SVENSKT AMBULANSFLYG

Årsredovisning 2021

Innehåll

Fakta
Sjukvård på vingar
Organisering
Bakgrund 3–5

Förord
Ordförande 6
Förbundsdirektör 7

2021 i text och bild
Projektet sätter ramarna 8
Leveransgodkännande 9
Ambulansflygplan på svensk mark 10–11
Koordinering av ambulansflyguppdrag 12–13
Intensivvård på vingar 14–15
Flygträning och besök 16–17

Årsredovisning
Förvaltningsberättelse 18–22

Räkenskaper
Resultatredovisning 23
Balansräkning 24
Kassaflödesanalys 25
Driftsredovisning 26
Investeringsredovisning 27
Noter 28–31
Revisionsberättelse 32–33

Styrelse, revisorer
Ledamöter styrelse
Revisorer 34

Uppgifter
Foto
Adresser 35

SVENSKT AMBULANSFLYG

Årsredovisning 2021
Text och layout: Svenskt Ambulansflyg
Tryck: 2021, Original Tryckeri i Norrland, 500 ex.
Omslagsfoto: Klas Sjöberg

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA),
Org. nr 222000-3152
Säte (kansli och koordineringscentral) i Umeå
Beredskapsbaser vid Umeå Airport, Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport.
Förbundets medlemmar är Sveriges 21 regioner.

Sjukvård på vingar för Sveriges regioner

Samtliga Sveriges 21 regioner är medlemmar i Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg. Förbundet bildades 2016 och verksamheten är utformad för att motsvara medlemmarnas nuvarande och framtida behov av ambulanstransporter med flygplan.

Verksamheten har genomfört operativ driftstart från den 15e november 2021 i Umeå, Landvetter 1 februari 2022 och Arlanda från den 21 februari 2022.

Ambulansflygplan

Svenskt Ambulansflyg äger sex ambulansflygplan av modellen Pilatus PC-24, tillverkade av det schweiziska företaget Pilatus Aircraft Ltd.

Flygplanens inredning är specialanpassad för transport av upp till tre samtidigt liggande patienter. I- och urlastning underlättas av en bred cargodörr och en elektrisk bårlyft. Kabinen kan enkelt anpassas till olika typer av transporter och vårdbehov, exempelvis intensivvård, kuvös, ECMO eller transport av organ för transplantation och medföljande team.

Beredskapsbaser

Svenskt Ambulansflyg har tre beredskapsbaser för att täcka hela Sveriges yta med beredskap dygnet runt. Vid baserna utförs lättare flygplansunderhåll av inhyrda tekniker.

Beredskapsbaserna i Umeå och Arlanda har dagtid vardera två bemannade ambulansflygplan och ett på natten. Basen vid Landvetter har ett plan i beredskap dygnet runt. De sex identiskt konfigurerade ambulansflygplanen cirkulerar mellan baserna enligt ett kontinuerligt serviceprogram.

Kansli

Kommunalförbundets kansli är beläget i Umeå och består av ett antal nyckelfunktioner, såsom Ekonomi, HR, IT, Kommunikation, Juridik, Medicin, Medicinteknik och övriga ledningsfunktioner.

Koordineringscentral

Koordinering av samtliga regioners ambulansflygtransporter sker i Umeå. Medicinsk koordinering tar emot beställningar varpå flygkoordinerare planerar flyguppdraget.

Centralt är samordning av hela Sveriges ambulansflyguppdrag, för bästa möjliga ekonomiska utfall för regionerna och minsta möjliga belastning på miljö och klimat.

Exempel på uppdrag:

Patient som har behandlats med hjärtkirurgi vid ett universitetssjukhus för transport till sitt regionsjukhus för fortsatt vård.

Skidolycka med lårbensfraktur där patienten behöver transport till sin hemmaregion.

Transport av Neonatalteamet till lokalt sjukhus för stabilisering och transport till universitetssjukhus av ett för tidigt fött barn i kuvös tillsammans med sin mamma på bår och pappa som sittande passagerare.

