

RAPPORT

SJØREDNINGSTJENESTEN I 2050

En scenarioanalyse av framtidens redningsarbeid til sjøs



MENON-PUBLIKASJON NR. 70/2023

Av Maja Olderskog Albertsen, Linn Skyum, Maria Kvaløy Kirste, Erlend Ratikainen Lund og Caroline Wang Gierløff

Forord



På oppdrag for Redningsselskapet har Menon Economics gjennomført en scenarioanalyse av framtidens redningstjeneste i 2050. Målet for oppdraget var å utforske mulige framtidssituasjoner, og tenke nytt rundt framtiden for Redningsselskapet. Rapporten skal brukes inn i Redningsselskapets strategiarbeid.

Prosjektet har vært ledet av Maja Olderskog Albertsen, med Erlend Ratikainen Lund, Linn Skyum og Maria Kvaløy Kirste som prosjektmedarbeidere. Caroline Wang Gierløff har vært prosjektansvarlig og kvalitetssikrer.

Menon Economics er et forskningsbasert analyse- og rådgivningsselskap i skjæringspunktet mellom foretaksøkonomi, samfunnsøkonomi og næringspolitikk. Vi tilbyr analyse- og rådgivningstjenester til bedrifter, organisasjoner, kommuner, fylker og departementer. Vårt hovedfokus ligger på empiriske analyser av økonomisk politikk, og våre medarbeidere har økonomisk kompetanse på et høyt vitenskapelig nivå.

Vi takker Redningsselskapet for et spennende oppdrag og gode innspill i workshop. Vi takker også alle intervjuobjekter og deltakere på workshop for gode innspill underveis i prosessen. Forfatterne står ansvarlig for alt innhold i rapporten.

Mai 2023

Maja Olderskog Albertsen
Prosjektleder
Menon Economics

Caroline Wang Gierløff
Prosjektansvarlig
Menon Economics

Innhold

SAMMENDRAG	3
1 INNLEDNING OG BAKGRUNN	6
2 SCENARIOMETODIKK	7
2.1 Identifisering av drivkrefter og utvikling av scenarioer	8
2.2 Konsekvenser og tiltak i scenarioene	8
3 NÅSITUASJON FOR REDNINGSELSESKAPET OG AKTIVITETEN TIL SJØS	10
3.1 Redningsselskapet i dag	10
3.2 Situasjonen på sjøen	13
4 SIKRE DRIVERE	16
4.1 Befolknings- og demografisk utvikling	16
4.2 Offentlig handlingsrom	18
4.3 Klimaendringer	19
4.4 Teknologisk utvikling	21
5 USIKRE DRIVERE	24
5.1 Dugnadsånd	24
5.2 Statlig involvering	25
5.3 Økonomisk vekst	27
5.4 Omstillingsevne	35
6 SCENARIOER FOR FRAMTIDENS REDNINGSTJENESTE	38
6.1 Scenario 1	39
6.2 Scenario 2	43
6.3 Scenario 3	47
6.4 Scenario 4	50
6.5 Likheter og forskjeller mellom scenarioene	55
7 TILTAK	59
8 REFERANSER	64

Sammendrag

Menon Economics har på oppdrag for Redningsselskapet gjennomført en scenarioanalyse av sjøredningstjenesten i 2050. I det følgende gjennomgår vi ulike sikre og usikre drivere for fremtiden som med hjelp av scenariometodikk identifiserer fire framtidsscenario som vi videre utvikler. Vi analyserer ulike virkninger av disse framtidsscenarioene på relevansen av en frivillig humanitær redningstjeneste, rednings- og assistansebehov, beredskapssevne og -behov, forebyggingsevne og -behov, samarbeid med andre redningsorganisasjoner og Redningsselskapets organisasjonsstyrke.

Scenarioanalyse kort forklart

Scenarioanalyse er en metode som går ut på å identifisere sikre og usikre drivkrefter som vil påvirke analyseobjektet. Usikre drivere er drivkrefter med usikkert utfall, der retningen trenden går i er utslagsgivende for framtidsbildet. I denne analysen diskuterer vi konsekvenser for sjøredningstjenesten i 2050, der drivkrefter kan påvirke framtidens redning- og assistanse, beredskap, forebygging, samarbeid og Redningsselskapets organisasjonsstyrke.

For hvert av de utvalgte scenarioene drøftes konsekvenser for Redningsselskapets fem virksomhetsområder. Herunder rednings- og assistansebehov, forebyggingsevne og -behov, beredskapssevne og -behov, samarbeid med andre redningsetater, Redningsselskapets organisasjonsstyrke (finansiering, tilgang på kompetent arbeidskraft og frivillige o.l.). Disse er oppsummert i figuren under.



Nåsituasjonen for Redningsselskapet og aktiviteten til sjøs

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær organisasjon, som i stor grad er avhengig av eksterne ressurser, som frivillige, donasjoner og tilskudd fra staten. Selskapet har redningsskøyter utplassert langs hele den norske kysten, og i Mjøsa og Femunden, og er til stede for næringsaktører og privatpersoner som behøver redning eller assistanse i hele Norge. I Nord-Norge har selskapet stor betydning for fiskerinæringen, mens fritidsbåter utgjør en større andel av deres oppdrag langs kysten i sør. Søk, redning og assistanse av fritidsbåter utgjør en stor andel av dagens oppdrag. Søk og redningsoppdrag utgjør om lag 10 prosent av alle oppdrag.

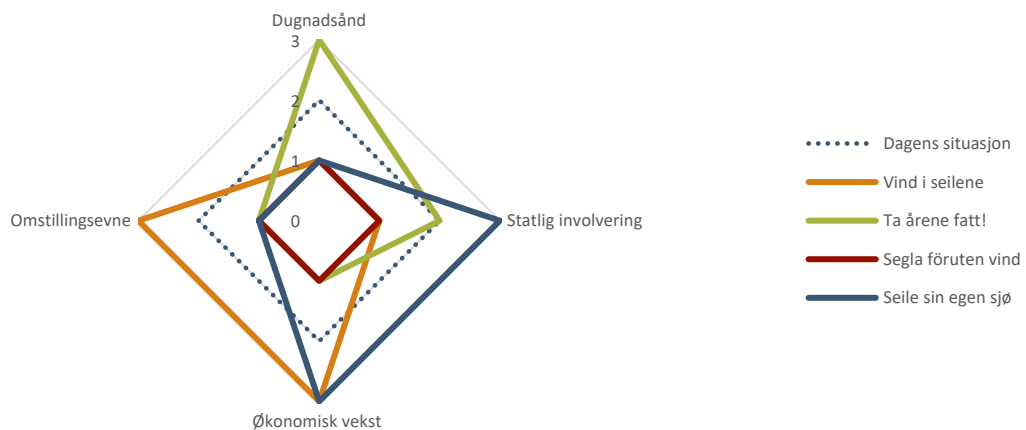
Sikre og usikre drivere

Analysen avdekker **fire sikre drivere** for sjøredningstjenesten fram mot 2050: *befolkningsutvikling, offentlig handlingsrom, klimaendringer* og *teknologisk utvikling*. Utviklingen i disse driverne er i stor grad kjent, men er like fullt viktige for framtidens sjøredningstjeneste. Befolkningen blir eldre, offentlig handlingsrom ventes å strammere, klimaendringene vil bringe med seg varmere vær og mer ekstremvær, den teknologiske utviklingen vil gå raskt, og bringe med seg stadig mer effektivisering av arbeidsoppgaver både for privatpersoner og i bedrifter. I analysen identifiserer vi også **fire usikre drivere** av betydning for framtidens sjøredningstjeneste: *dugnadsånd* (donasjoner og frivillighet), *statlig involvering i redningsarbeidet*, *økonomisk vekst* og *omstillingsevne*. Det er variasjonene innen disse driverne som danner grunnlaget for utarbeidelsen av scenarioene.

Scenarioene

Vi har satt sammen ulike kombinasjoner av drivere som både gir realistiske, konsistente og interessante scenariofortellinger for 2050. Scenarioene skal ikke være for like hverandre, men skal få fram bredden i problemstillinger som kan melde seg for Redningsselskapet i 2050. Vi har på dette grunnlaget valgt fire scenarioer, som vist i figuren nedenfor.

Et radardiagram av de fire scenarioene der 1=Lav, 2= Dagens nivå, 3= Høy.



Hvert av scenarioene bringer med seg ulike muligheter og problemstillinger. I første scenario åpner samspillet mellom høy økonomisk vekst og høy omstillingsevne for effektivisering av redningsarbeidet, og gjør båter tryggere. Dette er også helt nødvendig på grunn av lav dugnadsånd. I scenario 2 åpner høy dugnadsånd for å utvide forebyggingsarbeidet og bemanne redningsarbeid, mens lav tilgang på kapital gjør at assistanseoppdrag blir veldig kostbart. I tredje scenario er alle usikre drivere lave, noe som gjør at tilgangen på alle ressurser er knapp. Samtidig er aktiviteten på sjøen lav, og derfor også behovet for redning og assistanse. I scenario 4 er den statlige involveringen høy, og skyver Redningsselskapet ut av redningsarbeidet. Redningsselskapet står igjen med assistansearbeidet på sjøen, og har lav tilgang på frivillige.

Den stiplede linjen i midten er dagens situasjon, og i hver av scenarioene er denne endret på ulike måter.

Tiltak

I oppfølgingen av scenarioanalysen blir det viktig å formulere tiltak for Redningsselskapets strategi. Tiltakene er kategorisert som *robuste*, *dynamiske* eller *scenariospesifikke*. Ni tiltak anbefales som følge av denne scenarioanalysen. Tre av tiltakene er robuste tiltak, og anbefales dermed uavhengig av utvikling i de ulike driverne. To av tiltakene avhenger av spesifikke utviklingstrender, og fire av tiltakene vil kun være relevante i spesifikke scenarioer. Tiltakene kort oppsummert er de følgende:

- **Finansieringen av det grønne skiftet.** Påvirke staten til å bidra finansielt i overgangen til en nullutslippsflåte.
- **Obligatorisk småbåtregister forvaltet av Redningsselskapet.** Bidra til framtidige inntekter og effektivisering av framtidige redningsoppdrag ved å ta forvaltningen av et eventuelt obligatorisk småbåtregister
- **Effektivisering av søk, redning og assistanse.** Effektivisering av søk, rednings- og assistanseoppdrag ved hjelp av teknologi prioriteres for å frigi frivillige ressurser, og mer målrettet bruke skøyter og hjelpemidler brukt i arbeidet.
- **Redningsselskapets identitet som frivillig og humanitær organisasjon.** Sikre oppfatningen av Redningsselskapet utad.
- **Holdningspåvirkende arbeid.** I tilfeller med lag dugnadsånd – arbeide for holdningsendringer.
- **Digitalisert forebygging.** Digitalisere kursing og forebyggende arbeid for å frigi frivillige ressurser til rednings- og assistansearbeid, i et scenario med lav dugnadsånd, men høy aktivitet på sjøen.
- **Frivillighetens muligheter.** I en situasjon med lave inntekter, men høy frivillighet – satse på aktiviteter som er arbeidskrevende heller enn kapitalkrevende.
- **Fokus på livreddende arbeide.** Prioritere kjerneoppgavene – søk- og redningsarbeid, gitt en situasjon der ressurser er svært begrenset, og Redningsselskapet alene står for redningsarbeidet til sjøs.
- **Et nytt Redningsselskap.** Vri finansieringsmodellen til Redningsselskapet mot assistanseinntekter, i en situasjon der staten tar over søk- og redningsarbeidet.

1 Innledning og bakgrunn

Menon Economics har på oppdrag for Redningsselskapet gjennomført en scenarioanalyse av sjøredningstjenesten i 2050. I det følgende gjennomgår vi ulike sikre og usikre drivere for fremtiden som med hjelp av scenariometodikk identifiserer fire framtidsscenario som vi videre utvikler. Vi analyserer ulike virkninger av disse framtidsscenarioene på relevansen av en frivillig humanitær redningstjeneste, rednings- og assistansebehov, beredskapsevne og -behov, forebyggingsevne og – behov, samarbeid med andre redningsorganisasjoner og Redningsselskapets organisasjonsstyrke.

Redningsselskapet har en lang historie med redningsarbeid til sjøs i Norge, og har siden opprettelsen utviklet seg mye. Redningsselskapet, da kalt Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning, ble opprettet i 1891, og de første redningsskøytene ble sjøsatt to år senere. På slutten av 1890-tallet hadde Redningsselskapet allerede 13 skøyter i drift, og nesten 900 mennesker og 250 fartøy var berget. Under 2. verdenskrig var flere av Redningsselskapets skøyter en del av flyktningstransporten til Sverige, og skøytene fikk særlig ansvar for syke og gamle under evakueringen av Finnmark. På 1970-tallet innførte Redningsselskapet helårsdrift av redningsskøytene og helsårsansettelse av mannskaper. Siden den tid har Redningsselskapets arbeid utvidet seg til å omfatte mange flere typer redning, forebygging og samarbeid. Innen 130-årsjubileet i 2021 hadde Redningsselskapet reddet mer enn 6 800 liv, og lærer nå bort sjøvett til over 30 000 barn og unge hvert eneste år.

Til tross for at historien til Redningsselskapet har vært suksessfull er det ikke gitt at det vil være slik i fremtiden. Vår tid er preget av rask omstilling og stor usikkerhet. Klimaendringer, teknologiske fremskritt, politiske omveltninger og endringer i flyttemønstre og befolkning byr på nye muligheter og utfordringer for redningstjenesten. I 2050 kan mye ha endret seg. Redningsselskapets arbeid vil påvirkes av endringene samfunnet gjennomgår, og redningen, beredskapen, forebyggingen og samarbeidet som selskapet i dag gjør vil kunne se svært annerledes ut om 27 år.

Det er utfordrende å lage presise prognoser for hvordan verden vil se ut i fremtiden. Denne scenarioanalysen tar sikte på å forberede Redningsselskapet på redningstjenesten og situasjonen til sjøs i 2050. Et kaotisk samspill av en rekke faktorer kan føre til at dagens utviklingstrender enten kan snu, akselereres eller bli irrelevante innen den tid, og anslag man gjør i dag vil kunne slå veldig feil ut. Det er allikevel nyttig for organisasjoner å reflektere over fremtiden, og planlegge for ulike utfordringer man kan stå overfor. Til dette formålet har det innenfor samfunnsfaglig, økonomisk og teknologisk forskning blitt populært å bruke scenarioanalyse, som springer ut fra et metodiske rammeverk kalt morfologisk metode.

I denne rapporten vil vi drøfte usikkerhetsmomentene Redningsselskapet står overfor, og identifisere hvordan endring bringer med seg muligheter og utfordringer. Innledningsvis vil vi i kapittel 2 gjennomgå prinsippene bak scenarioanalyse og skildre nåsituasjonen for Redningsselskapet kort i kapittel 3. I kapittel 4 og 5 presenteres sikre og usikre drivere som benyttes til å etablere scenario for framtidens redningstjeneste. Vi identifiserer åtte relevante drivkrefter som ventes å kunne ha stor påvirkning på sjøredningstjenesten. Disse drivkreftene danner grunnlaget for utarbeidelse av fire scenarier som vil diskuteres hver for seg. Scenariene og resultatene fra analysefasen beskrives i kapittel 6. Avslutningsvis, i kapittel 7, foreslår vi tiltak som anses som relevante for Redningsselskapets langsiktige strategiprosess.

2 Scenariometodikk

Scenarioanalyse er en metode som går ut på å identifisere sikre og usikre drivkrefter som vil påvirke analyseobjektet. Usikre drivere er drivkrefter med usikkert utfall, der retningen trenden går i er utslagsgivende for framtidsbildet. Variasjonene i disse driverne danner grunnlaget for å skissere ulike scenarioer for framtiden.

Vi utforsker trender og utviklingstrekk som er relevante for sjøredningstjenesten, for å illustrere og diskutere viktige utfordringer og muligheter som Redningsselskapet kan stå overfor i 2050. Dette gjøres gjennom en scenarioanalyse av framtidens sjøredningstjeneste.

Scenarioanalyse er en utbredt metode for å si noe om en usikker framtid. I stedet for å ta fatt på oppgaven det er å spå presist over 25 år frem i tid eller å gjøre fremskrivninger basert på kjent historikk av egenskaper ved samfunnet i dag, vil man i en scenarioanalyse identifisere og analysere et utvalg relevante framtidsscenarioer. Scenarioanalysen gir beslutningstakere muligheten til å utforske mulighetsrommet for framtidig utvikling og legger grunnlaget for god framtidig planlegging og beslutningstaking. Scenariometodikken er en nyttig tilnærming for å forstå og håndtere framtidens utfordringer og risiko.

Formålet med scenarioanalyse er å lage troverdige og konsistente scenarioer som gir utvidet kunnskap om framtiden, ved at de kan brukes til å tenke nytt om valg og antakelser. Målet er ikke at scenarioene skal gi en presis beskrivelse av framtiden. Scenarioene vil heller være litt karikerte for å gi et tydelig bilde av hvordan de ulike drivkreftene kan utspille seg i kombinasjon med hverandre. De er ment for å gi hjelp og forankring i arbeidet med å identifisere konsekvenser og mulige tiltak for Redningsselskapet, gitt ulike kombinasjoner og utviklinger innenfor de usikre drivkreftene som har størst betydning for Redningsselskapet.



Begrepsavklaringer

- **Drivkrefter:** Trender og utviklingstrekk som har påvirkningskraft i de kontekstuelle omgivelsene. Disse omfatter: politiske, økonomiske, teknologiske, legale, miljømessige og sosiale krefter.
- **Sikre drivkrefter:** Drivkrefter som har stor påvirkning, der utfallsrommet er relativt sikkert og der utfallet går i én retning.
- **Usikre drivkrefter:** Drivkrefter som har stor påvirkning, men der utviklingen framover kan gå i ulike retninger.
- **Scenarioer/scenariofortellinger:** Troverdige, internt konsistente og utfordrende beskrivelser av mulige framtidssituasjoner.

2.1 Identifisering av drivkrefter og utvikling av scenarier

For å utføre en scenarioanalyse, identifiseres først sentrale faktorer eller drivkrefter som kan ha en betydelig innvirkning på det området som skal analyseres. Disse kan inkludere økonomiske, teknologiske, politiske, sosiale eller miljømessige faktorer. Valg av drivere og scenarier er ikke rett frem, og avhenger av flere metoder. For å danne et bilde av hvordan ting kan endre seg fram mot 2050 er man avhengig av å vite hvor man står i dag, hva andre aktører tror om framtiden, hvordan politisk og teknologisk utvikling ventes å være, og hvordan sosiale normer kan eller vil utvikle seg.

I utvelgelsen av drivere for framtidens redningstjeneste har vi analysert offentlige planer og scenarioanalyser, rapporter og framskrivinger av næringsliv, analyser av framtidens drivstofftyper, kompetanse og næringsliv, og analyser av frivillighet og teknologi. Vi har også intervjuet både fiskebåtverft og fritidsbåtverft, Hovedredningssentralen og Redningsselskapet selv. For inngående kunnskap om enkelt næringer til sjøs har vi intervjuet interne eksperter på maritim næring, fiskeri og havbruksnæringene, turismenæringer og havvindsnæringen.

Basert på denne informasjonsinnhenting har vi definert og valgt ut en rekke drivkrefter, eller «drivere», som anses å være relevante for Redningsselskapet, og for redningstjenesten i 2050. Drivkreftene deles inn i sikre og usikre drivkrefter, der de sikre drivkreftene danner bakkeppet for framtidens bilde. Usikkerhetsrommet i de usikre driverne kartlegges, noe som legger grunnlaget for utfallsrommet for de enkelte driverne. Deretter defineres et begrenset men dekkende utvalg av retninger hver driver kan ta. Disse retningene skal fange opp nyanser i framtidens bilde, men være relativt enkle, slik at generaliserte scenarier kan skisseres.

Mulig variasjon i de usikre driverne danner grunnlaget for utviklingen av scenarier som beskriver ulike mulige framtidige utviklinger eller alternativer. Avhengig av antall drivere som er valgt kan antall mulige scenarier raskt bli høyt. Poenget med scenarioanalyse er derimot ikke nødvendigvis å belyse alle mulige framtidssituasjoner, men å beskrive enkelte utvalgte situasjoner på en måte som gjør at en stor bredde problemstillinger belyses. Slik kan man identifisere mange ulike utfordringer og muligheter ved hjelp av kun et utvalg scenarier. Det er derfor et poeng at de utvalgte scenarioene ikke overlapper for mye, men heller representerer et spenn i utfallsrommene. For å være relevante for strategiske beslutninger og diskusjoner må scenarioene være konsistente, det vil si uten selvmotsigelser, og de må også oppleves troverdige virkelighetsbilder for mottaker.

Når relevante drivere og scenarier er identifisert og utviklet, brukes ofte workshops eller fokusgrupper sammensatt av organisasjonsledelse og/eller andre interessenter for å identifisere og sikre at de viktigste driverne og de mest relevante scenarioene blir med videre. I dette prosjektet gjennomførte vi to workshops med en sammensatt gruppe fra ledelse og tillitsvalgte fra ulike segmenter i Redningstjenesten. Før workshopen hadde Menon identifisert et sett av drivkrefter og mulige scenarier, som workshopdeltakerne ga innspill på. Deltakerne ble også bedt om å gi innspill på hvilke konsekvenser de ulike scenarioene vil ha for Redningsselskapet og sjøredningstjenesten. Innspill fra workshopen la grunnlaget for videre utvikling av scenarioene, presiseringer av driverne og diskusjon rundt konsekvenser og tiltak for Redningsselskapet, både med hensyn på enkelt drivere og i scenarioene.

2.2 Konsekvenser og tiltak i scenarioene

Hvilke områder for konsekvenser i framtiden som er relevante å vurdere er også relevante for valg av drivere og etablering av scenarier. De valgte driverne må ha en sammenheng med relevante konsekvensområder og

scenarioene bør gi ulike virkninger på en konsistent måte. For å gjøre utvalg av drivere, etablering av scenario og den påfølgende diskusjonen av konsekvenser mer oversiktlig, deler vi inn konsekvensene i fem virksomhetsområder for Redningsselskapet. Herunder rednings- og assistansebehov, forebyggingsevne og -behov, beredskapsevne og -behov, samarbeid med andre redningsetater, Redningsselskapets organisasjonsstyrke (finansiering, tilgang på kompetent arbeidskraft og frivillige o.l.). Disse er oppsummert i figuren under.

Figur 2-1 Virksomhetsområder i Redningsselskapet



Denne inndelingen ble brukt både i diskusjonene i workshopen og videre i vår analyse av scenarioene.

Basert på scenarioanalysene og konsekvensene formulerer vi forslag til tiltak Redningsselskapet kan vurdere i sin strategiprosess. Vi deler tiltakene inn i tre ulike kategorier:

- **Scenariospesifikke tiltak.** Tiltak som kun bør iverksettes i utvalgte scenarioer, og som innebærer en investering på forhånd. Tiltakene gjennomføres dersom sannsynligheten for å ende i det relevante scenarioet er tilstrekkelig stort, eller dersom de negative konsekvensene av å ikke ha gjennomført investeringen er svært store.
- **Dynamiske tiltak.** Tiltak som er avhengig av utviklingen i bestemte usikre drivkrefter. Dynamiske tiltak er ikke avhengig av en tidlig investering. Slike tiltak vil gjennomføres i noen situasjoner, og omfanget av tiltaket vil kunne justeres underveis.
- **Robuste tiltak.** Tiltak basert på sikre drivkrefter, som er uavhengige av de usikre driverne. Slike tiltak bør gjennomføres uansett.

Tiltakene er en begynnelse på det kommende strategiarbeidet i Redningsselskapet, og må ikke tolkes som en uttømmende liste over tiltak Redningsselskapet kan eller bør gjennomføre.

