

Budget 2022 och verksamhetsplan med plan 2023 och 2024

1	SAMMANFATTNING	3
2	PLAN OCH VERKSAMHETSMÅL FÖR 2022	4
2.1	Inledning	4
2.2	Finansiella mål 2022	4
2.3	Verksamhetsmål 2022	4
2.3.1	Allmänt	4
2.3.2	God ekonomisk hushållning	5
2.3.3	Upphandlingar	5
2.3.4	Planering	5
2.3.5	Kansli	5
2.3.6	Information och kommunikation	6
2.3.7	Informationssäkerhet	6
2.3.8	Internkontrollsystem	6
2.3.9	Personal	7
2.3.10	Ledningssystem	7
2.3.11	Styrande dokument	7
2.4	Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2022	7
3	BUDGET 2022 MED PLAN 2023 OCH 2024	9
3.1	Budget 2022	9
3.1.1	Inledning	9
3.1.2	Ändrade förutsättningar	9
3.1.3	Ny budgetmall	10
3.1.4	Finansiella mål	10
3.1.5	Intäkter	11
3.1.6	Personalkostnader	11
3.1.7	Konsult- och projektkostnader	11
3.1.8	Externa kostnader	12
3.1.9	Avskrivningar	12
3.1.10	Finansiella kostnader	12
3.2	Plan 2023 och 2024	12
3.2.1	Verksamheten	12
3.2.2	Finansiella mål 2023 och 2024	12
3.3	Budgettabeller	14
3.3.1	Resultaträkning	14

1 Sammanfattning

Detta dokument innehåller budget och verksamhetsplan för 2022 med plan för åren 2023 och 2024. Budgeten redovisar en ekonomi i balans i en verksamhet som även efter driftstart under november 2021 till februari 2022 är i uppstartsfas.

Konsekvensen av detta är att stora delar av såväl intäkts- som kostnadsbudget bygger på prognoser på uppskattad verksamhetsvolym och därmed stora osäkerheter.

Vid ingången till 2022 planeras Umeå-basen vara etablerad och det två övriga på Arlanda och Landvetter under uppstart under första kvartalet 2022. Flera regioner har överlappande avtal med befintliga privata operatörer.

Det betyder att 2022 både är ett uppstartsår, med osäkerheter när Svenskt Ambulansflyg har hela uppdraget från respektive region, och ett utvärderingsår, när förbundets tjänster skall trimmas mot regionernas önskemål och behov.

Det är följaktligen en grannliga uppgift att under rådande omständigheter formulera en realistisk verksamhetsplan och en kvalitetssäkrad budget för detta år. Underlaget bygger på tidigare osäkra och kända prognoser om flygbehov och den nu riggade organisationens storlek.

Utgångspunkten har varit att skapa den organisation som är rustad att patientsäkert och med hög beredskap över hela rikets yta, ha beredskap att under första verksamhetsåret utföra minst 6000 flygtimmar. Det kan därför finnas delar som i utgångsläget har resurssatts för kraftfullt. Den uttalade ambitionen är dock att redan från verksamhetsstart ha fokus på att kostnadseffektivt trimma alla beståndsdelar och driftsformer mot målet att åstadkomma en för nationen kostnadseffektiv sjukvård- och transportfunktion.

Sammanfattningsvis är Svensk Ambulansflyg 2022 redo att axla ett nationellt samlat uppdrag för ambulansflyg med en väl anpassad flygplansflotta och med utbildad och kompetent personal.

2 Plan och verksamhetsmål för 2022

2.1 Inledning

Enligt förbundsordningens §3 är förbundets ändamål att för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg. Förbundets syfte är att effektivisera ambulansflyg för att öka patientnyttan och patientsäkerheten genom samordning av gemensamma resurser.

Vid ingången till 2022 planeras verksamheten vid Umeåbasen vara i full drift. För baserna vid Arlanda och Landvetter sker uppstarten gradvis med början i februari 2022. Behovet av beställda flygtransporter är baserat på den uppskattade verksamheten från åren innan pandemin, och den efterfrågeuppgång som skett under 2021. Utgångspunkt för såväl intäkter som kostnader baseras på en nationell beställning av totalt 6000 flygtimmar per år.

Verksamhetsmålen för året är i första hand aktivitets- och processbaserade. Det innebär att Svenskt Ambulansflyg ska genomföra de aktiviteter som de långsiktiga målen och tidsplanen kräver.

