasjoner i kontakt med land hvor redningstjenestens organisering var noen år bak Norge i utvikling. For eksempel ble redningstjenesten i Hong Kong i sin tid ledet av en engelskmann som organiserte det hele fra ektesengen. Da jeg som redningsleder var i kontakt med dem (for mange år siden) lurte på hvorfor mannen hvisket over telefonen, viste det seg at kona lå og sov på den andre siden av senga.

– Det er også verdt å merke seg at Hovedredningssentralen har et svært godt rykte internasjonalt. Statusen ble ytterligere forsterket av innsatsen i forbindelse med en cruiseskip-ulykke i 1994. Alle om bord ble reddet, under kyndig ledelse av Hovedredningssentralen på Sola. Etter dette ble det en stor økning i internasjonale henvendelser til Norge, som av mange foretrekkes som følge av konsis og enkel veiledning på engelsk, i tillegg til sin solide kompetanse.

Solberg har fått flere utmerkelse for sin lange innsats. I forbindelse med at han mottok Kongens fortjenestemedalje i 2017 ble han omtalt som en bauta innenfor

både norsk og internasjonal redningstjeneste, og han ble grundig berømt for å ha gjort en innsats langt utover det som forventes i stillingene og vervene han har innehatt. I 2018 fikk han internasjonal oppmerksomhet da han ble tildelt «Meritorious Public Service Award» fra Department of Homeland Security – United States Coast Guard, for sitt «fremragende bidrag for å fremme den internasjonale redningstjenesten i over 20 år». Solberg er for øvrig det medlemmet som har sittet lengst i ICAO/IMO Joint Working Group on SAR.

Den pensjonerte redningsinspektøren er svært positiv til fremtiden i norsk redningstjeneste.

– Redningstjenesten ligger innprentet i norsk kultur, noe som er svært viktig å opprettholde fremover. På den måten vil rekrutteringen inn i frivilligheten fortsette. Solberg mener at den norske modellen må fortsette utviklingen. Modellen er unik i internasjonal målestokk, kostnadseffektiv og misunnes av flere andre land. Det er slett ikke i alle land man kan «trykke på en knapp», og så fungerer systemet. Her er det stadig viktigere med en helhetlig forankring og bevisstgjøring for at det administrative og operative skal fungere best mulig sammen. Her har og vil Redningsledelsen ved HRS, FORF og Norsk redningsfaglig råd (NRR) spille en viktig rolle.

– Noen har sagt før at «vi er best når det gjelder», men vi må passe oss for ikke å bli selvgode. Vi skal være gode hele tiden. Det er så mange superdyktige og dedikerte personer i redningstjenesten nasjonalt og internasjonalt som har akkurat det samme fokus som oss – redde mennesker. Redningstjeneste er en fantastisk «religion» å tro på.



Internasjonalt samarbeid

Foto: Stig Mebust, Norske Redningshunder

Redningstjenesten har de siste tiårene bidratt sterkt til å skape kontakt, tillit og samarbeid på tvers av landegrensene. Det er kanskje på dette området Hovedredningssentralens virksomhet har hatt den aller mest betydelige utviklingen siden 1970. Gjennom sin innsats har Hovedredningssentralen skapt internasjonal goodwill og vært ambassadører for Norge over hele verden. Samtidig har norsk redningstjeneste tatt lærdom og fått nye impulser og god hjelp gjennom disse kontaktene.

I 1974 inngikk Norge en avtale med Sverige om redningstjeneste i grensetraktene. En tilsvarende avtale med Finland ble inngått i 1986. Det foreligger en samarbeidsavtale mellom Hovedredningssentralen på Sola og den britiske kystvaktens sjøredningssentral i Aberdeen. I 1990 ble det inngått en tilsvarende avtale mellom Hovedredningssentralen i Bodø og flyredningssentralen i Rovaniemi i Finland.

For å fremme samarbeidet innen redningstjenesten mellom de nordiske land, ble det i 1989 inngått en avtale mellom Danmark, Finland, Norge og Sverige om samarbeid over grensene for å hindre eller begrense skader på mennesker, eiendom eller miljø (NORDRED-avtalen). I tillegg har vi inngått sjøredningsavtaler med Danmark i 1998 og Sverige i 2003.

Russland

Til tross for en rekke kompliserende faktorer under den kalde krigen, greide likevel Hovedredningssentralen i Bodø å etablere et brukbart samarbeid med sovjetisk redningstjeneste. Utgangspunktet var ikke det beste. Hopen-ulykken i 1978, da et sovjetisk bombefly styrtet i

Werenskjoldfjellet, skapte stor politisk spenning. Blant annet truet Sovjetunionen med å bruke marinesoldater for å få tilgang til vraket.

Året etter fikk imidlertid et norsk redningshelikopter adgang til sovjetisk territorialfarvann for å redde besetningen på en flytedokk som hadde slitt seg under slep. Det tok riktignok lang tid å få klarering for dette, og det medførte mye stress.

Etter oppløsningen av Sovjetunionen ble det fra 1995 etablert årlige samøvelser med Russland i Barentshavet. Øvelsene planlegges og evalueres vekselvis i Bodø og Murmansk. I 2008 ble det inngått en ny multilateral avtale om redningssamarbeid i Barentsregionen mellom Finland, Russland, Sverige og Norge. Det øves også jevnlig gjennom øvelsesserien Barents Rescue. Redningssamarbeidet i Barentsregionen ivaretas blant annet gjennom Joint Committee hvor representanter fra alle avtalepartene møtes.

