

Styresak 30-2022 Innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026

Saksbehandler: Heidi Klæboe Nilsen

Vår dato: 23.3.2022 Møtedato: 30.3.2021

1 Bakgrunn

I tråd med årshjulet for felleseide foretak skal Luftambulansetjenesten HF (LAT HF) levere innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026 innen 6. april 2022.

2 Kommentarer til ØLP

Innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026 følger i vedlagte Excel-fil. Alle beløp er i 2022-kroner og det er ikke beregnet lønns/prisjustering. Mal for innspill ØLP er ikke mottatt per 22.3. Det er benyttet mal for forrige ØLP-periode.

a. Forventet økonomisk utvikling

Inntekter

Foretakets inntekter er primært tilskudd fra de regionale helseforetakene. Ut over dette får foretaket refusjon for transportoppdrag i henhold til Nordisk konvensjon og kompetansemangel. Samlet refusjon utgjør årlig ca. 5 MNOK, er inkludert i budsjett, og reduserer behov for tilskudd fra RHF tilsvarende. I 2020 og 2021 ble antall oppdrag redusert som følge av covid-19 pandemien og refusjon utgjorde henholdsvis 4,3 MNOK og 3,4 MNOK. I budsjett 2022 er det budsjettert med refusjonsinntekter med 4 MNOK og i ØLP-perioden er refusjonsinntekter estimert til 5 MNOK årlig.

Beregning av tilskudd pr. regionalt helseforetak skjer i henhold til finansieringsmodell for foretaket. Modellen baserer seg på pasientens bosted. Fordeling mellom RHFene beregnes ut fra et gjennomsnitt av antall oppdrag de tre siste årene (2018-2020 for 2022). Felleskostnader fordeles ut fra eierandel. Finansieringsmodellen innebærer i seg selv at finansieringen kan variere fra år til år. I vedlagte ØLP benyttes fordelingsnøkkel fra budsjett 2022. Inntektene i hele planperioden er oppgitt i 2022-kroner.

Driftsfasen for det EU-finansiert jetflyet for transport av høyrisikosmitte i Europa er for perioden 1.3.2022 - 31.12.2026. Beredskap for EU og variable kostnader pr. transport for EU betales av EU. Kostnadene refunderes av EU og vil ikke ha resultatvirkning i foretakets regnskap.

Kostnader

Foretakets kostnader er i stor grad knyttet til langsiktige kontrakter for fly- og helikoptertjenester. Dette utgjør 96 % av foretakets totale kostnader. Øvrige prosentandeler gjelder driften av foretaket

og fordeles med 2 % på lønn, 1 % på avskrivninger og 1 % på øvrig drift. Kostnadene i hele planperioden er oppgitt i 2022-kroner.

I ØLP-perioden er flytimeproduksjon pr. år satt likt budsjett for 2022. I 2020 så man en nedgang i produksjon i flytimer i forhold til 2019. Nedgang skyldtes primært covid-19. I 2021 økte flytimeproduksjonen i forhold til 2020, men fortsatt ikke på nivå før pandemien. Det antas at produksjonen vil normalisere seg i løpet av ØLP- perioden.

Avtale inngått mellom Helsedirektoratet og RescEU-programmet. Anskaffelse av jettfly, beredskap for EU og variable kostnader pr. transport for EU dekkes av EU. Når flyet ikke benyttes av EU brukes det i den nasjonale luftambulansetjenesten. Kostnader knyttet til nasjonal bruk inngår i LAT HF's kostnader med virkning fra 2022. For ØLP-perioden er det lagt inn årlig kostnad for nasjonal bruk med 15,9 MNOK. Tallet er stipulert, basert på antakelser. Etter første driftsår kan tallet bli endret.

I ØLP-perioden er det inkludert merkostnader for ny helikopterbase i Stavanger med halvårsvirkning fra 2024 og ny helikopterbase i Bergen med helårsvirkning fra 2024. Det er usikkert om helikopterbasen i Bergen ferdigstilles ved begynnelsen av året eller ut i 2024. Det er også hensyntatt ombygging/rehabilitering ved andre baser i ØLP-perioden.

