

Styresak 51-2022 Virksomhetsrapport per 31.5.2022

Saksbehandler: Heidi Klæboe Nilsen

Vår dato: 14.6.2022 Møtedato: 17.6.2022

1 Økonomi – regnskap per 31.5.2022

	Regnskap per 31. mai	Budsjett t.o.m mai	Diff %
Salgsinntekt	587 710	569 431	3%
Sum driftsinntekter	587 710	569 431	3%
Lønnskostnad	12 323	13 090	-6%
Avskrivning på varige driftsmidler og immatrielle eiendeler	3 678	2 585	42%
Annen driftskostnad	558 823	542 581	3%
Sum driftskostnader	574 824	558 255	3%
Driftsresultat	12 886	11 175	15%
Netto finansposter	0		
Resultat før skatt	12 886	11 175	15%
Ordinært resultat	12 886	11 175	15%

*Tall i 1 000 NOK

Regnskap per 31. mai viser et resultat på 12,9 MNOK, dette er 1,8 MNOK bedre enn budsjettet.

Inkludert i regnskap per 31. mai er avsetninger for påløpte kostnader på til sammen 32,7 MNOK. Dette gjelder kostnader, timeuttak, drivstoff, operative utgifter, luftfartsavgifter og bruk av redningshelikoptertjenesten. Det er avsatt 1,8 MNOK for opptjente ikke fakturerte inntekter.

Inkludert i regnskap er kostnader knyttet til prosjektet rescEU-ambulansefly - delprosjekt 1, med 5,9 MNOK. Kostnader knyttet til prosjekt rescEU-ambulansefly – driftsfasen, er inkludert med 16,4 MNOK. Kostnadene knyttet til prosjektene viderefaktureres og får derfor ingen resultatvirkning i vårt regnskap. Forsinkelser i refusjon av kostnader presser foretakets likviditet.

1.1 Årsaker til resultatavvik per 31.mai

Lønnskostnader ligger 1,1 MNOK under budsjett per mai og avskrivninger 1,1 MNOK over budsjett. Fast vederlag til operatør er redusert med 2,8 MNOK i perioden i form av avkortning for manglende leveranse.

Forbruket av flytimer per mai ligger 2,9 MNOK under budsjett. Operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter faktureres ikke jevnlig. Det er vanskelig å beregne riktige avsetninger for påløpte ikke fakturerte utgifter. Overforbruk de tre første månedene har jevnet seg ut i løpet av mai måned.

Forbruket av drivstoff ligger 6 MNOK over budsjett per mai. Gjennomsnittlig literpris for drivstoff, både for fly og helikopter, ligger over budsjettet literpris for 2022. For april måned ligger gjennomsnittlig literpris 3,7 kr. over budsjettet literpris for fly og 4,3 kr. over budsjett literpris for helikopter. For mai måned ligger gjennomsnittlig literpris for helikopter 5,3 kr. over budsjettet literpris. For fly er det ikke gjennomsnittlig literpris for mai klar ved rapporteringstidspunkt.

1.2 Årsprognose per mai.

I første tertialrapport for foretaket ble det rapportert en årsprognose med et forventet avvik på -44,4 MNOK i forhold til årsbudsjett.

Oppdatert årsprognose per mai viser et avvik på **-50,6 MNOK** i forhold til årsbudsjett.

Det er gjort samme forutsetninger som ved årsprognose ved første tertialrapport, men gjennomsnittlig literpris for drivstoff for fly er endret til kr. 17,18 og kr. 18,90 for helikopter.

I tabell nedenfor er det lagt inn tre andre ulike scenarier for årsprognose, der forutsetninger er endret.

- Endret forutsetning, drivstoffpris i henhold til budsjett, kr. 13,50 per liter.
- Endret forutsetning, drivstoffpris kr. 20 per liter.
- Endret forutsetning, timeuttak helikopter 4,5 % under budsjett i stedet for 9 % under budsjett.

	Drivstoffpris fly kr. 17,18 per L, helikopter kr. 18,9 per L.	Drivstoffpris i hht budsjett. kr. 13,5 per L	Drivstoffpris kr. 20 per L	Timeuttak helikopter 4,5% under budsjett	
Økte kostnader til fast vederl	10 010 234	10 010 234	10 010 234	10 010 234	Sikker
Økte kostnader til teknisk timepris	3 294 328	3 294 328	3 294 328	3 478 261	Usikkerhet rundt reelt timeuttak
Økte drivstoffutgifter	23 511 317	-	35 928 650	24 003 492	Usikkerhet rundt prisnivå
Midlertidig helikopterbase Torpomoen	7 000 000	7 000 000	7 000 000	7 000 000	Sikker
Økte utgifter til operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter	5 000 000	5 000 000	5 000 000	5 000 000	Usikkerhet. Nedjustert på bakgrunn av informasjon per mai.
Avskrivninger budsjettert for	1 800 000	1 800 000	1 800 000	1 800 000	Sikker
Prognose per mai	50 615 879	27 104 562	63 033 212	51 291 987	

Operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter.

