

Nyhetsbrev vedrørende tildeling av ambulanseflykontrakt 2019

12. juni 2017

Babcock Scandinavian AirAmbulance AB er tildelt den nye ambulanseflykontrakten

Etter en omfattende anbudsprosess, har Luftambulansetjenesten HF i samarbeid med Sykehusinnkjøp HF lagt fram en innstilling til tildeling av kontrakt for ambulanseflytjenester 2019 - 2025. Innstillingen ble godkjent av styringsgruppen 15. mai 2017. De administrerende direktørene for de fire regionale helseforetakene har i møte 9. juni godkjent innstillingen. Kontrakten går til det svenske selskapet Babcock Scandinavian AirAmbulance AB. Signering av kontrakten skjer etter 11 dagers karenstid. Tildelingen gjøres med forbehold om at de administrerende direktørene får fullmakt om finansiering fra sine respektive styrer.

Kort om kontrakten og selskapet

Kontrakten har virkning fra 1. juli 2019. Den er av seks års varighet og har en verdi på nesten 2,6 milliarder NOK. Oppdragsgiver har opsjon på å forlenge den ytterligere i til sammen fem år. Kontrakten inneholder drift av åtte Beechcraft King Air 250 (B250) som kortbanefly og ett Cessna Citation Latitude jetfly, stasjonert på Gardermoen. Ytterligere to B250 inngår som reservefly. I tillegg til den operative driften, inngår tekniske tjenester med hovedbase i Tromsø. Babcock Scandinavian AirAmbulance AB skal etablere et norsk selskap for å betjene kontrakten. Dette selskapet vil ha alle nødvendige norske sertifikater og godkjenninger og vil bli underlagt tilsyn av det norske Luftfartstilsynet. Hovedkontoret vil være i Tromsø.

Babcock Scandinavian AirAmbulance AB (<http://www.airamb.se>) driver luftambulansetjenester for svenske og finske myndigheter med syv ambulansefly og 14 ambulanshelikoptre. Selskapet ble i 2014 kjøpt opp av det engelske teknologiselskapet Babcock International Group (<https://www.babcockinternational.com/>), som nå har en eierandel på 85 %. Selskapets verkställande direktör, Henry Hansen, eier de resterende 15 %. Babcock International har en omfattende luftambulansetjenestevirksomhet i Europa og Australia.

Anskaffelse i tre faser

Strategifase (2015 – 2016)

Dette var en involverende prosess med innspill fra mange samfunnsinteressenter. En strategiplan ble godkjent av de regionale helseforetakene 14. november 2016.

Følgende ambulanseflystruktur ble vedtatt:

- ▶ Kirkenes 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Alta 1 kortbanefly (dag, alle dager)
 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Tromsø 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Bodø 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Brønnøysund 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Ålesund 1 kortbanefly (døgn)
- ▶ Gardermoen 1 kortbanefly (dag, alle hverdager) og
 1 langdistansefly (jet) (døgn)

Kortbaneflyene (Kategori 1-fly) skulle kunne operere på alle landets kortbaner, noe som er særlig viktig for Nord-Norge. Langdistanseflyet (Kategori 2-fly) skulle, i tillegg til å fly fortere og lengre, ha bedre plass til pasientbehandling.

Anskaffelsesprosjekt (2016 – 2017)

Også dette arbeidet involverte mange interessenter. Luftambulansetjenesten HF og Sykehusinnkjøp HF har sammen hatt prosjektledelsen, mens eksternt juridisk kvalitetssikring er utført av Wikborg Rein Advokatfirma AS. Det ble utarbeidet et konkurransegrunnlag, basert på strategiplanen, med til sammen 367 krav. Konkurransen ble utlyst 16. november 2016. Etter en prekvalifisering var det to selskaper som leverte tilbud innen fristen 9. februar 2017, Lufttransport FW AS og Babcock Scandinavian AirAmbulance AB. Evalueringsarbeidet er beskrevet under.

Konkurransen er gjennomført i tråd med grunnprinsippene i anskaffelsesregelverket: konkurranse, likebehandling, forutberegnelighet, gjennomsiktighet og etterprøvnbarhet. Det vurderes å ha vært en god og reell konkurranse.