2.2 Finansiella mål 2022

Verksamheten ska bedrivas med hög kostnadseffektivitet.

Då verksamheten fortsatt är i uppstartsfas blir de finansiella målen för god ekonomisk hushållning för 2022 av övergripande natur:

- Svenskt Ambulansflyg ska klara den löpande driften under året utan att behöva uppta lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna,
- Svenskt Ambulansflyg ska redovisa ett årligt överskott motsvarande 2% av omsättningen.

2.3 Verksamhetsmål 2022

2.3.1 Allmänt

Verksamhetsmålet för det första året i skarp drift är att med hög tillgänglighet dygnets alla timmar tillhandahålla flygambulansuppdrag med hög beredskap över hela Sveriges yta. Det innefattar samverkan mellan samtliga involverade parter; Svenskt Ambulansflyg flygplanstillverkare, flygkoordineringscentral, medicinteknisk organisation, vårdgivare, hyresvärdar etcetera

2.3.2 God ekonomisk hushållning

Begreppet är under nationell översyn och behöver utvidgas till att inte bara definiera finansiella instrumentella mål utan också verksamhetsmål med hållbarhetsperspektiv. Ett arbete att för Svenskt Ambulansflyg definiera begreppet kommer att inledas för att ge underlag för beslut om en ny och tillämpad definition av god ekonomisk hushållning, under kommande verksamhetsår.

2.3.3 Upphandlingar

Förbundet har under 2021 genomfört och avsluta ett stort antal tidigare inledda upphandlingar. Behovet av nya upphandlingar för 2022 bedöms mycket begränsat.

2.3.4 Planering

Ur projektsynpunkt kommer den avslutande planeringen ligga på att starta upp de återstående baserna på Arlanda och Landvetter. Samtliga nödvändiga avtal för hangarer, marktjänst, tekniskt underhåll och boende är ingångna. Rekryteringen av sjuksköterskor för kabintjänst vid dessa baser är genomförd under hösten 2021 och utbildning inleds vid årsskiftet för driftstart på båda baserna under februari.

Från mars skall baserna vara i full drift för flyguppsdrag för landets 17 mellersta och södra regioner.

2.3.5 Kansli

Svenskt Ambulansflygs kansli är sedan 1 juli 2021 upprättat i nybyggda lokaler inom Norrlands Universitetssjukhus område. Tillsammans med lokaler för flygkoordinering, förhyrs dessa av Region Västerbotten. Genom samnyttjande av vissa samlingslokaler och personalkök med RV kan hyrkostnaderna reduceras.

Vid ingången till verksamhetsåret är samtliga nyckelfunktioner på plats för att kunna ge verksamheten full support. Det gäller ekonomichef, HR-chef och IT-ansvarig, som samtliga rekryterats under hösten 2021. Vårt ekonomisystem kommer att utvecklas för att kunna följa verksamhetens kostnader och intäkter, liksom verksamhetsdata för att stödja korrekt fakturering av medlemmarnas beställningar. De flesta av våra verksamhetssystem inom flyg, tekniskt underhåll och beställning/koordinering kommer att leverera data för sammanställning till fakturering och verksamhetsutveckling.

Vår HR-funktion kommer att fokusera på att säkerställa att ingångna kollektivavtal följs för att trygga en god och långsiktigt hållbar arbetsmiljö för både flygande personal som koordinatörer.

Vår IT-miljö är under uppbyggnad och kommer att kräva en stor initial utbildningsinsats liksom en pålitlig supportfunktion och redundans för driftsavbrott. En robusthet i systemen 24/7 kommer att vara avgörande för ambulansflygets funktionalitet och beredskap. Samverkans- och supportavtal med Region Västerbotten tecknas av detta skäl.

2.3.6 Information och kommunikation

Som offentlig verksamhet har Svenskt Ambulansflyg en skyldighet att vara både transparent och kapabel att dela relevant information såväl internt bland medlemmar som externt. En konsulttjänst som kommunikatör på 50% tillsattes under 2021 för att möta trängande kommunikationsbehov. Denna kommer till 2022 att växlas upp till en heltidstjänst som kommunikationschef med tillikauppgifter som nämndsekreterare. Ett inlett arbete med en sammanhållen kommunikationsstrategi för Svenskt Ambulansflyg kommer att färdigställas under inledningen av 2022 för att uppfylla förväntade kommunikationsmål. Fokus kommer att ligga på att utveckla informationen till förbundets medlemmar.