Eurocontrol krever inn flysikringsavgiften for underveisavgifter, det vil si bruk av luftrommet. Avinor krever inn alle andre avgifter knyttet til bruk av lufthavner eid av Avinor. Dette er regulert i forskrift om avgifter for bruk av lufthavner drevet av Avinor.

Usikkerhet rundt estimat på kostnad i prognosen skyldes at avgiftene ikke faktureres jevnlig. Det er usikkert om det er mulig å knytte avgiften direkte til gjennomført transport. Dette medfører usikkerhet i om vi er fakturert for alle reelle kostnader per mai. Nivå på avgiftene vil også avhenge av produserte flytimer.

Drivstoffpriser

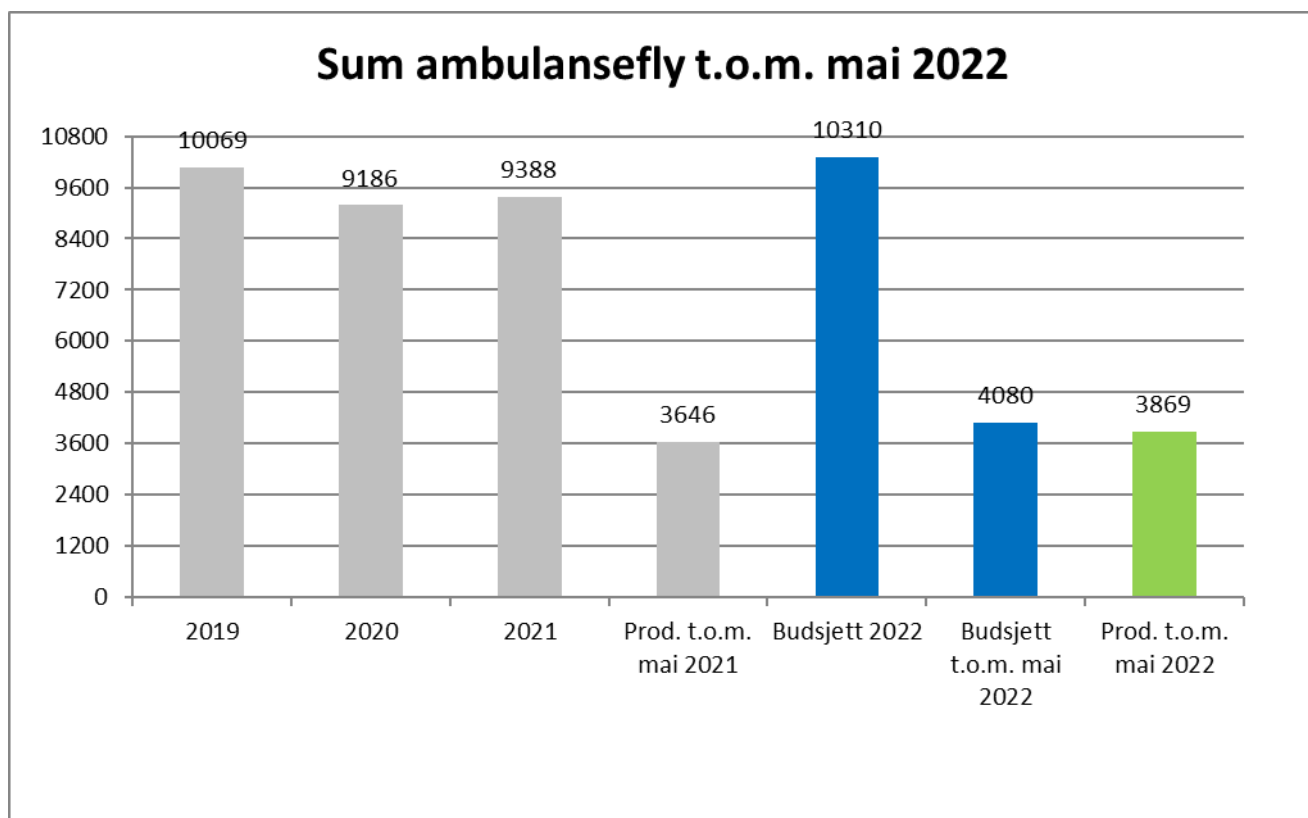
Nivå på drivstoffpris er noe høyere for helikopter enn for fly. Dette forklares med at det påløper ekstra transportkostnader fram til de ulike tankanleggene ved helikopterbasene. Gjennomsnittlig drivstoffpris har steget jevnt siden årsskiftet både for helikopter og fly. Kraftig økning av priser på det internasjonale markedet påvirker prisene for drivstoff brukt i tjenesten. Det er usikkerhet om på hvilket nivå prisen vil bli liggende på resten av året. I de ulike scenarier for årsprognosen ser vi at nivå på drivstoffpris vil være avgjørende for årsresultat. Nivå på drivstoffutgiftene vil avhenge av gjennomsnittlig literpris og produserte flytimer.