Internasjonale forpliktelser

Hovedredningssentralen deltar aktivt i internasjonale fora som IMO, ICAO. Avdelingen i Bodø fungerer dessuten som Norwegian Mission Control Center (NMCCC) i COSPAS/SARSAT. Avdelingen i Bodø deltar også i Arktisk råd, EPPR WG og SAR EG. Man har forpliktelser nedfelt i Arctic SAR-avtalen, som er ratifisert av Norge. Hovedredningssentralen ved avdelingen i Bodø er i tillegg fast representant i Barents Rescue Joint Committee sammen med Justisdepartementet og Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap. Det er dessuten etablert et solid forankret internasjonalt samarbeid innenfor flere organisasjoner i frivilligheten.

Frivillighet

Det er ingen underdrivelse å si at den norske redningstjenesten er helt avhengig av frivillig innsats. Samvirket mellom offentlige organer, frivillige og private virksomheter og personer er selve essensen av hva den norske redningstjenesten er og skal være. De frivillige organisasjonene har vært en vital bidragsyter for å dra redningstjenesten fremover når det kommer til profesjonalitet, innsats og entusiasme. I tillegg står frivilligheten for de myke verdiene i redningstjenesten, og representerer hvordan vi tar vare på hverandre i samfunnet for øvrig. I dette kapittelet skal vi se nærmere på frivillighetens rolle i den norske redningstjenesten gjennom historien og fram til i dag.

I dag består frivilligheten i Norge av ca. 10 000 operative mannskaper fordelt over hele landet. Frivillige ressurser organiserer, trener og utruker lokale ressurser som kan stille på svært kort varsel.

Frivillighetens historie

Å datere frivillighet og dugnadsånd innen redningstjenesten i Norge er nærmest umulig. Det blir ofte referert til fiskerne som «kuttet bruket» og satte kurs for å bistå en havarert kollega på havet, eller bønder som hjalp hverandre med å samle inn dyr fra utmarksbeitet eller i forbindelse med rovdryngrep. Holder man seg til nyere tid, er det naturlig å ta utgangspunkt i mellomkrigsårene. I denne perioden var det flere som begynte å ferdes i fjellet, og ikke bare de som var vant til å klare seg uansett forhold. Dette medførte større behov for bistand til redningsaksjoner. Under krigen foregikk et samvirke mellom offentlige og frivillige aktører. Røde Kors Hjelpe-

korps og Norsk Folkehjelp Sanitet spilte blant annet viktige roller i det Sivile Luftvern.

Under krigen foregikk et samvirke mellom offentlige og frivillige aktører. Røde Kors Hjelpekorps og Norsk Folkehjelp Sanitet spilte blant annet viktige roller i det Sivile Luftvern.

Et essensielt bidrag til det som fra 1970 ble den organiserte, offentlige redningstjenesten i Norge, var samarbeidet som utviklet seg i fjellredningstjenesten. Initiativet til å organisere frivilligheten kom fra Foreningen til skiidrettens fremme med merking av skiløyper i fjellet. Dette arbeidet ble videreført gjennom samarbeid mellom Den Norske Turistforening, Norsk Radio Relæ Liga, Røde Kors Hjelpekorps og Norske Lavinehunder (senere Norske Redningshunder). I tillegg til dette initiativet er det verdt å merke seg at det ved flere lensmannskontor ble etablert mer eller mindre organiserte søke- og redningsgrupper. Etter hvert kom flere aktører med, og de fleste ble samlet under paraplyorganisasjonen som senere ble etablert som Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum (FORF).

Fjellsikringsutvalget, som ble initiert av flere av de nevnte aktørene, hvor også det offentlige etter hvert kom med, må ses som en forløper til redningsutvalget av 1953. Dette var forløperen til det som etter hvert ble den offentlige norske redningstjenesten. De frivillige var dessuten delaktige i arbeidet i redningsutvalget. Fram til dette arbeidet kom i stand kan man altså si at behovet for redningsinnsats ble løst av frivillig innsats, solidaritet og nabo hjelp.

Samordning av redningsinnsatser

I samme tidsperiode som fjellsikringsutvalget ble nedsatt, hadde Redningsselskapet tatt initiativ til samordning og organisering av redningstjenesten til sjøs. Dette fikk etter hvert også betydning for innsatsen på land. Redningsselskapets initiativ resulterte i en komité som skulle utarbeide retningslinjer for samordning av redningstjenesten. Komiteen ble i 1953 erstattet av det offentlige redningsutvalget.

I starten ble slike samordningstiltak gjerne gjennomført med inngåtte samarbeidsavtaler, for eksempel mellom NSB og frivillige organisasjoner med førstehjelpsmannskaper. Denne typen samarbeidsavtaler er i dag erstattet av det redningstjenestekonseptet vi kjenner under begrepene samvirke, koordinering og integrering.

Redningsselskapets initiativ var et av de viktige frivillige initiativene for utviklingen av redningstjenesten i Norge. Selv om Redningsselskapet i dag ikke primært regnes som en aktør basert på frivillighet på sjøen, er den opprinnelige virksomheten viktig å se i sammenheng med frivilligheten. Viktig er også den store oppslutningen fra de frivillige støttespillerne i Redningsselskapets lokalforeninger og kretser i hele landet, som gjennom økonomiske bidrag gjorde det mulig å drive en profesjonell sjøredningstjeneste. Dugnadsbegrepet innen redningstjenesten er dessuten sterkt koblet med blant annet de frivilliges innsats under skipsforlis. Det må også nevnes at Redningsselskapet den dag i dag har 32 frivillig bemannede redningsskøyter.

