



## Mal for tertialvis rapportering for Luftambulansetjenesten HF per 1. tertial 2022

### 1. Rapportering på økonomi per 1. tertial 2022

Kommentar økonomisk utvikling/risiko	Tekst/beskrivelse
<p><b>Resultat pr. 1.tertial</b></p> <p><b>Refusjon for transportoppdrag i henhold til Nordisk konvensjon og kompetansemangel</b></p> <p><b>Flytimer</b></p> <p><b>Pris drivstoff</b></p>	<p>Resultat i kroner er 13,2 MNOK mot budsjettert resultat på 12,4 MNOK. Resultatavvik 0,8 MNOK.</p> <p>Generelt vil det være positive resultat tidlig på året. Det skyldes at inntektene bokføres med lik andel pr. kalendermåned, i tråd med faktisk innbetaling, mens kostnadene periodiseres i henhold til når de påløper.</p> <p>Kommentarene nedenfor forklarer resultatet per 30. april.</p> <p>Refusjonsinntekter i første tertial ligger noe over budsjett.</p> <p>Forbruket av flytimer pr. 1. tertial har vært lavere enn budsjettert. Pr. 31. mars er flytimeproduksjon 11,8 % under budsjett for ambulanshelikopter og 3,3 % under budsjett for ambulansfly. For ambulanshelikoptre er det i tillegg produsert ekstra timer i simulator, estimert til på 77.</p> <p>Statistikk over flytimeproduksjon for april ikke er klar ved rapporteringstidspunkt. I regnskap i april måned er det gjort avsetninger for påløpte kostnader til timeuttak etter budsjett og avsetning for bruk av drivstoff etter budsjettert timeforbruk og gjennomsnittlig drivstoffpris i faktura fra operatør per mars.</p> <p>Per 1. tertial har drivstoffprisen for helikopter og fly vært høyere enn budsjettert.</p>



<b>Operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter.</b>	<p>For fly ligger gjennomsnittlig literpris de tre første månedene 0,5 kr. over budsjett. For mars måned ligger gjennomsnittlig literpris 1,7 kr. over budsjett</p> <p>For helikopter ligger gjennomsnittlig literpris de tre første månedene 1,5 kr. over budsjett. For mars måned ligger gjennomsnittlig literpris 2,8 kr. over budsjett.</p> <p>Som en følge av lavere forbruk av flytimer er kostnadene til flytimer redusert første tertial. Høye drivstoffpriser i første tertial har imidlertid ført til at kostnadene til bruk av drivstoff er høyere enn budsjettet.</p> <p>Kostnader til operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter ligger over budsjett i første tertial.</p>
<b>Lønn</b>	<p>Mindre forbruk av lønn i første tertial gjelder stilling som ikke er besatt.</p>
<b>Avskrivninger</b>	<p>Kostnader til avskrivninger har vært høyere i perioden enn budsjettet.</p>
<b>Kostnader i forbindelse med covid-19. (ikke budsjettet)</b>	<p>Ikke budsjetterte kostnader i forbindelse med covid-19 er per 30. april kr. 100 000.</p>
<b>rescEU</b>	<p>I regnskap per april er det inkludert kostnader til rescEU-ambulansfly med 16, 8 MNOK. Kostnadene viderefaktureres og får ingen resultatvirkning i foretakets regnskap. Forsinkelser i refusjon av kostnader presser imidlertid foretakets likviditet.</p>
<b>Årsaken til avvik mellom årsprognose og årsbudsjett</b>	<p>Det har vært en lavere produksjon av flytimer første tertial, Det antas at timeuttaket vil «normalisere» seg i løpet av 2022. I årsprognosen er det tatt hensyn til et lavere uttak de tre første månedene av året, mens prognose for resten av året følger budsjett.</p> <p>Kostnader til drivstoff, operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsutgifter er økt på bakgrunn av prisnivå første tertial. Det er stor usikkerhet om prisnivå andre tertial. I årsprognosen er det tatt hensyn til forbruk utover budsjett de tre første månedene av året.</p>



	<p>Kostnader til avskrivninger er økt på bakgrunn av beregninger etter regnskap første tertial.</p> <p>I årsprognosen er det tatt hensyn til ikke budsjetterte engangskostnader for midlertidig ambulanshelikopterbase på Torpomoen med 7 MNOK.</p> <p>Det er ikke lagt inn kostnader og inntekter for drift av ambulansfly i regi av rescEU. Avtale og budsjett er ikke klart ved rapporteringstidspunkt. Faste kostnader og oppdrag for rescEU viderefaktureres EU og vil ikke ha resultatvirkning i regnskap for LAT HF i 2022.</p>
--	--