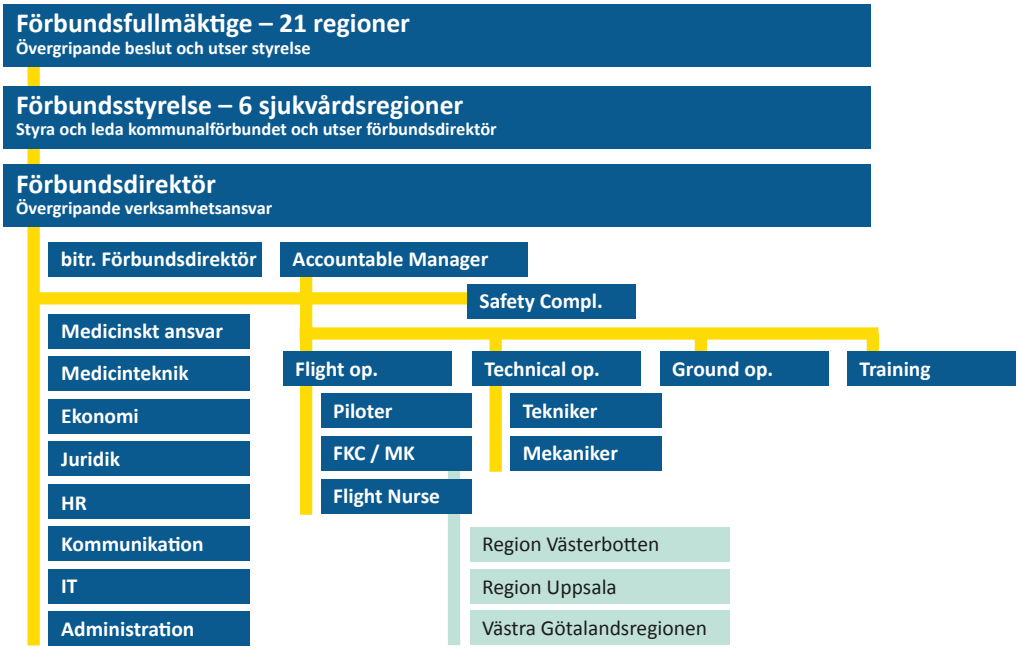
ECMO-teamet vid Karolinska Universitetssjukhuset med tung utrustning för att hämta en patient med allvarlig lungsjukdom i Karlskrona.

Transplantationsteamet vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset bestående av sju personer och en stor mängd utrustning för transport till sjukhus för att hämta organ som ska vidare till olika sjukhus i Europa. Under transporten förbereds patienter vid sjukhuset för transplantation.

Uppdrag

Runt 80 procent av uppdragen är så kallade normaluppdrag som utförs med ordinarie besättning bestående av två piloter och en sjuksköterska. Merparten av de uppdragen är planerade och samordnas med flera patienter och därmed färre tomma returresor.

Runt 20 procent är transport av kritiskt sjuka patienter och då medföljer specialteam från avdelning till avdelning.



Organisation och verksamhet

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg är bildat mellan Sveriges 21 regioner för gemensamt utförande av ambulansflygtransporter.

Förbundsordning

Vid kommunalförbundets bildande 2016, utarbetades en Förbundsordning om bland annat förbundets ändamål och uppgifter, beslutande församling, val, budgetprocess, ekonomiskt ansvar med mera. Förbundsordningen antogs av samtliga medlemsregioner.

Därefter har förutsättningarna förändrats och i augusti 2021 initierade Förbundsfullmäktige ett revideringsarbete, vilket genomfördes under hösten med en remissrunda och dialog i flertalet arbetsgrupper för tjänstpersoner respektive politiker. Den tionde februari 2022 beslutade Förbundsfullmäktige om en ny Förbundsordning som blir gällande när den är antagen av samtliga medlemsregioners fullmäktigeförsamlingar.

Förbundsfullmäktige

Kommunalförbundet är inrättat i ett Förbundsfullmäktige med representanter för de 21 medlemsregionerna i form av en ledamot och ersättare. Förbundsfullmäktige sammanträder ordinarie vid tre årliga tillfällen.

Förbundsstyrelsen

En av fullmäktige utsedd Förbundsstyrelse består av representanter från Sveriges sex sjukvårdsregioner. Styrelsen har sju ordinarie sammanträden varav två som strategidagar, lunch till lunch.

Förbundsdirektör

Verksamheten leds av en förbundsdirektör tillsatt av Förbundsstyrelsen.

Verksamheten

Direkt underställd förbundsdirektör är bitr. förbundsdirektör, Accountable Ma-

Bakgrund och bildande

2008 – Utredningen visar att luftburen ambulanssjukvård är svagt integrerad i sjukvården och att samordning saknas. *Helikoptern i samhällets tjänst (SOU 2008:129)*

2012 – Rapporten visar att landstingen inte kan ställa krav på patient- och flygsäkerhet med nuvarande lösning. Dessutom att flygplan alltid är mer kostnadseffektivt än helikopter oavsett distans, och mer kostnadseffektivt än vägambulans längre än 25 mil. Helikopter och vägambulans vara kvar i regionen med bibehållen beredskap. *Vård på vingar, SKL, 2012*

2013 – Politisk samordningsgrupp bildas för nationell samordning utifrån ett helhetsperspektiv, inklusive helikopter. Region Västerbotten gavs i uppdrag att driva och upphandla ambulansflyg

2016 – Kommunalförbundet bildas. Funktionskrav utarbetas för regionernas behov.

2016 – Första försök till upphandling av flygplan startar, vilket överklagas och avslutas.

nager och kanslifunktioner i form av ekonomi, juridik, HR, kommunikation, IT och administration.