Frivillig, men profesjonell

I stortingsmeldinger og andre samfunnssikkerhetsdokumenter nevnes stor aktivitet blant de frivillige som en viktig bidragsyter for utvikling av fagområder, prosedyrer og ferdigheter. Det er ingen overdrivelse å si at de frivillige har gått foran på dette området. De har satt standarder og ikke minst etablert solide sikkerhetsrutiner, som i dag i stor grad er implementert i den profesjonelle redningstjenesten. Redningsmyndighetene er tydelige i sine styringsdokumenter til underliggende ledd på bruken av den kunnskapen de frivillige besitter innenfor sine områder.

De ulike organisasjonene arrangerer et betydelig antall kursaktiviteter for å styrke kompetansen hos sine medlemmer. Gjennom gjensidig deltakelse på fag- og lederkurs hos nødetater, offentlige aktører og frivillige organisasjoner, utvikles dessuten samhandlingen mellom aktørene.

De frivilliges rolle

De frivilliges rolle som ressurs under redningsaksjoner er belyst over, opprinnelig som ren dugnad, senere i organiserte former. Tidligere var det like vanlig at de frivillige ble kontaktet direkte av involverte og pårørende for bistand, som at de ble rekvirert av nødetatene. Dette medførte at flere redningsaksjoner ble ledet av frivillige. Også etter strukturering gjennom «kongelig resolusjon om redningstjenesten» ble mange redningsaksjoner gjennomført og ledet av frivillige. En lensmann som var en god orienteringsløper overlot for eksempel styringen av redningsaksjonen til frivillige, da han selv mente han

gjorde en bedre jobb ved å være ute og lete. Det finnes også eksempler på politimenn som ble oppringt midt på natten av Hjelpekorpsset, og meldte at de måtte ringe tilbake i arbeidstiden. Et politikammer beordret den yngste tjenestemannen til å delta i søk som mannskap i en søkekjede, på frivakt. En slik holdning hos noen få polititjenestemenn må til en viss grad sees i sammenheng med den typen opplæring man fikk for slike oppdrag tidlig i den organiserte redningstjenestens historie.

Rollen som skadestedsleder på 1960-, 70- og 80-tallet kunne være tøff, og mange unge polititjenestemenn ble satt til oppgaven. For noen ble dette svært tøft og ofte vanskelig å takle. I dag er politiets rolle som innsatsleder

på et svært profesjonelt nivå, og politiet er flinke til å benytte seg av den kompetansen og de ressurser som til enhver tid er tilgjengelig hos de frivillige.

Utvikling

Frivillige Organisasjoners Redningsfaglige Forum (FORF) ble i 1994 etablert som et forum hvor de frivillige redningsorganisasjonene kunne drøfte felles utfordringer og samkjøre sine innspill overfor myndighetene. Både internt og overfor myndighetene måtte det til stadighet avklares at FORF ikke er en operativ organisasjon, men et felles faglig forum. Behovet for denne rolleavklaringen

↓ Norsk Folkehjelp under øvelse i redningstjeneste i samarbeid med 330 skvadron. Foto: Norsk Folkehjelp



var også nødvendig på grunn av et naturlig ønske fra myndighetene om å ha én aktør å forholde seg til. I dag fungerer FORF etter intensjonene, og har siden opprettelsen tatt opp mange aktuelle saker som gjennom felles og samordnet innsats har gitt resultater.

FORF har alltid vært engasjert i refusjon av utgifter ved aksjoner. De har dessuten vært tett involvert i oppnevning av representanter til lokale redningssentraler, samt utarbeidelse av instruks for disse representantene og opplæring i samarbeid med hovedredningssentralene. Videre har FORF jobbet målrettet for at de frivillige mannskapene skulle forsikres under innsats. Forsikringen har senere blitt formalisert under yrkesskadeforsikringen, hvor justismyndighetene dekker forsikringspremien.

Gjennom mange års samarbeid med flere andre aktører har FORF bidratt til å få de frivillige organisasjonene med i Nødnett i en tidligst mulig fase. De har dessuten gjennom samarbeid mellom offentlige og frivillige aktører innen utfordrende og kompliserte redningsoperasjoner de siste årene, utviklet nasjonale anbefalinger for utøvelse av slike innsatser. På bakgrunn av dette tok blant annet FORF initiativ til etableringen av et nasjonalt redningsfaglig råd, som kan utvikle slike anbefalinger.

FORF har også tatt initiativ og ledet arbeidet med utarbeidelsen av Veileder for søk etter savnet person på land og Nasjonal veileder for redningstjenesten. Arbeidet er gjort i tett samarbeid med Hovedredningssentralene, Politi, Helse, Luftambulansetjeneste, 330 skvadronen, og FORF-organisasjonene. Også i arbeidet med utarbeidelsen og standardiseringen av håndbok for redningstjenesten var FORF en viktig bidragsyter.