3 Nåsituasjon for Redningsselskapet og aktiviteten til sjøs

Redningsselskapet er en frivillig, humanitær organisasjon, som i stor grad er avhengig av eksterne ressurser, som frivillige, donasjoner og tilskudd fra staten. Selskapet har redningsskøyter utplassert langs hele den norske kysten, og i Mjøsa og Femunden, og er til stede for næringsaktører og privatpersoner som behøver redning eller assistanse i hele Norge. I Nord-Norge har selskapet stor betydning for fiskerinæringen, mens fritidsbåter utgjør en større andel av deres oppdrag langs kysten i sør. Søkk, redning og assistanse av fritidsbåter utgjør en stor andel av dagens oppdrag. Søkk og redningsoppdrag utgjør om lag 10 prosent av alle oppdrag.

3.1 Redningsselskapet i dag

I over 130 år har Redningsselskapet berget liv og verdier, og hjulpet hele 600 000 mennesker på sjøen. De er en landsdekkende humanitær organisasjon med 1 200 fast ansatte og frivillige og 53 redningsskøyter fordelt over hele landet. I dette delkapittelet legger vi grunnlaget for framtidsdiskusjonen i resten av analysen, ved å drøfte hva utgangspunktet, eller nåsituasjonen i, og for, Redningsselskapet er.

3.1.1 Organisasjon

Diskusjonen av hva som vil påvirke Redningsselskapet krever en forståelse for hvordan organisasjonen og aktiviteten er bygget opp, hvor og hvordan organisasjonen opererer, og hvordan finansieringen av organisasjonen foregår.

Frivillighet

Frivilligheten er bærebjelken i Redningsselskapets arbeid. Over 1 500 frivillige bidrar enten som mannskap til sjøs eller i forebyggende arbeid på land. I tillegg har ungdomsorganisasjonen *RS-Ung* rundt 300 aktive. Frivillig land har i tillegg om lag 250 medlemmer. De frivillige bemanner redningsskøyter og holder kurs, og er en viktig del av rednings- og forebyggingsarbeidet i Redningsselskapet. Frivillige har derimot ikke mulighet til å bemanne Redningsselskapets største skøyter, og er derfor i mindre grad deltakende i assistanseoppdrag for større fartøyer.

Finansiering

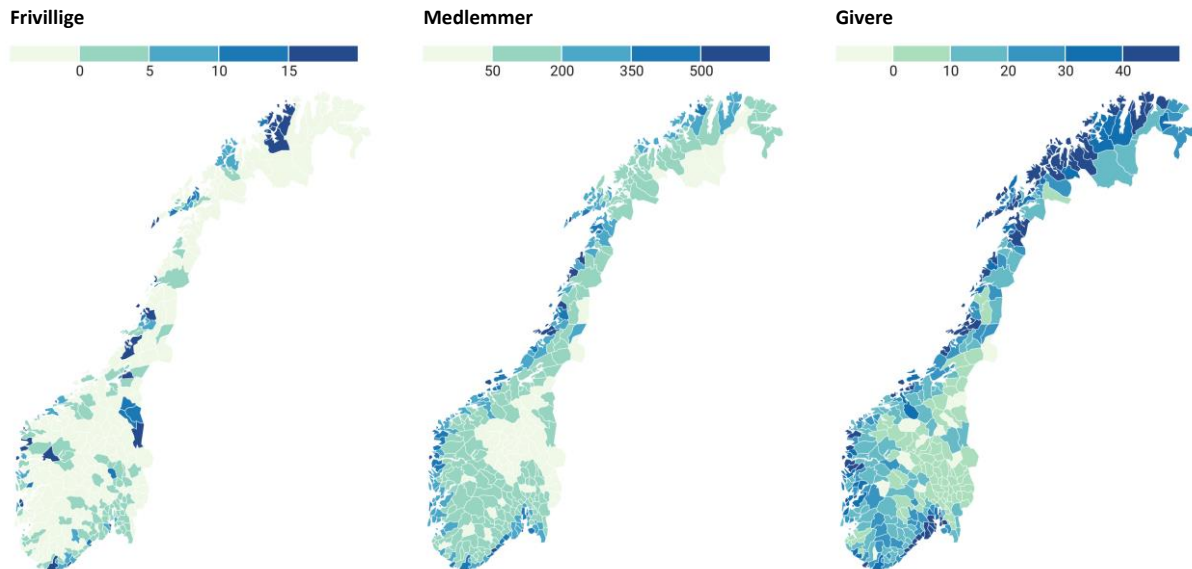
I tillegg til menneskelige ressurser, er også finansieringen av organisasjonen avhengig av privat innsats. Redningsselskapet har om lag 12 000 faste givere og 115 000 aktive medlemmer. Donasjoner og medlemsbidrag utgjør en stor andel av Redningsselskapets inntekter, og kun 15 prosent av organisasjonens inntekter kommer over den faste statsstøtten. Utover dette mottar også Redningsselskapet inntekter fra sitt operative arbeid, og de mottar årlig en andel av spilleoverskuddet fra Norsk Tipping.

Tilstedeværelse

Redningsselskapet har skøyter langs hele kysten, samt Mjøsa og Femunden. Ikke overraskende er det flest medlemmer og persongivere i de tettest befolkede kyststrøkene, særlig i Oslofjorden og langs kysten i Telemark og Agder. Som Figur 3-1 viser, er det likevel en jevn fordeling av medlemmer langs hele kysten dersom man ser det i sammenheng med befolkningstallet i den enkelte kommune. Den samme figuren viser at givere finnes over

nesten hele landet, men at tettheten også her er høyere langs kysten. Ettersom de fleste frivillige er mannskap på skøyter, er det også naturlig at den frivillige aktiviteten er konsentrert rundt skøytestasjonene.

Figur 3-1: Fordeling av Redningsselskapets frivillige, aktive medlemmer og faste persongivere per 10 000 innbyggere (2023). Kilde: Redningsselskapet

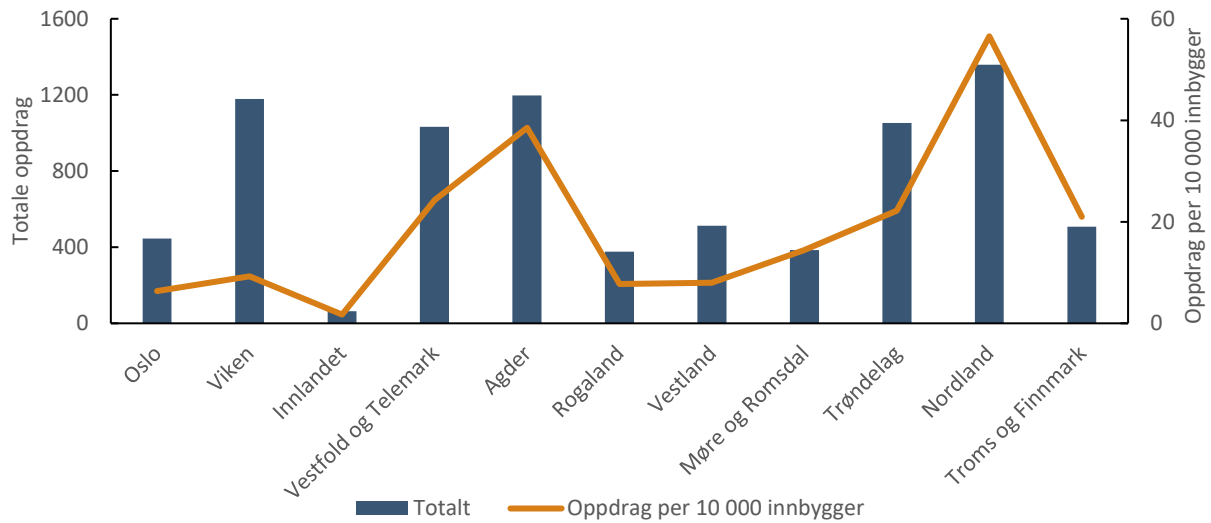


3.1.2 Hovedaktiviteter

Operativ virksomhet

Kjernen i Redningsselskapets arbeid er redningsarbeid til sjøs. Totalt ble det gjennomført over 8 000 oppdrag i 2022, fordelt på 53 skøyter omkring i landet. Figur 3-2 viser fordelingen av redningsoppdrag mellom fylkene i 2022. Nordland var i fjor fylket med både flest oppdrag totalt, og oppdrag per innbygger.

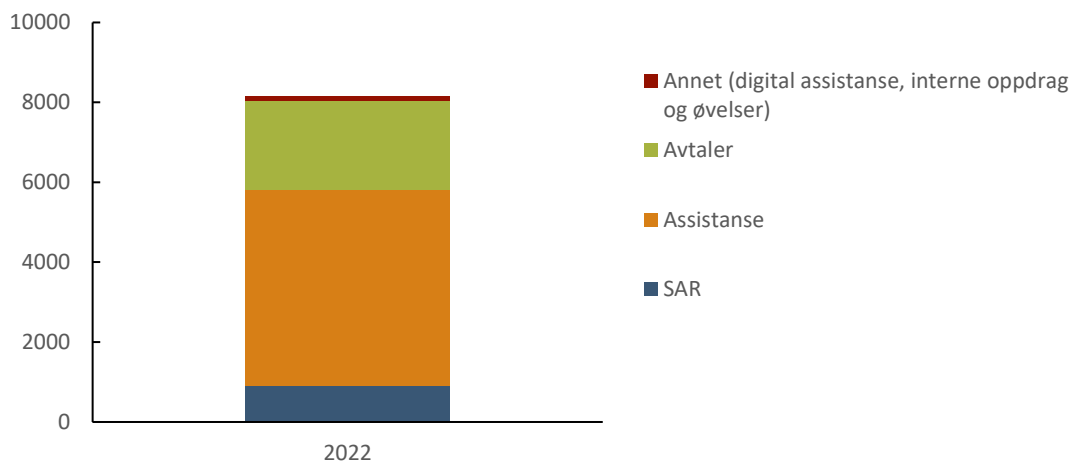
Figur 3-2: Fordeling av oppdrag i 2022, etter stasjonenes fylker. Kilde: Redningsselskapet



Omtrent 60 prosent av oppdragene er såkalte *assistanseoppdrag*, der det er behov for bistand, men ikke fare for liv. I tillegg gjennomfører Redningsselskapet en rekke avtaleoppdrag, der man for eksempel bistår med transport for nødetatene eller sleping for Kystverket. Slik bidrar Redningsselskapet også til å bedre kystberedskapen for andre aktører enn seg selv. I overkant av ti prosent av oppdragene er mer alvorlige *SAR-oppdrag (Søk og redning)* initiert av hovedredningssentralen, som ofte har stor fare for tap av liv.

I tillegg til å fysisk bistå de som ferdes på sjøen, har Redningsselskapet i 2022 testet ut *digital assistanse*. Dette innebærer at båtførere med motorproblemer eller andre ikke-akutte assistansebehov kan få hjelp over telefon og video, heller enn at redningsskøytene fysisk må reise ut. Dette sørger for mer effektiv redning, ettersom redningsskøytene har størst mulig kapasitet til oppdrag som er avhengige av fysisk tilstedeværelse, samtidig som andre kan få effektiv hjelp til tross for at skøytene bistår et annet sted. Figur 3-3: Redningsselskapets oppdrag i 2022, etter oppdragstype. Antall. Kilde: Redningsselskapet. Figur 3-3 oppsummerer oppdragene Redningsselskapet gjennomførte i 2022.

Figur 3-3: Redningsselskapets oppdrag i 2022, etter oppdragstype. Antall. Kilde: Redningsselskapet



Redningsselskapet bistår desidert flest fritidsfartøy – over halvparten av oppdragene omfatter fritidsbåter. Samtidig varierer typen oppdrag stort mellom landsdelene, og i nord er det flest oppdrag knyttet til nytte-, fiske- og passasjerfartøy.

Forebygging

Redningsselskapet tilbyr årlig en rekke kampanjer, kurs og tjenester for å spre kunnskap og sjøvett hos den generelle befolkningen. Blant annet avholder de sommerskoler, svømmekurs, livredningskurs og båtførerprøvekurs. Gjennom å gjøre mennesker tryggere i vann og på båt bidrar Redningsselskapet til at flere er bedre rustet til å håndtere krevende situasjoner på sjøen når de oppstår. Redningsselskapet har selv satt et mål om 30 prosent reduksjon i antall drukninger innen 2030, og forebyggende aktivitet er det sentrale virkemiddelet i dette arbeidet.

Det forebyggende arbeidet er særlig rettet mot barn og unge, og Redningsselskapet jobber for at sjøvett skal bli en obligatorisk del av grunnskoleundervisningen. Redningsselskapet håper å maksimere effekten av det forebyggende arbeidet gjennom å systematisk jobbe mot hele årskull heller enn sporadiske og lokale tiltak.

I tillegg til kurs rettet mot allmennheten avholder også Redningsselskapet kommersielle kurs som er rettet spesifikt mot yrkesgrupper på sjøen gjennom Sjøredningsskolen. Dette inkluderer blant annet obligatoriske sertifiseringer for sjøfolk og kurs i traumehåndtering for helsepersonell.

Beredskap og samarbeid

Redningsselskapet er i store deler av landet den reelle førstelinjebereidskapen på sjøen - i 2019 deltok Redningsselskapet i mer enn tre av fire oppdrag igangsatt av hovedredningsentralene, og denne andelen har holdt seg stabil over tid. Gjennom tett koordinering med nødetater og andre redningsaktører er Redningsselskapet med på å sørge for best mulig beredskap langs hele kysten. Redningsselskapet deltar også i større beredskapsøvelser – både lokale, nasjonale og internasjonale.

Som tidligere nevnt har Redningsselskapet avtaler med en rekke offentlige etater og virksomheter for å kunne styrke den totale beredskapen. Blant annet bidrar Redningsselskapet med akuttmedisinsk beredskap i områder uten veifast kommunikasjon, og bistår politiet i øvelser og trening, samt transport i akutte politioperative oppdrag. Redningsselskapets skøyter inngår også i oljevernberedskapen langs kysten, som skal verne mot akutt forurensing fra petroleumsvirksomheten.

3.2 Situasjonen på sjøen

Fritidsflåten

Det har vært en kraftig økning i antallet fritidsbåter de seneste årene, og det er nå over én million fritidsbåter i Norge (Kongelig Norsk Båtforbund, 2023). Det har særlig vært en økning i antallet kanoer, kajaker, vannscootere og mindre seilbåter, som indikerer at man også har fått flere «myke trafikanter» på sjøen. Det er fremdeles bare rett over 50 prosent av fritidsbåtførerne som har båtførerprøven eller annen formell kompetanse.

Økningen i antall fritidsbåter antas å øke behovet for redning og assistanse til sjøs – blant annet var det en betydelig økning i dødsfall med fritidsfartøy i 2022 sammenliknet med tidligere. Samtidig har vi sett en rask

utvikling i teknologien som er tilgjengelig for fritidsfartøyene. Ny teknologi kan på den ene siden bidra til å gjøre båtene tryggere, men krever på den andre siden ny kompetanse hos beredskapsaktørene.

Næringsflåten

Ifølge Menon-publikasjon nr 6/2023 *Maritim verdiskningsrapport 2023*, besto den norske maritime næringen i 2020 av over 4 800 foretak og underavdelinger, og i underkant av 26 000 sjøfolk. Den økonomiske aktiviteten var desidert størst på Vestlandet grunnet petroleumsaktiviteten. Både sjømatnæringen, passasjertransport og offshore vind har hatt flere sterke år, mens cruise- og turismesegmentet ikke overaskende opplevde et kraftig fall som følge av pandemien. Det antas likevel at reiselivssegmentet igjen vil ta seg opp som et viktig segment for norsk maritim næring fremover.

Norge er blant de fremste i verden når det gjelder å utvikle og å ta i bruk grønn maritim teknologi. Vi har allerede en av verdens største LNG-drevne flåter, over 80 batteriferges, og i nærskipfarten ruller det ut hybridskip. Fra og med 2023 skal alle fergekontrakter være med lav- eller nullutslippskrav, og målet er at alle bilferger i Norge skal være elektriske innen 2025. Omkring 67 prosent av norskeide cruiseskip har installert lavutslippsløsninger allerede, og det har blitt varslet krav om nullutslipp fra turistskip og ferger i verdensarvfjordene senest innen 2026 (ibid).

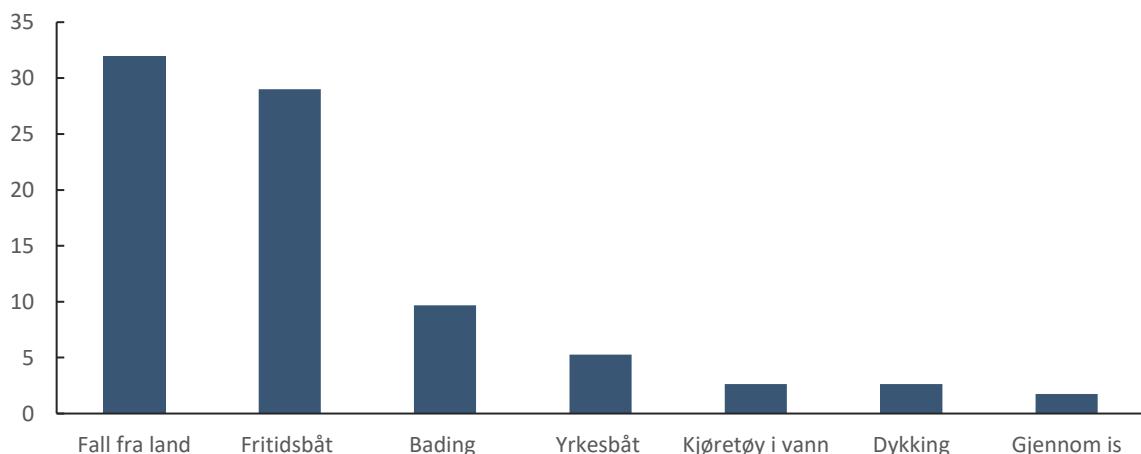
Både utviklingen vi har sett så langt, og tiltakene som er varslet, vitner om at næringsflåten vil gjennomgå store endringer og moderniseringer de nærmeste årene. Dette vil også kreve ny kompetanse hos beredskapsaktørene, og det er dermed viktig at disse er en del av moderniseringen.

Ulykker til sjøs

I 2010 var antallet ulykker til sjøs i Norge på rundt 500. Siden 2010 har antallet ulykker hatt en svak nedadgående trend, mens antallet nestenulykker har steget jevnt. I 2021 og 2022 nådde imidlertid antallet ulykker et rekordhøyt nivå på 600 tilfeller i året. Økningen kan skyldes at aktiviteten på sjøen har steget.

Figur 3-4 viser årsaker til drukningsulykker i 2022, med antall ulykker i hver kategori.

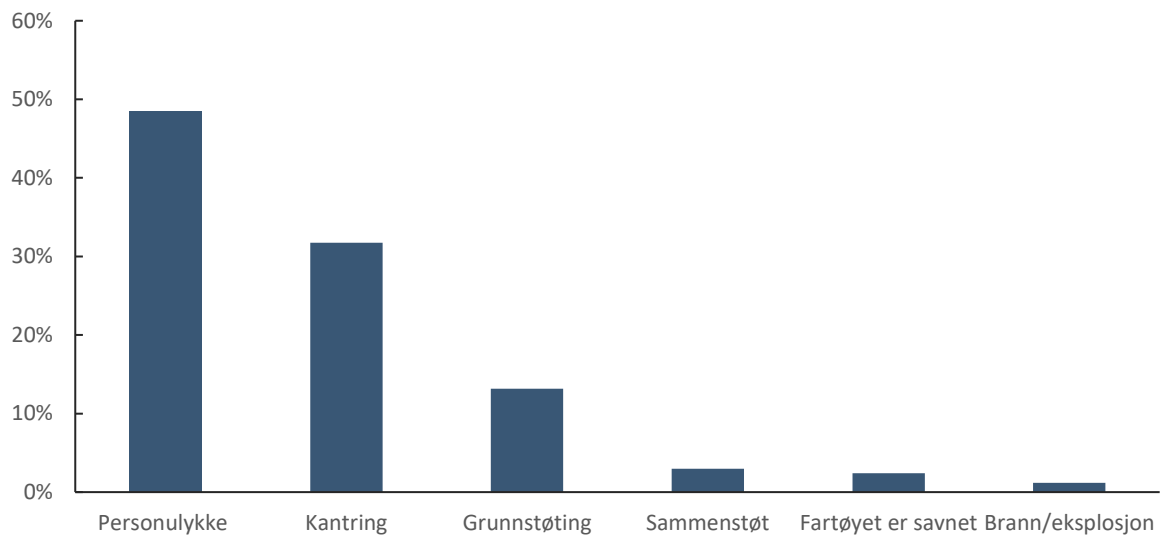
Figur 3-4 Antall drukningsulykker i 2022, etter årsak. Kilde: Redningsseksjonens drukningsstatistikk for 2022



Fall fra land og fritidsbåt var de mest hyppige årsakene til drukning. Fall fra fritidsbåt står for en høyere andel av drukningsulykker enn yrkesbåt, men det er mange andre ulykkestyper som er det andre ulykker forbundet med yrkesbåt.

Fritidsbåt fører til flere drukningsulykker enn yrkesbåt. Som vist i Figur 3-5 er ulykkene på fritidsbåt oftest personulykker, men også kantring og grunnstøting er vanlige årsaker til ulykker.

Figur 3-5 Andel ulykker på fritidsbåt i 2022, etter årsak. Kilde: Sjøfartsdirektoratets ulykkesstatistikk



4 Sikre drivere

Analysen har avdekket fire sikre drivere for sjøredningstjenesten fram mot 2050: befolknings- og demografisk utvikling, utvikling i offentlig handlingsrom, klimaendringer og teknologisk utvikling. Utviklingen i disse driverne er i stor grad kjent, men er like fullt viktige for framtidens sjøredningstjeneste. Befolkningen blir eldre og mer sentralisert, og befolkningsveksten kommer i stor grad som følge av innvandring. Offentlig handlingsrom ventes å bli stadig strammere i tiden framover, som gjør at myndighetene vil være nødt til å gjøre harde prioriteringer i 2050. Klimaendringene vil bringe med seg varmere vær og mer ekstremvær. Den teknologiske utviklingen vil gå raskt, og bringe med seg stadig mer effektivisering av arbeidsoppgaver både for privatpersoner og i bedrifter. Dette gjelder også om bord. Framtidens båter vil være nullutslippsbåter som er tryggere og enklere å operere enn i dag.

De sikre driverne legger grunnlaget for framtidens bilder for 2050, og holdes fast på tvers av scenarioer. Dette er drivkrefter som er identifisert som betydningsfulle for redningstjenesten og Redningsselskapet, men der utviklingen er dels kjent, eller der utfallsrommet ikke anses som stort nok til å være en usikkerhet med interessante ytterpunkter for akkurat denne analysen. I dette kapittelet gjennomgås de fire sikre driverne vi har identifisert, og virkningene disse har på framtidens redningstjeneste drøftes.

4.1 Befolknings- og demografisk utvikling

Befolkningsframskrivninger er beregninger av hvordan befolkningen i Norge utvikler seg framover, gitt ulike forutsetninger om fruktbarhet, dødelighet, innvandring og utvandring. Blant SSBs ulike framskrivingsalternativer¹ er MMM-alternativet (mellomalternativet, eller hovedalternativet) det som i størst grad kan regnes som en befolkningsprognose.

Demografisk utvikling i befolkningen kan ha store konsekvenser for Redningsselskapets drift. Eksempelvis vil befolkningsvekst langs kysten kunne medføre økt aktivitet på sjøen, og flyttemønstre vil kunne påvirke hvor Redningsselskapets ressurser bør plasseres. I det strategiske arbeidet er det dermed essensielt å ha en god forståelse for hvordan befolkningen antas å se ut i framtiden.