2 Flytimeproduksjon til og med 31.5.2022

Flytimene presentert her er rapportert inn fra operatørene.

2.1 Flytimeproduksjon ambulansfly

Ambulansfly har flydd 3 869 timer per mai. Produksjon ligger 5,2 % under budsjett.



- 2019: Produksjon ambulansefly, 10 069 timer, inkluderer 145 timer ekstern innleie.
- 2020: Produksjon ambulansefly, 9 185 timer, inkluderer 295 timer ekstern innleie.
- 2021: Produksjon ambulansefly, 9 388 timer, inkluderer 1 time ekstern innleie.

2.2 Tilgjengelighet FW per mai

Per 31. mai var gjennomsnittlig tilgjengelighet på alle landets baser på 91,68 %.

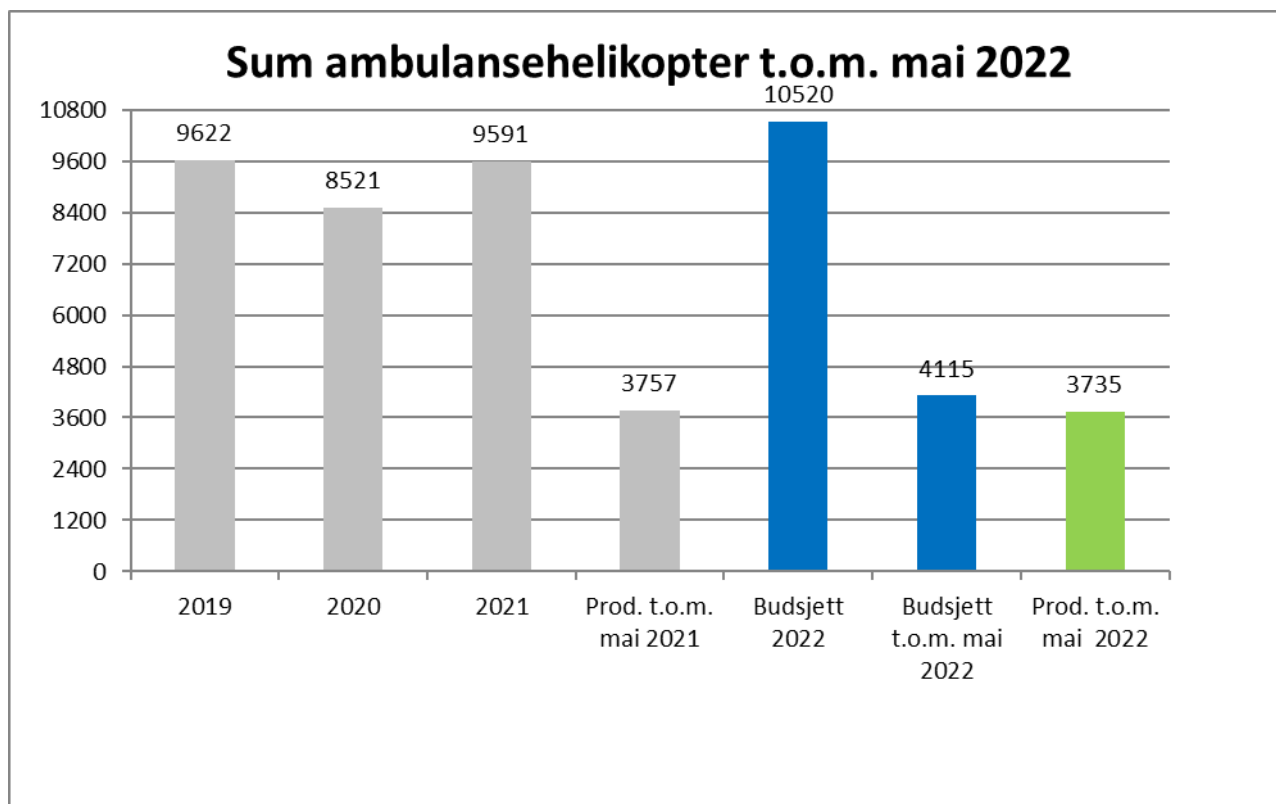
Hovedårsaken til beredskapsavbrudd er covid-19 som utgjør 3,28 % av beredskapen.