## 2. Rapportering på virksomhetsspesifikke KPI-er.

Rapportering på oppdragsdokument 2022	Tekst/beskrivelse
<b>Virksomhetsspesifikke krav for 2022</b>	
<b>k) Oppfølging av helsetilsynets rapport</b>	<p>Luftambulansetjenesten HF følger opp nye kvalitetsindikatorer for ambulansflytjenesten for å sikre en tett og systematisk oppfølging av akutt og hasteoppdragene for ambulansfly.</p> <p>Det er etablert et kvalitetsråd med representanter fra LAT HF og Babcock Scandinavian AirAmbulance AS (BSAA AS). Foretaket har månedlige møter i kvalitetsrådet med ledelsen i BSAA AS. Dette for å sammen følge opp alle hendelser som påvirker tjenestens kvalitet og som er innenfor vår/deres kontroll.</p> <p>Foretaket deltar også i Helse Nord RHF sitt oppfølgingsarbeid av helsetilsynets rapport, blant annet gjennom deltagelse i deres nyetablerte kvalitetsutvalg som behandler avvik og hendelser. Foretaket bidrar også i samarbeid med AMK Tromsø med innsamling og bearbeidelse av virksomhetsdata.</p>
<b>l) Program for forbedring og effektivisering av ambulansflytjenesten.</b>	<p>I program for forbedring og effektivisering av ambulansflytjenesten er 12 ansvarspunkter lagt til LAT HF. Noen ansvarspunkter er ferdigstilt, noen er igangsatt og noen er ikke påbegynt per april.</p>



	<p><i>Prosjektet medisinsk koordinering av ambulansfly (MKA) ble ferdigstilt 1. mai 2022. Rapporten er oversendt styringsgruppen. LAT HF har bedt om aksept for at styret i LAT HF får rapporten til gjennomsyn og kommentering.</i></p> <p><i>Forprosjekt LAT IKT (P-EPJ) anses nå som ferdigstilt selv om verktøyet ikke er tatt i bruk. Implementeringen av P-EPJ følges tett videre framover.</i></p> <p><i>LAT HF viderefører en tett kontakt med Sykehuspartner HF, medisinsk miljø i luftambulansetjenesten og Bliksund AS for å sikre fremdrift i det videre arbeidet fram mot operativ drift (styresak 23-2022). LAT HF er også invitert inn i Helse Nord sitt EPL-prosjekt.</i></p> <p><i>Arbeidet med å utarbeide «nasjonal prosedyre for medisinsk og flyoperativ koordinering av ambulansflyoppdrag», samt «retningslinjer for bestilling av ambulansfly» vil igangsettes når MKA-prosjektet er endelig ferdigstilt.</i></p>
<b>Kvalitet/kunde(bruker)tilfredshet</b>	<b>Tekst/beskrivelse</b>
<b>Produksjon flytimer</b>	<p>Per 31. mars er det produsert 2328 timer på ambulansfly mot budsjettet 2408 timer. Per mars er det et mindreforbruk på 80 timer. Sammenligner en med produksjon per mars 2021 ligger produksjon per mars 2022 140 timer over produksjon forrige år.</p> <p>Tilsvarende er det produsert 2007 timer på ambulanshelikopter mot budsjettet 2276 timer. Per mars er det et mindreforbruk på 268 timer. Det er i tillegg flydd ekstra timer i simulator, disse er beregnet til 58 timer per mars, og ikke inkludert statistikk.</p> <p>Sammenligner en med produksjon per mars 2022 med samme tidspunkt i 2021 ligger produksjonen 51 timer under produksjon forrige år.</p> <p>Timestatistikk per april er ikke mottatt ved rapporteringstidspunkt.</p>



HR/bemannning	Tekst/beskrivelse
<b>Korttidsfravær</b>	IA-mål 1. Korttidsfraværet skal ikke overstige 3,5 %. For ansatte som ikke arbeider turnus er tallet 0,7 % til og med april. For ansatte som arbeider turnus er tallet 2,6 % til og med april.
<b>Fysiske skader</b>	IA-avtalens mål 2. Ingen fysiske skader som følge av jobben.
<b>Eldre arbeidstakere</b>	Per april er det ingen kjente jobbrelevante personskader.
<b>Turnover</b>	<p>IA-avtalens mål 3. Alle arbeidstakere bør stå i jobb til de er 67 år. Vi har i dag flere ansatte som er eldre enn 62 år som har mulighet til å ta ut AFP og alderspensjon.</p> <p>Vi har sett en økende turnover i foretaket de to siste årene. I januar tiltrådte ny operativ rådgiver i administrasjonen og tre nye flykoordinatorer ved flykoordineringsentralen.</p> <p>Medisinsk rådgiver-lege avslutter sitt arbeidsforhold 31. mai. Stillingen er lyst ut for andre gang. Det har meldt seg to søkere.</p> <p>Medisintekniker ved medisinsk teknisk verksted vil avslutte sitt arbeidsforhold i mai. Foretaket er i gang med rekrutteringsprosessen for erstatter i stillingen.</p>