Alle framskrivninger av befolkningsvekst og sentralisering i dette delkapittelet er basert på SSBs hovedalternativ for befolkningsframskrivninger.

Befolkningsvekst

Som en følge av høyere forventet levealder er antallet eldre over 65 forventet å øke med over 50 prosent, og det vil i 2050 være dobbelt så mange som er over 75 som i dag. Dette innebærer at mer enn én av fire vil være over 65 i 2050. Mye av årsaken til den forventede økningen i andelen eldre er at vi også forventer å leve lenger. I 2050 er forventet levealder 88,5 år, noe som er nesten fem år mer enn i dag.

¹ <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivninger/statistikk/nasjonale-befolkningsframskrivninger>

I dag føder hver kvinne i snitt rett under 1,5 barn. Fruktbarheten forventes å øke gradvis frem til 2036, og dermed stabilisere seg på 1,7 barn per kvinne.

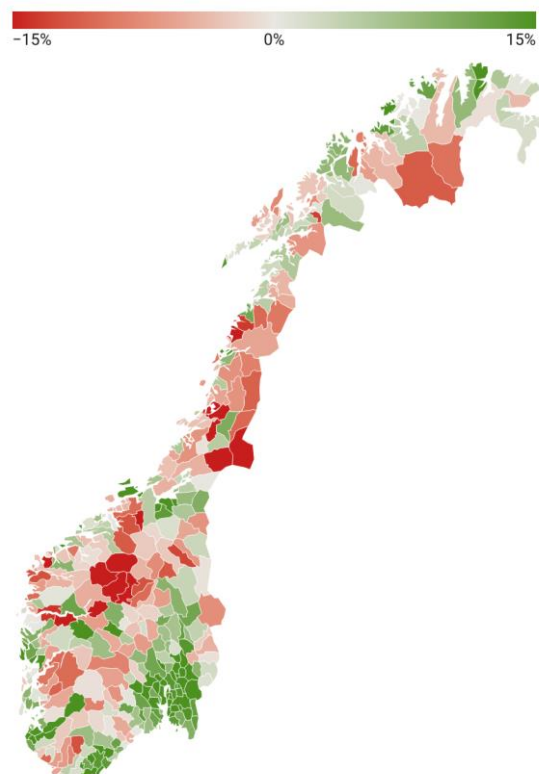
I 2050 forventes det at Norges befolkning er på rett over seks millioner mennesker, som tilsvarer en økning på om lag ti prosent fra i dag. Innvandring forventes å være den sterkeste driveren til befolkningsveksten. Til tross for noe antatt økning i fruktbarhet vil det innen 2050 dø flere enn det fødes årlig, og det vil dermed være innvandring alene som bidrar til fortsatt befolkningsvekst.

Innvandringen har vært særlig høy i 2022 grunnet krigen i Ukraina, men det forventes at innvandringstallet vil gå kraftig ned allerede i 2024. Deretter vil innvandringen kun være marginalt synkende frem til 2050. Med unntak av en forventet større nedgang i ukrainske flyktninger neste år, forventer man at fordelingen av innvandrere fra ulike deler av verden vil holde seg stabil. Det forventes også en marginal økning i andelen innvandrere (tre prosentpoeng) og norskfødte med innvandrerforeldre (to prosentpoeng) relativt til befolkningen for øvrig.

Sentralisering

Stadig flere vil bosette seg i sentrale strøk. Antallet som bor i sentrale kommuner vil øke med i underkant av 14 prosent mellom 2023 og 2050, mens antallet i mindre kommuner kun vil øke med om lag 1,4 prosent. Samtidig er det også i distriktene man vil se en sterk nedgang i yngre innbyggere, og dermed en stor økning i andelen eldre. Figur viser befolkningsutviklingen per kommune mellom 2023 og 2050. Befolkningsveksten vil være størst i Stor-Oslo og de andre store byene, mens kommuner med allerede lav befolkningstetthet vil oppleve ytterligere fraflytting.

Figur 4-1: Framskrevne befolkningsendringer i prosent per kommune, 2023-2050. Kilde: SSB, bearbeidet av Menon Economics



4.1.1 Hvorfor er befolknings- og demografisk utvikling viktig for framtidig sjøredningsarbeid?

Den framskrevne befolkningsutviklingen gir flere implikasjoner som Redningsselskapet må ta hensyn til framover. Blant annet vil man se en svært stor vekst i befolkningen langs hele Oslofjorden, der Redningsselskapet allerede gjennomfører svært mange oppdrag årlig, og det allerede er høy grad av nærings- og fritidsbåtaktivitet i dag.

Befolkningsveksten vil kunne påvirke både antallet båter på sjøen og hvordan båtlivet organiseres. I tett befolkede områder langs kysten er det allerede kamp om båt plassene, som tvinger fram alternative eierskapsløsninger - det har for eksempel allerede dukket opp ulike varianter av delings- og abonnementsløsninger for fritidsbåter. Nye eierskapsformer kan medføre at de som ferdes på sjøen har mindre erfaring med båt, og dermed i utgangspunktet dårligere rustet for å takle ulykker og uforutsette hendelser.

Fraflyttingen i andre steder av landet vil kunne gi Redningsselskapet utfordringer med å opprettholde stasjonene langs hele kysten. Særlig de frivillige skøytene vil kunne få utfordringer med bemanning i områder der det blir stadig dårligere tilgang på arbeidskraft.

En studie (Fladmoe, Eimhjellen, Sivesind, & Arnesen, 2019) viser også at de som bor i mindre sentrale områder har større sannsynlighet for å bidra frivillig i form av arbeid, mens personer i mer sentrale områder har større sannsynlighet for å bidra i form av pengegaver. Om denne trenden holder seg stabil vil det kunne ha konsekvenser for ressursfordelingen internt i Redningsselskapet.

I henhold til Redningsselskapets drukningsstatistikk var 40 prosent av alle drukningsofre mellom 2017 og 2021 var over 60 år. Dersom denne andelen holder seg stabil, vil vi stå i fare for å se en kraftig økning i drukningsulykker fremover. Eldre er særlig utsatt for drukning på grunn av dårligere fysiske forutsetninger, svekkede ferdigheter og redningsteknikker i vann, samt en overvurdering av ferdigheter de hadde tidligere i livet (Stanley & Moran, 2021). Dermed kan strategisk forebyggingsarbeid også bidra til å redusere drukningsstatistikken blant eldre.

Personer med ikke-europeisk innvandrerbakgrunn har generelt dårligere svømmekompetanse enn befolkningen ellers. Dette gjelder både første- og andregenerasjonsinnvandrere. Ipsos (2021) fant at kun 21-22 prosent av barn med foresatte fra land utenfor Europa hadde lært å svømme før 1. klasse, mot 34 prosent av barn med foresatte fra Norge. Disse barna lærer også sjeldnere å svømme utenfor skolen, og svømmeopplæring er dermed ekstra viktig for denne gruppen. Med en økende andel innvandrere vil dermed Redningsselskapets målrettede arbeid mot svømmeopplæring i skolealder kunne bli stadig viktigere.

4.2 Offentlig handlingsrom

Redningsselskapet finansieres delvis over statsbudsjettet, og påvirkes derfor av det offentlige økonomiske handlingsrommet. Dette handlingsrommet er ikke statisk, men vil endre seg fram mot 2050, basert på inntekter og utgifter i staten. En følge av den forventede demografiske utviklingen er at vi vil få flere eldre og relativt færre arbeidsføre. Dette vil medføre både økte utgifter til helse, pensjoner og omsorg, og reduserte inntekter i form av skatter og avgifter. Ifølge framskrivingen i Perspektivmeldingen 2021 vil statsbudsjettet ha et udekket finansieringsbehov på om lag fem milliarder kroner årlig fra nå. Dette tilsvarer at statens utgifter må kuttes, eller skattene økes, med 5,6 prosent av fastlands-BNP frem mot 2060. I tillegg til at inntektene over statsbudsjettet vil bli lavere sammenliknet med utgiftene i årene fremover, forventer man også at veksten i Statens pensjonsfond

utland vil bli lavere, som følge av en kraftig nedgang i norsk olje- og gassproduksjon, som forventes å reduseres med om lag 65 prosent fra 2020 til 2050.

Framtidig offentlig pengebruk vil være preget av disse faktorene. Prioriteringer mellom ulike formål vil derfor være harde, og noen tilskudd vil trolig enten kuttes helt eller reduseres. Dette kan ramme tilskudd til Redningssselskapet, avhengig av politiske vurderinger av viktigheten av redningsarbeidet. I tillegg vil den politiske oppfatningen av hvor ansvaret for redningsarbeidet ligger være avgjørende for pengebruken i staten på dette.

4.3 Klimaendringer

Det er sikkert at vi vil se klimaendringer fremover, men det er usikkerhet rundt størrelsen på endringene og hvordan konsekvensene vil treffe Norge. Det avhenger ikke bare av hvor mye Norge klarer å redusere eget klimagassutslipp, men hvordan utslippsreduksjonen vil forekomme globalt. De fleste estimater beregnes frem til 2100 og vi vil derfor presentere disse framskrivningene her, selv om scenarioanalysen først og fremst ser frem til 2050.

Status per 2023

I den siste rapporten fra FNs klimapanel kommer det fram at den globale overflatetemperaturen fra 2011 til 2020 var 1,1 °C høyere enn fra 1850 til 1900, med 1,59 °C økning på land og 0,9 °C økning i havet (IPCC, 2023, s. A.1.1). For å begrense skadevirkningene av den globale oppvarmingen satte klimapanelet som mål i Parisavtalen å redusere globalt klimagassutslipp med 50 prosent innen 2030 og netto null utslipp innen 2050 etter forrige synteserapport. Dette var for å begrense den globale oppvarmingen til under 2 og helst 1,5°C, og resulterte i at verdens land satte seg egne klimamål og utviklet klimapolitikk for å nå målet. Norges mål er å redusere nasjonalt klimagassutslipp med 50 til 55 prosent innen 2030, sammenliknet med referanseåret 1990 (Klimaloven, 2017). Per 2023 har vi redusert klimagassutslippet vårt med 4,7 prosent sammenliknet med 1990 (Miljøstatus, 2022). Dersom alle land skulle nå målene som ble satte seg i Parisavtalen, fastslår klimapanelet at det allikevel ikke er tilstrekkelig til å holde oppvarmingen under 2 °C (IPCC, 2023, s. A.4). Det slås derfor fast at det er stor sannsynlighet for at vi vil overskride 1,5 °C allerede mellom 2030 og 2035 (B.1). Oppvarmingen vil føre med seg endringer i når, hvor, hvor intenst og hvor ofte ekstremvær inntreffer og resultere i ukjent omfang.

Endringer i klima og hvordan det påvirker ferdsel til havs

Framskrivninger av temperatur beregner årlig mediantemperatur i Norge i 2100 til å 4,5 °C dersom utslippet fortsetter som i dag (IPCC scenario: RCP8.5) (Hanssen-Bauer, et al., 2015)². Det vil være stor geografisk variasjon i oppvarmingen samt variasjon mellom årstidene. Finnmark beregnes å få en medianoppvarming på 6 °C, mens Vestlandet 3,7 °C. Det blir varmere vintere, flere varmedøgn gjennom året³, Mer årsnedbør totalt og også flere dager med kraftig nedbør. I utslippsscenarioet hvor vi fortsetter utslipp som i dag kan vi regne med 18 prosent økning i årsnedbør ved slutten av århundret, samt en dobling av dager med kraftig nedbør (Hanssen-Bauer, et al., 2015, s. 103). Sannsynligheten for at vi får sammenfallende ekstremhendelser øke, som for eksempel stormflo og kraftig nedbør som gir flom.

² . For scenario med middels utslippskutt (SSRP2-4.5) beregnes årlig mediantemperatur i Norge til 2,7 °C i 2100, og for drastisk global utslippskutt (SSRP1-2.6) estimeres det at vi vil holde oss til 1,5 °C oppvarming i 2100.

³ Døgn med middeltemperatur høyere enn 20 °C.

Økt global temperatur vil føre til endringer i havnivå på grunn av varmeutvidelse, samt smelting av landbasert is fra breer som tilfører mer vann (Simpson, et al., 2015). Dette vil øke det globale framtidige havnivået. I Norge vil det være store regionale forskjeller, men jevnt over vil havnivået øke noe lavere enn globalt på grunn av landheving.⁴ I Tabell 4-1 er estimater på hvor mye havnivået vil stige sammenliknet med perioden 1986- 2005 ved de tre ulike scenarioene fra FNs femte klimareport.

Tabell 4-1 Medianøkning i sjønivå i 2100 sammenliknet med 1986-2005 basert på scenarier fra FNs femte klimareport fra 2015. Kilde: Simpson et al. (2015)

	Drastisk utslippskutt (RCP2.6)	Middels utslippskutt (RCP4.5)	Utslipp som i dag (RCP8.5)
Oslo	-8 cm	0 cm	23 cm
Stavanger	30 cm	38 cm	59 cm
Bergen	23 cm	33 cm	53 cm
Trondheim	7 cm	17 cm	36 cm
Tromsø	8 cm	15 cm	32 cm
Honningsvåg	20 cm	29 cm	48 cm

Ved store mengder nedbør eller flom vil man kunne få det som kalles stormflo. Her vil det øverste målte vannstand-nivå over normalen kalles returnivå. Slike ekstreme høyder med havnivå vil være høyere enn i dag og komme hyppigere. I Tabell 4-2 vises økt returnivå over normal vannstand ved stormflo i de tre ulike scenariene i 2050.⁵

Tabell 4-2 Median-havnivå ved stormflo i 2050 basert på utslippsscenarier fra FNs femte klimareport fra 2015. Kilde: Simpson et al. (2015)

	Drastisk utslippskutt (RCP2.6)	Middels utslippskutt (RCP4.5)	Utslipp som i dag (RCP8.5)
Oslo	1,5 m	1,6 m	1,8 m
Stavanger	1,3 m	1,4 m	1,6 m
Bergen	1,5 m	1,6 m	1,8 m
Trondheim	2 m	2,1 m	2,3 m
Tromsø	2,1 m	2,2 m	2,4 m
Honningsvåg	2,2 m	2,3 m	2,5 m

⁴ Dersom vi fortsetter utslipp som i dag (SSPR5-8.5) beregner FNs klimapanel at havnivået globalt vil stige opp mot 2 meter i 2100 (IPCC, WG II, 2021, s. B.5.3).

⁵ Vanlig returnivå de siste 200 årene ligger på 108 cm over middelvannstand (normalen). <https://www.statsforvalteren.no/rogaland/plan-og-bygg/nyheiter-plan-og-bygg/ny-retteljar-planlegg-for-hogare-havniva-og-stormflo/>.

4.3.1 Hvorfor er klimaendringene viktig for framtidig sjøredningsarbeid

Med en forventning i økt ekstremvær, samt sammenfallende ekstremværehendelser vil ferdsel på havet bli påvirket. For eksempel vil styrtregn, vind og stormflo komme mer plutselig og gjøre det farligere på sjøen. Det vil både påvirke privatpersoner med fritidsbåt og profesjonelle fiskere som begge kan få økt behov for assistanse og hjelp av Redningssentralen. Økt havnivå vil ikke nødvendigvis ha direkte så mye å si for redningsarbeidet i seg selv, men hyppigere og høyere stormflo vil kunne påvirke i større grad. At havnivået stiger vil først og fremst bli en utfordring for økologiske forhold både på land og i havet, samt utfordring for infrastruktur og boliger på land. Hyppigere forekomst av ekstremvær vil gjøre det farlig å ferdes til havs, og ødelegge infrastruktur på land.

Dersom vi forenkler og kun ser på værforandringene, alt annet likt (*ceteris paribus*), anser vi det sannsynlig at varmere somre og økt havtemperaturen gjør at flere mennesker tiltrekkes av sjølivet og kjøper seg fritidsbåter. Per i dag har Redningsselskapet flere medlemsoppdrag i sommerhalvåret i sør i Norge hvor befolkningstettheten er størst og klimaet mildt, enn nord (Menon Economics, 2020). Vi ser for oss at denne trenden også vil være gjeldende i 2050, og at det muligens vil være flere privatpersoner har fritidsbåt lenger nord enn i dag. Endringene i klima til havs kan gjøre at det blir større behov for redningssentralens tjenester i framtiden.

4.4 Teknologisk utvikling

Frem mot 2050 vil vi sannsynligvis oppleve betydelig teknologisk utvikling på flere områder. De siste 20 årene har vi sett fremveksten av blant annet smarttelefoner, elektriske biler og kunstig intelligens. Disse teknologiske fremskrittene har allerede hatt stor innvirkning på samfunnet, og utviklingen vil trolig gå minst like fort fram mot 2050. Teknologisk utvikling er en viktig driver for Redningsselskapet fordi teknologi kan endre både måten man er på sjøen og utformingen av redningsarbeidet. I tillegg kan ny teknologi få betydning for organisering og ressursallokering innad i Redningsselskapet.

Med teknologisk utvikling og nye teknologiske innovasjoner vil det komme nye løsninger på markedet som både er utslippsfrise og mer effektive. I lys av teknologiutviklingen vil både næringslivet, private båtførere og Redningsselskapet stå overfor nye muligheter og utfordringer.

Kommunikasjonsteknologi

Det utvikles stadig bedre navigasjonshjelpemidler og andre systemer som forenkler navigeringen av fartøy. Dette reduserer sannsynligheten for ulykker både blant næringsfiskere og privatpersoner, og vil lede til færre alvorlige hendelser. Med stadig bedre oversikt over lokasjon og skadeomfang vil RS raskere få tilgang til nødvendig informasjon som gjør at man kan tilpasse utrykningen etter behov. Dette gjør at man forvalter ressursene bedre, kan komme raskere til ulykkesstedet og hjelpe fortere. Dette vil gjøre beredskapsarbeid og redningsaksjoner enklere fremover (Redningsselskapet, 2020). Redningsselskapet har i dag en app kalt RS SafeTrx som kan brukes til å planlegge reiser, dele lokasjon, få automatisk assistanse, og tilkalle kystradioen ved nød og annen assistanse ved behov. De har også en kartbasert app kalt RS Sjøliv som også kan dele lokasjon og har innebygd nødknapp ved assistansebehov. I tillegg har den en chattefunksjon kalt Sjøvenn, hvor du kan spørre andre i nærheten om mindre tips råd og hjelp av mindre slag. Disse appene, eller lignende plattformer, vil trolig brukes mer aktivt og være mer sentrale i redningsarbeidet frem mot 2050.

Delingsøkonomi for båter er en trend vi antar at vil vokse i omfang frem mot 2050. De siste årene har det vokst frem en rekke store plattformer for deling, eller korttidsleie, av biler. Noen eksempler på dette er Getaround og

Bilkollektivet. Disse selskapene gjør bildelingen automatisk ved bruk av apper og øker tilgjengeligheten for bilkjøring for de som ikke eier en egen bil. Lignende plattformer har også vært forsøkt for båter – riktignok uten stor suksess. Faktorer som befolkningsvekst i kystnære byer, økt miljøfokus og begrenset kapasitet ved båtbygging taler allikevel for at båtdelingstjenester vil få fotfeste innen 2050. Dette vil bidra til økt tilgjengelighet av fritidsbåter, også for en yngre brukergruppe.

Kunstig intelligens og autonomi

Kunstig Intelligens og automatisering av risikofylte oppgaver vil redusere risikoen for ulykker og uønskede hendelser på sjøen i framtiden. Som nevnt kapittel 3.2 kommer mange av ulykkene fra menneskelig håndtering av utstyr, som for eksempel vedlikehold av båt og setting av trål. Automatisering vil si at oppgaver som tradisjonelt utføres av mennesker, gjøres av maskiner i stedet. Når flere av de farlige oppgavene utføres av maskiner, blir det tryggere for mennesker å ferdes på sjøen.

Kunstig intelligens kan brukes til å automatisere de mest komplekse oppgavene, som for eksempel styring av skip og overvåking av skipets tilstand og diagnose av eventuelle feil og problemer. Kunstig intelligens er datasystemer som kan lære av egne erfaringer og løse komplekse problemer i ulike situasjoner og miljøer. Etter hvert som kunstig intelligens blir flinkere enn mennesker til å ta riktige avgjørelser i ulike situasjoner, vil risikoen for ulykker til sjøs reduseres. For eksempel kan kunstig intelligens trolig bidra til færre grunnstøtinger, som i dag står for 28% av skipsulykker og 13% av personbåtulykker. Ved å bidra til å redusere rommet for menneskelige feil og antallet risikofylte oppgaver, kan automatisering gjøre sjøfart tryggere for fritidsbåter, fiskeskøyter og skip. I tillegg vil automatisering kunne bidra til at besetningen på fartøy reduseres og at det blir færre mennesker som må reddes.

Bruk av kunstig intelligens og automatisering vil også muliggjøre en effektivisering av redningsarbeidet i framtiden gjennom, for eksempel, predikering av værforhold, ruteoptimalisering og mer effektive redningsskøyter. Også andre redningsfarkoster, som droner, vil basere seg på kunstig intelligens i framtiden. Slik teknologi kan effektivisere søkearbeidet og gjennomføringen av redningsaksjoner ytterligere. Andøy kommune i Nordland utvikler for eksempel droneteknologi med støtte fra Utenriksdepartementet, som skal brukes til søk, redning og overvåking i Arktis.⁶

Drivstoff

Som følge av et internasjonalt ønske om å redusere utslipp av klimagasser drives teknologisk utvikling kraftig fremover i retning av mindre energikrevende og utslippstunge løsninger. Flere regulerende tiltak vil også iverksettes for å fremme denne typen utvikling og hindre fortsatt bruk av fossile energibærere. Dette gjelder også innen skipsfart. Flere skip vil frem mot 2050 gå over til andre typer fremdriftssystemer og drivstoff enn i dag. Innen 2024 vil shipping inkluderes i EU sitt kvotehandels-system⁷, som vil initiere overgang til mindre utslippstungt drivstoff (DNV, 2023). Dette vil også sette fart på den teknologiske utviklingen av for eksempel hydrogen, ammoniakk og metanol som alternative energikilder (Øystese, 2021), i første rekke rettet mot shipping og store skip. Vi ser for oss at denne teknologien med tid også vil nedskaleres og tilpasses mindre båter frem mot 2050. Både el-båter og hydrogenbåter på god vei inn i markedet for fritidsbåter og fiskeskøyter. Dette vil kreve

⁶ <https://www.blv.no/skal-utvikle-droneteknologi-til-sok-redning-og-overvaking-i-arktis/s/5-9-435339>

⁷ Kun skip med over 5000 gigatonn som transporterer last som varer og passasjerer for kommersielle formål, skal inkluderes i første omgang.

mer kompetanse og stille krav til fritidsbåteiere da for eksempel hydrogen har høy eksplosjonsfare. En annen teknologisk utvikling for mindre båter som kun kjører kortere distanser, er batteridrevne motorer som allerede er på vei inn på fritidsbåtmarkedet.

Nye motorer og drivstofftyper kan påvirke behovet for redninger og assistanse. Uavhengig av om det hovedsakelig er batterier, hydrogen, diesel, eller en kombinasjon som brukes i 2050, er det sannsynlig at det blir større knapphet på energi og at prisen på drivstoff blir høyere. I tillegg er det ikke sikkert at batteriteknologien innen 2050 har utviklet seg dithen at batteribåter får tilsvarende energieffektivitet eller kapasitet som dagens båter. Konsekvensen kan bli at båtkjøring må bli mer energieffektiv, blant annet ved at kjørehastigheten må reduseres. Lavere hastigheter til sjøs vil gjøre at risikoen for fartsrelaterte ulykker blir lavere.