Tekniske forhold utgjør 2,25 %, hvorav 2,02 % er uforutsette tekniske forhold og 0,23 % er planlagt teknisk. Hviletidsbestemmelser utgjør 1,19 % mens beredskapsavbrudd relatert til besetningsmangel (besetningsmangel/sykdom/unfit) utgjør 1,36 %. 0,24 % er klassifisert som "annen årsak" til beredskapsavbrudd. Tromsø 2 er ikke tatt med i tabellen. Det er ikke oppnådd enighet med operatør om registrering av avbrudd innenfor/utenfor operatørs kontroll.

Periode	Produksjon	
	Samlet	Operatør
Januar	94,12 %	97,60 %
Februar	87,55 %	97,66 %
Mars	87,32 %	94,93 %
April	92,63 %	95,62 %
Mai	96,44 %	97,27 %
Sum tot.	91,68 %	96,50 %

2.3 Flytimeproduksjon ambulanshelikopter

Ambulanshelikopter har flydd 3 735 timer per mai. Produksjon ligger 9,2 % under budsjett.



- 2018-2019: For korrekt sammenligning er produksjon for 2016-2019 korrigeret for SAR/redning og teknisk/ferry
- 2020: Produksjon ambulanshelikopter, 8 521 timer, inkluderer ekstern innleie med 121 timer.

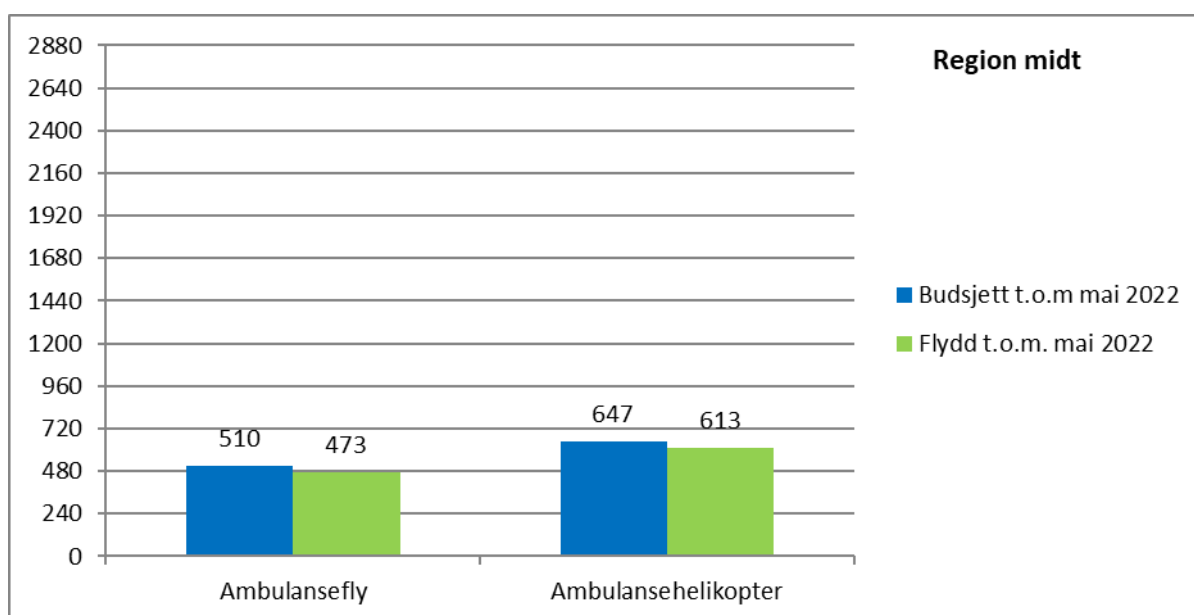
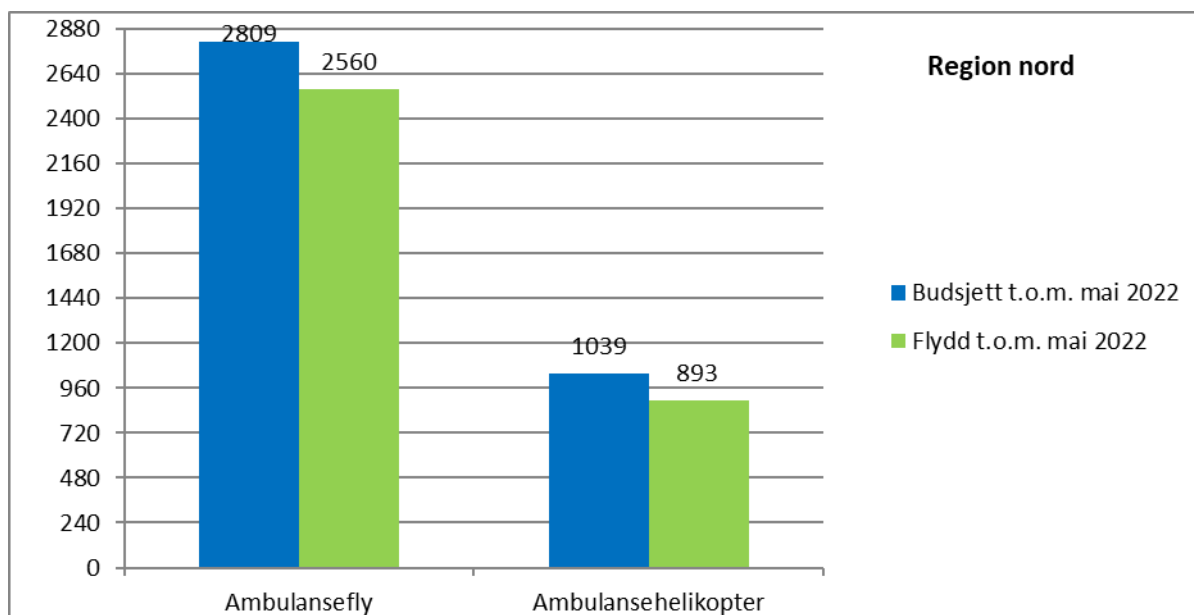
2.4 Tilgjengelighet RW per mai