Drivstoffanlegg på St. Olavs hospital HF er stengt. Det nye anlegget skulle være ferdig etablert høsten 2021. Det viste seg å bli mer komplisert enn forventet og det er foreløpig uklart når nytt anlegg står klart. Inntil nytt anlegg er etablert og tatt i bruk må helikopter, som leverer pasient på sykehuset, fylle drivstoff på ambulanshelikopterbasen i Trondheim eller på Værnes lufthavn. Dette utløser ekstra kostnader til flytid og drivstoff.

Prosjektgruppen for arbeidet med Strategi for prehospitale tjenester i Helse Nord ble oppnevnt i slutten av april 2021. LAT HF har hatt en representant i prosjektgruppen. Arbeidet ble avsluttet 16. desember 2021 og utredningen lå ute til høring med frist 8. mars 2022. Saken om tilrådning om endelig plassering av ambulanshelikopterbase i Midtre-Hålogaland er tatt ut av prosjektet og besluttes i 2022. Dette av hensyn til å få et grundig og godt grunnlag for styret i Helse Nord RHF sin behandling. Leieavtale ved base Midtre-Hålogaland i Harstad er forlenget t.o.m. medio juni 2023. Leieavtale vil bli ytterligere forlenget med et år. Det er i ØLP-perioden ikke lagt inn kostnader ved etablering av ny permanent base da LAT HF avventer beslutning om lokalisering fra Helse Nord RHF.

Foretaket er videre kjent med at det vurderes etablert en ny helikopterbase i Innlandet i forbindelse med ny sykehusstruktur for Innlandet. For ØLP-perioden er det ikke tatt hensyn til merkostnader ved etablering av denne basen.

Det foregår et arbeid med utredning av neste generasjon nødnett (NGN) i regi av Justisdepartementet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Driftsavtale for dagens Nødnett går ut 2026. Vår vurdering er at dette arbeidet vil kunne medføre følgende:

- 1 Utvikling av et nytt «nødnett» (NGN) med drift fra 2027 (eller tidligere). Nytt radioutstyr må på plass i alle våre helikoptre.

- 2 En eventuell forlengelse av drift av dagens Nødnett medfører at dagens nødnettradioer sannsynligvis må skiftes ut som følge av endrede sikkerhetskrav til utstyr. De fleste av disse er fra ca. år 2013.
- 3 En blanding av disse to scenariene med gradvis overgang.

Det er utfordrende å anslå kostnader for disse scenarioene. En total utskifting av alle radioer vil antagelig beløpe seg til mellom 40 og 50 MNOK. Anskaffelse og installasjon av nytt radioutstyr for NGN antas å ligge på det samme beløpet. Utstyret er så vidt vi vet ikke utviklet for helikopterbruk så dette er usikre antagelser. For ØLP-perioden er det ikke lagt inn merkostnader ved disse scenarioene.

For ØLP-perioden er det planlagt økning i personalkostnader tilsvarende to stillinger, se nærmere begrunnelse punkt d) personell og kompetansebehov.

Investeringene er nøkternt vurdert, og deler av disse skyves fram i tid i forhold til budsjett 2021 og 2022.

Andre driftskostnader inkluderer ordinær drift av foretaket samt planlagte prosjekter og utgjør i overkant av 12,2 MNOK fra 2022. Det er ikke beregnet nye store prosjektkostnader i ØLP-perioden. Etablering av ny permanent base i Midtre-Hålogaland vil utløse prosjektkostnader som ikke er lagt inn i ØLP.

Nytt europeisk regelverk for Safety Management System (SMS) vil kunne medføre økte årlige kostnader for LAT HF på ca. 1,3 MNOK. Operatør har søkt om endringsordre tilknyttet disse merkostnadene for gjenværende tid av kontrakten. Søknaden er ikke ferdigbehandlet, og det er derfor ikke lagt inn eventuelle ekstrakostnader for ØLP-perioden 2022-2025.

I sin nye klimaplan går regjeringen inn for en skjerping av CO₂-avgiften. På sikt vil dette øke drivstoffkostnadene i tjenesten. LAT HF forventer at det også vil øke reisekostnader for egne ansatte. Dette vil ikke påvirke ØLP de nærmeste årene, men kan bli en faktor på lengre sikt.