2.3.7 Informationssäkerhet

Parallellt med uppbyggnaden av vår IT-infrastruktur behöver behovet av informationssäkerhet tillgodoses. Det är ett utvecklingsområde för 2022. Det gäller både att nödvändig information alltid finns tillgänglig för medarbetena för att kunna utföra sina arbetsuppgifter som att digitaliserad information skyddas från obehörigt intrång och integritetsbrott enligt GDPR.

2.3.8 Internkontrollsystem

Ett internkontrollsystem finns upprättat. Det förutsätter att en ny årlig internkontrollplan fastställs av styrelsen inför det nya verksamhetsåret. Därefter följer ett systematiskt arbetssätt att genomföra kontroller och reducera risker. Detta behöver inarbetas tidigt för att ge förbundets styrelse förutsättningar för ledning och styrning.

2.3.9 Personal

Under 2021 genomfördes nyrekryteringen av den personal som krävs för ambulansflygets driftstart. Vid starten av 2022 är samtliga yrkesgrupper väsentligen färdigrekryterade och förbundet har 10-faldigat sin personalvolym under ett år. Det kommer att innebära stora utmaningar med att fortsätta att skapa struktur och rutiner för ledning av den nya organisationen.

2.3.10 Ledningssystem

Svenskt ambulansflyg har ett lagstadgat krav på ledningssystem både ut flygsäkerhetsperspektiv som HSLs krav på ledningssystem för patientsäkerhet. Upphandlade IT-stöd kommer att ge stöd för flygtjänstens ledningssystem. En specifik avdelning för *Safety and Compliance* är upprättad för att övervaka denna funktion. Vårdens ledningssystem delas med vårdgivarna inom tre bas-regioner som svarar för sjuksköterskebemanning och patientsäkerhet.

2.3.11 Styrande dokument

Arbetet med att förnya och utveckla styrande dokument kommer att fortsätta under 2022. Under 2021 reviderades reglemente, attestordning och delegationsordning. Uppdraget att revidera förbundsordningen processas under hösten 2021 för att skapa medlemsförankring och beslut under Q1 2022

2.4 Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2022

De övergripande verksamhetsmålen är etablerade i enlighet med förbundsordningens intentioner och medlemmarnas uttalade viljeinriktning. Då Svenskt Ambulansflyg under 2022 fortfarande befinner sig i ett uppstartläge med förväntningar på full drift först efter första kvartalet finns relativt stora osäkerheter i bland annat beställningsvolym. Verksamhetsmålen är därför till stor del processmål med potentialen att på sikt översättas i KPI: er och volymmål.

När de övergripande verksamhetsmålen är fastställda av fullmäktige kommer en mer riktad verksamhetsplan att tas fram för styrelsens arbete med ledning och styrning. Med fullmäktiges mål som utgångspunkt kommer mer specifika mål definieras till styrelsens verksamhetsplan, vilket också ger möjlighet till periodisk uppföljning av både ekonomiska resultat och verksamhetsmål.

Verksamhetsmål 2022:

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås
Sv Ambulansflyg är tillgängligt över hela Sveriges yta	Umeåbasen i full drift	Januari 2022
	Arlandabasen i full drift	Mars 2022
	Landvetterbasen i full drift	Mars 2022
Sv Ambulansflyg har hög beredskap och utför sina uppdrag på rätt tid	Av beställaren angivna medicinska väntetider överskrids inte	April 2022
Sv Ambulansflyg prioriterar sina uppdrag efter medicinsk angelägenhetsgrad	Flyguppdragen utförs i enlighet med överenskommen medicinsk prioritering	Mars 2022
Sv Ambulansflyg upprätthåller hög flygsäkerhet	Safety- och Compliance-plan upprättad, godkänd och implementerad	Mars 2022
Sv Ambulansflyg utvecklar patientsäkerhet	Vårdgivarnas avvikelshanterings-system tillämpas av kabinbesättning	Mars 2022
Sv Ambulansflyg samordnar sina uppdrag kostnadseffektivt	Kostnaden för flugen patientkilometer kan följas och redovisas	April 2022

3 Budget 2022 med plan 2023 och 2024

3.1 Budget 2022

3.1.1 Inledning

Plan för 2022 års budget fastställdes i november 2020 men har uppgraderats i samband med att ny budget för 2021 upprättades i juni 2021. Budgetarbetet har sedan i maj, med nya förutsättningar, koncentrerats på att kvalitetssäkra tidigare underlag och identifiera oupptäckta budgetposter för att skapa en tryggad driftstart. Det betyder att nya och ökade kostnader har tillkommit i föreliggande budget.