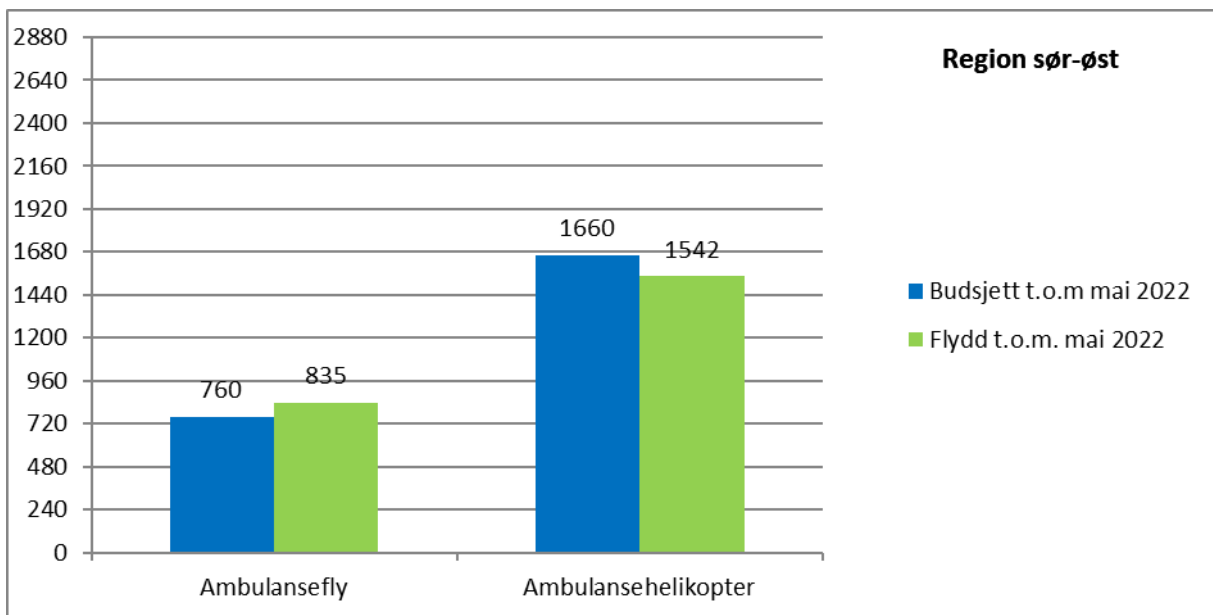
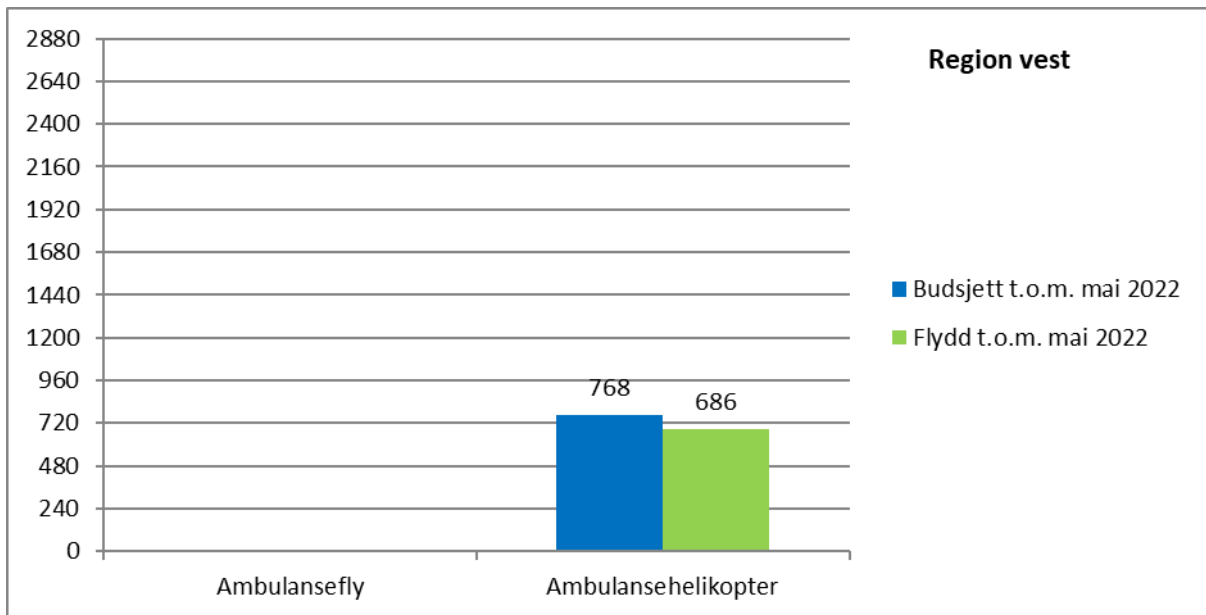
Per 31.mai 2022 var gjennomsnittlig tilgjengelighet på alle landets baser på 97,89 %.