I budsjett for 2022 er det tatt høyde for en gjennomsnittlig literpris for drivstoff til helikopter og fly på kr. 13,50. Drivstoffprisen henger nøye sammen med oljeprisen. Prisen på olje har økt kraftig og svingt mye de første månedene av 2022, dels som følge av krigen i Ukraina og dels som følge av svikt i kinesisk etterspørsel. I sin kommentar til konsumprisindeks for februar i år antar Statistisk sentralbyrå at prisen på råolje blir høy i 2022 og litt redusert i 2023 og årene framover, men fortsatt på et nivå langt høyere enn den har vært i årene 2015-2020. Det er sannsynlig at dette medfører økte drivstoffkostnader for tjenesten. Tall oppgitt i ØLP skal være uten prisjustering, det er dermed ikke tatt høyde for økte drivstoffkostnader i ØLP-perioden. I overgangen fra gamle til nye kontrakter fly og helikopter ble det vurdert å etablere en nasjonal anskaffelse av drivstoff i regi av Sykehusinnkjøp HF. Dette viste seg å bli komplisert. Dels fordi Avinor har avtale med drivstoffleveranser inne på lufthavnene og dels fordi at drivstoffleverandør eier drivstoffanlegget på mange helikopterbasen.

I budsjett for 2022 er det tatt hensyn til forventet prisstigning for fast vederlag og teknisk timepris i kontrakt helikopter- og flytjenester, i tråd med bestemmelsene i kontraktene. Prognosen fra SSB per

mars 2022 tilsier en prisstigning i 2022 som er høyere enn prognosen fra SSB tilsa da budsjett ble lagt i september 2021. I ØLP-perioden er det ikke tatt hensyn til forventet prisstigning.

Avbyråkratiserings- og effektiviseringsreformen (ABE) skal hensyntas med 0,5 % fra år til år. I og med at foretaket ikke kan kutte i de langsiktige kontraktene må ABE knyttes til drift av foretaket. Dette vil utgjøre kr 262 185 i 2023. Beløpet kan synes lite i forhold til totalbudsjettet, men det vil merkes godt for driften av foretaket. For perioden 2023-2026 samlet gir dette et kutt på 1 MNOK. For å sette dette i perspektiv så budsjetterer foretaket årlig med ca. 2 MNOK samlet for prosjekt. For å unngå usikkerhet hos personalet, samt sikre at øvrige avtaler (husleie, IKT etc.) kan videreføres må ABE tas på prosjektporteføljen. Prosjektene vi etablerer gjelder enten anskaffelser eller utvikling. Det er begrenset hvor lenge vi kan kutte i prosjektporteføljen.

Kontantstrøm

LAT HF har over år bygget opp en egenkapital som brukes som likviditet. Styret har tidligere vedtatt at egenkapitalen skal maksimalt tilsvare en måneds fast vederlag. For mars 2022 utgjorde fast vederlag inkludert fast vederlag til EU-jet 76 MNOK. Egenkapital eks. tingsinnskudd er pr. 31.12.21 26,9 MNOK. Pr. 31.12.21 hadde foretaket kortsiktig gjeld til eierne med 27,7 MNOK. Kortsiktig gjeld gjøres opp når endelig oppgjør fra BSAA AS er mottatt.

Foretaket har ingen egen tildelt investeringsramme fra eierne. Likviditeten benyttes også til investeringer. Det er viktig for foretaket at de regionale helseforetakene betaler på dato for betalingsfrist. Faste kostnader til operatørene forfaller den 1. i hver måned. (Fast vederlag EU-jet viderefaktureres til Helse-Midt RHF med forfall den 1. hver måned). Dersom betaling fra eierne ikke er mottatt vil foretaket kunne få utfordringer med likviditeten. Ved årsskiftet 2020/2021 foretok de regionale helseforetak utbetaling henholdsvis 4, 6 og 13 dager etter forfall. Dette medførte likviditetsutfordringer for foretaket. Utbetaling av fast vederlag til operatørene skjedde dermed ikke ved forfall. I og med at egenkapitalen står på konto er denne foretakets likviditetsreserve og nødvendig for å sikre at vi betaler i henhold til kontrakt. Eventuelt forsinket oppgjør for rescEU vil presse likviditeten.