Förändrade kostnader jmf tidigare beslutad plan gäller bland annat för:

- Pilotbemanning
- Utbildning av piloter
- Bränslekostnader
- Motorserviceavtal
- Landningsavgifter
- IT-programvara
- Finansiella kostnader
- Avskrivningar

3.1.2 Ändrade förutsättningar

I april 2021 beslutade styrelsen efter en förnyad juridisk bedömning av bland annat SKR att riva upp sitt tidigare beslut från 2020 att anställa sjuksköterskor i egen regi och i stället överenskomma med tre regioner att ansvara för sjuksköterskebemanningen som egen vårdgivare. Därmed lyftes budgetposten, drygt 23 mkr, för denna bemanning ut ur förbundets budget.

I juni inleddes rekryteringen av piloter i förbundets regi efter förvaltningsrättens ogillande av genomför upphandling av bemanningstjänsten. Detta innebar nya budgetförutsättningar för egen personal jämfört med tidigare planerad upphandling.

Sammantaget ger det stora skillnader i budgetposter och totalomslutning i det nu liggande budgetförslaget jämfört med den plan som antogs i november 2020.

(tkr)	Beslut 201119	Beslut 210617	Förslag 211014	
	Plan 2022	Plan 2022	not	Budget 2022
Kostnader för anställd personal	55 195	84 432	1	84 741
Kostnader inhyrd personal	57 759	7 603	2	8 915
Konsult- och projektkostnader	1 739	1 299		2 427
Övriga kostnader	74 707	105 306	3	117 669
Avskrivningar	32 847	33 634		24 131
Finansiella kostnader	4 870	4 870		6 851
KSA – totalkostnad	227 117	237 144		244 733
Kostnad för sjuksköterskebemannning		23 674	4	30 000
Regionernas totalkostnad	227 117	260 818		274 733

Not 1 - kostnader för att anställa piloter 35, 3 mkr

Not 2 - Kvarstår kostnad för inhyrd tekniskt underhåll

Not 3 - Ökningen på 30,6 mkr förklaras av ökade bränslekostnader 12,1 mkr, ökade underhållskostnader 19,4 mkr, minskade hangarhyra -7,5 mkr och ökade IT-kostnader 1,9 mkr

Not 4 - budget för ssk-bemannning på 23,7 mkr lyftes ur budget efter beslut om ny huvudman

Not 5 - ökningen på 12,4 mkr förklaras av ökade luftfartsavgifter 6 mkr, ökade lokalhyror 3,4 mkr, ökade kostnader för leasing av bas-bilar, utbildning/resor/kost och logi 2,1 mkr, IT-kostnader 0,5 mkr

Not 6 - Förändrad komponentavskrivning efter motorserviceavtal ger förlängd avskrivningstid

Not 7 - Vid övergång från kreditiv till skuldrevers ökar räntekostnaden med 2,0 mkr

Not 8 - Skattad kostnad för regionernas ssk-bemannning

Sammantaget är totalkostnaden (inklusive skattad kostnad för ssk-bemannning) för 2022 47,6 mkr högre i förslaget till budget än i tidigare beslutad plan från 2020 och 7,6 mkr högre än den reviderade planen från juni 2021.

3.1.3 Ny budgetmall

I samband med att flygverksamheten driftsätts och budgetomslutningen mångfaldigas jämfört med förbundets uppstartsår är det naturligt att presentera en förändrad budgetmall. Den nya mallen ger förutsättningar att något mer detaljerat beskriva hur kostnadsstegen byggs upp samt vilka kostnadsställen som ingår i den särskilda (fasta) avgiften och i flygkostnadsavgiften (rörlig)

3.1.4 Finansiella mål

Verksamheten ska bedrivas med hög kostnadseffektivitet.

Då verksamheten är i uppbyggnads- respektive uppstartsfas blir de finansiella målen för god ekonomisk hushållning för 2021 av övergripande natur:

- KSA ska klara den löpande driften under året utan att behöva uppta lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna,
- KSA ska redovisa ett årligt överskott motsvarande 2% av omsättningen.