Hovedårsaken til utmeldinger er tilknyttet hviletidsbestemmelser og utgjør ca. 1,25 % av beredskapen. Utmeldingene tilknyttet tekniske forhold utgjør 0,73 %, hvor 0,54 % er ikke-planlagt og 0,19 % er planlagt vedlikehold. Utmeldinger på grunn av covid-19 relaterte utmeldinger utgjorde 0,13 %.

Periode	Produksjon	
	Samlet	Operatør
Januar	98,98 %	99,29 %
Februar	98,72 %	99,46 %
Mars	97,83 %	99,45 %
April	97,12 %	99,02 %
Mai	96,87 %	99,16 %
Sum tot.	97,89 %	99,27 %

2.5 Flytimeproduksjon per region per mai.





3 Kvalitet

3.1 Revisjoner

Det ble gjennomført tre revisjoner ved luftambulansebasene i mai måned.

Ved revisjon ved ambulanseflybasen i Bodø 3. mai ble det gjort funn av tre avvik og tre forbedringspunkter.

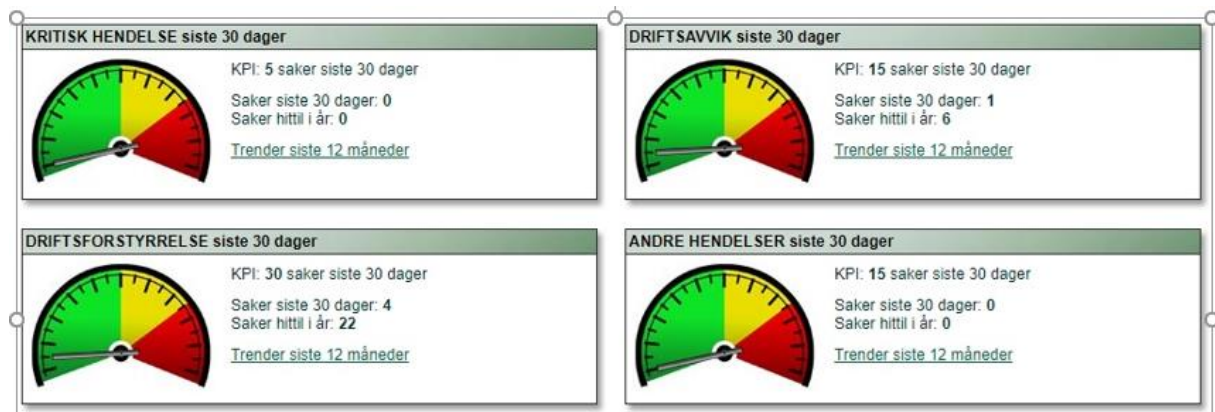
Ved revisjon ved ambulansehelikopterbasen i Kirkenes 19. mai ble det gjort funn av en observasjon og ett forbedringspunkt.

Ved revisjon ved ambulanshelikopterbasen i Brønnøysund 31. mai ble det gjort funn av ett forbedringspunkt.

3.2 Avvikshåndtering internt i selskapet

I hendessystemet Opscom ligger en sikkerhetsstyringsfunksjon basert på de fire faste klassifiseringsområdene «Kritiske hendelser», «Driftsavvik», «Driftsforstyrrelser» og «Andre hendelser». Alle typer hendelser blir registrert i statistikken og vil telle med i det klassifiseringsområdet så snart hendelsen er registrert.