b. Status og utfordringer for investeringsområder

Anskaffelser av medisinsk teknisk utstyr vil i luftambulansetjenesten kunne gå over flere budsjettperioder. Prosesser for godkjenning av utstyr til bruk i luftfartøy gir usikkert tidspunkt for investering. Pandemien har hatt innvirkning på fremdrift i noen investeringer i 2022. Investering i brystkompresjonsmaskiner er ikke realisert i 2021, og vil bli fordelt over perioden 2022-2023 i stedet for 2021-2022. Investering i elektriske sug er planlagt 2023-2024. Investering i ultralyd er planlagt i 2023-2024. Investering i spesialkuvøse er planlagt i 2023. Denne investeringen er ikke presserende og kan forskyves til senere i ØLP-perioden. Blodvarmere vil anskaffes og byttes ut fortløpende i planperioden, men tyngden av denne utbyggingen vil skje i 2024 eller 2025.

Investering i sprøytepumper er planlagt i 2025 og investeringer i multimonitor er planlagt i 2024 og 2025.

Fra og med 2023 ventes investeringsbehovene på medisinsk teknisk utstyr sannsynligvis å reduseres, ettersom kostnadskrevende utstyr er utskiftet i perioden 2017–2021. Endringer i tidsplaner, påvirker ikke ØLP-perioden totalt sett.

LAT HF har tidligere mottatt signaler fra Justis- og beredskapsdepartementet ved NAWSARH prosjektet, om at det i fremtiden ønskes seks ekstra komplette sett medisinskteknisk utstyr til de nye redningshelikoptrene. Blir dette realisert innebærer det en betydelig investering, rundt 10 MNOK, samt behov for å øke bemanningen ved medisinsk teknisk verksted.

Det planlegges utskifting av Locus PCer i helikoptrene i løpet av 2022. Her er det problemer med leveranse som kan medføre at utskifting først skjer i 2023.

Programvaren Labas gir oss anonymiserte medisinske virksomhetsdata og data som er grunnlaget for foretakets finansieringsmodell. Labas planlegges erstattet med ny prehospital elektronisk pasientjournal (P-EPJ). Helse Sør-Øst RHF har allerede gjennomført anskaffelse av P-EPJ og valgte Bliksund Web løsning. Avtalen inkluderer opsjon som gir mulighet for andre helseforetak til å koble seg på. Luftambulansetjenesten HF har til hensikt å benytte denne opsjonen og er i dialog med Sykehuspartner HF for å avklare hvorvidt det er mulig å få tilpasset P-EPJ. Det er ikke budsjettert for dette arbeidet i 2022. Innføring av P-EPJ i tjenesten vil medføre investeringsbehov av nettbrett til bruk i fartøyene. Det er foreløpig ikke tatt høyde for dette i ØLP-perioden 2023-2026.

c. Faglig utvikling og behov

Behovet for luftambulansetjenester reflekteres av medisinskfaglig utvikling, sykehusstruktur og funksjonsfordeling mellom sykehus, utvikling av andre prehospitaltjenester i spesialist- og kommunehelsetjenesten, i tillegg til demografi og sykdomsutvikling i befolkningen. I et 3-4 års perspektiv spiller disse faktorene i hovedsak en mindre rolle. Men tiltak som for eksempel etableringen av PCI-tilbud ved Nordlandssykehuset Bodø kan slå direkte inn med konsekvens for timeuttak for ambulansfly (i dette tilfellet færre flytimer). Dersom Helse Midt RHF velger å innføre PCI-tilbud utenfor ved St. Olavs hospital vil det kunne medføre endret flytimeuttak i regionen. Utvikling innen behandlingsstrategi har primært betydning for anskaffelse av medisinsk teknisk utstyr.

d. Personell og kompetansebehov

Foretaket har i dag 30 ansatte fordelt på 28,1 årsverk. Foretaket har kontorer i Trondheim, Tromsø og Bodø. Medisinsk teknisk verksted (Medtek) i Trondheim har fire ansatte som sørger for anskaffelse og vedlikehold av det medisinsk tekniske utstyret i ambulansfly og -helikoptre, tjenestens 13 legebiler, samt for redningshelikoptrene og Sysselmannens helikoptre på Svalbard. Flykoordineringsentralen (FKS) i Tromsø har 13 ansatte som utfører operativ koordinering av ambulansflyressursene i Norge på døgnkontinuerlig basis. Hovedkontoret i Bodø har 13 ansatte, hvorav tre er tilsatt i deltidstilling. Et av årsverkene ved FKS finansieres av EU gjennom rescEU-programmet.