3.1.5 Intäkter

Enligt förbundsordningens ekonomiska bilaga skall intäkterna från medlemmarna fördelas mellan en fast, särskild avgift och en rörlig flygkostnadsavgift baserad på flygtid. I föreliggande budget utgörs 20% av den fasta särskilda avgiften medan den rörliga flygavgiften utgör resterande 80%. Budgetposten baseras på en prognosticerad beställningsvolym om 6000 flygtimmar för 2022. Då verksamheten startas gradvis i södra Sverige med överlappande avtal hos flera regioner finns en stor osäkerhet i beställningens storlek.

3.1.6 Personalkostnader

3.1.6.1 Anställd personal

Budgeterade kostnader för anställd personal utgår från de nya förutsättningarna att piloter är anställda i egen regi medan sjuksköterskepersonalen i kabinen är regionernas budgetansvar. För att kunna följa tidigare budget anges även en skattad för denna kostnad för denna post i förbundets underlag

3.1.6.2 Inhyrd personal

Det är främst tekniskt underhåll på flygplanen som kommer att utföras av inhyrd personal efter två separata upphandlingar, line och base maintenance.

Inhyrd personal finns även för specifika utbildningsändamål.

Sjuksköterskorna anställs av tre basregioner men kommer att nyttjas till 50% som *flight nurse* i ambulansplanen. Avtalskrivning mellan tre bas-regioner och Svenskt Ambulansflyg.

3.1.7 Konsult- och projektkostnader

Även under 2022 kommer det att finnas behov av konsulter för upphandlingsstöd, flygoperativt regelverk och riktade utbildningar.

3.1.8 Externa kostnader

Denna post i denna budgetmall ett antal underrubriker där de enskilt största kostnadsslagen nu specificeras. Det gäller både kostnader under den särskilda avgiften som hangarhyror och IT-system, liksom rörliga kostnader för t.ex. flygplatsavgifter, bränsle och tekniskt underhåll.

3.1.9 Avskrivningar

Avskrivningskostnaden för flygplanen är preliminärt beräknade utifrån komponentindelning och med ett restvärde om 40% av anskaffningsvärdet för flygplanskroppen efter 30 år. Avskrivningstiden för jetmotorerna är satt till 20 år, beroende på ett ingånget löpande komplett serviceavtal med kontinuerligt utbyte av förslitna komponenter. Avskrivning på medicinsk teknik är 7 år enligt regionernas standard.

Avskrivning påbörjas när planen är färdiga att tas i drift.

3.1.10 Finansiella kostnader

Budgeterade räntekostnader har hitintills beräknats på låneram och upprättade kreditiv. Från 2021-12-31 omvandlas enligt gällande avtal kreditiven till upprättade skuldreverser där räntan är fastställd till SWAP + 0,5%. Det kommer att innebära en total ränta på ca 1,01% och är en fördubbling jämfört med 2021.

3.2 Plan 2023 och 2024

3.2.1 Verksamheten

2022 är KSAs första hela år med flygverksamhet och uppstartsperioden har övergått till löpande drift. Kostnadsmässigt innebär det förändringar; flertalet kostnader ökar eftersom de avser längre tid, medan vissa initialkostnader – till exempel utbildningskostnader för piloter och tekniker – minskar.

3.2.2 Finansiella mål 2023 och 2024

Verksamheten ska bedrivas med hög kostnadseffektivitet. Det kommer att innebära att verksamhetens resurser, beredskap och tillgänglighet trimmas mot den reella efterfrågan. Driftsformer kommer kontinuerligt att utvärderas och vid behov kan dessa omprövas.

De finansiella målen för 2023 och 2024 är oförändrade:

- Förbundet ska klara den löpande driften under året utan att behöva uppta lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna,
- Förbundet ska redovisa överskott motsvarande 2% av omsättningen.

3.3 Budgettabeller

3.3.1 Resultaträkning

Budget 2022 med plan 2023 och 2024 baseras på en uppskattning av medlemmarnas behov och KSA:s kostnaderna för att leverera det medlemmarna efterfrågar.

3.3.1.1 Finansiering genom särskild avgift

I förbundsordningen anges att koordineringscentral, ordinarie sjuksköterskebemanning i flygplanen, anskaffning och underhåll av medicinsk teknik, hyra för hangarer och bas-faciliteter samt administration ska bekostas av den särskilda avgiften som debiteras medlemmarna.