Det gjøres oppmerksom på at majoriteten av hendelsene er registrert av Flykoordineringsentralen (FKS) i forbindelse med drift av ambulansflytjenesten, hvorpå operatør, lokale helseforetak og leverandører av bakketjenester har eierskap til hendelsene.



3.3 Kritiske hendelser

Det er ikke rapportert kritiske hendelser i perioden.

3.4 Driftsavvik

Det er rapportert ett driftsavvik i perioden. Dette er klassifisert som mindre alvorlig. Hendelsen gjelder svikt ved en Hamilton T1 respirator ved avlevering av pasient på sykehus. Pasientbehandling fortsatte med håndventilering. Det er ikke meldt om pasientskade som følge av dette.

At en respirator slutter å virke ved bruk på pasient er i seg selv meget uheldig. Luftambulansetjenesten har allikevel god redundans i slike tilfeller, med mulighet for håndventilering og med reserve respirator, dog enklere, i Ventway Sparrow. I dette tilfellet ble det tatt i bruk en tilsvarende Hamilton T1 tilgjengelig på sykehuset der feilen oppstod. Feilen hadde derfor ingen/liten konsekvens for pasient eller oppdrag. Det er ikke klarlagt hva årsaken til denne driftsstansen var. Apparatet er sendt produsent for årsaksanalyse. Vi har ikke tilsvarende tilfeller av feil på apparattypen, slik at saken ikke er flagget som systematisk feil. Vi anser ikke feilen å ha alvorlig potensiale for luftambulansetjenesten på sikt.

3.5 Driftsforstyrrelse

Det er rapportert fire driftsforstyrrelser i perioden. Alle disse er klassifisert som ufarlig.

3.6 Andre hendelser

Det er ikke rapportert andre hendelser i perioden.

4 Kvalitetsindikator for tjenesten i mai

4.1 Levert tilgjengelighet innenfor operatørs kontroll

I punkt 2.2 oppgis tilgjengelighet nasjonalt. Her gjengis base for base innenfor operatørs ansvar. Tromsø 2 er ikke tatt med i tabellen. Det er ikke oppnådd enighet med operatør om registrering av avbrudd innenfor/utenfor operatørs kontroll.

Kvalitetsindikatorer	Parameter
Base	Levert beredskap innenfor operatørs kontroll (basevis mai)
Kirkenes	94,63 %
Alta 1	97,45 %
Alta 2	99,44 %
Tromsø	95,35 %
Bodø	94,97 %
Brønnøysund	98,87 %
Ålesund	98,88 %
Gardermoen 1	99,03 %
Gardermoen 2	99,32 %
Totalt	97,27 %
Resultat: <i>Totalt leverte BSAA AS 97,27 % tilgjengelighet innenfor egen kontroll for alle baser i mai.</i>	

4.2 Registrering av aktiveringstid hos BSAA AS

Kvalitetsindikatorer	Parameter
Registrering av aktiveringstid over 20/60 minutter.	Aktiveringstid registreres med angivelse av faktisk tid. Hvis avtalt aktiveringstid overskrides, skal dette angis med årsaker.
Resultat: <i>Operatøren har registrert avvik fra aktiveringstid. Rapporten, slik den foreligger nå, gir ikke god nok dokumentasjon for mai.</i>	

4.3 Planlagt hovedvedlikehold hos BSAA AS

Kvalitetsindikatorer	Parameter
Planlagt hovedvedlikehold – bruk av reservefly.	<ol style="list-style-type: none">1. Sette inn et reservefly uten beredskapsavbrudd.2. Bytte av fly skal foretas på aktuell base.
Resultat: <ol style="list-style-type: none">1. <i>Det har ikke vært beredskapsavbrudd i perioden grunnet hovedvedlikehold.</i>2. <i>Det har i mars vært gjennomført to flybytter som ikke har foregått på hjemmebase.</i>	

4.4 Beredskapsavbrudd grunnet personellmessige årsaker – uforutsett BSAA AS

Kvalitetsindikatorer	Parameter
Personellmessige årsaker – uforutsett.	<ol style="list-style-type: none">1. Uforutsette personellmessige årsaker (sykdom, skade, arbeidstid tilknyttet reise til vakt, andre uforutsette forhold) på den enkelte base med døgnberedskap skal ikke medføre utmelding på mer enn 12 timer/pr måned/per ambulansfly i beredskap.2. For baser med dagberedskap skal utmelding ikke utgjøre mer enn seks timer/per måned/per ambulansfly i beredskap.
Resultat: <ol style="list-style-type: none">1. <i>For perioden har operatøren overskredet 12 timer beredskapsavbrudd på baser med døgnberedskap ved to tilfeller.</i>2. <i>For perioden har operatøren ikke hatt overskridelser av seks timer beredskapsavbrudd på baser med dagberedskap.</i>	