Foretaket har siden høsten 2019 hatt høy turnover. Det er kommet nytt personell i disse stillingene. Ytterligere to personer har sagt opp sine stillinger i 2022. Stillingene er lyst ut i mars måned.

For ØLP-perioden planlegger foretaket å øke bemanningen med to årsverk. Som følge av rapporten fra Statens helsetilsyn er det behov for økte ressurser til oppfølging og rapportering. Videre er det uklart om konklusjonen for fremtidig organisering av medisinsk koordinering av ambulansefly (MKA) vil medføre ytterligere behov for ressurser.

LAT HF har ansatte med kompetanse som faglig tilsvarer det foretaket møter i kontakt med operatørene. Dette har vært et prinsipp for foretaket i rekruttering. Den videre utvikling av kompetansen skjer i form av bl.a. kurs. I ØLP forventes det at dette skjer på samme nivå som budsjett 2022. Innenfor ØLP-perioden er det ansatte som har anledning til å gå av med full pensjon og ta ut AFP.

e. Planer for utviklingen

I forkant av anskaffelsene for helikopter- og flytjenester hadde foretaket en regionvis gjennomgang hvor de regionale helseforetakene samt øvrige helseforetak i den enkelte regionen ble invitert til å gi innspill til strategi for anskaffelsene. Kontraktene som følger av anskaffelsene har lang tidshorison. Strategiarbeidet i forkant definerer hva luftambulansetjenesten skal være i neste kontraktsperiode. Det gir en forutsigbarhet både for aktørene i tjenesten og for eierne. Det begrenser videre muligheten for større endringer i tjenesten underveis i kontraktsperioden.

Foreløpig er kontraktene for helikopter og fly tjenester prolongert til henholdsvis 2026 og 2027. Dersom siste opsjon for prolongering ikke utløses, må forarbeidet til ny anskaffelse av helikoptertjenester starte i 2022. I motsatt fall, gitt at begge kontraktene utnytter opsjon for prolongering fullt ut vil forarbeidet til ny anskaffelse helikoptertjenester starte i 2024. Uansett når forarbeidet påbegynnes utløser dette kostnader til ekstern bistand.

Foretakets visjon og strategiske mål videreføres i 2022:

Trygg luftambulanse, vårt ansvar!

Strategiske mål:

Ledende kompetansemiljø

Høy kvalitet

Effektiv og sikker drift

God samarbeidspartner.

Siden våren 2018 har det vært stort engasjement fra mange interessenter rundt operatørbyttet for ambulanseflytjenester. Dette har medført et høyt trykk både fra eier, politisk hold og fra media.

Tilgjengelighetstall for 2020 og 2021 viser at både Norsk luftambulans AS (NLA AS) og Babcock Scandinavian AirAmbulance AS (BSAA AS) leverer god beredskap.

I 2021 ble det signert tilleggsavtale til dagens Avtale om kjøp av ambulansflytjenester med BSAA AS for drift av ytterligere et jetfly. Bakgrunn for tilleggsavtalen med BSAA AS er inngått avtale mellom Helsedirektoratet og EU i rescEU-programmet for transport av pasienter med høyrisikosmitte. Oppstart beredskap for EU er 1. mars 2022, og nasjonal beredskap er 1. mai 2022. Avtalen med EU gjelder til 31. desember 2026.

I mars 2022 fikk foretaket bestilling fra Helse Midt-Norge RHF, på vegne av de regionale helseforetakene, om å levere forslag til strategisk målbilde for luftambulansetjenesten og LAT HF. Alle felleseide helseforetak skal beskrives med likelydende formuleringer i RHFenes utviklingsplaner. Med kort frist ble svar oversendt Helse Midt-Norge RHF til videre bearbeiding i eierstyringsgruppen. Hvorvidt endelig strategi vil medføre økte kostnader for foretaket er uavklart.