3.3.1.2 Finansiering av flygverksamheten

Kostnaden för flygtjänsten (kostnad för operativ och teknisk drift, och kapitalkostnad för flygplanen) är enligt förbundsordningen kostnader som fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar faktureras från KSA till beställande part.

Beräknade flygtimmarna för respektive helår 2022-2024 uppgår till 6 000, 6 200 respektive 6 500 timmar.

3.3.1.3 Simulering

Intäktsbudget baseras på prognostiserat antal flygtimmar. Om den verkliga beställningen avviker från prognos skall intäktsavvikelsen regleras i efterskott. I tabell 3 och 4 återfinns simulering av avgifter per region, efter korrigering för 10% ökning eller minskning jfm prognos av beställningen.

Tabell 1 – Budget 2022 och plan 2023 och 2024

(tkr)	Budget 2022	Plan 2023	Plan 2024
INTÄKTER	249 628	254 977	259 202
Särskild avgift	49 596	50 601	51 666
Flygkostnader	200 032	204 376	207 536
KOSTNADER	244 733	249 977	254 120
Personal	84 741	83 656	85 358
Kansli	12 684	13 019	13 308
Flygop.	59 633	58 406	59 573
FKC	7 337	7 332	7 485
Tekniskt uh	5 087	4 900	4 991
Konsult- och proj.kostn	11 342	11 434	11 482
Inhyrd personal	8 915	9 020	9 020
Konsulter	2 427	2 414	2 462
Externa kostnader	117 669	123 905	126 298
Lokalhyror	8 633	8 918	9 144
Hyra hangarer	7 794	7 950	8 109
IT-programvara	3 773	3 801	3 831
Flygplan – bränsle	40 000	40 800	41 616
Flygplan - rep och uh	28 991	33 371	33 758
Luftfartsavgifter	7 678	7 832	7 988
Övrigt	20 801	21 234	21 852
Avskrivningar	24 131	24 131	24 131
Finansiella kostnader	6 851	6 851	6 851
RESULTAT	4 895	5 000	5 082

Tabell 2 – Fördelning av Särskild avgift och flygkostnad enl prognos

(tkr)	Särskild avg. %	Särsk avg (tkr)	% flygtim	Flygtim	Flyg-kostn (tkr)	KSA-kost	SSK	Total-kostnad
Region Stockholm	11,20%	5 555	10,36%	622	20 729	26 283	3360	29 643
Region Uppsala	2,70%	1 339	4,96%	298	9 917	11 256	810	12 066
Region Sörmland	2,20%	1 091	0,99%	59	1 981	3 072	660	3 732
Region Östergötland	3,50%	1 736	3,30%	198	6 604	8 339	1050	9 389
Region Jönköping	3,00%	1 488	0,50%	30	991	2 478	900	3 378
Region Kronoberg	2,00%	992	0,99%	59	1 981	2 973	600	3 573
Region Kalmar län	2,50%	1 240	0,99%	59	1 981	3 221	750	3 971
Region Gotland	0,60%	298	1,98%	119	3 962	4 260	180	4 440
Region Blekinge	1,10%	546	0,83%	50	1 651	2 196	330	2 526
Region Skåne	7,40%	3 670	4,79%	287	9 575	13 245	2220	15 465
Region Halland	2,20%	1 091	1,32%	79	2 641	3 733	660	4 393
Västra götalsregionen	11,10%	5 505	5,94%	357	11 886	17 392	3330	20 722
Region Värmland	3,90%	1 934	0,50%	30	991	2 925	1170	4 095
Region Örebro län	2,50%	1 240	0,50%	30	991	2 230	750	2 980
Region Västmanland	1,90%	942	0,83%	50	1 651	2 593	570	3 163
Region Dalarna	5,00%	2 480	1,65%	99	3 302	5 782	1500	7 282
Region Gävleborg	3,70%	1 835	1,32%	79	2 641	4 476	1110	5 586
Region Västernorrland	3,90%	1 934	7,47%	448	14 940	16 874	1170	18 044
Region Jämtland-Härjedalen	7,20%	3 571	11,24%	674	22 481	26 052	2160	28 212
Region Västerbotten	8,40%	4 166	7,75%	465	15 504	19 670	2520	22 190
Region Norrbotten	14,00%	6 943	31,80%	1 908	63 601	70 545	4200	74 745
Totalt	100,00%	49 596	100,00%	6 000	200 000	249 596	30000	279 596

