



Rapportering for Luftambulansetjenesten HF per 2. tertial 2022

1. Rapportering på økonomi per 2. tertial 2022

Kommentar økonomisk utvikling/risiko	Tekst/beskrivelse
<p>Resultat per 2.tertial</p> <p>Refusjon for transportoppdrag i henhold til Nordisk konvensjon og kompetansemangel</p> <p>Avtale om grensesamarbeid vedrørende ambulanshelikopter</p> <p>Flytimer</p> <p>Pris drivstoff</p>	<p>Resultat i kroner er - 9,2 MNOK mot budsjettert resultat på 2,8 MNOK. Resultatavvik - 12 MNOK.</p> <p>Kommentarene nedenfor forklarer resultatet per 31. august.</p> <p>Refusjonsinntekter i første tertial ligger noe over budsjett.</p> <p>Etterfakturering av oppdrag utført i 2020 og 2021 bidrar til økte refusjonsinntekter i andre tertial.</p> <p>Forbruket av flytimer per 2. tertial har vært lavere enn budsjettert. Per 31. juli er flytimeproduksjon 7,5 % under budsjett for ambulansfly og 12,5 % under budsjett for ambulanshelikopter.</p> <p>Statistikk over flytimeproduksjon for august er ikke klar ved rapporteringstidspunkt. I regnskap i august 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 juli.</p> <p>Per andre tertial har drivstoffprisen for helikopter og fly vært langt høyere enn budsjettert. For fly ligger gjennomsnittlig literpris de sju første månedene 3,16 kr. over budsjett. For juli måned ligger gjennomsnittlig literpris 7,14 kr. over budsjett</p> <p>For helikopter ligger gjennomsnittlig literpris de sju første månedene 4,14 kr. over budsjett. For juli måned ligger gjennomsnittlig literpris 8,55 kr. over budsjett.</p>



Operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter.	<p>Som en følge av lavere forbruk av flytimer er kostnadene til flytimer redusert per andre tertial. Høye drivstoffpriser de første sju månedene av året har imidlertid ført til at kostnadene til bruk av drivstoff er langt høyere enn budsjettet.</p> <p>Kostnader til operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter ligger omtrent på budsjett i andre tertial. Nivå på avgiftene vil også avhenge av produserte flytimer. Det er usikkerhet i om vi er fakturert for alle reelle kostnader per august.</p>
Lønn	<p>Mindre forbruk av lønn per andre tertial gjelder ubesatt stilling.</p>
Avskrivninger	<p>Kostnader til avskrivninger har vært høyere i perioden enn budsjettet.</p>
Kostnader i forbindelse med covid-19. (ikke budsjettet)	<p>Ikke budsjetterte kostnader i forbindelse med covid-19 er per 31. august kr. 156 000.</p>
rescEU	<p>I regnskap per august er det inkludert kostnader til rescEU-ambulansefly med 35 MNOK. 5,2 MNOK er nettoført. Kostnadene viderefaktureres og får ingen resultatvirkning i foretakets regnskap. Forsinkelser i refusjon av kostnader presser imidlertid foretakets likviditet.</p>
Årsaken til avvik mellom årsprognose og årsbudsjett	<p>Åsprøgnose per andre tertial viser et resultat på - 51 MNOK.</p> <p>Det har vært en lavere produksjon av flytimer i første og andre tertial. I årsprognosen er det tatt hensyn til et lavere uttak de sju første månedene av året. Prognose for produksjon av flytimer tredje tertial følger budsjett for ambulansefly, men er redusert med 9 % for ambulansehelikopter. Det skyldes lavere timeproduksjon på helikopter hittil i år.</p> <p>Kostnader til drivstoff, operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsutgifter er økt på bakgrunn av prisnivå per andre tertial. Det er stor usikkerhet om prisnivå tredje tertial. Drivstoffpris vil være avgjørende for årsresultat.</p>



	<p>I årsprognosen er det tatt hensyn til usikkerhet rundt tidspunkt for viderefakturering av operative utgifter, underveisavgifter og luftfartsavgifter fra leverandør.</p> <p>Kostnader til avskrivninger er økt basert på regnskap per andre tertial.</p> <p>I årsprognosen er det tatt hensyn til ikke budsjetterte engangskostnader for midlertidig ambulanshelikopterbase på Torpomoen med 7 MNOK. Det er også tatt hensyn til økte basekostnader ved etterfakturering for 2021.</p> <p>Det har vært høyere prisvekst per april enn budsjettert. Fast vederlag til operatørene og teknisk timepris prisjusteres årlig etter kontrakt. Dette er hensyntatt høyere prisvekst i årsprognosen og avkortninger i fast vederlag per</p> <p>I årsprognosen 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
Virksomhetsspesifikke krav for 2022 k) Oppfølging av helsetilsynets rapport	<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, det har vært avholdt tre møter andre tertial. Formålet med kvalitetsrådet er å sammen følge opp alle hendelser</p>