På den andre siden kan behovet for assistanse bli høyere dersom båtmotorer blir svakere, eller får lavere kapasitet. I tillegg er de nåværende formene for grønne drivstoff både mer kompliserte og mer ustabile i drift enn diesel og bensin. Overgangen til denne typen drivstoff kan kreve mer kompetanse og stille høyere krav til både fritidsbåteiere og større fartøy. For eksempel har hydrogen en høyere eksplosjonsfare enn fossile drivstoff, og batteribåter kan oppleve batteribranner. Vi antar at teknologien for utslippsfrie båter forbedres innen 2050, og gjøre at den blir et trygt og godt alternativ til fossile drivstoff. Allikevel tilsier den raske og storstilte omstillingen til grønn teknologi på mange områder samtidig, kombinert med at de foreslåtte formene for utslippsfrie drivstoff objektivt sett er mer kompliserte og ustabile enn fossile drivstoff, at det fortsatt vil være noen «barnesykdommer» ved denne teknologien i 2050.

Dieselforbruket fra RS sine skøyter i beredskap slipper ut om lag 8 900 tonn CO₂ årlig (Redningsselskapet, 2020). Ettersom vi nærmer oss 2050 og målet om netto nullutslipp i Norge og Europa er det også sannsynlig at det vil stilles krav og eller innføres reguleringer på dette området. Dette vil føre til at Redningssentralen vil måtte få mer miljøvennlige skøyter enn de har i dag. For eksempel har Norges Rederiforbund satt spesifikke mål for utslippskutt i sin klimastrategi, der de sier at: «Fra 2050 skal Norges Rederiforbunds medlemmer har en klimanøytral flåte.»

Økt sikkerhet og tryggere båter

Det skjer også en utvikling på andre teknologiske områder innen skipsfart, som for eksempel konstruksjon med tanke på sikkerhet og stødighet. Med teknologiske fremskritt ventes båter og skip å bli både sikrere og stødigere på sjøen og vi antar dette vil fortsette frem mot 2050. Det vil gjøre at båter i mindre grad får skader på både skrog og motor som vil resultere i behov for redningshjelp.

Et eksempel på en slik utvikling er utviklingen av Securemark, som er en sikker måte å merke båter og motor på. Dette gjør det lettere å finne båteier, og merket er – så vidt vi i dag vet – umulig å fjerne. Vi ser for oss at majoriteten av båter vil ha en slik form for eiermerking i framtiden. Dette vil gjøre at RS reduserer antall unødvendige utrykninger dersom det er båter som flyter rundt uten eier. Ved å raskt finne ut eierforholdet til båten og kontakte eier, kan RS finne ut om det er en ulykke som har forekommet eller en båt som har revet seg løs, og sette i gang utrykning deretter.

5 Usikre drivere

I analysen identifiserer vi fire usikre drivkrefter av betydning for framtidens sjøredningstjeneste: *grad av dugnadsånd, statlig involvering i redningsarbeidet, økonomisk vekst og omstillingsevnen i samfunnet*. Dugnadsånden omhandler tilgang på frivillige, og vilje i samfunnet til å donere penger til veldedige og frivillige organisasjoner. Statlig involvering dreier seg om den grad staten ønsker å ta ansvar for redningsarbeidet til sjøs. Økonomisk vekst omhandler privatøkonomisk velstand og vekst i norske havnæringer. Høy vekst vil påvirke redningstjenesten mest gjennom havbruksnæringen, turismenæringen og havvindsnæringen, samt ved en vekst i eierskap av fritidsbåter. Ved lav økonomisk vekst antas aktiviteten på sjøen å være lav. Høy omstillingsevne innebærer at samfunnet tar i bruk ny teknologi, og har tilegnet seg relevant kompetanse for framtidig næringsliv og industri. Disse drivkreftene ventes å ha stor innvirkning på framtidens sjøredningstjeneste gjennom Redningsselskapets inntekter, tilgang på frivillige, aktivitet på sjøen og modernisering og effektivisering av båter og utstyr generelt. Alle fire drivere kan ta en av tre verdier: *høy, middels eller lav*.

I dette kapitlet gjennomgår vi de usikre drivkreftene vi har identifisert. Disse driverne har stor påvirkning på redningstjenesten og/eller Redningsselskapet, og det er tilstrekkelig usikkerhet knyttet til hvordan de vil utvikle seg fram mot 2050. For hver av de fire drivkreftene vil vi drøfte sikre og usikre utviklingstrekk, definere utfallsrommet for driveren, og drøfte konsekvenser for redningstjenesten i de ulike utfallene. Disse driverne tar for gitt bakteppet som ble skissert i forrige kapittel, og vil drøftes i lys av disse utviklingstrekkenes.

5.1 Dugnadsånd

Driveren *dugnadsånd* favner all givervilje i samfunnet, både i form av tid og penger. Redningsselskapet er avhengig av både donasjoner og frivillige for å kunne drifte sine aktiviteter. I 2019 var over 17 prosent av Redningsselskapets inntekter kapitaldonasjoner. Redningsselskapet hadde i samme år 283 frivillige årsverk.

Norge har lenge vært et land med en sterk frivillig tradisjon. De siste 20 årene har mellom 15 og 20 prosent av befolkningen bidratt med en betydelig frivillig innsats, og over 60 prosent gjør en form for frivillig arbeid for en frivillig organisasjon i løpet av et år. Dette er svært høye tall i internasjonal sammenheng (Fladmoe, Eimhjellen, Sivesind, & Arnesen, 2019). Andelen personer som donerer penger til frivillige organisasjoner er også høy sammenliknet med andre land, men beløpene er ofte av moderat størrelse. Det er vanskelig å predikere hvor sterk både frivilligheten og giverviljen vil være i framtiden – kanskje vi i større grad enn nå vil ha behov for å ivareta egne interesser. På den andre siden kan det tenkes at frivilligheten styrkes over tid, og at organisasjoner som er avhengige av frivillig arbeid får et større rekrutteringsgrunnlag.

Framtidens dugnadsånd vil påvirke Redningsselskapets tilgang på finansiering og frivillige, og er derfor en usikker driver i vår analyse. Denne driveren kan ta en av tre verdier: høy, middels og lav dugnadsånd. Lav dugnadsånd betyr at innbyggere og selskaper i mindre grad enn i dag ønsker å donere penger til Redningsselskapet (eller andre), og i mindre grad enn før ønsker å jobbe frivillig. Høy dugnadsånd betyr det motsatte. Middels dugnadsånd tilsvarer dagens nivå.

5.1.1 Forventninger og trender

Hva det innebærer å være frivillig i Redningsselskapet i 2050 avhenger av en rekke faktorer. Det kan tenkes at fordelingen av oppgaver mellom Redningsselskapet, staten og andre redningsaktører vil endres over tid, eller at det dukker opp nye ansvarsområder for kystberedskapen som helhet. Dette vil kunne bety nye oppgaver og behov for annen kompetanse hos frivilligheten.

Med en aldrende befolkning er det mulig at en større del av det frivillige arbeidet som gjøres i organisasjoner blir omgjort til uformelt arbeid i familie og husholdning. Helsetjenestene vil være mer presset enn tidligere, og det er sannsynlig at privatpersoner må ta på seg en større omsorgsrolle enn tidligere. I et slikt tilfelle vil naturligvis kapasiteten til å også bidra med frivillig arbeid i eksempelvis Redningsselskapet gå ned. Samtidig er eldre en enorm ressurs for frivilligheten – norske pensjonister bidrar med over 15 000 frivillige årsverk i lag, organisasjoner og frivilligsentraler årlig (Pensjonistforbundet, 2022). Med andre ord vil eldrebølgen også kunne tilføre nye ressurser til Redningsselskapet, men som kanskje i mindre grad er rustet til å bemanne skøyter. I så fall kan det bli viktig for Redningsselskapet å øke aktiviteten blant de landbaserte frivillige.

Det har over lengre tid vært en trend at frivilliges lojalitet til enkeltorganisasjoner blir lavere, og at de heller sprer engasjementet over flere arenaer. Frivillig innsats er også i større grad enn tidligere fokusert rundt tidsavgrensede enkeltaktiviteter. Det kan se ut som frivilligheten er på vei bort fra sterke medlemskapstilknytninger og langvarige engasjementer, og på vei mot en frivillighet der det er aktivitetene, og ikke organisasjonen, som står i sentrum (Fladmoe, Eimhjellen, Sivesind, & Arnesen, 2019).

5.1.2 Svak eller sterk dugnadsånd

Det er sterke indikatorer på at de som bidrar med frivillig arbeid har større sannsynlighet for å bidra økonomisk, og vice versa. Det er også lite som tyder på at disse på noen måte går på bekostning av hverandre (Hanssen-Bauer, et al., 2015). I et scenario der dugnadsånden svekkes over tid, vil det dermed kunne ha negative konsekvenser *både* for Redningsselskapets tilgang på frivillig arbeidskraft og gaver og donasjoner som hjelper til å drifte arbeidet. I en situasjon med høy dugnadsånd vil det motsatte være tilfellet.

5.2 Statlig involvering

Som en organisasjon som arbeider tett med offentlige etater, og som mottaker av statlige midler, står Redningsselskapet alltid i fare for at politiske beslutninger kan påvirke organisasjonens rammevilkår og samfunnsrolle. Staten kan for eksempel ønske å privatisere redningsarbeidet til sjøs i større grad enn i dag, eller de kan fatte en beslutning om at de vil ta en større rolle selv fremover.

I Europa har redningsarbeid til sjøs tradisjonelt vært basert på frivillig innsats og ideelle organisasjoner, og med stor sannsynlighet vil ikke dette endre seg. Det finnes likevel strømninger som kan lede til at redningsarbeid til sjøs i større grad av-privatiseres i framtiden. Dette kan komme av interne faktorer i Norge som politiske krav om statlig ansvar og kontroll på sjøredning, fordi det er en viktig del av norsk beredskap og sikkerhet. Også eksterne faktorer som militære trusler kan føre til at forsvarets flåte bygges opp og de bygger opp kapasitet til å ta flere oppdrag innenfor søk, redning og assistanse.

5.2.1 Forventninger og trender

I sin rapport om Redningsselskapet fra 2020, fant Menon at den ikke-statlige delen av redningsarbeidet som gjøres i Norge i dag er mer effektiv enn en eventuell statlig organisering. Den positive effekten av denne organiseringen ble beregnet til 2 milliarder kroner årlig. Resultatene fra analysen, koblet med den internasjonale normen med å organisere søk og redning privat og frivillig, kan tyde på at framtidens sjøredning i Norge også vil gå denne veien. Koblet opp mot at staten venter å få et mer og mer begrenset økonomisk handlingsrom kan det tenkes at denne vurderingen blir gjort over tid, og at til slutt staten trekker seg ut av redningsarbeidet. Det kan være delvis – gjennom å legge ned egen organisering av arbeidet, men fortsatt gi tilskudd til arbeidet. Eller det kan være en full uttrekking, der tilskudd og statens egen aktivitet bortfaller.

På den annen side kan det tenkes at regjerende politikere i økende grad anser sjøredning som et offentlig anliggende, og ønsker å «avkommersialisere» det. I det nylig oppnevnte *Avkommersialiseringsutvalget* er formålet med utredningen å utrede hvordan kommersiell drift kan utfases i ulike skattefinansierte velferdstjenester, og å legge fram en nullprofittmodell for hver del av velferdstjenestene (*Avkommersialiseringsutvalget*, 2022). Per i dag inkluderer ikke dette redningsarbeidet til sjøs⁸, men det er ikke utenkelig at redningsarbeidet vil kunne inkluderes i en slik tankegang i fremtiden. Staten har et prinsipielt ansvar for å ta hånd om beredskap, sikkerhet og helse på mange felt i samfunnet, det avhenger av den politiske utviklingen om sjøredning også vil inkluderes i denne definisjonen over tid.

En eventuell utfasing av kommersielle aktører behøver ikke å inkludere Redningsselskapet. I mandatet for *Avkommersialiseringsutvalget* defineres tre hovedalternativer for utfasing, der det første innebærer at regien av tjenesten skal være 100 prosent offentlig driftet. Det andre alternativet åpner for at ideelle organisasjoner kan drifte slike tjenester, og i det tredje kan også kommersielle aktører drifte velferdstjenester – under sterkere regulering enn i dag.

Dersom staten tar over sjøredningsarbeidet, så vil dette trolig dreie seg om søk- og redningsarbeid, slik andre redningstjenester til sjøs er organisert i utlandet. Redningsselskapet i dag gjør også en stor andel berging og assistanse av fartøy. Til og med Hurtigruten har på et tidspunkt blitt slept av Redningsselskapet. Det er sannsynlig at akkurat denne delen av Redningsselskapets operasjoner ikke vil bli tatt opp av staten, og at berging av verdier vil overlates til private aktører og ideelle organisasjoner som Redningsselskapet.

5.2.2 Høy eller lav statlig involvering

I scenarioanalysen kan den statlige involveringen ta en av tre verdier: *Høy*, *middels* eller *lav*. Middels involvering tilsvarer dagens ansvarsfordeling mellom stat og Redningsselskapet.

I en situasjon der statens involvering i redningsarbeidet blir høyere enn i dag tar vi utgangspunkt i at Kystvakten tar over ansvaret for redningsarbeidet, i samarbeid med hovedredningssentralen. Her vil tilskudd til Redningsselskapet i stor grad bortfalle, da staten heller ønsker å utføre dette arbeidet alene. Politisk styring som er negativ til frivillig og privat redningsarbeid kan også svekke samordningen på tvers av redningsinstanser.

I motsatt tilfelle kan man se for seg at staten ønsker å ta mindre av ansvaret for sjøredningsarbeid, særlig grunnet et stadig strammere handlingsrom. Redningsarbeidet privatiseres, og staten trekker seg ut. I et slikt tilfelle vil

⁸ Utvalget skal se på velferdstjenester som staten eller kommunen i dag har en lovpålagt plikt til å tilby.

Redningsselskapet være nødt til å ta mer av redningsarbeidet på egne skuldre, og samarbeidet med andre nødetater vil være enda viktigere i dag. Konkurransen med andre etater kan oppstå – avhengig av etterspørselen til sjøs. Dersom betalingsvilligheten for redning er høy antas det at konkurransen vil oppstå⁹. Tilskudd fra staten kan øke, men det er viktig å huske at det økonomiske handlingsrommet blir strammere og strammere.

5.3 Økonomisk vekst

De fleste av oss har rukket å oppleve både økonomiske oppgangs- og nedgangstider. Økonomien kan påvirkes av en rekke uforutsigbare forhold, og det er dermed vanskelig å predikere hvordan den økonomiske velstanden vil se ut i 2050. I vår analyse samler vi økonomiske utviklingstrekk i én driver kalt *Økonomisk vekst*. Denne driveren oppsummerer utviklingen både i privatøkonomi og vekst i næringer som er til stede på sjøen. Andre næringer anses å ikke være sentrale for akkurat analysen, utover den effekten de har på privatøkonomien. En sterk vekst i norsk økonomi vil ha effekter på privatøkonomien, men ikke nødvendigvis være tilknyttet sjønæringer.

Vi drøfter de ulike områdene som driveren *Økonomisk vekst* oppsummerer. I hovedtrekk har vi delt i to: privatøkonomi, og framtidens havnæringer.

5.3.1 Privatøkonomi

Privatøkonomien er viktig for tilstedeværelsen av privatpersoner på og ved sjøen. I kombinasjon med høyere temperaturer i Norge og et økt folketall i byer som ligger langs sjøen og innsjøer, kan en styrket privatøkonomi føre til at flere privatpersoner tar seg råd til fritidsbåt og opplevelsesreiser til sjøs.

Når det gjelder donasjoner til frivillige organisasjoner, kan høy inntekt ha en positiv effekt på dette området. Personer med høyere inntekter vil oftere ha mer penger til overs etter å ha tatt vare på seg selv og sin familie, og kan derfor være mer tilbøyelige til å gi donasjoner til å støtte arbeidet til frivillige organisasjoner som Redningsselskapet.

I en situasjon med lav økonomisk vekst antar vi at en strammere økonomisk situasjon og fortetting i byene gjør at fritidsbåter blir et luksusgode som færre kan ta seg råd til. Dette gjør at færre privatpersoner er på sjøen, noe som reduserer antall rednings- og assistansekrevene hendelser. På den andre siden har det også en negativ effekt på Redningsselskapets inntekter. Færre båteiere fører til lavere medlemsinntekter, registerinntekter og salgsinntekter for Redningsselskapet.

Samtidig som færre kan ta seg råd til fritidsbåt er likevel befolkningen i større grad enn før lokalisert langs vann, og temperaturen i Norge har steget. Dette kan føre til en vekst i antall «myke trafikanter» til sjøs og langs kysten. Kajakk, SUP og strandtur oppleves som et mer tilgjengelig tilbud for privatpersoner som fortsatt ønsker å nyte sjøliv.

I en situasjon med høy økonomisk vekst tar vi som utgangspunkt at fritidsbåteierskapet øker, og at inntektene til Redningsselskapet fra donasjoner, medlemskap, register og salg vokser. De som ikke har råd til egen båt og båt plass tar i større grad i bruk båtdelingstjenester. Samlet sett antar vi derfor at det er høyere aktivitet av

⁹ Dette kan også skje i tilfeller mer middels statlig involvering.

fritidsbåter til sjøs, noe som gjør at antall hendelser øker. Erfaringsnivået på mange av privatpersonene er lavt, og det er stort behov for assistanse ved feil i båtmotorikk og teknikk.

5.3.2 Framtidens havnæringer

Norsk eksport er havbasert. Ifølge *Eksportmeldingen 2022* var kom om lag 74 prosent av Norges totale eksport i 2021 fra havnæringene (Menon Economics, 2022). Dette inkluderer olje- og gassnæringen, maritim næring og offshore leverandørindustri samt sjømatnæringen. Havnæringene har over lenger tid dominert norsk eksport, og har historisk utgjort mellom to tredjedeler og tre fjerdedeler av norsk eksport. Disse næringene er altså en stor del av grunnlaget for økonomisk vekst i Norge.

Utviklingen i havnæringene vil avgjøre behovet for redning og assistanse av næringsdrivende til sjøs. Høy vekst og velstand vil gjøre at aktiviteten øker, og at utstyr og fartøy som benyttes er godt vedlikeholdt. Høyere aktivitet øker forekomsten av hendelser til sjøs, mens godt vedlikehold gjør at hendelser ved motorsvikt eller lignende blir mindre sannsynlig.

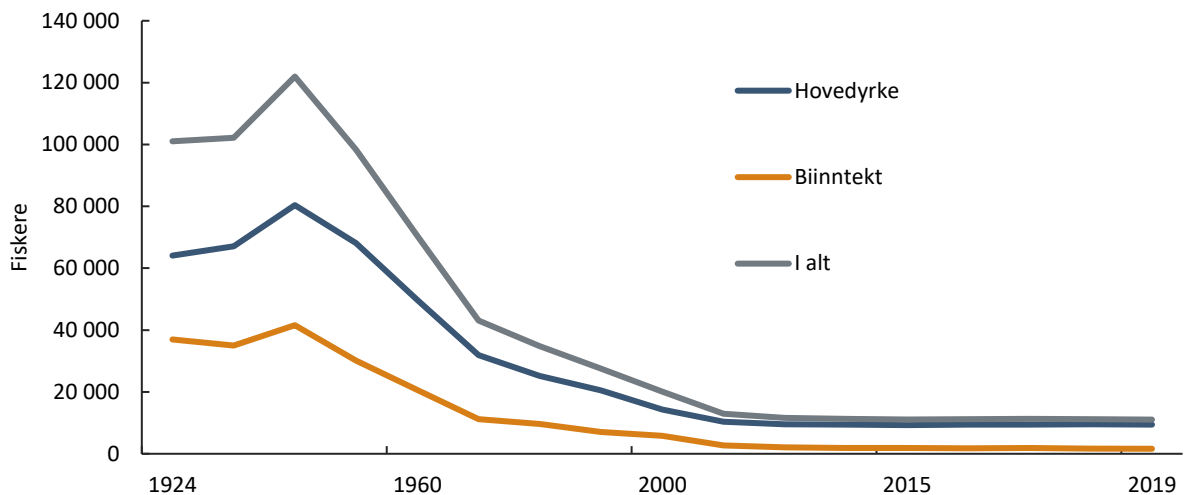
Vi gjennomgår de delene av havnæringen som er relevante for Redningsselskapet – i form av at de ofte eller tidvis vil behøve redning og assistanse. Petroleumsnæringen er ikke inkludert, da de ikke oppleves som en relevant gruppe for Redningsselskapet, både på grunn av lokasjon av plattformer (langt ute til havs), transportmåtene som oftest brukes ut til plattformer (helikopter), og næringens størrelse, som gjør at den i stor grad evner å «redde seg selv» ved behov. De næringene som vi anser å være relevante er: fiskerinæringen, havbruksnæringen, maritim næring, turisme på vann og sjø, og havvindnæringen.

Fiskeri

Fiskerinæringen har lenge vært tett knyttet til Redningsselskapet, og arbeidet de gjør for å berge fiskere er en stor grunn til støtte og donasjoner, særlig i nord. Den tradisjonsrike fiskerinæringen har lenge vært et risikabelt arbeidssted, og over 20 prosent av redningsselskapets redningsoppdrag i Nord-Norge er utrykninger for å bistå fiskefartøy.

Fiskerinæringen består i dag av få, store båter. Antall fiskere har falt dramatisk siden krigen, fra over 120 000 i 1940, til like under 13 000 i 2010. I 2019 var det totalt litt over 11 000 fiskere i Norge. Figuren nedenfor viser utviklingen i antall fiskere siden 1924.

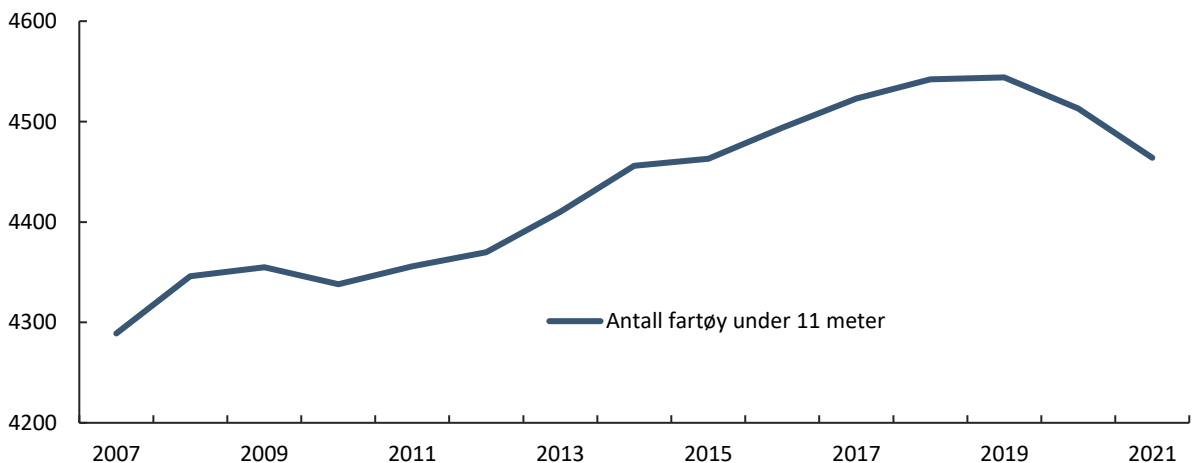
Figur 5-1 Antall fiskere fordelt etter tilknytningsform. 1924-2019. Kilde: Fiskeridirektoratet



Som vi ser av figuren er de fleste fiskere på heltid, mens litt over 14 prosent hadde i 2019 dette som biinntekt. Denne utviklingen har vært stabil siden 2010, og ventes ikke å endre seg nevneverdig fram mot 2050. Antallet fiskere antas derfor å falle sakte. Fiskerinæringen begrenses av konsesjoner for å unngå overfiske, og det er ikke grunn til å tro at disse vil vokse betydelig fram mot 2050, da fisk er en fornybar og begrenset ressurs.