Tabell 3

Simulering av korrigerad särskild avgift och flygavgift vid 10% ökning av beställning

(tkr)	Särsk avg. %	Särsk avg (tkr)	Flygtim +10%	Korr SA	Flygavg	Korr Sum	Total (inkl ssk)
Region Stockholm	11,20%	5 555	680	6 695	22 673	29 368	32 728
Region Uppsala	2,70%	1 339	325	1 614	10 847	12 461	13 271
Region Sörmland	2,20%	1 091	65	874	2 167	3 041	3 701
Region Östergötland	3,50%	1 736	217	2 092	7 223	9 315	10 365
Region Jönköping	3,00%	1 488	33	631	1 083	1 714	2 614
Region Kronoberg	2,00%	992	65	854	2 167	3 021	3 621
Region Kalmar län	2,50%	1 240	65	905	2 167	3 072	3 822
Region Gotland	0,60%	298	130	359	4 334	4 692	4 872
Region Blekinge	1,10%	546	54	654	1 806	2 460	2 790
Region Skåne	7,40%	3 670	314	3 896	10 473	14 369	16 589
Region Halland	2,20%	1 091	87	1 091	2 889	3 980	4 640
Västra götalsregionen	11,10%	5 505	390	5 031	13 001	18 032	21 362
Region Värmland	3,90%	1 934	33	722	1 083	1 806	2 976
Region Örebro län	2,50%	1 240	33	580	1 083	1 663	2 413
Region Västmanland	1,90%	942	54	735	1 806	2 541	3 111
Region Dalarna	5,00%	2 480	108	1 593	3 611	5 204	6 704
Region Gävleborg	3,70%	1 835	87	1 244	2 889	4 133	5 243
Region Västernorrland	3,90%	1 934	490	2 331	16 341	18 673	19 843
Region Jämtland-Härjedalen	7,20%	3 571	738	4 304	24 589	28 893	31 053
Region Västerbotten	8,40%	4 166	509	5 022	16 958	21 979	24 499
Region Norrbotten	14,00%	6 943	2 087	8 369	69 566	77 935	82 135
Totalt	100,00%	49 596	6 563	49 596	218 757	268 353	298 353

Tabell 3

Simulering av korrigerad särskild avgift och flygavgift vid 10% minskning av beställning

(tkr)	Särsk avg. %	Särsk avg (tkr)	Flygtim -10%	Korr SA	Flygavg	Korr Sum	Total (inkl ssk)
Region Stockholm	11,20%	5 555	557	6 985	20 036	27 021	30 381
Region Uppsala	2,70%	1 339	266	1 681	9 586	11 267	12 077
Region Sörmland	2,20%	1 091	53	811	1 915	2 726	3 386
Region Östergötland	3,50%	1 736	177	2 217	6 383	8 600	9 650
Region Jönköping	3,00%	1 488	27	646	957	1 604	2 504
Region Kronoberg	2,00%	992	53	785	1 915	2 700	3 300
Region Kalmar län	2,50%	1 240	53	849	1 915	2 764	3 514
Region Gotland	0,60%	298	106	374	3 830	4 203	4 383
Region Blekinge	1,10%	546	44	583	1 596	2 178	2 508
Region Skåne	7,40%	3 670	257	3 509	9 255	12 764	14 984
Region Halland	2,20%	1 091	71	988	2 553	3 541	4 201
Västra götalsregionen	11,10%	5 505	319	4 598	11 489	16 087	19 417
Region Värmland	3,90%	1 934	27	760	957	1 718	2 888
Region Örebro län	2,50%	1 240	27	583	957	1 540	2 290
Region Västmanland	1,90%	942	44	684	1 596	2 280	2 850
Region Dalarna	5,00%	2 480	89	1 520	3 191	4 712	6 212
Region Gävleborg	3,70%	1 835	71	1 178	2 553	3 731	4 841
Region Västernorrland	3,90%	1 934	401	2 428	14 441	16 869	18 039
Region Jämtland-Härjedalen	7,20%	3 571	604	4 483	21 729	26 213	28 373
Region Västerbotten	8,40%	4 166	416	5 227	14 986	20 213	22 733
Region Norrbotten	14,00%	6 943	1 708	8 718	61 476	70 193	74 393
Totalt	100,00%	49 596	5 370	49 607	193 316	242 923	272 923