<p>I) Program for forbedring og effektivisering av ambulanseflytjenesten.</p>	<p>som påvirker tjenestens kvalitet og som er innenfor vår/deres kontroll.</p> <p>Foretaket deltok i oppfølgingsmøte mellom Helsetilsynet og de regionale helseforetakene i juni og 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. LAT HF bidrar også inn i Helse Nord sitt mandat for transport av psykisk syke med behov for ekstra ledsagertjeneste i Helse Nord, samt jobber med en generisk plan for anskaffelse. P-EPJ og prosjektet «Medisinsk koordinering av ambulansefly» (MKA) er andre sentrale oppfølgingstiltak.</p> <p>I program for forbedring og effektivisering av ambulanseflytjenesten er 12 ansvarspunkter lagt til LAT HF. Noen ansvarspunkter er ferdigstilt, noen er igangsatt og noen er ikke påbegynt per august.</p> <p><i>Prosjektet medisinsk koordinering av ambulansefly (MKA)</i> ble ferdigstilt 1. mai 2022. Rapporten ble behandlet i AD-møte 20. juni. Videre oppfølgingsarbeid skal ledes av Helse Midt-Norge RHF.</p> <p><i>Forprosjekt LAT IKT (P-EPJ)</i> anses som ferdigstilt selv om verktøyet ikke er tatt i bruk. Implementeringen av P-EPJ i luftambulansetjenesten følges tett videre framover.</p> <p>Det er tett samarbeid mellom IKT-avdelingene i de regionale helseforetakene og leverandøren Bliksund om utviklingen av prehospital elektronisk pasientjournal (P-EPJ) med fokus på bilambulanse. Luftambulansetjenesten er ikke med i leveransen fra Bliksund, men er med i målbildet for P-EPJ. Sykehuspartner har samarbeid med medisinsk miljø i luftambulansetjenesten i HSØ og LAT HF for å kartlegge og implementere luftambulansetjenestens behov og krav, før dette presenteres for øvrig nasjonal LA-tjeneste for ytterligere innspill og foredling.</p> <p>Arbeidet med å utarbeide «nasjonal prosedyre for medisinsk og flyoperativ koordinering av ambulanseflyoppdrag», samt «retningslinjer for</p>
--	--



	bestilling av ambulansefly» vil igangsettes når MKA-prosjektet er endelig ferdigstilt.
Kvalitet/kunde(braker)tilfredshet	Tekst/beskrivelse
Produksjon flytimer	<p>Per 31. juli er det produsert 5 470 timer på ambulansefly mot budsjettert 5 913 timer. Det utgjør et mindreforbruk på 442 timer. Sammenligner en med produksjon per juli 2021 ligger produksjon per juli 2022 166 timer over produksjon forrige år.</p> <p>Tilsvarende er det produsert 5 531 timer på ambulanshelikopter mot budsjettert 6 322 timer. Det utgjør et mindreforbruk på 791 timer. Sammenligner en med produksjon per juli 2022 med samme tidspunkt i 2021 ligger produksjonen 232 timer under produksjon forrige år.</p> <p>Timestatistikk per august er ikke mottatt ved rapporteringstidspunkt.</p>
HR/bemanning	Tekst/beskrivelse
Korttidsfravær	IA-mål 1. Korttidsfraværet skal ikke overstige 3,5 %. For ansatte som ikke arbeider turnus er tallet 1,2 % per juli måned. For ansatte som arbeider turnus er tallet 2,4 % til og med juli måned. Fraværstall pre august er ikke klar ved rapporteringstidspunkt.
Fysiske skader	IA-avtalens mål 2. Ingen fysiske skader som følge av jobben. Per juli er det ingen kjente jobbrelaterte personskader.
Eldre arbeidstakere	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 og som har mulighet til å ta ut AFP og alderspensjon.
Turnover	Vi har sett en økende turnover i foretaket de to siste årene. Det er tilsatt ny medisinsk rådgiver- lege som vil tiltre i stillingen 1. september. Ved medisinskteknisk avdeling er det tilsatt ny medisinsk teknisk rådgiver som vil tiltre stillingen 1. oktober. Ved utgangen av august er det tre vakante stillinger i foretaket, flykoordinator, operativ rådgiver og rådgiver administrasjonen.