Fiske uten konsesjoner er for mange en biinntekt. Deltagelse drives dermed av mulig gevinst for den enkelte, og derfor av drives av torskprisen. Ved høye torskpriser blir alternativkostnaden av å avstå fra å fiske høyere, og flere vil velge å fiske kvotefritt som biinntekt. Eller med andre ord – det er for lukrativt å fiske til å la være. Figuren nedenfor viser hvordan antall fiskefartøy på under 11 meter varierer fra år til år.

Figur 5-2 Antall fiskefartøy med lengde under 11 meter årlig. 2010-2021. Kilde: Fiskeridirektoratet



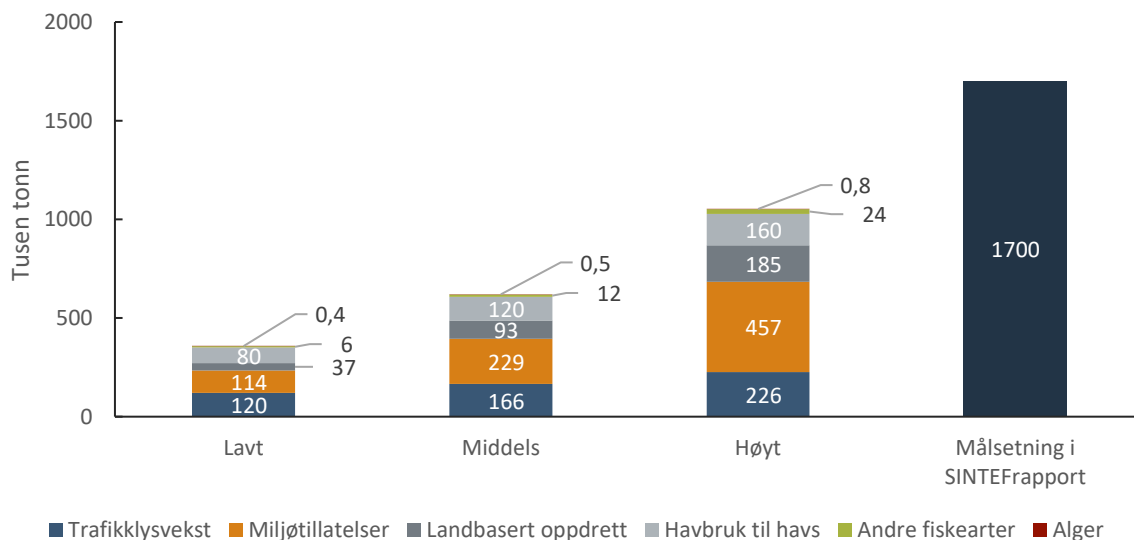
Fiskerinæringen antas å være relativt stabil fram mot 2050, grunnet faren for overfiske. Det kan tenkes at næringen kan vokse noe raskere, eller noe tregere, men alt i alt vurderes disse variasjonene til å være relativt små.

Havbruk

Havbruksnæringen i Norge er en viktig del av norsk eksport i dag, og produksjonen i næringen har potensiale for å øke stort i tiden fram mot 2050. I motsetning til fiskeri kan produksjonen i denne næringen skaleres opp stort uten å risikere overfiske. Det er likevel andre faktorer som begrenser veksten i denne næringen i dag.

Det settes ambisiøse mål for vekst i næringen politisk, men det er ikke gitt at disse målene nås. Rapporten Verdiskaping basert på produktive hav i 2050 skrevet av en arbeidsgruppe oppnevnt av DKNVS og NTVA, ført i pennen av SINTEF, har i mange sammenhenger blitt brukt som et mål på potensialet for økt produksjon og verdiskaping innen akvakultur i Norge. Der er det indikert et potensial for mer enn femdobling av marin verdiskaping fra 2010 til 2050. I rapporten *Ringvirkningsanalyse av havbruksnæringen* (2022) analyserte Menon Economics disse vekstmålene, samt andre vekstmål satt i Arbeiderpartiets partiprogram og i Hurdalsplattformen. I rapporten beregnes et høyt, et lavt og et middels vekstscenario for havbruksnæringen. Resultatene av denne analysen er vist i figuren nedenfor.

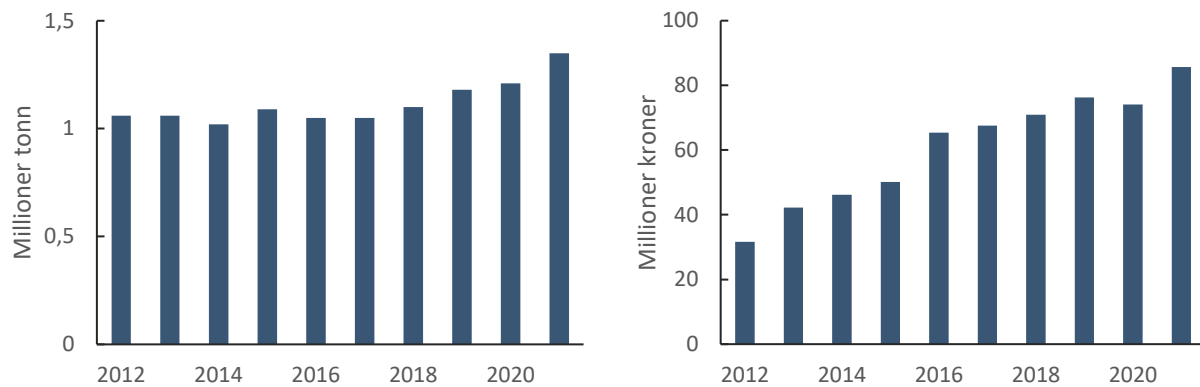
Figur 5-3 Kilder til produksjonsøkning i ulike scenarier. Kilde: Menon Economics



Analysen fant at selv i høyvekstscenarioene innen alle typer havbruk, lå ikke næringen an til å vokse så mye som beskrevet i SINTEF rapporten.

Næringen vokser både gjennom prisen på fisken som selges (i hovedsak laks per i dag), og volumet som produseres. Prisen er i stor grad utenfor næringens kontroll, men har i de siste årene vokst raskt. Figurene nedenfor viser volum eksportert laks og regnbueørret, og verdien av denne eksporten siden 2012.

Figur 5-4 Eksportert laks og regnbueørret, tonn og verdi. 2010-2021 Kilde: Statistisk sentralbyrå



Siden 2012 har mengde (i tonn) eksportert oppdrettslaks vokst med 27 prosent, mens verdien av den samme eksporten har vokst med over 170 prosent. Verdivekst uten produksjonsvekst vil kun ha indirekte virkninger på redningstjenesten i framtiden. Produksjonsvekst vil derimot innebære økt aktivitet på sjøen.

Produksjonsvekst kan oppnås gjennom flere kanaler. Veksten i produksjon av tradisjonell oppdrettsfisk reguleres i dag gjennom trafikklyssystemet. Det er høyst usikkert hvor stor vekst man vil få fra trafikklyssystemet i framtiden. Det avhenger først og fremst av vurderingen av miljøsituasjonen, som er en funksjon av både oppdretters atferd, teknologisk utvikling, vær- og klimaforhold og den komplekse interaksjonen mellom disse faktorene. Dersom store fremskritt gjøres med hensyn på disse faktorene vil produksjonen i tradisjonell oppdrett kunne vokse mye.

Det er også et potensial for vekst i akvakultur gjennom etablering av produksjon i langt mer eksponerte områder lenger ut fra grunnlinjen, såkalt havbruk til havs. Mange næringsaktører har i flere år uttrykt stor interesse for havbruk til havs, og det pågår for tiden et omfattende reguleringsarbeid for å etablere rammebetingelser for tildelinger av tillatelser til havbruk. Likevel er det fortsatt betydelig usikkerhet rundt regulatoriske rammer og lønnsomhetspotensial. Også innenfor havbruk til havs er det derfor fortsatt høyst usikkert hvor stor produksjon man kan forvente i framtiden. I rapporten *Verdiskapingspotensiale og veikart for havbruk til havs* (Tveterås, et al., 2020) anslås tre scenarier for vekst innen havbruk til havs. Anslagene innebærer opp med en produksjon på mellom 50 000 - 130 000 tonn i 2030. Det er også en sjanse for at slik produksjon ikke blir etablert, enten på grunn av politisk motstand, eller tekniske hindre man ikke kan overkomme.

På den annen side er det også potensiale for vekst i andre typer sjømat enn laks. Akvakulturproduksjonen av andre fiskearter har de siste årene vært begrenset når den måles i forhold til lakseoppdrett. Selv om produksjonen i dag er relativt lav, er det samtidig et potensial for at produksjonen i disse segmentene kan vokse. Særlig torsk peker seg for tiden ut som en art hvor det er oppmerksomhet rundt.

Veksten i havbruksnæringen er ikke garantert. Det har som nevnt lenge vært lav vekst i produksjonen av oppdrettsfisk. Dersom det ikke blir stor vekst gjennom vellykkede innovasjoner som kompenserer for eller eliminerer miljøeffekter eller annet, kan det være at aktiviteten i denne næringen i liten grad endrer seg. Vi kan også oppleve stor endring, enten i positiv, eller negativ retning.

Ekstremvær og varmere klima kan også gjøre at det blir lavere produksjon i framtiden, dersom det blir for vanskelig, farlig eller rett og slett umulig å produsere fisk de stedene vi i dag har oppdrettsanlegg. I vår analyse legger vi til grunn at i et tilfelle med lav økonomisk vekst har aktiviteten i oppdrettsnæringen gått ned.

På den annen side kan havbruk til havs, lukkede anlegg og stadig bedre teknologi og medisinske fremskritt gjøre at det er tryggere og mindre belastende for miljøet å produsere laks, både nært kyst og til havs. Norsk produksjon kan ha holdt på sine konkurransefortrinn, og slik holdt på sin dominans i det internasjonale markedet for oppdrettsfisk. Klimatilpasninger som å redusere inntak av rødt kjøtt grunnet høye klimagassutslipp kan ha gjort sjømat enda mer attraktiv, og satt fart på norsk sjømateksport. I et tilfelle med høy økonomisk vekst er det slike utviklingstrekk vi legger til grunn.

Maritim næring

Maritim næring har potensiale for vekst gjennom flere kanaler: overføring av godstransport fra land og fly til sjø, vekst i norske eksportnæringer og import til Norge, og endringer i dagens transportmønstre.

Overføring av godstransport til sjø

Det har lenge vært et uttalt politisk mål om at gods som transporteres over lange avstander skal overføres fra veg til sjø og bane. Denne målsetningen er blant annet omtalt i ulike nasjonale transportplaner så langt tilbake som til 2002. Det var likevel først i NTP 2018-2029 denne intensjonen ble formalisert i en målsetning om at 30 prosent av gods som fraktes over 30 mil skulle overføres fra veg til sjø og bane innen 2030. Dersom godstransport skal overføres vekk fra vei er sjø likevel det mest aktuelle substituttet. Jernbanetransport har svært begrenset kapasitet, og utbygging av infrastruktur for å øke kapasiteten er svært kostbart. Opprettelse av nye skipsruter har relativt lave oppstartskostnader i forhold til godstransport på jernbane.

Det er derimot lite som tyder på at de uttalte målene vil nås i nærmeste framtid. I en rapport fra 2021 (Menon Economics, 2021) fant man at det hittil var lite som tydet på at en slik overføring av godstransport var gjennomført eller i det hele tatt underveis. Fram mot 2050 kan det tenkes at tilstrekkelige tiltak for å sørge for at disse målene nås, men det virker like sannsynlig at målene enten avblåses eller ikke nås grunnet mangel på tiltak.

Nye transportmønstre til sjøs

De siste årene har det blitt stadig mer klart at klimaendringene vil ha store konsekvenser for sjøtransportsektoren på global skala. En av mulighetene som har oppstått som en følge av dette, er Nordøstpassasjen som et rutealternativ for shipping mellom øst og vest.

Til nå har sjøtransport langs denne ruten vært begrenset av vanskelige isforhold og eksisterende navigasjonsutfordringer, men stadig varmere temperaturer og mindre sjøis kan endre dette. Nordøstpassasjen, som forbinder Europa med Asia gjennom arktiske farvann, kan i et slikt tilfelle bli et mer relevant alternativ for skipsfarten mellom disse to kontinentene i årene som kommer. Reisen mellom Sentral-Europa og eksempelvis Japan er kortere via nordøstpassasjen, sammenlignet med en reise via Suezkanalen.

En vekst i seilas via Nordøstpassasjen vil øke trafikken langs norskekysten, men trafikken vil i stor grad bestå av skip som har kompetent personell om bord – og som derfor sjeldent vil behøve bistand. Likevel vil en betydelig økning i trafikken kunne føre til en økning i behov for sleping og redning av store lasteskip langs norskekysten.

Dette er dog avhengig av at nullutslippsskøyene i 2050 er sterke nok til å slepe så store skip, og at den geopolitiske situasjonen er av en slik karakter at Nordøstpassasjen oppleves som et relevant alternativ for godstransporten.

Høy og lav vekst i maritim næring

I en situasjon med høy vekst legger vi til grunn av i en høyvekstsituasjon vokser også den maritime næringen, og trafikken langs kysten øker. Skipene som brukes i global shipping er mindre relevante redningsobjekter for Redningsselskapet, men en vekst i trafikk ventes likevel å føre til en liten økning i rednings- og assistanseoppdrag.

I en lavvekstsituasjon venter vi at det motsatte skjer, men at effekten på rednings- og assistansebehov også her er beskjeden.

Turisme på vann og sjø

Turisme til sjøs vil kunne vokse fram til 2050, men utviklingen vil avhenge av mange faktorer. Dersom Norge oppfattes som et attraktivt reisemål for turister, vil det kunne være en betydelig økning i cruiseturister, fisketurisme, reiser med hvalsafari og lignende. Norges vakre kystlandskap vil fortsatt være et viktig trekkplaster for turister som ønsker å oppleve naturen. Men, turisme til sjøs vil også være avhengig av den økonomiske utviklingen, politiske prioriteringer og miljøhensyn. Det kan dermed være en usikkerhet knyttet til om turisme ved sjøen vil øke eller minke i Norge i årene som kommer. I en situasjon med høy økonomisk vekst vil vi derfor se for oss at turismeinntektene vil kunne være høye, fra økt turisme til sjøs i Norge. I et tilfelle med lav økonomisk vekst vil det motsatte være gjeldende.

Havvind

I 2050 vil havvindsnæringen i Norge potensielt være etablert som en stor og verdifull bransje. Med regjeringens målsetning om utbygging av 30GW innen 2040, vil næringen kunne bidra betydelig til Norges grønne omstilling og reduksjon av klimagassutslipp.

Det tekniske potensialet for havvind i Norge er også betydelig høyere enn dagens målsetning, og det er derfor mulig at vi vil se enda større utbygging enn planlagt. En analyse fra Multiconsult finner at potensialet for utbygging av havvind langs den norske kysten er lik 338 GW¹⁰, som er ti ganger mer enn regjeringens målsetning for havvindproduksjon.

NVE har i samarbeid med Fiskeridirektoratet, Miljødirektoratet, Kystverket, Oljedirektoratet, Petroleumstilsynet og Forsvarsbygg identifisert mulige havområder på sokkelen der havvind kan bygges ut. Figuren nedenfor viser områdene som foreslås utredet for utbygging av havvind.

¹⁰ <https://www.multiconsult.no/mulig-a-tidoble-regjeringens-havvindmal/>

Figur 5-5 Områder som foreslås utredet for utbygging av havvind. Kilde: NVE



NVE finner at potensialet er stort, i likhet med Multiconsult. De identifiserer 20 havområder som kan være aktuelle for havvind, og som bør utredes nærmere. Disse områdene har relativt lave interessekonflikter mellom miljø, fiskeri og andre næringer.¹¹ Områdene som er identifisert er på til sammen 54 000 kvadratkilometer, som er langt mer enn det som er nødvendig for å bygge ut 30 GW. Til sammenligning vil utbygging av 30 GW havvind vil kreve arealer på mellom 4 000 og 26 000 kvadratkilometer¹².

Havvindnæringen kan med andre ord bli stor i 2050. Samtidig er lønnsomheten i havvindsnæringen per i dag lav. Dette kan føre til at man ikke velger å realisere utbyggingspotensialet. Utbyggingen vil også være avhengig av den økonomiske situasjonen og politiske prioriteringer i framtiden. Siden havvindnæringen er en relativt ny sektor i Norge, vil næringen også være avhengig av hvordan markedet utvikler seg internasjonalt, og hvordan lønnsomheten eventuelt endrer seg i næringen. Denne utviklingen kan føre til enten høy eller lav aktivitet og utbygging.

Vi tar som utgangspunkt at det uansett vil bygges ut *noe* havvind. Usikkerheten fram til 2050 ligger i hvor mye som bygges ut. I 2050 vil man kunne ha stor aktivitet til sjøs i forbindelse med både utbedring av nye områder,

¹¹ <https://veiledere.nve.no/havvind/identifisering-av-utredningsomrader-for-havvind/>

¹² <https://e24.no/energi-og-klima/i/Q737J8/fersk-nve-rapport-her-kan-norge-bygge-ut-havvind>

drift av eksisterende havvindområder og dekommisjonering av eksisterende anlegg. Dette vil innebære økt aktivitet på sjøen for båter i dette sjiktet. Særlig i sør og vest, der de fleste områdene for havvind er identifisert, vil aktiviteten blant næringsdrivende på sjøen vokse. På den annen side, i et lavvekstscenario, kan man se for seg at svak lønnsomhet har gjort at havvindprosjektene avlyses, og videre utbygging uteblir.

5.3.3 Høy og lav økonomisk vekst

Høy økonomisk vekst påvirker redningsarbeid på flere måter, både gjennom private fritidsbåter og flere typer næringsaktivitet, og tilgang på ansatte med relevant maritim kompetanse. For privatøkonomien antar vi at høy økonomisk vekst også innebærer sterk privatøkonomi, og velstandsvekst i befolkningen. Den økende befolkningen ved sjøen vil ha råd til å kjøpe fritidsbåter, og å nyte sjøturisme. Økt aktivitet til sjøs fører til en vekst i behov for redning og assistanse, både for bedrifter og privatpersoner. Dette legger press på redningsselskapene. Sterk økonomisk vekst styrker også donasjoner fra bedrifter, og inntekter fra privatpersoner gjennom medlemskap, register og annet salg. Den økte aktiviteten i havnæringene vil også gjøre sektoren mer attraktiv som arbeidsplass. Høy vekst i næringen gir økte lønninger, som igjen tiltrekker seg ansatte. Dette hever tilgangen på personer med maritim kompetanse for alle i næringen, inkludert Redningsselskapet. Konkurransen om denne arbeidskraften blir derimot stor, og lønningene blir høye.

I svakere økonomiske tider antar vi at aktiviteten til sjøs faller. Færre privatpersoner har råd til båtplass og båt, og framtidsplanene om vekst i havnæringene har ikke blitt noe av. Mindre aktivitet til sjøs taler for at færre hendelser oppstår. Samtidig har næringsaktørene og privatpersonene som oppholder seg til sjøs stram økonomi, og ofte dårlig vedlikeholdt utstyr. Dette gjør at problemer som motorstopp og feil ved systemene oftere skjer. Med redusert aktivitet til havs faller også tilgangen på arbeidskraft med maritim kompetanse. Donasjoner til Redningsselskapet antas også å falle grunnet den økonomiske situasjonen.

5.4 Omstillingsevne

Omstillingsevne handler om hvor raskt vi som samfunn evner å tilpasse oss endringer på kort og lang sikt, i hvilken grad vi tar i bruk ny teknologi, og hvorvidt vi får mest mulig ut av framstegene som gjøres i teknologi og vitenskap ellers.

Vi står ovenfor stadig flere utfordringer som krever økt omstillingsevne – for eksempel klimaendringer, digitalisering og overgangen til et mer bærekraftig samfunn. Den samlede omstillingsevnen i samfunnet avhenger av hvilke forutsetninger vi har for endring, hvilke holdninger vi har til endringer, og hvorvidt vi forstår hva som kreves for å få gjennomført nødvendige endringer. Omstillingsevnen handler også om kompetanse i offentlig sektor, privatpersoner og bedriftene.

5.4.1 Forventninger og trender

Norge er et rikt land, og har som nevnt en befolkning med høy digital kompetanse. Velferdssamfunnet i Norge, og sikkerhetsnettet vi har i Statens pensjonsfond utland gir fleksibilitet i omstillingen som må komme. Vi har i større grad enn andre land råd til å ligge i front, og til å ta risikoen ved å innovere og være tidlige brukere (*early adopters*) som samfunn. Med risikoen knyttet til dette følger det også høy potensiell gevinst. Som et samfunn har vi forutsetningene for å klare omstillingen som vil kreves fram mot 2050.

Ifølge Abelia *Omstillingsbarometer*, der styrker og svakheter i norsk omstillingsevne rangeres og måles (Abelia, 2022), vokser kompetansegapet i Norge. Dette begrunnes med en fallende arbeidsdeltakelse og lav tilgang på IT-spesialister i Norden, kombinert med en manglende evne til å tiltrekke seg utenlandsk talent. Samtidig er kompetansen på teknologi høy i Norge. Befolkningen har høy digital kompetanse, og scorer i toppsjiktet på denne indikatoren i *Omstillingsbarometeret* (Abelia, 2022). Samlet scores kompetansenivået i Norge derfor høyt. Høy kompetanse på nye løsninger og teknologier vil være avgjørende for å kunne ta i bruk teknologien som utvikles, og til å bruke denne til å realisere gevinstene som teknologien kan utløse. Nye teknologier fører til at arbeidsoppgaver endres og at oppgavene organiseres på nye måter. Det stiller krav til ny kompetanse, både for de enkelte ansatte og for organisasjonen som helhet.

Spørsmålet er dermed om Norge har de holdningene som må til for å omstille seg. Det være seg politiske holdninger, bedriftsholdninger og privatpersonens holdninger. Ifølge *Omstillingsbarometeret*, ligger digitaliseringen av offentlige tjenester i Norge så vidt over gjennomsnittet for alle landene i undersøkelsen. Samtidig er innovasjonsaktiviteten i landet svært høy, og oppstartsmulighetene i landet er svært høye (Abelia, 2022). Det betyr at forholdene til synelatende ligger til rette for en sterk innovasjons og entreprenørskapskultur, som er perfekt egnet til å bidra til samfunnsmessig omstilling. Samtidig viser analysen at den faktiske motivasjonen for entreprenørskap er av de laveste av alle landene i analysen. Det står enda dårligere til med entreprenøraktiviteten, der Norge fikk den desidert laveste scoren av alle de 29 landene som inkluderes i analysen. Risikotoleransen i Norge synes å være lav. Dette kan henge sammen med store, trygge næringer i Norge, som tiltrekker seg store deler av talentene våre, eller risikoaversjon i norske bedrifter. For å lykkes med endring er man avhengig av å tørre å endre seg, og av å kunne stå i at store gevinster gjerne følges av stor risiko.

Norge er et petroleumsland. 64 prosent av eksportinntektene i 2021 kom av petroleumsprodukter¹³. En rask overgang bort fra petroleumsprodukter vil med andre ord treffe den norske økonomien hardt, dersom vi ikke har omstilt den norske økonomien i forkant. Samtidig kan et slikt sjokk utløse stor endringsvilje, slik man så under koronapandemien, dette vil i så fall trolig gå på bekostning av økonomien, i det minste i en overgangsfase.

5.4.2 Høy og lav omstillingsevne

Norges evne til å omstille seg i tiden som kommer er usikker, men virker å avhenge av vår vilje til å ta risiko, og evne til å takle sjokk når de kommer. I scenarioanalysen kan omstillingsevnen til vårt samfunn ta verdiene *høy* og *lav*.