What If

En bestilling fra daværende justisminister, Odd Einar Dørum, resulterte i rapporten What if (et blikk på utfordringer i redningstjenesten i fremtiden), utarbeidet i 2007. Rapporten ble utarbeidet som følge av en økende bekymring for rekruttering til tjenesten. Denne har senere fått stor betydning, og ble etter hvert å regne som et referansedokument for alle spørsmål om frivillig redningstjeneste frem til i dag. Rapporten ble utarbeidet i samarbeid med Hovedredningssentralen, med deltakelse fra frivilligheten, Politidirektoratet og Helsedirektoratet. Av hovedsatsingsområdene i rapporten er det verdt å trekke frem følgende:

- Behovet for økt samvirke og større gjensidig forståelse mellom aktørene i redningstjenesten.
- Økt samfunnsmessig forståelse for verdien av frivillig redningstjeneste.
- Bedring av forutsetningene for deltakelsen for aktørene i redningstjenesten på alle nivå.
- Økt statlig tilskudd til de frivillige organisasjonene i redningstjenesten.
- Økt fokus på den generelle kvaliteten på redningstjenesten.

Rapporten beskrev daværende situasjon, og tiltak for en gitt ønsket situasjon. Den ble overlevert til justisminister Knut Storberget og referert til i stortingsmelding 22 (2007-08), Samfunnssikkerhet. Samvirke og samordning. Rapporten fikk betydelige konsekvenser, og la grunnlaget for at frivilligheten fikk større tilskudd, tilgang på Nødnett uten kostnader til drift og førstegangsinvestering i materiell og etablering av en yrkesskadeforsikring

for frivillige mannskaper. På bakgrunn av rapporten ble det dessuten besluttet å etablere Nasjonalt Redningsfaglig Råd (NRR).

What If 2

I 2018 kom rapporten De frivillige rednings- og beredskapsorganisasjonenes rolle i dagens samfunn (også kalt What If 2). Rapporten tar for seg utfordringer og tiltak for den frivillige redningstjenesten i Norge, med særlig vekt på motivasjonsfaktorer blant de frivillige.

I rapporten ble tre kjerneområder for den frivillige redningstjenesten skissert. Områdene anses som en helhet, og er gjensidig avhengige av hverandre:

- Styrking og utvikling av den norske redningstjenesten.
- Organisasjonsutvikling, vekst og tilpasning til endringer i frivillighet.
- Samvirkekompetanse, samhandling med det offentlige (HRS, politiet, helsetjenesten, DSB og kommunalt nivå).

Rapporten beskriver videre følgende tiltak for å styrke modellen og opprettholde trygge lokalsamfunn med tilgjengelige, godt motiverte og høyt kvalifiserte frivillige redningsmannskaper:

Styrking og utvikling av den norske redningstjenesten

- En egen offentlig utredning om den norske redningstjenesten.
- En egen lov om redningstjenesten.
- Forskning og utvikling, erfaringslæring og kvalitetsforbedring.

Organisasjonsutvikling, vekst og tilpasning til endringer i frivillighet

- Økt rammetilskudd til de frivillige rednings- og beredskapsorganisasjoner.
- Statushevende tiltak.
- Avgiftsfritak og gratisprinsipp for frivillige ressurser.

Samvirkekompetanse og samhandling med de offentlige (Hovedredningssentralene, politiet, helse-tjenesten, DSB og kommunalt nivå)

- Styrke FORF som felles aktør for fagutvikling, påvirkning og koordinering.
- Styrke det offentliges forpliktelse til å ivareta frivillige ressurser.
- Nødnett.



Foto: Sven Bruun/Røde Kors

FORF i dag

I dag er paraplyorganisasjonen FORF representant for de syv store frivillige organisasjonene i redningstjenesten i Norge. Disse er NLFs Flytjeneste, Norske redningshunder, Norsk Folkehjelp Sanitet, Norsk Grotteforbund, Norsk Radio Relæ Liga, Speidernes Beredskapsgruppe og Røde Kors Hjelpekorps. Sammen utgjør disse et bredt register innenfor redning, og har kompetanse og beredskap til å kunne takle redning på sjøen, på land og i luften.



Foto: Jeanette Larsen

FORF har følgende formål:

- Være samarbeidsorgan for de frivillige organisasjonene som er engasjert i den norske redningstjenesten.
- Fremme medlemsorganisasjonenes redningsfaglige kompetanse.
- Arbeide for utvikling av standarder for taktisk, praktisk og tekniske metoder til bruk for medlemsorganisasjonenes arbeid, innen redningstjeneste der det er naturlig.
- Arbeide for et godt samarbeid mellom medlemsorganisasjonene og de redningsfaglige myndigheter.
- Sørgje for utarbeidelse av felles faglitteratur der det er naturlig og mulig.
- Aktivt synliggjøre behovet for de frivillige organisasjonene særlig overfor politiske myndigheter.
- Arbeide for å skaffe nødvendig offentlig økonomisk støtte til medlemsorganisasjonene.
- Daglig drift av Nasjonalt Redningsfaglige Råds sekretariat.

De frivillige nå – og i fremtiden

Å delta i frivilligheten krever mye av både de som deltar aktivt, familiene deres og arbeidsgivere. Man må ut i all slags vær, i et vell av ulike redningsaksjoner som krever ulik kompetanse. Fra man melder interesse om å bli medlem i en frivillig organisasjon til man faktisk får delta i en redningsaksjon, tar det gjerne ett år, og for hundeevipasjer hele to til tre år. De frivillige er en like sammensatt gruppe som befolkningen forøvrig, og blant dem finnes det profesjonell kompetanse på de aller fleste felt som er relevant for redningstjeneste.