Forberedelses- og mottaksprosjekt (2017 – 2019)

Babcock Scandinavian AirAmbulance AB har laget en detaljert framdriftsplan, som skal sikre en sømløs overgang til den nye kontrakten. Selskapet skal ha en prosjektleder i full stilling for å sikre dette arbeidet. Luftambulansetjenesten HF vil etablere et mottaksprosjekt med en dedikert prosjektleder og vil følge nøye opp. Det vil også bli etablert et samarbeidsorgan med representanter for de viktigste interessentene. Samtidig skal dagens operatør, Lufttransport FW AS, fortsette sin gode tjeneste uten forstyrrelser i de siste to årene av sin kontrakt.

Evalueringen

De to tilbyderne leverte to tilbud hver:

Tilbud	Flytype	Medisinsk innredning
Lufttransport tilbud A		
Kategori 1-fly	Beech 200 (brukte)	Aerolite
Kategori 2-fly	Embraer Legacy 450 (nytt)	Air Ambulance Technology
Lufttransport tilbud B		
Kategori 1-fly	Beech 200 (brukte)	Aerolite
Kategori 2-fly	Cessna Latitude (nytt)	Air Ambulance Technology
Babcock SAA tilbud 1		
Kategori 1-fly	Beech 250 (nye)	Aerolite
Kategori 2-fly	Cessna Latitude (nytt)	Lifeport
Babcock SAA tilbud 2		
Kategori 1-fly	Beech 250 (nye)	Aerolite
Kategori 2-fly	Cessna Latitude (nytt)	Lifeport

Av de totalt 367 kravene i konkurransegrunnlaget var det 95 krav som tilbudene ble evaluert på. Øvrige krav var obligatoriske krav og krav som skal oppfylles i kontraktperioden. I evalueringsarbeidet deltok de regionale helseforetakene, Luftambulansetjenesten HF, Sykehusinnkjøp HF, representanter for tjenestens sykepleiere og leger, samt vernetjenesten. Det ble gjennomført totalt tre evalueringsrunder og to forhandlingsmøter. I løpet av denne prosessen ble kvaliteten høynet og prisen redusert.

Tildelingskriteriene kvalitet og pris ble i evalueringen vektet henholdsvis 60 og 40 %. Det var flere underkriterier innen kvalitet: krav til luftfartøy, krav til medisinsk innredning, krav til beredskap, krav til kvalitet, krav til kompetanse, krav til flykoordinering, krav til framdrift og krav til godkjenninger.

Den endelige rangeringen er vist i tabellen under.

Rang	Tilbyders navn	Sum poeng	Totalsum	Pris - 40%		Kvalitet - 60%	
				Score	Poeng	Score	Poeng
1	Babcock SAA FW AB 1	9,70	kr 2 584 048 652	10,00	4,00	9,51	5,70
2	Babcock SAA FW AB 2	9,63	kr 2 685 391 497	9,62	3,85	9,64	5,78
3	Lufttransport A	9,60	kr 2 868 130 887	9,01	3,60	10,00	6,00
4	Lufttransport B	9,56	kr 2 874 027 782	8,99	3,60	9,94	5,96

Begge tilbyderne leverte meget gode tilbud og scoret høyt på nesten alle evalueringskrav. Som kategori 1-fly tilbød Babcock Scandinavian AirAmbulance AB B250, mens Lufttransport AS tilbød B200. Forskjellen i kvalitet var likevel totalt sett svært liten. Medisinsk innredning i tilbudene fra Babcock Scandinavian AirAmbulance AB scoret litt høyere på grunn av bedre elektrisk installasjon. I kategori 2 var det svært små forskjeller i kvalitet. Tilbudene fra Babcock Scandinavian AirAmbulance AB ble scoret litt høyere på krav til luftfartøy, mens Lufttransports tilbud A ble scoret høyest på krav til medisinsk innredning.