Høy omstillingsevne gjør det mulig for samfunnet å ta i bruk ny teknologi og på andre måter tilpasse oss endringer på en effektiv måte. Dette kan gjøre ferdsel til sjøs tryggere, grunnet bedre systemer, enklere kommunikasjon og lokalisering i nødstilfeller, og muligheter for å løse problemer digitalt. På samme måte vil en sterk omstillingsevne bidra til å gjøre redningsarbeid mer effektivt, ved å presist kunne avgjøre ressursene som behøves for å gjennomføre et oppdrag. Det vil kunne bidra til å mer effektivt bruke ressursene i Redningssselskapet. Et eksempel på en slik omstilling kan være at alle båter er identifiserbare og det er enkelt å få kontakt med eier – som gjør at utrykninger i liten grad vil skje unødvendig. Slike framsteg grunnet samfunnets omstillingsevne vil gjøre redningsarbeid mer målrettet.

¹³ <https://oec.world/en/profile/country/nor>

Lav omstillingsevne kan derimot føre til større økonomiske og sosiale kostnader fordi man ikke klarer å holde tritt med samfunnsutviklingen. Effektivisering av arbeid via teknologi vil ikke være på det nivået det kunne vært, grunnet motvilje mot omstilling eller at teknologien er for dyr. Dette vil påvirke negativt gjennom at man ikke henter gevinster og fremsteg som kunne blitt realisert.

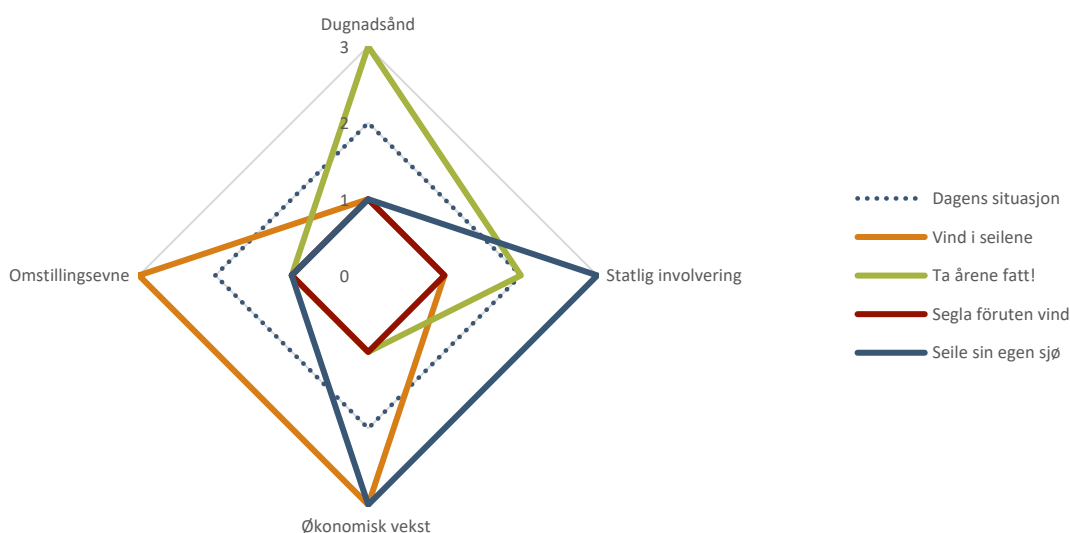
6 Scenarier for framtidens redningstjeneste

I dette kapitlet presenterer vi de fire utvalgte scenarioene, og diskuterer konsekvensene av disse for Redningsselskapet. Scenariene er basert på de fire usikre drivere vi har identifisert og diskutert i forrige kapittel: dugnadsånd, statlig involvering, økonomisk vekst og omstillingsevne. Hvert av scenarioene bringer med seg ulike muligheter og problemstillinger. I første scenario åpner samspillet mellom høy økonomisk vekst og høy omstillingsevne for effektivisering av redningsarbeidet, og gjør båter tryggere. Dette er også helt nødvendig på grunn av lav dugnadsånd. I scenario 2 åpner høy dugnadsånd for å utvide forebyggingsarbeidet og bemanne redningsarbeid, mens lav tilgang på kapital gjør at assistanseoppdrag blir veldig kostbart. I tredje scenario er alle usikre drivere lave, noe som gjør at alle ressurser er begrenset. Samtidig er aktiviteten på sjøen lav, og derfor også behovet for redning og assistanse. I scenario 4 er den statlige involveringen høy, og skyver Redningsselskapet ut av redningsarbeidet. Redningsselskapet står igjen med assistansearbeidet på sjøen, og har lav tilgang på frivillige.

En utfordring med scenarioanalyse er at det finnes et stort antall mulige scenarier fordi driverne kan kombineres på mange ulike måter. I vårt tilfelle har vi de fire drivkraftene dugnadsånd, økonomisk vekst, omstillingsevne, og statlig involvering. Hver av disse kan ta en av tre nivåer: lav, middels og høy. Det vil si at driverne i teorien kan danne $3^4 = 81$ ulike scenarier.

Vi har satt sammen ulike kombinasjoner av drivere som både gir realistiske, konsistente og interessante scenariofortellinger for 2050. Valget av scenarier har vi gjort gjennom en utprøvningsprosess, der ulike samspill mellom drivere identifiseres for å skape interessante utfordringer og muligheter. Scenariene skal ikke være for like hverandre, men skal få fram bredden i problemstillinger som kan melde seg for Redningsselskapet i 2050. Vi har på dette grunnlaget valgt fire scenarier, som vist i figuren nedenfor.

Figur 6-1: Et radardiagram av de fire scenarioene der 1=Lav, 2= Dagens nivå, 3= Høy.

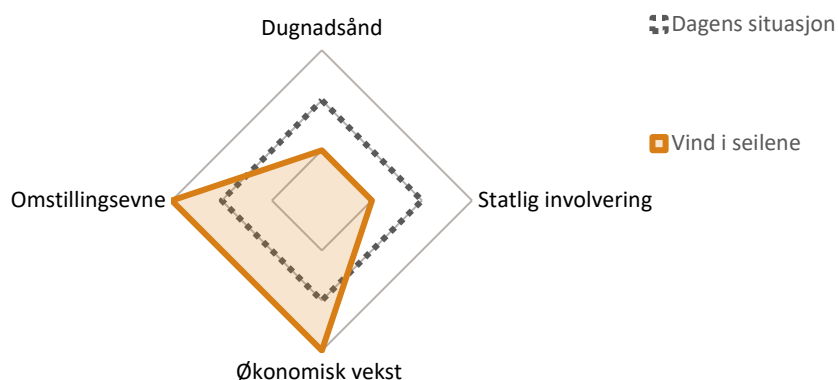


Den stiplede linjen i midten er dagens situasjon, og i hver av scenarioene er denne endret på ulike måter.

6.1 Scenario 1

I scenario 1 er dugnadsånden og den statlige involveringen lav, men omstillingsevnen og den økonomiske veksten er høy relativt til dagens situasjon. Scenarioet og dagens situasjon er illustrert i Figur 6-2.

Figur 6-2 Usikre drivere i scenario 1



Scenarioet tar utgangspunkt i at den marine verdiskapingen og omstillingen i maritim næring øker slik det er lagt frem i kapittel 5.3.2, der det antas at det vil bli sterk vekst i etterspørsel etter marine produkter i perioden 2030-2050. Havvind blir utbygget slik det i dag forespeiles, og maritim næring vokser stødig sammen med eksportnæringene. Turismenæringen går godt. Også privatøkonomien er god i dette scenarioet.

Dugnadsånden er i dette scenarioet lav. Tilgangen på frivillig arbeidskraft faller, og bedrifter og privatpersoner er mindre raus med donasjoner. Dette kan være en konsekvens av at ny og moderne teknologi har gjort redningsarbeid lettere og at frivillighet derfor føles litt gammeldags. Privatisering av flere deler av offentlig sektor gjør at befolkningen har blitt mer innstilt på å betale for tjenestene de faktisk bruker.

Dette scenarioet er kjennetegnet av høy økonomisk vekst og omstillingsevne, men lav statlig involvering og dugnadsånd. Samspillet mellom Redningsselskapets økte andel av ansvaret for sjøredningsarbeidet og den lave dugnadsånden er en viktig grunn til at dette scenarioet ble valgt for videre analyse. Hvordan vil Redningsselskapet håndtere å ha ansvaret for en stadig større aktivitet på sjøen, samtidig som dugnadsånden faller?

Vind i seilene



Norsk dugnadsånd i 2050 er lav, og folk vil i mindre grad enn før bruke tid og penger på veldedige formål. Dette gjør at selskaper som Redningssselskapet får færre donasjoner, og færre privatpersoner melder seg som frivillig. Det blir mer kamp om donasjoner og frivillige blant tilsvarende organisasjoner. Det stadig innskrenkede handlingsrommet i offentlige budsjetter gjør at staten trekker seg helt ut av redningsarbeidet til sjøs. Redningssselskapet står igjen som største redningsaktør på sjøen.

Økonomien går godt, og næringsliv og privatøkonomi blomstrer. Havbruk til havs og havvind er store næringer, Norge tjener godt på maritime næringer som fortsetter å være en viktig del av det norske næringslivet, og europeisk shipping har lagt store deler av sine godstransportreiser til Nordøstpassasjen, etter at isen permanent har sluppet taket langs kysten nord for Russland. Ettersom klimaendringer har ført fisken lenger nord, og lenger vekk fra land, har de kystnære fiskeskøyter blitt erstattet av større fiskeskøyter som går lenger ut i åpent hav. Det er også høy aktivitet innenfor shipping og cruiseturisme.

Privatpersoner har mer å rutte med, og konsentrasjonen av mennesker i kystbyer gjør at et naturlig bruksområde for den disponible inntekten er fritidsbåt. Båtdelingstjenesten «Boatly» har blitt svært populær i byene, og mange får nå enkel tilgang til sjøen via appen. Dette gir en sterk økning i antallet fritidsbåter på sjøen i sommerhalvåret. Ny teknologi bringer med seg raske, trygge og brukervennlige båtsystemer, som gjør at brukere til sjøs får mye hjelp samt at de enkelt kan lokaliseres. Samtidig er mange uerfarne personer på tur i fritidsbåtene sine, noe som betyr at det fortsatt er behov for assistanse og redning av privatpersoner.

6.1.1 Konsekvenser for Redningsselskapet i scenario 1

Dette scenarioet har konsekvenser for de ulike virksomhetsområdene til Redningsselskapet: rednings- og assistansebehov, beredskapssevne og -behov, forebyggingsevne og -behov, samarbeid med andre redningsaktører og Redningsselskapets organisasjonsstyrke. De identifiserte konsekvensene av dette scenarioet er oppsummert kort i tabellen nedenfor.

Konsekvenser i scenario 1		
	Rednings- og assistansebehov	Trygge, sikre og godt vedlikeholdte båter, men større omfang av aktører på sjøen. Økt behov for både redning og assistanse.
	Beredskapssevne- og behov	Økt beredskapsbehov fordi flere ferdes til sjøs. Færre donasjoner og frivillige trekker ned beredskapssevnen. Automatisering reduserer behovet for arbeidskraft, og styrker derfor beredskapssevnen.
	Forebyggingsevne- og behov	Lavere tilgang på frivillig arbeidskraft gjør forebyggende arbeid utfordrende. Teknologiske fremskritt gir muligheter for effektivisering av arbeidet.
	Samarbeid med andre redningsorganisasjoner	Kan havne i konkurranse med andre private tilbydere, forsikringsselskaper og lignende. God teknologi muliggjør god kommunikasjon med offentlige redningsetater og båteiere.
	Redningsselskapets organisasjonsstyrke	Svekket tilgang på frivillige og donasjonsinntekter, men økte inntekter fra medlemskap, salg og register. Stor effektivisering av redningsarbeid gjennom teknologiske fremskritt.

6.1.1.1 Rednings- og assistansebehov



Fiskeskøyter står fremdeles for en stor del av Redningsselskapets redningsaksjoner i 2050, men med høyteknologiske fiskeskøyter øker tryggheten, og behovet for redning og assistanse faller i fiskeflåten. Samtidig er det flere båter på sjøen i forbindelse med havbruk til havs og havvindnæringen. Godstransporten til sjøs er også høy. Veksten i aktivitet vil tilsi at behovet for redning assistanse vil kunne øke. Per i dag har kun et fåtall av Redningsselskapets skøyter mulighet til å taue store skip, og større skip har også en lavere forekomst av ulykker. Med økt trafikk av næringsfartøy til havs vil det allikevel oppstå hendelser der Redningsselskapet må være beredt på å bistå.

I dette scenarioet har den teknologiske omstillingen kommet langt og gjort at også personbåter er tryggere. Selv om trafikken til sjøs går opp, kan behovet for søk- og redningsaksjoner allikevel gå ned. Økningen av trafikk på sjøen vil medføre at behovet for assistanse til sjøs øker. Bedre teknologiske løsninger kan gjøre assistanseoppdrag enklere, og mer effektive, for eksempel ved at enkelte oppdrag kan utføres av autonome fartøy eller over video.

Dersom andelen assistanseoppdrag, i forhold til andelen SAR-oppdrag, blir veldig høy, er det en fare for at Redningsselskapet blir oppfattet hovedsakelig et slags «Viking» til sjøs. Dette kan føre til at Redningsselskapet mister sin status som en kritisk aktør i norsk beredskap.

6.1.1.2 Beredskapsevne og -behov



I dette scenarioet er det er mange mennesker på havet, gjerne i private båter. Selv om søk- og redningsaksjoner blir sjeldnere, vil det fortsatt være behov for beredskap. Også for næringsfartøy vil behovet for beredskap bli lavere. Flere autonome skip og fiskebåter fører til at færre menneskeliv havner i fare dersom det skjer et uhell. For store skip skjer ulykker ytterst sjeldent, og det er i utgangspunktet andre aktører enn Redningsselskapet som kobles inn dersom noe går galt.

Lavere tilgang på frivillig arbeidskraft betyr isolert sett at beredskapsevnen synker. Samtidig gjør svekkede inntekter at det blir krevende å lønne de fast ansatte. Mer avansert teknologi, som autonome båter og droner, kan veie opp for bortfallet av frivillig arbeidskraft fordi automatiseringen fører til at behovet for arbeidskraft blir lavere. Samtidig vil mer avansert utstyr være dyrt og kreve store investeringer fra Redningsselskapet. Dersom staten ikke bidrar, må Redningsselskapet finne en måte å finansiere denne omstillingen på. Økt båteteierskap fører til en vekst i medlemsinntekter, registreringsinntekter og salgsinntekter, som kan bidra til å dekke noe av den tapte inntekten.

6.1.1.3 Forebyggingsevne og -behov



Dersom tilgangen på frivillige synker kan det gå utover forebyggingsarbeidet som drives av Redningsselskapet. Lavere tilgang på frivillige medfører at kurs som «trygg i vann» og andre forebyggende tiltak vil bli vanskeligere å gjennomføre. Samtidig vil den høye omstillingsevnen i samfunnet gjøre at man lettere kan ta i bruk teknologiske hjelpemidler som vil gi mulighet til å hjelpe til i forbyggende arbeid i større grad. Mulighetene er store innenfor digital kursing, og teknologiske fremskritt innenfor virtuell virkelighet (VR) kan gjøre kursene mer realistiske. Holdningskampanjer er også en viktig del av det forebyggende arbeidet. Selv om båter får bedre teknologi, vil det fortsatt være mulig å overstyre denne og kjøre med høyere risiko.

6.1.1.4 Samarbeid med andre redningsaktører



Høy omstillingsevne og bedret teknologi gjør det lettere å kommunisere raskt med nødetatene og andre redningsetater, men også med båteteier. Enklere kommunikasjon og lokalisering av kan gjøre redningsarbeid mer effektivt ved å åpne for bedre koordinering mellom ulike ressurser. Ved at Redningsselskapet raskere kan vurdere behovet for helikopter, droner eller redningsskøyter hver enkelt redningssituasjon, vil redningsarbeidet bli mer effektivt, og unødvendige utrykninger kan i større grad unngås.

Store verdier på sjøen og lavere statlig innblanding åpner for at andre private aktører kommer inn på markedet for å konkurrere med Redningsselskapet. Det kan være for eksempel være forsikringselskaper eller utenlandske private aktører som ønsker å komme inn på det norske markedet innenfor både assistanse og SAR. Et samarbeid med slike aktører blir mer utfordrende, fordi redningsaktørene ikke ønsker å dele inntekter fra oppdrag med andre aktører.

6.1.1.5 Redningsselskapets organisasjonsstyrke



Dugnadsviljen er viktig for Redningsselskapet, og lavere tilgang på frivillig arbeidskraft og donasjoner vil være en utfordring. Det vil være gode muligheter til å finansiere driften av Redningsselskapet gjennom medlemskontingenter, egenandeler og varesalg fordi økonomien er god, og mange er på sjøen. Teknologisk omstilling og mer effektivt redningsarbeid bidrar til at behovet for frivillig arbeidskraft reduseres, og at Redningsselskapet beholder sin operative evne.

Tilgangen på den nødvendige kompetansen hos de fast ansatte er i dette scenarioet god. Den høye økonomiske veksten og aktiviteten til sjøs gjør disse næringene til attraktive arbeidsgivere, og utdanningsløp i maritim næring blir ettertraktet. Dette gjør samtidig at denne arbeidskraften blir dyr, grunnet høye lønninger i næringen. Redningsselskapets inntekter vil i større grad enn før gå til lønninger for å holde på kompetente arbeidstakere.

Spørsmålet er om identiteten til Redningsselskapet som en frivillighetsbasert organisasjon som driver samfunnskritisk beredskap blir truet som følge av mindre frivillighet og en større andel assistanseoppdrag. Redningsselskapets identitet gir i dag stor troverdighet innenfor redning, assistanse og forebygging. Dersom redningsarbeid i større grad kommersialiseres og profesjonaliseres, og i mindre grad handler om livreddende oppdrag, vil Redningsselskapets identitet bli mer utydelig. Det kan også senke terskelen for at andre private aktører kan etablere seg i markedet.

6.2 Scenario 2

I scenario 2 er dugnadsånden høy og den statlige involveringen lik som i dag, men omstillingsevnen og den økonomiske veksten er lav relativt til dagens situasjon. Scenarioet og dagens situasjon er illustrert i Figur 6-3.

Figur 6-3 Usikre drivere i scenario 2



For at teknologiske fremskritt og det grønne skiftet skal bli en suksess, må også samfunnet omstilles fort nok. Dersom vi ikke klarer å ta i bruk ny grønn teknologi eller ikke produserer nok grønn energi, vil det kunne få negative konsekvenser for norsk næringsliv og økonomi. I dette scenarioet ser vi på hva som skjer i et scenario der Norge ikke har fått til denne omstillingen. Konsekvensen av lav omstilling blir i dette scenariet lav økonomisk vekst. På den andre siden er dugnadsånden høy og den statlige involveringen er på samme nivå som i dag. Dette betyr at ressursbildet for Redningssselskapet har endret seg. En av hovedutfordringene med dette scenarioet vil derfor være hvordan Redningssselskapet kan gjøre sitt samfunnsoppdrag med mindre penger og flere frivillige

Ta årene fatt!



Europa har seilt akterut i konkurransen med Asia og USA. Som følge av strenge EU-reguleringer for å få til det grønne skiftet er tungindustri faset ut i Europa. Kunstig intelligens og andre teknologier har redusert etterspørselen etter norsk kunnskapsbasert næringsliv. Arbeidsstyrken i Norge har i liten grad tilegnet seg den kompetansen som skal til for å være konkurransedyktig i den nye globale økonomien. Den økonomiske veksten har avtatt og arbeidsledigheten i Norge har steget. Folk har derfor fått mer fritid og ønsker nå i større grad enn før å jobbe frivillig, også for RS. Dugnadsånden i samfunnet er høy, men materialiserer seg i liten grad i form av donasjoner, da både nærings- og privatøkonomien er stram.

Forventninger til kunstig intelligens, selvkjørende båter og revolusjonerende kommunikasjonsteknologi har i liten grad materialisert seg. I hvert fall ikke for den norske båtsparken. Ny teknologi som gjør båtlivet tryggere og mer effektivt eksisterer, men det er dyrt og derfor forbeholdt et mindretall velstående innbyggere.

Heller ikke kystgående fiskebåter har fått fornyet båtsparken sin. Fiskebåter som kjører på diesel, er nå så avgiftsbelastet at de ikke er lønnsomme i kommersielt bruk. For at det skal vært lønnsomt for fiskerne å fornye båtsparken, er det behov for store statlige investeringer i infrastruktur langs hele norskekysten. Ettersom den norske økonomien er stadig strammere, tar aldri staten seg råd til en slik satsing. Det man derimot har fått er en økning i tjuvfiskere som drar ut i gamle dieslebåter om natta, helst i uvær, for å fiske svart.

6.2.1 Konsekvenser for Redningselskapet

Dette scenarioet har konsekvenser for de ulike virksomhetsområdene til Redningselskapet: rednings- og assistansebehov, beredskapssevne og -behov, forebyggingsevne og -behov, samarbeid med andre redningsaktører og Redningselskapets organisasjonsstyrke. De identifiserte konsekvensene av dette scenarioet er oppsummert kort i tabellen nedenfor.

Konsekvenser i scenario 2		
	Rednings- og assistansebehov	Aktiviteten til sjøs faller, dette reduserer det samlede behovet for redning og assistanse. Samtidig er utstyret som brukes på sjøen i mindre grad vedlikeholdt, noe som gjør at antall hendelser per båt øker.
	Beredskapssevne- og behov	Beredskapssevnen svekkes grunnet begrensede midler, samtidig blir det lett å bemanne skøytene, grunnet god tilgang på frivillige. Behovet for beredskap faller, grunnet svekket økonomi og sentralisering.
	Forebyggingsevne- og behov	God tilgang på frivillige styrker og forebyggingsevnen. Forebyggingsbehovet øker innen svømming, kajakk og andre «mykere» framkomstmidler.
	Samarbeid med andre redningsorganisasjoner	Ingen nye aktører kommer til, samarbeidet med redningsetater styrkes jevnt over tid, men uten store fremskritt grunnet manglende omstillingsevne.
	Redningselskapets organisasjonsstyrke	God tilgang på frivillig arbeidskraft, utfordrende å finansiere skøyter og mannskap på store skøyter. Svekket evne til å redde store fartøy.

6.2.1.1 Rednings- og assistansebehov



Lavere aktivitet i maritime næringer og privatbåter vil føre til at behovet for båtberging og assistanse går ned. Samtidig er utstyret som brukes på sjøen mindre teknologisk og dårligere vedlikeholdt. Det vil være høy aktivitet nært kysten og en økning av «myke trafikanter» som svømmere og padlere. Redningsbehovet vil derfor være størst nært kysten og i nærheten av byene.

6.2.1.2 Beredskapsevne og -behov



Beredskapsevnen blir lavere i dette scenariet. Svak økonomisk vekst har ført til lavere betalingsevne og blant medlemmene. Redningsselskapet sliter derfor med å bære kostnaden ved omstillingen til ny teknologi, opprustning av flåten og økte energikostnader. Lav økonomisk vekst gjør at næringene til havs blir mindre attraktive arbeidsgivere, som igjen gjør at det blir dårligere tilgang på nødvendig kompetanse for beredskapsarbeidet. Resultatet av dette blir at redningsselskapet må ha færre operative redningsskøyter og redusert beredskapsevne.

Som følge av trangere økonomi og lav omstilling må redningsselskapet i større grad må prioritere hvilke områder de skal ha skøyter og beredskap. Det er ikke lenger mulig å opprettholde beredskapen langs hele kysten, og sjøfart må i større grad skje på eget ansvar. Den sterke dugnadsånden hjelper på dette fordi folk er mer innstilt på å hjelpe hverandre på sjøen.