Som frivillig er det høye krav til å alltid være beredt, til enhver tid ha oppdatert utstyr og kompetanse og tilstrekkelig gode forsikringer. For å finansiere driften av organisasjonene er det dessuten nødvendig med et betydelig antall dugnadstimer per år. Selv om de frivillige organisasjonene trener hver for seg, deltar de i og arrangerer felles øvelser og opererer som en stor «frivillighetsfamilie» når de rykker ut. Den særnorske dugnadsånden og samvirkeprinsippet har alltid stått sterkt og vil alltid være essensiell for frivilligheten i Norge.

En noe underkommunisert del av frivilligheten er innsatsen som legges ned i urbane strøk. I byene foregår mye av jobben til de frivillige i og rundt sentrum. Dette henger også sammen med at en stor del av redningsaksjonene knytter seg til psykiatri og demens. Flere av de frivillige organisasjonene oppgir at så mye som 80 prosent av alle aksjoner de er involvert i dreier seg om selvmordsforsøk eller demente personer som har gått seg bort. Oslo Røde Kors oppgir at ca. 90 prosent av alle utrykninger de har er knyttet til psykiatri. Lokal trygghet er like viktig i Oslo sentrum som på Hardangervidda, selv om aksjoner i urbane strøk ikke på langt nær får den samme mediedekningen som utrykninger langt til fjells.

Et annet moment som er viktig for utfordringene til frivilligheten er nordmenns stadig større trang for å oppsøke det som tidligere ble ansett som utilgjengelige steder. Eventyrlyst og en helt annen tilgang på profesjonelt utstyr blant folk flest har gjort at stadig flere søker ut i villmarken. Sammen med økt villmarksturisme og et stort fokus på spektakulære friluftsbilder har dette ført til et nytt utfordringsbilde for norsk redningstjeneste og frivilligheten.

De siste ti årene har det skjedd en rivende utvikling blant de frivillige organisasjonene. Høy rekruttering og flere oppdrag har stilt høye krav til en økt profesjonalitet hos de ulike organisasjonene. Der man før i stor grad baserte seg på den i organisasjonen med lengst erfaring har det nå blitt etablert standarder for hvordan man utfører søk. Det har også blitt et betydelig større internasjonalt samarbeid blant de frivillige organisasjonene. Det har blitt flere besøk av utenlandske gjester på seminarer i Norge, norske representanter har vært oftere på studiebesøk i utlandet og det har dessuten blitt gjennomført utvekslingsordninger på tvers av landegrensene. Det har de senere årene vært et særlig utstrakt samarbeid med Island, Tyskland og England som på hver sin måte har mange av de samme utfordringene som Norge.

FORF jobber kontinuerlig med politisk påvirkning og bedre rammevilkår. I tiden som kommer jobber paraplyorganisasjonen særlig for økte tilskudd for å minske belastningen av blant annet salg av doruller og vafler for de frivillige. I tillegg er det viktig at de frivillige får tilstrekkelig tilgang til nødnett-terminaler og at alle utgiftene i forbindelse med bruk i sin helhet blir dekket av det offentlige. Momsfritak på innkjøp og engangsavgifter er også saker det jobbes aktivt for. Det er dyrt å drive på frivillig basis og de frivillige bør få muligheten til å bruke tiden sin på å øve og trene, ikke på inntektsbringende aktiviteter.



↑ Madlaspeiderne, 24.03.2018
Foto: Jeanette Larsen

→ NM - Hjelpekorps, 23.08.2014, Øyer.
Foto: Marius Nyheim Kristoffersen



← Heising av bære i stupene
innerst i Jordbekkgrotta,
Rana kommune, 01.09.2007.
Foto: Johnny Haglund.

← Skredkurs på Jæren 2019. Det ble utdannet 20 nye skred-
mannskaper denne helgen, med deltakere fra Jæren,
Stavanger, Strand og Forsand. Foto: Norsk Folkehjelp

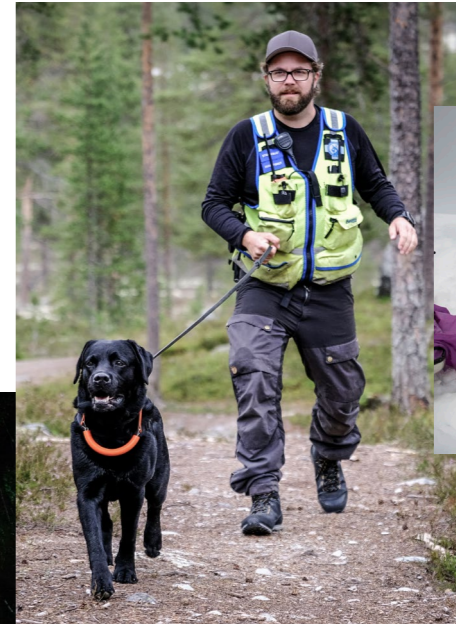


→ Hundefører fra Norske
Redningshunder.
Foto: André Sørli,
Norske Redningshunder

↓ Norsk Folkehjelp Follo trener på redning
i bratt lende. Foto: Norsk Folkehjelp



→ Rundt 40 hjelpekorpsere deltok på Finsekurset i Hordaland.
A- og B-kursdeltakere får testet og forbedret sine kunn-
skaper rundt søk og redning på blant annet skred og
skredøvelser. Foto: Roar Dalmo Moltubak/Røde Kors.