Foretaket er leietaker ved samtlige helikopter- og flybaser med unntak av helikopterbasene i Brønnøysund og Kirkenes. Felles for mange baser er at dette er eldre bygningsmasse og at de ikke innfrir behovene som dagens tjeneste utløser. Det gjør at foretaket må planlegge for reovering og mulig ombygging/tilbygg for flere baser i løpet av denne ØLP-perioden. Helikopterbasen i Ålesund ble ombygd/rehabiliteret i 2021. Ombygging medfører økt husleie i ØLP-perioden.

Helikopterbasen på Ål blir rehabilitert/ombygd våren 2022. Dels fordi basen var nedslitt og dels for å etterkomme nytt regelverk samt avvik fra Luftfartstilsynet. Dette arbeidet vil medføre økning i kostnader til baseleie, samt merkostnader i perioden hvor basen må fraflyttes.

Helikopterbasen Trondheim er stasjonert i et bygg som i sin tid ble satt opp som midlertidig bygg. Bygget er nedslitt og det er behov for rehabilitering, alternativt nybygg. Huseier har gjennomført en utredning rundt nybygg på eksisterende lokalisering. Det viser seg å bli komplisert som følge av blant annet kvikkleire og trase for kommunens hovedvannledning. Huseier arbeider med alternativ løsning.

Luftfartstilsynet gjennomførte tilsyn på flybasen i Bodø og gav avvik på bl.a. garderobefasiliteter som ikke var i tråd med gjeldende regelverk om ren/uren sone. I 2021 ble det planlagt tiltak for å bøte på dette. Arbeidet startet før årsskiftet 2021/22 og ferdigstilles i mars 2022. Dette resulterer i økt husleie.

Helikopterbasen i Stavanger blir en del av nytt sykehusbygg og tas i bruk i slutten av 2024. Det er lagt inn økte basekostnader med halvårsvirkning fra 2024.

Ny helikopterbase Bergen. Mulig byggestart 2023/24. Det er lagt inn økte basekostnader med halvårsvirkning fra 2024.

Situasjonen for helikopterbasene i Kirkenes og Midtre Hålogaland er ikke avklart. For Midtre Hålogaland er ikke permanent lokalisering besluttet. I Kirkenes arbeides det med å få etablert permanente fasiliteter.

Rapport etter Statens helsetilsyns kontroll med om befolkningen har fått og får tilfredsstillende luftambulansetjenester ble mottatt i juni 2021. Rapporten er svart ut og oppfølging har skjedd gjennom flere oppfølgingsmøter bla. med Statens helsetilsyn. Som følge av saksbehandling av rapporten er våre rutiner gjennomgått med sikte på forbedring. I etterkant er det utarbeidet kvalitetsindikatorer som det rapporteres på i virksomhetsrapporten. Det også er etablert et kvalitetsråd med medlemmer fra BSAA AS og LAT HF for tettere oppfølging av tjenesten. Videre er det tett dialog med Helse Nord RHF om den videre oppfølgingen av rapporten. For foretaket medfører dette økt bruk av ressurser og derigjennom økte kostnader.

En uavhengig ekspertgruppe, nedsatt av Helse- og omsorgsdepartementet, har utredet framtidig organisering av den operative delen av luftambulansetjenesten. Rapport fra ekspertgruppen ble levert 22.mars 2021. For ØLP-perioden 2023-2026 er det ikke tatt hensyn til en eventuell annen organisering og drift av den operative delen av luftambulansetjenesten.

3 Usikkerheter som følges opp videre

Følgende er beskrevet, men ikke tallfestet i ØLP 2023-2026.

- Eventuelle investeringer tilknyttet nødnett
- Tilrettelegging av og for P-EPJ
- Eventuell stor økning drivstoffpris
- For basene Ål, Stavanger og Bergen er det estimert kostnader etter om-/nybygg. For nye baser Midtre-Hålogaland, Trondheim, Kirkenes og Innlandet er det ikke inkludert estimerte kostnader.

4 Anbefaling

Administrerende direktør anbefaler styret å godkjenne innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026.

Styret for Luftambulansen HF inviteres til å fatte følgende vedtak:

- 1. Styret godkjenner innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026 med de innspill som kom i møtet.***
- 2. Styret ber administrerende direktør oversende innspill til økonomisk langtidsplan 2023-2026 til eierne i henhold til årshjulet.***

Øyvind Juell
administrerende direktør

Vedlegg

1. Økonomisk langtidsplan 2023-2026