4.5 Avviksbehandling ambulansflytjenesten i LAT HF

Kvalitetsindikatorer	Parameter
Avviksbehandling i LAT HF.	<ol style="list-style-type: none">1. Alle hendelser registreres innen 48 timer.2. Hendelser som klassifiseres som svært alvorlig/katastrofale av innsender skal i tillegg varsles til linjeleder umiddelbart og rapport skrives innen 24 timer.3. Saksbehandlingen skal være i gang innen 5 dager.4. For svært alvorlige/katastrofale hendelser, skal saksbehandlingen være igangsatt innen 24 timer.5. Avviksrapporter skal være ferdigbehandlet innen 30 dager etter rapportdato.
Resultat: <ol style="list-style-type: none">1. <i>Alle hendelser i perioden har vært registrert innen 48 timer.</i>2. <i>Det har ikke vært rapportert noen tilfeller av svært alvorlige/katastrofale hendelser i perioden</i>3. <i>Saksbehandling har vært satt i gang innen 5 dager på alle hendelser.</i>	

4. Det har ikke vært rapportert noen tilfeller av svært alvorlige/katastrofale hendelser i perioden.
5. Behandling av avviksrapporter i perioden har ikke overskredet 30 dager.

4.6 Registrering av varslings tid ambulansfly FKS (LAT HF)

Kvalitetsindikatorer	Parameter												
Registrering varslings tid FKS.	<p>Flykoordineringssentralen (FKS) skal varsle besetning:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innen 20 minutter etter at oppdrag er formidlet fra MKA, ved hastegrad Akutt. 2. Innen 2 timer etter at oppdrag er formidlet fra MKA, ved hastegrad Haster. 3. Innen 14 timer etter at oppdrag er formidlet fra MKA, ved hastegrad Vanlig. 4. Årsak til avvik på disse kvalitetsmålene kan skyldes faktorer utenfor FKS kontroll. 												
<p>Resultat:</p> <p>Det prioriteres å utarbeide oversikt over varslings tiden for akuttoppdrag. Totalt varslet FKS 117 akuttoppdrag som ble gjennomført i mai.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Median tid fra FKS mottok oppdraget til ressurs var varslet var tre minutter. Gjennomsnittlig varslings tid for alle akuttoppdrag var 13 minutter og 47 sekunder. - Ved 14 oppdrag gikk det lengre enn 20 minutter til ressurs var varslet. to av disse tilfellene var det ikke dokumentert årsak til avvik. Øvrige var utenfor FKS kontroll. - Årsak til avvik fra mål for iverksetting var: <table border="1" data-bbox="204 1234 817 1509"> <thead> <tr> <th>Årsak</th> <th>Antall tilfeller</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Samtidighet/ideell ressurs opptatt</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Pasient ikke klar</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Vaktbytte</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Ukjent årsak</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Vente på følgepersonell</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		Årsak	Antall tilfeller	Samtidighet/ideell ressurs opptatt	4	Pasient ikke klar	4	Vaktbytte	3	Ukjent årsak	2	Vente på følgepersonell	1
Årsak	Antall tilfeller												
Samtidighet/ideell ressurs opptatt	4												
Pasient ikke klar	4												
Vaktbytte	3												
Ukjent årsak	2												
Vente på følgepersonell	1												

5 Intern drift i selskapet

Foretaket er en IA-bedrift. Våre IA-mål er kommentert under.

5.1 Helse, miljø og sikkerhet

IA-avtalens mål 2. Ingen fysiske skader som følge av jobben. I mai var det ingen kjente jobberelaterte personskader.

5.2 Personell

IA-avtalens mål 1. Korttidsfraværet skal ikke overstige 3,5 %. For ansatte som ikke arbeider turnus er tallet 0,8 % per mai. For ansatte som arbeider turnus er tallet 2,7 % per mai.

IA-avtalens mål 3. Alle arbeidstakere bør stå i jobb til de er 67 år. Foretaket har i dag flere ansatte som er eldre enn 62 år.

Ny medisinsk rådgiver- lege er tilsatt og vil tiltre i stillingen 1. september. Foretaket er i gang med ny rekrutteringsprosess for erstatter til ledig stilling ved Medisinsk teknisk verksted. En ansatt ved Flykoordineringsentralen har sagt opp sin stilling og vil avslutte sitt arbeidsforhold i slutten av juni måned. Rekrutteringsprosess for erstatter til stillingen er startet.

6 Anbefaling

Administrerende direktør anbefaler styret å ta virksomhetsrapporten per 31.5.2022 til orientering.

Styret for Luftambulansetjenesten HF inviteres til å fatte følgende vedtak:

Styret tar virksomhetsrapport per 31.5.2022 til orientering.

Øyvind Juell

administrerende direktør