↑ Vinterkurs i operativ ledelse
på Finse. Foto: Olav A.
Saltbones/Røde Kors



Redningstjenestens ressurser

Som behørig nevnt tidligere i boken, er redningstjenesten i Norge organisert som et samvirke mellom en rekke offentlige etater, frivillige organisasjoner og private selskaper. Alle ressurser i landet vårt som er egnet for akuttinnsats for å redde liv skal organiseres, trenes og mobiliseres for innsats i den offentlig koordinerte redningstjenesten. Alle offentlige etater som har ressurser egnet for redningsformål plikter å delta i redningstjenesten med de til enhver tid tilgjengelige ressurser. De tre nødetatene, brann, politi og helse, utgjør en vesentlig del av den norske redningstjenesten sammen med andre offentlige etater, frivillige og private organisasjoner.

De frivillige organisasjonene er en essensiell ressurs i redningstjenesten, særlig ved søke-aksjoner i skogs- og fjellterreng og ved førstehjelpsinnsetning, hvor de ofte har lokalkjente og trente mannskaper. I tillegg har de frivillig spesialtrente mannskaper i strandredning, redning i bratt og glatt terreng, grotter, og for søk med hund og med småfly.

Luftforsvarets 330 skvadron med sine redningshelikoptre og Hovedredningsentralen er de eneste dedikerte redningsressurser i den norske redningstjenesten.

På de neste sidene følger en oversikt over de viktigste ressursene i den norske redningstjenesten per 2020.

Offentlige ressurser

Politiet

Lokal redningsentral (LRS) koordinerer på oppdrag fra HRS redningsoppdrag på land. Oppgavene består i innsatsledelse av søke- og redningsaksjoner, søk med hunder, registrering av alle involverte; uskadde, skadde og omkomne, avsperring og kontroll av skadestedet samt informasjon til presse og pårørende. Ved større hendelser kan LRS kalle inn sin redningsledelse.

LRS dekker hele landet og er organisert i tolv politidistrikter og hos sysselmannen på Svalbard. Hvert politidistrikt har sin egen døgnbemannede operasjonssentral.

Helsevesenet og ambulansetjenesten

Helsevesenet og ambulansetjenesten har ansvaret for medisinsk behandling på skadested og transport fra skadested til sykehus. De er stasjonert over hele landet ved sykehus og ambulans- stasjoner, og helsevesenet har i tillegg døgnbemannede AMK (Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral).

Ambulansehelikoptertjenesten

Luftambulansetjenesten HF har til sammen 13 legebe-mannede ambulanshelikoptre fra 12 baser. Ambulanse-helikoptrene er stasjonert i Arendal, Lørenskog (2 stk.), Ål, Dombås, Stavanger, Bergen, Førde, Ålesund, Trondheim, Brønnøysund, Harstad (midlertidig) og Tromsø. Alle helikopterbasene har døgnkontinuerlig tilstedevakt, med en aktiveringstid på inntil 15 minutter. Helikopterbasene har også utrykningsbil til bruk i nærområdet og når været ikke tillater flyging. Tjenesten styres og koordineres fra dedikerte AMK-sentraler (AMK-LA).

Brann og redningsvesen

Ansvar for brannbekjempelse og redning ved transport- og industriulykker. DSB (Direktoratet for samfunns-sikkerhet og beredskap) administrerer ordningen med skogbrannhelikopter i sommerhalvåret.

Det er kommunale og interkommunale brannvesen over hele landet. Utvalgte steder har også utrykningsteam for brannbekjempelse på skip (RITS).



Foto: Politidirektoratet

Luftforsvaret (330 skvadronen)

Ansvar for søk, redning og transport. Redningshelikop-trene er stasjonert på Banak, Bodø, Florø, Rygge, Sola og Ørland. Luftforsvaret har i tillegg mindre helikoptre og overvåkningsfly som kan brukes til søk. Sysselmannen på Svalbard disponerer egne helikoptre for blant annet søk og redning.

Sjøforsvaret/Kystvakten

Sjøforsvaret har sin hovedbase på Haakonsvern (Bergen), mens Kystvakten opererer kontinuerlig mellom Svalbard og Sør-Norge. Den indre kystvakt opererer langs kysten. Oppgavene deres består i søk, redning og OSC-funksjon (On Scene Coordinator).

Hæren – Felles avdelinger

Oppgavene innbefatter blant annet søk og redning, sanitet, transport, kommunikasjon og forpleining. Stasjonert i Østerdalen, Oslo-regionen og Indre Troms.

Heimevernet

Heimevernets oppgaver er blant annet søk og redning, sanitet, transport, kommunikasjon og forpleining. De er stasjonert over hele landet i de fleste kommuner, med distriktsstaber i hvert fylke.

Sivilforsvaret

Bistår i søk og redning, innsats ved transport- og industriulykker, sanitet og ordenstjeneste. Sivilforsva-ret er stasjonert i 20 distrikter på landsbasis, en skole, Fredsinnsatsgrupper (FIG) over hele landet og mobile forsterkingsenheter (MFE) i Trondheim, Tromsø, Inn-landet, Bergen, Kristiansand og Bodø.