Alle tilbud ble scoret likt på krav til kompetanse. Lufttransports tilbud ble scoret høyest på de øvrige kravene, bortsett fra krav til godkjenninger. Her ble Babcock Scandinavian AirAmbulance AB scoret høyest fordi selskapet tilbyr egen godkjenning for design og produksjon av flydeler (DOA/POA). Babcock Scandinavian AirAmbulance ABs tilbud på beredskap ble scoret lavest, særlig tilbud 1, fordi selskapet tilbyr færre piloter i turnus og færre reservefly.

Det beste tilbudet fra Lufttransport FW AS var 11 % dyrere enn det vinnende tilbudet. Dette utgjør ca. 47 millioner NOK pr. år.

De viktigste forbedringene i den nye kontrakten

Nye fly på alle baser - leveres med nyeste versjon av sikkerhets og navigasjonsutstyr. I forhold til flyene i dagens kontrakt, blir de nye flyene utstyrt med et forbedret system for satellittbaserte instrumentinnflygninger. Systemet har høyere presisjon, noe som øker sikkerheten generelt, samt gir lavere innflygingsminima på enkelte flyplasser. De konvensjonelle innflygingshjelpemidlene

forbedres også i ny kontrakt. Flyene skal utrustes og godkjennes for såkalt ILS CAT II innflyging, noe som gir lavere innflygingsminima på flyplasser som er godkjent for slik innflyging. Et godt eksempel er Gardermoen, hvor de nye ambulanseflyene vil få en operativ gevinst som gir forbedret gjennomføringsevne ved tåke og lavsiktsoperasjoner.

Synthetic Vision – Et hjelpemiddel som skal bidra til å gi piloten bedre situasjonsforståelse i form av et tredimensjonalt «bilde» av terreng og hindringer presentert på en skjerm i cockpit. God situasjonsforståelse er særlig viktig for sikker navigasjon under utkltring, innflyging og avbrutt innflyging til flyplasser omgitt av krevende terreng.

Tjenesten får et mellomstort jetfly med base på Gardermoen – det har større kabin, større lasteevne og vesentlig høyere flyhastighet og rekkevidde enn kortbaneflyene. Vesentlig bedre plass for pasientbehandling i kabinen. Særlig gunstig for pasienter som trenger flere behandlere og mye teknisk utstyr med seg under transport. Ved særlige behov kan flyet brukes til oppdrag på Svalbard og i utlandet.

Ny oppdatert medisinsk innredning som er bedre tilpasset fremtidig spesialutstyr for pasientbehandling.

Overlappende vaktssystem – Vakta ved de ulike basene starter og slutter på ulike tidspunkt slik at vaktbyttene ikke kommer samtidig. Flexibiliteten gjør tilgangen på fly mer stabil gjennom døgnet og gir bedre utnyttelse av mannskapenes lovlige flytid.

Flybytte ute på base - Ved teknisk ettersyn eller feil, flys reserveflyet direkte til den aktuelle basen og gjennomfører flybytte der. Slik opprettholdes beredskapen ved basen, fordi besetningen ikke bruker flytid på å hente reservefly, men får det levert.

Etablering av bakvaksordning – En besetning er til en hver tid i bakvakt og kan settes inn ved sykdom og fravær. Dette gir økt tilgjengelighet og bedre beredskap.

Beredskap for ekstraordinære hendelser – Operatør må stille med piloter og teknikere ved ekstraordinære hendelser. Gir større kapasitet ved store hendelser.

Flyene får datakommunikasjon – raskere overføring av pasientdata mellom fly og sykehus.

Flight Data analyseprogram – system som registrerer flyenes bevegelser og ytelser. Analyseverktøy for å forebygge feil og utvikle sikre prosedyrer. Et viktig verktøy innen proaktivt flysikkerhetsarbeid.

Krav om kvalitetssertifisering – nytt krav om at leverandøren innen oppstart må ha et sertifisert kvalitetssystem. Sikrer høy kvalitet hos leverandøren og at man driver kontinuerlig forbedring.

Krav til miljø – alle tilbud er evaluert på ulike miljøkrav og det er et nytt krav om at leverandøren må ha en miljøsertifisering.

Oppfølging etter alvorlige ulykker og hendelser – operatøren har laget systemer for oppfølging av ansatte og pårørende etter alvorlige ulykker og hendelser. Dette gir en større grad av trygghet for personell om ulykken skulle inntreffe.