Behovet for beredskap går også ned, som følge av mindre aktivitet til havs. Mer fritid har ført til at flere svømmer og padler langs kysten.

6.2.1.3 Forebyggingsevne og -behov



Økt tilgang på frivillig arbeidskraft betyr at Redningsselskapet kan gjøre en større innsats i sitt arbeid med forebygging. Forebyggingsarbeidet kan utvides med tilbud som er mer arbeidsintensive enn kapitalintensive. Eksempler på slik innsats kan være kursing, badevaktjenester eller annen patruljering langs kysten. Etersom flere oppholder seg langs kysten og svømmer, ror og padler, vil slike tiltak være effektive.

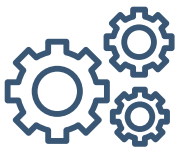
6.2.1.4 Samarbeid med andre redningsaktører



Det vil ikke etableres andre konkurrerende redningsselskap på havet i dette scenarioet. Redningsselskapet vil derfor fortsette å være en viktig aktør innen redning og beredskap på sjøen, selv om aktiviteten går ned og de økonomiske vilkårene svekkes. Samarbeidet med offentlige nødetater vil fortsatt være viktig.

Som følge av at dugnadsviljen øker vil også andre frivillige organisasjoner øke sine medlemstall. En utfordring for Redningsselskapet vil være at en annen frivillig organisasjon, som Røde Kors, øker sitt nærvær langs kysten og styrker sitt arbeid innen forebygging av drukning. Det kan de gjøre ved å tilby kurs og andre tjenester som ligner på Redningsselskapets.

6.2.1.5 Redningsselskapets organisasjonsstyrke

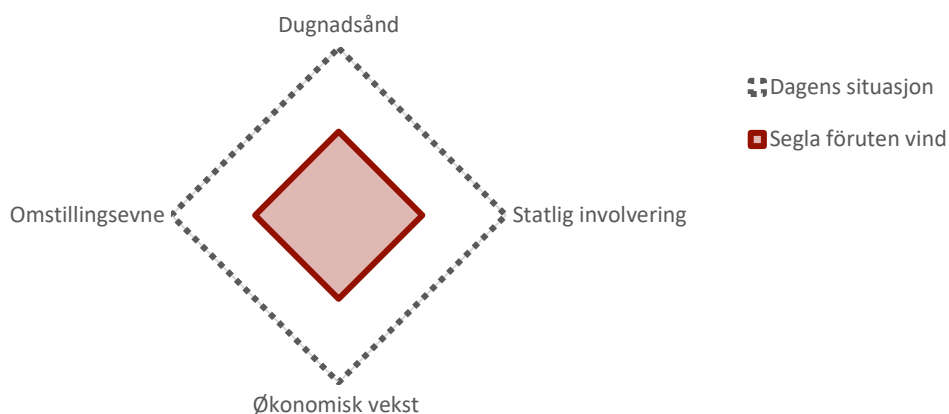


Stor tilgang på frivillige vil gjøre at Redningsselskapet som organisasjon kan opprettholde kritiske funksjoner og organisasjonsstyrke, men inntekter fra medlemskap og register vil falle, og vil ikke bli kompensert av tilskudd fra staten. Kapitalkrevende deler av Redningsselskapets virksomhet vil være skadelidende. De sterkeste skøytene som kan slepe større fartøy vil være utfordrende å finansiere. Det samme vil gjelde for de ansatte om bord disse skøytene.

6.3 Scenario 3

I scenario 3 er alle driverne satt til lav relativt til dagens situasjon, kombinasjonen av mangel på vekst, frivillige og omstillingsevne, med en statlig frikobling fra redningsarbeidet er bakgrunnen for navnet *Fri flyt av ingenting*. Scenarioet og dagens situasjon er illustrert i Figur 6-4.

Figur 6-4 Usikre drivere i scenario 3



Dette er et pessimistisk bilde av framtiden. Poenget med et slikt scenario er å reflektere over hva som er Redningsselskapets kjernevirksomhet- og verdier. Ved å forestille seg en framtid der man tvinges til å gjøre tøffe prioriteringer, og kanskje må kutte deler av virksomheten, kan man få et klarere bilde av de aller viktigste delene av Redningsselskapets drift.

... segla föruten vind



Det går trått i norsk økonomi. Fritidsbåt er et luksusgode få tar seg råd til, og næringsaktiviteten til sjøs er lite produktiv og vokser sakte. Fiskeoppdrett på land har tatt over, og mer produktive land har tatt over som markedsledende fiskeprodusenter. Ny teknologi som gjør båtlivet tryggere og mer effektivt eksisterer, men er dyrt og derfor forbeholdt et mindretall velstående innbyggere. Det er lav vekst i redningsbehovet, fordi næringsaktiviteten til sjøs er lav, og fritidsbåtbruken er lav.

Stadig strammere økonomisk handlingsrom, koblet med redusert aktivitet på sjøen har gjort redningsarbeid til en lavt prioritert aktivitet i det politiske bildet. Med så lav aktivitet på sjøen har staten valgt å trekke seg ut av redningsarbeidet, da det frigir ressurser til andre formål. Trygghet på sjøen anses som et privat anliggende, som hver enkelt må forsikre seg for. Redningsarbeidet er dermed overlatt til ideelle aktører eller private aktører, uten tilskudd fra staten. Dugnadsånden er lav, mye på grunn av at både bedrifter og privatpersoner har nok med å klare å dekke egne utgifter, fellesskapsfølelsen har blitt svekket, og fritid brukes heller på egne interesser.

6.3.1 Konsekvenser for Redningsselskapet

Dette scenarioet har konsekvenser for de ulike virksomhetsområdene til Redningsselskapet: rednings- og assistansebehov, beredskapssevne og -behov, forebyggingsevne og -behov, samarbeid med andre redningsaktører og Redningsselskapets organisasjonsstyrke. De identifiserte konsekvensene av dette scenarioet er oppsummert kort i tabellen nedenfor.

Konsekvenser i scenario 3		
	Rednings- og assistansebehov	Aktiviteten til sjøs faller, dette reduserer det samlede behovet for redning og assistanse. Samtidig er utstyret som brukes på sjøen i mindre grad vedlikeholdt, noe som gjør at antall hendelser per båt øker.
	Beredskapssevne- og behov	Beredskapssevnen svekkes grunnet begrensede midler og lav tilgang på frivillige. Behovet for beredskap faller, grunnet svekket økonomi og sentralisering.
	Forebyggingsevne- og behov	Svak tilgang på frivillige og ressurser svekker forebyggingsevnen. Forebyggingsbehovet øker innen svømming, kajakk og andre «mykere» framkomstmidler.
	Samarbeid med andre redningsorganisasjoner	Økt samarbeid mellom ulike frivillige aktører kan oppstå.
	Redningsselskapets organisasjonsstyrke	Det er utfordrende å finansiere skøyter og å bemanne skøytene. Dette svekker evnen til å redde store fartøy.

6.3.1.1 Rednings- og assistansebehov



Aktiviteten til sjøs faller, og dette reduserer det samlede behovet for redning og assistanse. Samtidig er utstyret som brukes på sjøen i mindre grad vedlikeholdt, noe som gjør at antall hendelser per båt øker. Det vil være høy aktivitet nært kysten og en økning av «myke trafikanter» som svømmere og padlere. Redningsbehovet vil derfor være størst nært kysten og i nærheten av byene.

6.3.1.2 Beredskapsevne og -behov



Beredskapsevnen blir lavere i dette scenariet. Svak økonomisk vekst har ført til lavere betalingsevne blant medlemmene. Redningsselskapet sliter derfor med å bære kostnaden ved omstillingen til ny teknologi, opprustning av flåten og økte energikostnader. Resultatet av dette blir at redningsselskapet må ha færre fast bemannede redningsskøyter og redusert beredskapsevne. Som følge av trangere økonomi og lav omstilling må redningsselskapet i større grad må prioritere hvilke områder de skal ha skøyter og beredskap, og omfanget av dette. Det vil ikke lenger være mulig å opprettholde beredskapen langs hele kysten, og sjøfart må i større grad skje på eget ansvar.

Søk- og redningsoppdrag er en kjerneaktivitet for redningsselskapet og er grunnen til at Redningsselskapet regnes som en viktig del av Norges beredskap. SAR-oppdrag kan i stor grad baseres på frivillig arbeid, men kostnadene tilknyttet driften av fast bemannede operative skøyter er svært høye. Assistanseoppdrag, på den andre siden, er mer lønnsomme for Redningsselskapet enn SAR-oppdrag for Redningsselskapet, men kan ikke utføres av frivillige alene. Dersom aktiviteten og betalingsviljen synker slik det er beskrevet i scenarioet vil ikke lenger assistanseoppdrag, gjennom egenandeler og medlemskontingenter, gi tilstrekkelige inntekter til å dekke lønnsutgiftene til de faste ansatte.

6.3.1.3 Forebyggingsevne- og behov



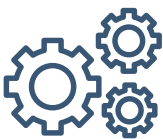
Forebyggingsevnen svekkes på grunn av stort fall i inntekter for Redningsselskapet, samt dårlig tilgang på frivillige. Forebyggende arbeid går på bekostning av redningsarbeid i tilfeller der man har skøyter man kan bruke. Samtidig vil kapitaltilgangen kunne være så svak at man har flere frivillige enn nødvendig til de skøytene man klarer å holde i drift.

6.3.1.4 Samarbeid med andre redningsaktører



Det kan bli aktuelt å samarbeide tettere med andre nødetater. Ettersom nødetatenes budsjetter også blir strammere, vil bistanden fra Redningsselskapet og andre ideelle redningsorganisasjoner bli viktig.

6.3.1.5 Redningsselskapets organisasjonsstyrke

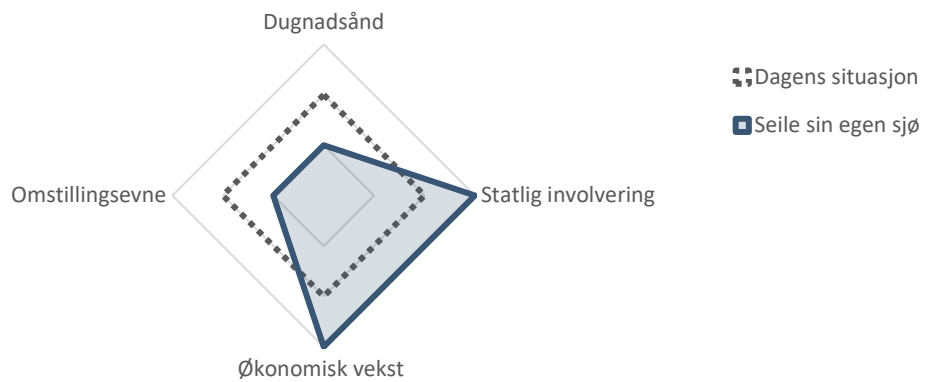


Redningsselskapet blir svekket, i likhet med andre organisasjoner. Store deler av inntektsgrunnlaget til organisasjonen bortfaller, både gjennom donasjoner, medlemsinntekter, registerinntekter og salg ellers. I tillegg har selskapet færre frivillige. Den svake økonomiske veksten gjør at det blir mindre attraktivt å ta en jobb i maritime næringer. Dette gjør det vanskeligere å rekruttere personer med den type kompetanse som kreves for å operere de fast bemannede skøytene til Redningsselskapet. Summen av dette gjør at deler av driften i Redningsselskapet må legges ned.

6.4 Scenario 4

I scenario 4 er den økonomiske veksten og den statlige involveringen høy, mens omstillingsevnen og dugnadsånden er lav relativt til dagens situasjon. Scenarioet og dagens situasjon er illustrert i Figur 6-5

Figur 6-5 Usikre drivere i scenario 4



Dette scenarioet er det eneste av de fire scenarioene som har høy statlig involvering, og er ment å kaste lys på dynamikken mellom høy statlig involvering og høy økonomisk vekst. Hvilke oppgaver er det aktuelt at myndighetene tar over, og hvilke oppgaver står igjen for Redningsselskapet å løse? I tillegg får man i dette scenarioet sett nærmere på hva som skjer når den økonomiske veksten er høy, til tross for lav omstillingsevne.

Seile sin egen sjø



Norsk økonomi er i god vekst. Internasjonal etterspørsel etter norske eksportvarer har økt kraftig. Havbruk til havs har ført til økt produksjonskapasitet for laks, samtidig som kostholdsvanene har blitt vridd bort fra rødt kjøtt i møte med det grønne skiftet. Dette har økt etterspørselen etter andre kilder til protein, inkludert fisk og sjømat. Verden har samtidig fått øynene opp for norsk natur, og turistnæringen har gode tider. Dette inkluderer også turisme på sjøen, som hvalsafari og båtturer.

Privatøkonomien nyter også godt av den økonomiske veksten, og fritidsbåter er blitt et gode mange tar seg råd til. Aktiviteten på sjøen er stor, og det er mange uerfarne næringsaktører og privatpersoner som ferdes der. I tillegg har klimaendringene ført til at store deler av Arktis åpnes for sjøfart og transport. Strid om territoriell kontroll i nordområdene står høyt på dagsorden, og myndighetene bruker derfor mye ressurser på sjøforsvar – særlig i form av en sterkere kystvakt. Kystvakten har derfor fått kapasitet til å gjøre sivile SAR- og assistanseoppdrag langs hele norskekysten.

Den geopolitiske situasjonen i verden har forverret seg, og tilliten mellom øst og vest har blitt svekket ytterligere. Framveksten av kunstig intelligens i teknologi helt ned på båtnivå møtes med skepsis, da terrortrusselen fra fiendtlige land oppleves som svært reell. Dyktige hackere på begge sider truer bruken av intelligent teknologi. Dette har gjort at teknologiske nyvinninger som kunne effektivisert og sikret ikke tas i bruk, også på skip og båter. Høy etterspørsel etter eksportvarer har ført til at norske bedrifter likevel er produktive, og i liten grad har lidd av å ikke kunne ta i bruk ny teknologi.

Verdisettet i landet har endret seg i 2050. Dugnad som konsept har forsvunnet, og en stadig mer velstående befolkning kjøper seg heller ut av frivillig arbeid i for eksempel borettslag og skoler. Tid er penger, og folk vil helst maksimere nytte og hygge i sin fritid, og bruke produktiv tid i sine høyt betalte jobber. Tankegangen om å betale for det som gjelder akkurat deg har festet seg, og viljen til å donere til humanitære organisasjoner er fallende.

6.4.1 Konsekvenser for Redningsselskapet

Dette scenarioet har konsekvenser for de ulike virksomhetsområdene til Redningsselskapet: rednings- og assistansebehov, beredskapssevne og -behov, forebyggingsevne og -behov, samarbeid med andre redningsaktører og Redningsselskapets organisasjonsstyrke. De identifiserte konsekvensene av dette scenarioet er oppsummert kort i tabellen nedenfor.

Konsekvenser i scenario 4	
 <p>Rednings- og assistansebehov</p>	<p>Stort omfang av aktører på sjøen fører til økt behov for både redning og assistanse. Lav omstillingsevne motvirker automatisering og fremskritt med hensyn på trygghet til sjøs. Kompetansen på nye drivstoff er lav hos privatpersoner som derfor ofte trenger assistanse. Staten har overtatt redningsarbeidet, men vil behøve bistand fra RS.</p>
 <p>Beredskapssevne- og behov</p>	<p>Beredskapsbehovet øker, som følge av økt aktivitet langs hele kysten. Mangel på frivillige gjør det utfordrende å bemanne like mange skøyter som tidligere.</p>
 <p>Forebyggingsevne- og behov</p>	<p>Forebyggingsbehovet øker som følge av økt aktivitet langs kysten. Mangel på frivillige gjør det vanskelig å bemanne forebyggingsarbeidet med frivillige.</p>
 <p>Samarbeid med andre redningsorganisasjoner</p>	<p>Redningsselskapets rolle som samarbeidspartner for staten blir viktig. Det vil ofte være behov for bistand i de statlige redningsoppdragene, og betalingsviljen er høy for slepeassistanse både blant privatpersoner og næringsaktører. Dette gjør redningsarbeid mer attraktivt for kommersielle aktører.</p>
 <p>Redningsselskapets organisasjonsstyrke</p>	<p>Utfordrende å finansiere skøyter og å bemanne skøytene. Svekket evne til å redde store fartøy. Vridning mot assistansearbeid, ettersom staten tar over SAR-oppdragene. Fare for å oppleves som kommersiell og dermed miste ytterligere donasjoner og frivillig arbeid.</p>

6.4.1.1 Rednings- og assistansebehov



I dette scenarioet er det mange fritidsbåter på sjøen, og næringsaktiviteten er høy, særlig i nord. Dette fører til et økt behov for redning og assistanse. Den lave omstillingsevnen i scenarioet motvirker automatisering og effektivisering, som gjør at teknologiske fremskritt innen sikkerhet og automatisering ikke er tatt i bruk. Staten har gjennom økt forsvarstilstedeværelse til sjøs overtatt ansvaret for redningsarbeid til sjøs, og det er de som vil utføre brorparten av søk- og redningsoperasjoner.

Privatpersoners kompetanse er lav på de nye systemene og farene som medfølger de nye drivstofftypene. Dette fører til en økning i antallet motorstopp, tau i propellen, og andre ikke-kritiske situasjoner. Dette øker behovet for assistanse. Assistanse er derfor svært viktig for både personbåter og næringsfartøy. Assistanseoppdrag blir i liten grad prioritert av kystvakten, og overlates fullstendig til Redningsselskapet og andre private aktører.

6.4.1.2 Beredskapsevne og -behov



Behovet for beredskap øker i takt med den økte aktiviteten til sjøs. De store bevilgningene til forsvaret og kystvakten gjør at staten har kapasitet og beredskap til å gjøre mesteparten av søk- og redningsarbeid. Beredskapsevnen til Redningsselskapet går ned som følge av at behovet reduseres.

6.4.1.3 Forebyggingssevne og -behov



Forebyggingsbehovet øker som følge av økt aktivitet langs kysten, og det er stort behov for opplæring i båtsystemer og teknologi. Mangel på frivillige gjør det utfordrende for Redningsselskapet å drive forebyggingsarbeid. God økonomi medfører imidlertid at betalingsviljen for opplæring og sertifiseringer innenfor nye teknologier øker. Redningsselskapet kan ansette instruktører og legge til rette for en bedre omstilling til ny teknologi.

Lavere tilgang på frivillige medfører at kurs og andre forebyggende tiltak rettet mot svømmedyktighet og trygghet i vann vil bli vanskeligere å gjennomføre. Kurs rettet mot barn og unge har stor effekt, men barn og unge har lav betalingssevne for å delta på kurs. Skoler kan imidlertid være villige til å betale for å delta i forebyggende arbeid.

6.4.1.4 Samarbeid med andre redningsaktører

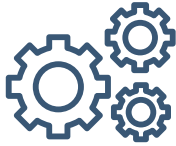


I dette scenarioet tar staten ansvaret for redningsarbeid og involverer sjeldent Redningsselskapet i sine aksjoner. Ettersom trusselsituasjonen er skjerpet, ønsker kystvakten minst mulig kommunikasjon med andre organisasjoner utenfor forsvaret i frykt for spionasje og lekkasjer av konfidensiell informasjon. Det er derfor lav grad av samarbeid innenfor redningsaksjoner. Redningsselskapet utfører på samme måte assistanseoppdrag uten å involvere andre aktører.

Store verdier på sjøen og lavere statlig innblanding i sleping og assistanse av fartøy åpner for at andre private aktører kommer inn på markedet for å konkurrere med Redningsselskapet. Det kan være for eksempel være forsikringsselskaper eller utenlandske private aktører med lavere lønnskostnader som ønsker å komme inn på

det norske markedet innenfor assistanse og forebyggingsarbeid. Slike aktører vil være i konkurranse med Redningsselskapet.

6.4.1.5 Redningsselskapets organisasjonsstyrke



Dugnadsviljen er viktig for Redningsselskapet, og lavere tilgang på frivillig arbeidskraft og donasjoner vil være en utfordring. Staten har gjennom økt forsvarstilstedeværelse til sjøs overtatt ansvaret for redningsarbeid til sjøs, og kutter derfor tilskudd til Redningsselskapet. Det vil være gode muligheter til å finansiere driften av Redningsselskapet gjennom medlemskontingenter, egenandeler og varesalg fordi økonomien er god, og mange er på sjøen. Utfordringer med den teknologiske omstillingen gjør at behovet for frivillig arbeidskraft fortsatt er høyt innenfor assistanse og forebyggende arbeid. Denne arbeidskraften kan delvis erstattes av ansatte. Tilgangen på personer med maritim kompetanse som er nødvendig for å drifte Redningsselskapets store skøyter vil være god, men disse arbeidstakerne vil kunne forvente høye lønninger. Redningsselskapet vil måtte konkurrere med næringslivet for øvrig om disse arbeidstakerne.


Spørsmålet er om identiteten til Redningsselskapet som en frivillighetsbasert organisasjon som driver samfunnskritisk beredskap blir truet som følge av mindre frivillighet og en større andel assistanseoppdrag. Dersom redningsarbeidet i større grad utføres av staten og Redningsselskapet mister sin rolle i livreddende søk- og redningsoppdrag, vil Redningsselskapets identitet bli mer utydelig. Det kan også senke terskelen for at andre private aktører kan etablere seg i markedet.

6.5 Likheter og forskjeller mellom scenarioene

Scenarioene vi har diskutert er ulike hverandre, men sammenfaller på ulike dimensjoner og problemstillinger. Måten de sammenfaller på vil ofte handle om likhetstrekk i de usikre driverne, men retningen på de øvrige driverne kan snu konsekvensene i visse tilfeller.

Vi vil nå oppsummere hvordan konsekvensene av de ulike scenarioene skilte seg fra hverandre og sammenfalt innenfor de fem virkeområdene vi har diskutert.

6.5.1 Rednings- og assistansebehov


	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
 <p>Rednings- og assistansebehov</p>	Middels	Lavt	Lavt	Høyt

Den økonomiske veksten er en viktig driver når det kommer til rednings- og assistansebehovet. Mindre aktivitet i maritime næringer og for privatbåter er felles for scenario 2 og 3, og medfører at også rednings- og

assistansebehovet blir lavere. I både scenario 1 og 4 er derimot den økonomiske veksten høy, og aktiviteten på sjøen øker med både erfarne og uerfarne båteiere.

Samtidig vil en omstilling til smartere og tryggere båtteknologi bidra til å redusere behovet for redning og assistanse. I scenario 1 har denne omstillingen vært vellykket og redusert behovet for redninger. I scenario 4 har denne omstillingen derimot ikke vært mulig å gjennomføre, og resultatet blir at rednings- og assistansebehovet blir høyt.

6.5.2 Beredskapsevne- og behov


	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
 <p>Beredskapsevne og -behov</p>	Middels	Middels beredskapsevne Lavt beredskapsbehov	Lavt	Lav beredskapsevne (RS) Høyt beredskapsbehov

Redningsselskapets flåte koster mye å drive og vedlikeholde. God økonomi er derfor en viktig faktor for at beredskapsevnen opprettholdes. I scenario 1 og 4 er det høy økonomisk vekst. I scenario 2 og 3 er den økonomiske veksten lav, og til tross for høy dugnadsånd i scenario 2 vil dette gå utover beredskapsevnen til Redningsselskapet. Lav dugnadsånd trekker også ned beredskapsevnen i scenario 2 og 3, fordi frivillig arbeidskraft er en viktig del av beredskapen. I scenario 1 kan imidlertid teknologisk omstilling bidra til å opprettholde beredskapsevnen.

Den siste faktoren som påvirker beredskapsevnen, er konkurranse med andre aktører. I scenario 4 er den statlige involveringen i redningsarbeid til sjøs så høy at Redningsselskapets rolle innen beredskap forsvinner. Det fører til at Redningsselskapet ikke kan opprettholde sin beredskapsevne. I scenario 1 er det også fare for konkurrerende private aktører.