Kystradioen

Kystradioen i Norge har ansvar for radiosambandet til sjøs og mottar nød- og assistansemeldinger fra sjø-farende. I tillegg til å motta og videreformidle nød- og assistansemeldinger omfatter også virksomheten en kommersiell del med blant annet formidling av vær- og sikkerhetsmeldinger. Kystradioen er samlokalisert med Hovedredningssentralens avdelinger på Sola og i Bodø og utgjør kommunikasjonsleddet mellom rednings-tjenesten og fartøyer på sjøen.



Foto: Arkivfoto, 330 skvadron

Frivillige ressurser

De alpine redningsgruppene

Erfarne fjellklatrerte utgjør denne gruppa og de har spesialutviklet utstyr for effektiv adkomst i bratt og utsatt terreng. De bistår ved henting av personer fra utilgjengelige områder, eventuelt i samvirke med helikoptre.

Norges Røde Kors Hjelpekorps

Med flere hundre lokale hjelpekorps over hele landet og et tusentall aktive medlemmer, er Norges Røde Kors Hjelpekorps klare til å rykke ut døgnet rundt. De disponerer førstehjelpsutstyr, sambandsutstyr, utstyr for søk, skredsøkeutstyr, dykking og bratt/glatt terreng, flere typer biler (mannskapsbiler og ambulanser), snøscootere, ATV og båter. Norges Røde Kors Hjelpekorps bistår ved ulykker og katastrofer, ettersøkinger i skog, vann og skred, transport av pasienter, evakuering og førstehjelp.

Norsk Folkehjelp Sanitet

Sanitetsgruppene har kart, kompass, samband, transportutstyr, snøscootere, ATV, sanitets- og førstehjelpsmateriell og annet nødvendig utstyr. De bistår ved ulykker og katastrofer, ettersøkinger i vann og skred, transport av pasienter, evakuering og førstehjelp.

Norske Redningshunder

Norske Redningshunder er landsekkende og inndelt i ulike distriktsområder. De har nødvendig materiell for hundetjeneste og personlig utstyr. Hver enkelt ekvipasje skal klare seg i felt i 24 timer uten etterforsyning og bistår med rask utrykning ved snøskred i samarbeid med helikoptre, ettersøking på barmark (sporsøk, rundering, patruljer og felt) og i ruiner (f.eks. sammenraste bygninger, jordskred o.l.).

Norsk Radio Relæ Liga Sambandstjenesten

Med medlemmer organisert i lokale grupper over hele landet har de automatiske reléstasjoner for VHF- og UHF-telefoni telefoni på høytliggende steder over hele landet, et stort antall automatiske noder for datakommunikasjon, gruppe lokaler med komplette radiostasjoner og antenneanlegg for HF-, VHF- og UHF-samband og feltmessig radioutstyr. Enkelte grupper har installert egne antenner på de lokale politistasjoner og sykehus. Radioamatørtjenesten disponerer en rekke frekvensbånd fra mellombølge- til mikrobølgebånd, som muliggjør samband over nær sagt enhver distanse og under alle forhold. Det ytes tjenester for politiet, og enkelte grupper har også samarbeidsavtaler med lokale hjelpekorps.

Speidernes beredskap (tidl. Rovernes Beredskapsgruppe)

Beredskapsgruppene bistår ved ulykker og katastrofer, ettersøkinger i vann og skred, transport av pasienter og evakuering og førstehjelp for pasienter og pårørende. Med aktive beredskapsgrupper over store deler av landet har de kart, kompass, samband, transportutstyr, snøscootere, sanitets- og førstehjelpsmateriell og annet nødvendig utstyr.

Redningsselskapet Sjøredningskorps

Sjøredningskorps finnes flere steder i Norge. De disponerer alle en redningsbåt i Simrad-klassen med en maksfart på 36 knop. Båtene er blant annet utstyrt med brann- og lenspumpe, slepelinor, førstehjelpsutstyr, hjertestarter, båter, mobiltelefon, GMDSS, VHF-radio, VHF-peiler, radar, DGPS, kartplotter og AIS. De bistår i søk og redning ved ulykker i sjø og vann.

Norges Luftsportsforbund - Flytjenesten

NLFs Flytjeneste organiserer all samfunnsnyttig flytjeneste som utføres av flyklubber tilsluttet Norges Luftsportsforbund (tidligere Norsk Aero Klubb). Flyene som benyttes er vanlige småfly med fire seter. Det bedrives to hovedaktiviteter, søk- og redningstjeneste og skogbrannvakt.

De 17 lokale korpserne som utgjør søk- og redningstjenesten er fordelt over hele landet opp til og med Tromsø i nord. Dette betyr at et småfly kan være i søk over det aller meste av landet innen 45 minutter etter avgang. Flykorpserne har døgnkontinuerlig beredskap.

Norges Grotteforbund

Norsk Grotteforbund har beredskap for krevende redning i grotter. Redning kan utføres i trange, våte, bratte og vertikale grotter. Organisasjonen har god grotte-kjennskap og spesielt grotteredningsutstyr.

På alarmlisten er det 27 mannskaper. I alt er det over 200 medlemmer i organisasjonen. Det er en egen dedikert ressurs av leger og annet helsepersonell i beredskapen.

Ressurser – Private organisasjoner og selskaper

Redningsselskapet

Redningsselskapet har redningsskøyter med maksfart på opptil 42 knop for sjøredningsoppdrag. Skøytene er blant annet utstyrt med dykkerutstyr m/kommunikasjon, brannpumper for både vann og skum, mobil brann- og lenspumpe, slepeliner, førstehjelpsutstyr, hjertestarter, bårer, mobiltelefon, GMDSS, VHF-radio, VHF-peiler, radar, DGPS, kartplotter og AIS. De bistår i søk og redning ved ulykker på sjø og vann.