I tillegg iverksettes:

Flylege i Kirkenes – Helse Nord har besluttet å bemanne sykehuset i Kirkenes med en anestesilege i vakt fra sommeren 2019, som blir med flyet ut ved behov.

Forbedrings- og effektiviseringsprosjekt – et omfattende utredningsprosjekt er nylig iverksatt, og forslag til tiltak innen ambulanseflytjenesten vil bli framlagt innen juni 2018.

Flyene

Beechcraft King Air 250 har litt mer effektive motorer enn B200, men er ellers det samme flyet med hensyn til dimensjoner og kabinløsninger. Flyet leveres med to fullverdige bæreplasser og tre seter i kabinen. Mer informasjon om B250 finnes her: <http://beechcraft.txtav.com/en/king-air-250>

Cessna Citation Latitude er et mellomstort jetfly som ble sertifisert i 2015. Flyet leveres med to fullverdige bæreplasser og fem seter i kabinen. Det er ståhøyde i kabinen. Det leveres to alternative innlastingsystemer. Det ene er basert på et trallesystem som utplasseres ved alle aktuelle flyplasser i Norge. Det andre er Lifeports innlastingsrampe, som medbringes i flyets eksterne cargorom.

Eksempler på redusert flytid for jetflyet, sammenlignet med turboprop:

Oslo – Tromsø: 50 minutter

Oslo – Kirkenes: 60 minutter

Tromsø – Longyearbyen: 45 minutter

Av andre operative fordeler kan nevnes:

Bedre trykkabin, kan holde sea-level trykk opp til 26 000 fot.

Kan klatre fort opp over dårlig vær.

Lavere støy, bedre komfort.

Bygget mer robust med samme krav som større passasjerfly (CS25)

Moderne teknologi.

Mer informasjon om Cessna Citation Latitude finnes her:

<http://cessna.txtav.com/en/citation/latitude>

Svalbardoppdrag

Det framkom i strategiprosessen at beredskapen for evakuering fra Svalbard bør bedres. Av denne grunn ble det foreslått å stasjonere et jetfly i Tromsø, i tillegg til det på Gardermoen. Dette ble støttet av alle høringsinstansene, inkludert Helse Nord RHF. Det lot seg imidlertid ikke gjøre for Helse

Nord økonomisk å prioritere et slikt fly i denne anskaffelsen. Skal et jetfly stasjoneres i Tromsø, må annen finansiering på plass.

Jetflyet på Gardermoen vil i spesielle tilfeller kunne benyttes til Svalbardoppdrag, dersom det er tilgjengelig. Flytid Gardermoen – Longyearbyen blir ca. 2 timer og 35 minutter.

Kostnader

De totale driftskostnadene for ambulansflytjenesten vil fra 2019 være ca. 500 millioner NOK. Dette inkluderer, i tillegg til kontraktsprisen, utgifter til drivstoff, lufthavnutgifter, de-ice etc. Dette er en kostnadsøkning på ca. 25 % fra dagens nivå. I tillegg kommer helseforetakenes kostnader til medisinsk bemanning, medisinsk forbruksmateriell og medisiner.

Finansieringsordningen medfører at Helse Nord RHF finansierer ca. 2/3 av ambulansflytjenesten.

Mer informasjon

Les mer om ambulansflyanskaffelsen under Aktuelt her: www.luftambulansetjenesten.no

Kontaktpersoner hos Luftambulansetjenesten HF:

Øyvind Juell, administrerende direktør. Mobiltelefon: +47 926 53 078

E-post: oj@luftambulansetjenesten.no

Pål Madsen, medisinsk rådgiver. Mobiltelefon: +47 906 56 336

E-post: pm@luftambulansetjenesten.no

Knut Haarvik, kommunikasjonsrådgiver. Mobiltelefon: +47 913 63 044

E-post: kh@luftambulansetjenesten.no

Kontaktperson hos Sykehusinnkjøp HF:

Runar Rushfeldt Hanssen, kategorisjef prehospitalt. Mobiltelefon +47 958 07 135

E-post: runar.hanssen@sykehusinnkjop.no