Beredskapsbehovet påvirkes i størst grad av aktiviteten på sjøen og den teknologiske omstillingen. Høy aktivitet på sjøen henger tett sammen med økonomisk vekst og fører til høyere beredskapsbehov i scenario 1 og 4. Høy omstillingsevne og ny teknologi gjør at ferdsel til sjøs blir tryggere i scenario 1, og at beredskapsbehovet derfor blir lavere, til tross for økt aktivitet.


6.5.3 Forebyggingsevne- og behov

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
 <p>Forebyggingsevne og -behov</p>	<p>Middels evne Middels behov</p>	<p>Høy evne Endret behov</p>	<p>Lav evne Middels behov</p>	<p>Middels evne Høyt behov</p>

Dugnadsånd er særlig viktig for god forebyggingsevne. I scenario 2 er det stor tilgang på frivillig arbeidskraft, som gjør det mulig å drive forbyggende arbeid. I de andre scenarioene er dugnadsånden lav, og tilgangen på frivillig arbeid i det forbyggende arbeidet lavere. Høy omstillingsevne i scenario 1 muliggjør effektivisering og digitalisering av deler av det forebyggende arbeidet – noe som kan bøte på bortfallet av frivillige.

Behovet for forebygging er også ulikt i de ulike scenarioene. Typen forebygging det er behov for antas å variere etter aktiviteten på sjøen. I de tilfellene der aktiviteten er lav, som i scenario 2, øker antallet «myke trafikanter» langs kysten.


6.5.4 Samarbeid med andre redningsaktører

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
 <p>Samarbeid med andre redningsorganisasjoner</p>	<p>Godt samarbeid Høy konkurranse</p>	<p>Middels</p>	<p>Økt samarbeid mellom frivillige aktører</p>	<p>Lite endring</p>

Innovasjon og nyvinninger forenkler samarbeid på tvers av redningsaktører, men i tilfeller der andre konkurrenter kommer på markedet, som i scenario 1 og 4, kan dette svekke samarbeidet. Aktører i konkurranse med hverandre vil kunne ha inntektsmotiverte mekanismer som motarbeider samarbeid mellom disse og Redningsselskapet. Samtidig kan det være utfordrende for staten å forholde seg til mange aktører.

I scenario 3 kan de svært begrensede ressursene framprovosere et styrket samarbeid på tvers av frivillige organisasjoner. I scenario 2 er samarbeidet uendret.

6.5.5 Redningsselskapets organisasjonsstyrke

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
 Redningsselskapets organisasjonsstyrke	Lav tilgang på frivillige Styrkede inntekter	God tilgang på frivillige Svekket tilgang på kapital	Svært svekket	Svekket

Redningsselskapet er avhengig av finansiering og frivillig arbeidskraft for å levere på sitt samfunnsoppdrag. I alle scenarioene har noen av disse innsatsfaktorene blitt innskrenket. I scenario 1 ser man at den høye økonomiske veksten øker Redningsselskapets inntekter fra medlemskap, register og salg – som i noen grad kompenserer for de tapte donasjonsinntektene. Mangel på frivillige er et problem, men omstillingsevnen i samfunnet gir muligheter for effektivisering. I scenario 2 står Redningsselskapet overfor det motsatte problemet. Her er tilgangen på frivillige god – men økonomien i samfunnet er svak. Dette gjør at inntektene faller, og at donasjonene som gjøres ikke er like høye. Scenario 3 er det mest pessimistiske scenarioet for Redningsselskapet med hensyn på finansiering og frivillighet – det er lav tilgang på alt. Scenario 4 byr også på finansielle utfordringer – men den høye økonomiske veksten vil også her føre til økte inntekter fra medlemskap, register og salg.

7 Tiltak

I dette kapittelet kommer vi med anbefalinger til Redningssselskapet. Uavhengig av utviklingstrekk argumenterer vi for at Redningssselskapet 1) bør jobbe for gunstige subsidieordninger knyttet til overgangen til nullutslippsfartøy, 2) bør ta kontroll over et obligatorisk småbåtregister, og 3) bør effektivisere arbeidet sitt der det er mulig. Dersom staten tar større kontroll over redningsarbeidet bør Redningssselskapet jobbe for å beholde sin identitet som frivillig og humanitær organisasjon i befolkningens øyne. For hver av de fire scenarioene anbefaler vi sammensatte tiltak for å møte de spesifikke situasjonene som hvert scenario byr på.

I oppfølgingen av scenarioanalysen blir det viktig å formulere tiltak for Redningssselskapets strategi. Tiltakene som her anbefales er ikke å anse som en uttømmende liste, men heller som en begynnelse på utarbeidelse av tiltak for den langsiktige strategien. Tiltakene er kategorisert som enten *robuste*, *dynamiske* eller *scenariospesifikke*.

Til sammen foreslås ni tiltak:



Basert på vurderingene gjort i denne scenarioanalysen kan tre av de foreslåtte tiltakene inngå i Redningsselskapets strategi uavhengig av hvordan verden utvikler seg fram mot 2050. To av de identifiserte tiltakene er dynamisk, og avhenger av en spesifikk type utvikling, mens hver av de fire scenarioene har sine egne anbefalte tiltak.

Vi vil nå gjennomgå hva de foreslåtte konkrete tiltakene går ut på.



Tiltak 1: Finansieringen av det grønne skiftet

Type tiltak: Robust – bør vurderes uansett scenario og framtidig utvikling

Selv om vi tar for gitt at den grønne omstillingen gjennomføres er det enda uavklart *hvordan* den vil gjennomføres. Staten kan gjennom både subsidier, skatter, avgifter og investeringer sikre omstillingen. Nasjonale og globale myndigheters valgte strategi vil avhenge av prioriteringer i offentlige budsjetter, og utformingen vil påvirke Redningsselskapets skøyter, når organisasjonen går over til nullutslippsskøyter.

Forventningene som staten har om at deres økonomiske handlingsrom vil bli strammere vil kunne gjøre at skatter og avgifter foretrekkes som middel for å nå målene om nullutslipp. Dersom en avgifts- og skattestrategi iverksettes for å gjennomføre det grønne skiftet til sjøs, vil dette bli dyrt for Redningsselskapet. Det er i Redningsselskapets interesse å påvirke i retning av en lik tilnærming til overgang til nullutslippsbåter som myndighetene hadde til overgangen til elbiler. Alternativt kan man argumentere for at spesifikke formål som redningsarbeid bør motta subsidier for å muliggjøre overgangen uten å gå utover beredskapsnivåen.



Tiltak 2: Obligatorisk småbåtregister forvaltet av Redningsselskapet

Type tiltak: Robust – bør vurderes uansett scenario og framtidig utvikling

Et obligatorisk register for småbåter vil kunne ha flere positive konsekvenser for Redningsselskapet, dersom det er Redningsselskapet som holder i dette registeret. Registeret vil kunne gi inntekter til Redningsselskapet, samtidig som at det muliggjør enklere identifisering av fartøy og effektiv ressursdisponering til enkeltsituasjoner. Redningsselskapet bør derfor jobbe for å få ansvaret for et obligatorisk register dersom det skal innføres.

I forlengelse av dette forslaget bør Redningsselskapet utforske flere alternative inntektskilder som er relevante for deres drift. Statlig pålagte oppgaver og regler som rapportering eller informasjonsflyt opp mot myndighetene kan være eksempler på dette – men også andre oppgaver som er pålagt fritidsbåteiere. I slike tilfeller kan Redningsselskapet ta på seg å være operativ iverksetter og forvalter av et regelverk.



Tiltak 3: Effektivisering av søk, redning og assistanse

Type tiltak: Robust – bør vurderes uansett scenario og framtidig utvikling

Tilgang på nok frivillige og nok kapital er begrenset, det vil den også være i fremtiden. Det vil derfor være viktig for Redningsselskapet å plukke lavt hengende effektiviseringsfrukter der det er mulig. Dersom tid og ressurser kan spares i digitalisering av redning, søk eller assistanse bør dette prioriteres. På denne måten frigjøres den arbeidskraften og de skøytene man har til å jobbe mer målrettet.



Tiltak 4: Redningsselskapets identitet som frivillig og humanitær organisasjon

Type tiltak: Dynamisk. Tiltaket er i stor grad avhengig av utviklingen i driveren «Statlig involvering» og noen grad avhengig av driveren «Omstillingsevne».

I dag har Redningsselskapet en sterk folkelig forankring fordi de har oppgaver som er sentrale for norsk redning og beredskap. Som vi har sett i scenarioene kan det oppstå situasjoner der Redningsselskapet vil ta mindre av SAR-opdragene, og være tvunget til å i hovedsak gjøre assistanseoppdrag til sjøs.¹⁴ Dette kan komme av at det enten blir et redusert behov for redning – som i scenario 1, eller at staten tar over redningsarbeidet – som i scenario 4. I slike tilfeller må Redningsselskapet være obs på å ikke bli oppfattet som en helt kommersiell aktør, fordi dette kan ha negative virkninger på folks oppfattelse av det å donere og jobbe frivillig i Redningsselskapet.



Tiltak 5: Holdningspåvirkende arbeid

Type tiltak: Dynamisk. Tiltaket er avhengig av utviklingen i driveren «dugnadsånd»

I situasjoner der dugnadsånden er fallende bør Redningsselskapet bidra i holdningsarbeid rundt frivillighet i samfunnet generelt, og samtidig markedsføre Redningsselskapet som en spennende og givende organisasjon å være frivillig i. Dette kan inkludere påvirkningsarbeid mot innbyggere, men også mot myndigheter, for å styrke reguleringer og fordeler ved frivillig arbeid generelt.

¹⁴ Forebyggingsarbeidet som Redningsselskapet er ikke påvirket her.



Tiltak 6: Digitalisert forebygging

Type tiltak: Spesifikt for scenario 1 – Vind i seilene

Et tiltak som gjør seg spesielt gjeldende i scenario 1, men som vil være relevant i flere andre situasjoner er digitaliseringen av deler av forebyggingsarbeidet. I scenario 1 var omstillingsevnen høy, og den økonomiske veksten høy. Dette gjorde at flere hadde tilgang på fritidsbåt, og at næringsaktiviteten økte. Redningsselskapet sto igjen med redningsansvaret alene, men hadde dårlig tilgang på frivillige. De frivillige ressursene som Redningsselskapet har tilgang til må brukes sparsomt, og en måte å reservere de frivillige til i hovedsak redningsarbeid kan være å digitalisere store deler av kursingen som Redningsselskapet i dag har. På denne måten vil kursopplegg i større grad være engangsutgifter, eller sjeldne utgifter når materialet oppdateres. De frivillige som er til disposisjon får dermed frigitt tid til redningsarbeid, samtidig som forebyggingsevnen opprettholdes.



Tiltak 7: Frivillighetens muligheter

Type tiltak: Spesifikt for scenario 2 – Ta årene fatt!

I scenario 2 er Redningsselskapet i en presset økonomisk situasjon. Samtidig er tilgangen på frivillige høy. Dette gjør at Redningsselskapet bør fokusere på sine frivillige aktiviteter, og videreutvikle disse. Det inkluderer redningsarbeid, forebygging og kursing. Redning av liv til sjøs kan gjøres av relativt billige skøyter, med frivillig mannskap om bord. I tillegg kan fokuset på beredskap og redning for mykere trafikanter økes. Flere og flere innbyggere vil oppholde seg på stranden og på sjøen i mindre «fartøy» som kajakk og lignende. Disse personene vil behøve hjelp, og den gode tilgangen på frivillige muliggjør dette for Redningsselskapet.



Tiltak 8: Fokus på livreddende arbeid

Type tiltak: Spesifikt for scenario 3 – ... segla föruten vind

I scenario 3 er alle drivere antatt å være lave. Dette gjør det utfordrende å finansiere både de fast bemannede skøytene til Redningsselskapet, og mannskapet om bord disse skøytene. Dette etterlater Redningsselskapet i en vanskelig situasjon, der de har ansvaret for rednings- og assistansearbeid, men har svært begrensede ressurser. I dette scenarioet vil det mest kostnadseffektive være å vri fokus mot søk og redningsarbeid i hovedsak. Å redde

liv behøver ikke fast ansatte, og skøyter som «kun» skal redde liv er små og raske, og derfor billigere. Livredding er også en høyere prioritert oppgave enn assistanse og sleping av fartøy. Med overgangen til nullutslippsfartøy vil sterke og raske skøyter kunne bli for dyre for Redningsselskapet til å holde ved like. Fokus bør derfor i dette scenarioet være å redde liv, fremfor assistanse og slepeberedskap. Assistansearbeid må disponeres sparsomt, og kun plasseres der slike hendelser skjer ofte. Resultatet blir da at Redningsselskapet blir et utelukkende frivillighetsbasert redningsselskap, som ligner mer på modellen til det svenske Sjö räddningssällskapet.



Tiltak 9: Et nytt Redningsselskap

Type tiltak: Spesifikt for scenario 4 – Seile sin egen sjø

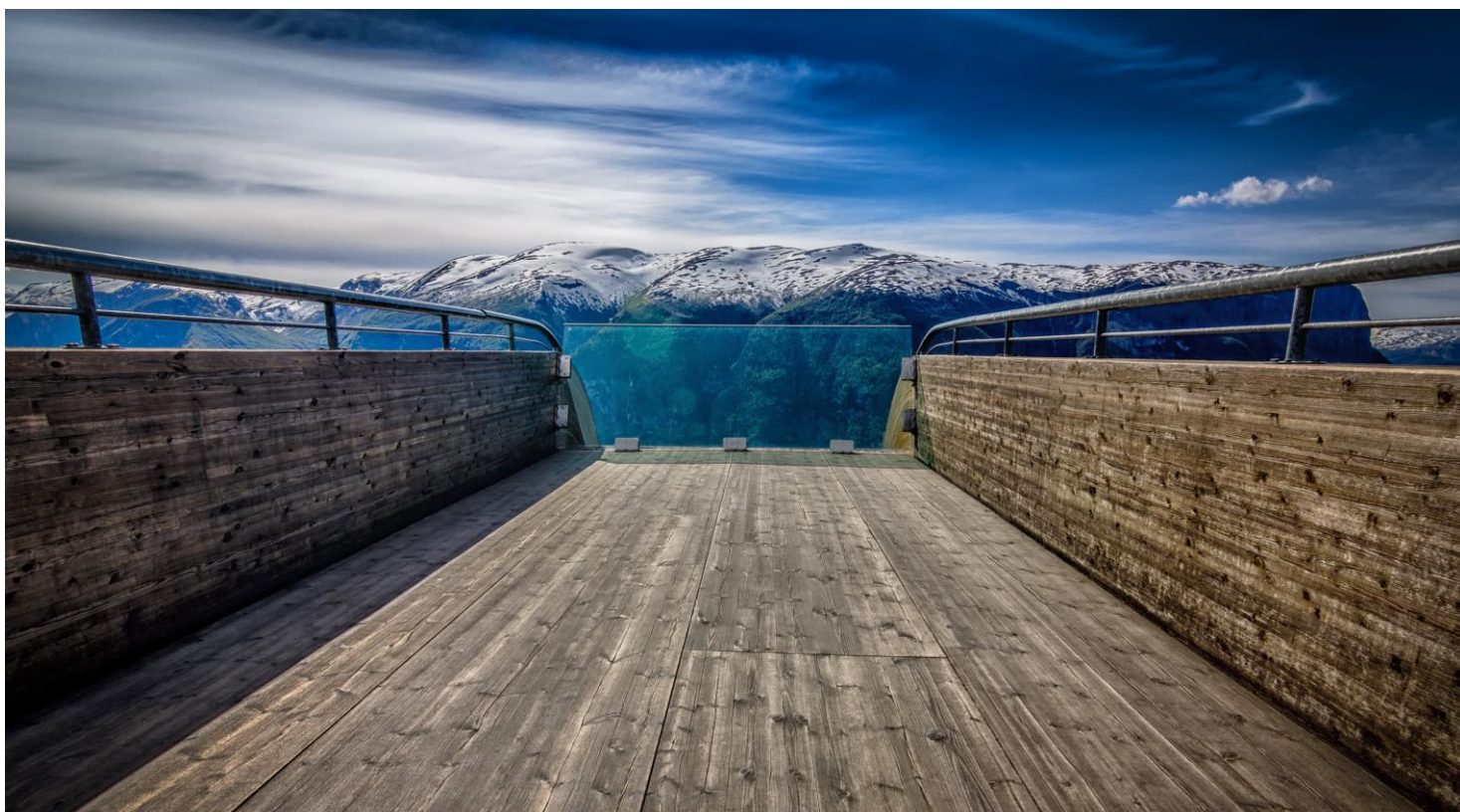
I scenario 4 bortfaller Redningsselskapets redningsarbeid i stor grad, da staten tar på seg dette arbeidet. Med høy økonomisk vekst vil etterspørselen etter assistanse og berging av fartøy være høy. Tilskudd fra staten for redningsarbeid vil i stor grad bortfalle, og det vil dermed være nødvendig å sikre inntekter på andre måter. Å etablere seg som et slags «Falck» til sjøs kan være en måte å erstatte inntekter på, og finansiere skøytene som trengs for å slepe disse fartøyene. Ulempen er at man ikke kan bruke frivillige på slike skøyter, men må ha fast ansatte. De frivillige må dermed omfordeles på nye typer oppgaver.

Etterspørselen etter assistanse og berging av fartøy vil tiltrekke seg konkurrenter. Dersom Redningsselskapet skal opprettholde sin identitet som en humanitær og frivillig organisasjon, er det viktig å ha en tydelig forskjell mellom Redningsselskapet og kommersielle redningsaktører. Dette kan gjøres ved økt fokus på Redningsselskapets forebyggende arbeid, og ved å utvide «redning» til å inkludere redningsarbeid for «myke trafikanter» til sjøs. Eksempelvis på populære strender. Per i dag er det uvanlig å ha badevakter på norske strender, men med sentraliseringen og befolkningsveksten som ventes vil livreddende arbeid på populære badestrender kunne bli mye viktigere. I dette scenarioet bør slike typer redningsarbeid vurderes som hovedområdet for Redningsselskapets livreddende arbeid.

8 Referanser

- IPCC. (2023, Mars 19). *Synthesis Report Of the IPCC Sixth Assessment Report (AR6)*. Hentet fra <https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/resources/spm-headline-statements/>
- Klimaloven. (2017). *Lov om klimamål (LOV-2021-06-18-129)*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60>
- Miljøstatus. (2022). *Klimaendringer i Norge*. Hentet fra Miljøstatus: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/klimaendringer-i-norge/>
- Hanssen-Bauer, I., Førland, F., Haddeland, I., Hisdal, H., Mayer, S., Nesje, A., . . . Ådlandsvik, B. (2015). *Klima i Norge 2100 (2/2015)*. Hentet fra Norsk Klimaservicesenter: <file:///Users/mariakvaloy/Downloads/klima-i-norge-2100-opplag2.pdf>
- Simpson, M. J., Nilsen, J. E., Ravndal, O. R., Breili, K., Sande, H., Kierulf, H. P., . . . Vestøl, O. (2015). *Sea Level Change for Norway: Past and Present Observations and Projections to 2100*. Hentet fra Norsk Klimaservice Senter: <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M405/M405.pdf>
- IPCC, WG II. (2021). *AR6 - The Physical Science Basis (AR6-WG 1)*. Hentet fra IPCC: <https://www.ipcc.ch/report/sixth-assessment-report-working-group-i/>
- Øystese, K. Å. (2021, februar 25). *Grønn skipsfart: Fire grunner til at ammoniakk og metanol kan bli framtidens drivstoff*. Hentet fra Energi og Klima: <https://energiogklima.no/nyhet/gronn-skipsfart/gronnskipsfart-fire-grunner-til-at-ammoniakk-og-metanol-kan-bli-fremtidens-drivstoff/>
- DNV. (2023, januar 23). *EU ETS: Preliminary agreement to include shipping in the EU's Emission Trading System from 2024*. Hentet fra DNV: <https://www.dnv.com/news/eu-ets-preliminary-agreement-to-include-shipping-in-the-eu-s-emission-trading-system-from-2024-238068>
- Redningssselskapet. (2020). *Bærekraft i Redningssselskapet- veien til målbilder for 2030*.
- Menon Economics. (2022). *Kompetansebehov og kompetansestrategier som følge av teknologiutvikling i maritim næring (66/2022)*.
- Tveterås, R., Hovland, M., Reve, T., Misund, B., Nystøyl, R., Bjelland, H. V., . . . Fjelldal, Ø. (2020). *Verdiskapingspotensiale og veikart for havbruk til havs*.
- Menon Economics. (2022). *Nordic Roadmap. Future Fuels for Shipping. Task 1a - screening of sustainable zero carbon fuels*.
- Kongelig Norsk Båtforbund. (2023). *Båtlivsundersøkelsen 2023*. Kongelig Norsk Båtforbund.
- Ipsos. (2021). *Undersøkelse om svømmedyktighet blant elever i 5. klasse*. Norges svømmeforbund.
- Pensjonistforbundet. (2022). *Håper Stortinget og regjeringen biter seg merke i den formidable innsatsen*. Hentet fra Pensjonistforbundet: <https://www.pensjonistforbundet.no/nyheter/h%C3%A5per-stortinget-og-regjeringen-biter-seg-merke-i-den-formidable-innsatsen>

- Fladmoe, A., Eimhjellen, I., Sivesind, K. H., & Arnesen, S. (2019). *Frivillighetens grunnfjell*. Bergen/Oslo: Senter for forskning på sivilsamfunn og frivillig sektor.
- Menon Economics. (2020). *Redningsselskapets samfunnsnytte 2020 (86/2020)*. Menon Economics.
- Menon Economics. (2021). *Undersøkelse av ulike aspekter ved godsoverføring fra veg til sjø*. Menon Economics.
- Menon Economics. (2022). *Ringvirkningsanalyse av havbruksnæringen*.
- Menon Economics. (2022). *Maritim Verdiskapningsrapport 2022*. Oslo: Menon Economics.
- Menon Economics. (2022). *Eksportmeldingen 2022*.
- Stanley, T., & Moran, K. (2021). Perceptions of Water Competencies, Drowning Risk and Aquatic Participation among Older Adults. *International Journal of Aquatic Research and Education*, 13.
- Avkommersialiseringsutvalget. (2022). *Mandat*. Hentet Mai 2023 fra Avkommersialiseringsutvalget: <https://avkommersialiseringsutvalget.no/mandat/>
- Abelia. (2022). *Omstillingsbarometeret 2022*. Hentet fra Abelia: <https://www.abelia.no/omstillingsbarometeret/2022/#part4>
- OECD. (u.d.). *Norway*. Hentet fra <https://oec.world/en/profile/country/nor>
- Olafsen, T., Winther, U., & Skjeremo, J. (2010). *Verdiskaping basert på produktive hav i 2050*. Hentet fra https://www.sintef.no/globalassets/upload/fiskeri_og_havbruk/publikasjoner/verdiskaping-basert-pa-produktive-hav-i-2050.pdf



Menon Economics analyserer økonomiske problemstillinger og gir råd til bedrifter, organisasjoner og myndigheter.

Vi er et medarbeidereiet konsultentselskap som opererer i grenseflatene mellom økonomi, politikk og marked.

Menon kombinerer samfunns- og bedriftsøkonomisk kompetanse innenfor fagfelt som samfunnsøkonomisk lønnsomhet, verdsetting, nærings- og konkurranseøkonomi, strategi, finans og organisasjonsdesign. Vi benytter forskningsbaserte metoder i våre analyser og jobber tett med ledende akademiske miljøer innenfor de fleste fagfelt. Alle offentlige rapporter fra Menon er tilgjengelige på vår hjemmeside www.menon.no.

+47 909 90 102 | post@menon.no | Sørkedalsveien 10 B, 0369 Oslo | menon.no