Industrivernet

Industrivernet håndterer alle typer industriulykker i egen bedrift som for eksempel brann, personskader, eksplosjoner, uhell med gass og kjemikalier, utslipp i luft, på land og i sjø. De har førstehjelpsutstyr og sløkkemateriell. Mange industrivern har også utstyr til røyk- og kjemikaliedykking, samt til å håndtere akutt forurensning på land og i sjø.

Operatørselskapene på kontinentalsokkelen

De er stasjonerte på faste og flyttbare olje- og gassinstallasjoner og i tilknytning til disse, og de bistår med evakuering, brannbekjempelse og redning. Etter anmodning er det også innsats utenom installasjonene. På installasjonene finnes det brann- og redningsutstyr og beredskapsfartøyer, og operatørselskapene har også evakueringsbåter, transporthelikoptre, og forsyningskip.



RS 167 UNI Sognefjord, Sognefjorden, Leikanger.
Foto: Robert Eik



Digitale verktøy er på full fart inn i redningstjenesten og brukes også ute under ettersøkinger. Foto: Norsk Folkehjelp





Fremtiden

Til tross for at samfunnet rundt oss er i stadig forandring står den norske redningstjenesten og Hovedredningsentralen på trygg grunn for å møte fremtidens utfordringer. Med den nyetablerte direktørstillingen av 1. januar 2020 er det nærliggende å tro at redningstjenesten vil få ytterligere løft både når det kommer til organisering og fokus blant politikerne. Det er likevel verdt å påpeke at jobben med å skaffe bevilgninger og ressurser til redningstjenesten er en konstant prosess som krever mye tid og ressurser.

Det forventes økt skipstrafikk i nordområdene i årene som kommer. Ismelting og økt tilgjengelighet har åpnet for nye skipsleder og mer transport. I tillegg er Arktis blitt et stadig mer populært mål for cruiseskip. Kombinert med utsikter til mer ekstremvær i fremtiden, vil det settes stadig større krav til beredskapen langs kysten. Nye redningshelikoptre med lengre rekkevidde og enda mer avansert utstyr enn dagens, står sentralt i beredskapsplanene.

I dag er åtte av 330 skvadronens tolv Westland Sea King MK43B-helikoptre 48 år gamle og for lengst modne for pensjon. De første ti helikoptrene ble anskaffet i 1972. To av dem har gått tapt, og ble erstattet i 1978 og 1992. De to nyeste ble kjøpt i 1996.

Prosjektet med fornyelse av helikopterflåten strekker seg helt tilbake til midten av 1990-tallet, da Fostervollutvalget kom med sine anbefalinger. I 2002 vedtok Stortinget at de gamle redningshelikoptrene skulle erstattes av nye innen 2008. Helikoptre av typen AW101 ble bestilt. Innfasingen av de første AW101-helikoptrene vil skje i løpet av Redningstjenestens jubileumsår 2020.

Til alt hell har Sea Kingene vist seg å være mer slitesterke og trofaste enn man hadde kunnet våge å håpe på. Det er likevel på høy tid at de nå erstattes av nye og mer moderne redningshelikoptre – med de mange fordelene det vil innebære.

Blant annet kan AW101 holde høyere hastighet (278 km/t cruisehastighet) enn Sea King og har betydelig bedre rekkevidde (266 nautiske mil). Det skal også være i stand til å operere under enda mer utfordrende værforhold enn Sea King. AW101 har plass til 25 passasjerer pluss en besetning på seks.



*De nye redningshelikoptrene går inn i operativ drift høsten 2020.
Foto: Leonardo Helicopters*

En fortid å være stolt av, en fremtid å se frem til

Med nye redningshelikoptre på plass, en nyopprettet direktørstilling for Hovedredningssentralen og en stadig videreutvikling av både profesjonelle og frivillige aktører i tjenesten, er det liten tvil om at fremtiden for redningstjenesten i Norge ser positiv ut. Når Hovedredningssentralen fyller 50 år, er det takket være en rekke pionerer, lange arbeidsdager, hundretusenvis av dugnadstimer og iherdig engasjement og innsats at vi kan se tilbake på historien med stolthet. Kravene vil ikke bli mindre med årene, værforholdene vil være minst like tøffe og samvirket mellom ulike aktører like viktig som før. Etterstrebes de høye standardene som er satt i Hovedredningssentralens 50 første år, vil vi også kunne gå inn i neste jubileum med stolthet og fremtidstro på vegne av tjenesten.



*Redningsselskapet ble stiftet i 1891 og har reddet over 6 400 mennesker fra den sikre død.
Foto: Redningsselskapet*





Samvirke som redder liv

Hovedredningssentralen har myndighet til å trekke på enhver tilgjengelig ressurs i Kongeriket. Offentlige ressurser har plikt til å stille på egen regning, de frivillige stiller fordi de har en sterk motivasjon til det, og enhver egnet privat eller kommersiell ressurs kan kjøpes eller leies inn. Norsk redningstjeneste baserer seg på samvirkeprinsippet, et prinsipp tuftet på dugnadsånden, som gjør at redningstjeneste kan sørge for god beredskap og håndtering av ulykker i hele landet.