Accountable Manager leder den flygoperativa verksamheten och är i sin funktion ytterst ansvarig mot myndigheter för verksamhetens operativa tillstånd och licenser.

Svenskt Ambulansflyg har nära samverkan med de vårdgivande regionerna Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen med anställda sjuksköterskor för tjänst på halvtid för Svenskt Ambulansflyg.

Medarbetare

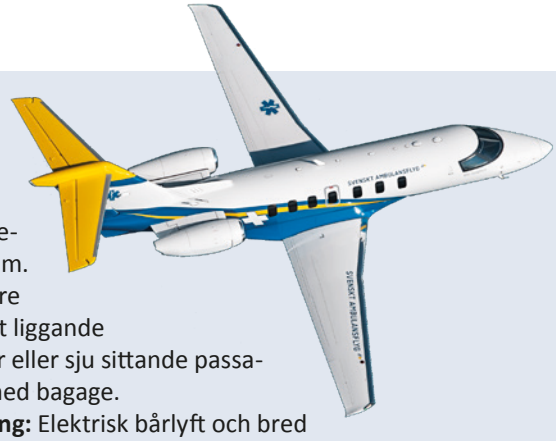
Svenskt Ambulansflyg har ett 60-tal anställda varav cirka 35 piloter, 10-talet i flygkoordinering, 10-talet kanslifunktioner och ett fåtal tekniker.

Därutöver är cirka 50 sjuksköterskor verksamma på halvtid för Svenskt Ambulansflyg, anställda av antingen Region Västerbotten, Region Uppsala eller Västra Götalandsregionen. Cirka 15 sjuksköterskor är anställda av Region Västerbotten för tjänst vid FKC med medicinsk koordinering. Tekniker i tjänst är inhyrda från Bromma Air Maintenance AB.

Operativa tillstånd

- OL – Operativ Licens
  SE.OL.0086 – 28 okt 2021
- AOC – Air Operator Certificate
  SE.AOC.0086 – 28 okt 2021
- CAMO – Continuing Airworthiness Management Organisation Certificate
  SE.CAMO.0008 – 28 okt 2021
- Part-145
  SE.145.0153 01 – dec 2021

Fakta Pilatus PC-24



Flyghöjd: 45 000 fot (15 000 höjdmeter), bidrar till en lugn och stabil flygning med mindre turbulens.
Startsträcka ner till 950 meter
Landningssträcka ner till 900 meter
Storlek: vingspann 17 meter, längd 17 meter, höjd 6 meter.
Maxhastighet: 815 km/h, jämfört med 550 km/h för turbopropellerplan.
Räckvidd: Exempelvis Göteborg – Reykjavik
Räckvidden kan vara avgörande för transplantationsteam vid hämtning av organ, men också för att flyga vid dåligt väder och avstånd till alternativ flygplats.
Bemanning: Två piloter och minst en erfaren och specialistutbildad IVA-/anestesi-sjuksköterska.
Kabinen: Utrustad som en mindre intensivvårdssal som enkelt kan anpassas i olika konfigurationer. Exempelvis transport av patienter med stabila tillstånd eller specialteam för akuta tillstånd, exempelvis med kuvös, ECMO eller transport av organ för transplantation och medföljande specialistteam. Upp till tre samtidigt liggande patienter eller sju sittande passagerare med bagage.
Utrustning: Elektrisk bårlyft och bred port för lastning av patient bidrar till hög patientsäkerhet och god arbetsmiljö med minskad risk för lyft- och klämskador.
Crosswind: PC-24 har uppgraderad certifiering från EASA för Crosswind upp till 30 knop, vilket är motsvarande prestanda som anges för andra ambulansoperatörers flygplan.
Dålig sikt: PC-24 har ett uppgraderat tillstånd för landning i dålig sikt (CATII). Från idag 550 meter horisontell sikt och 60 meter vertikal sikt, till 300 meter horisontell sikt och 30 meter vertikal sikt. Det är värden som överträffar andra operatörers prestanda.

2018
Beslut om senarelagd driftstart till 2021

2019
Januari
Ny upphandling av flygplan

Augusti
kontrakt med Pilatus Aircraft Ltd (Schweiz) om köp av sex flygplan

2020
Beslut om att bedriva verksamheten med eget operativt tillstånd

Andra offentliga aktörer med eget drifttillstånd: Svensk Luftambulans, Polisflyget, Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

2021
Uppstart, rekrytering, utbildning, etablering baser, kansli, koordineringscentral, operativa tillstånd, flygplansleveranser och slutligen operativ driftstart i Umeå, november 2021.

2022
Operativ driftstart
Landvetter 1 feb. 2021
Arlanda 21 feb. 2021

Ett lyft för svensk sjukvård

Efter sex år kantade av luftgropar är jag idag både stolt och nöjd över att verksamheten är igång med dygnetrunt-beredskap vid samtliga tre beredskapsbaser.

2021 inleddes skakigt med framflyttad driftstart och byte av förbundsdirektör. Styrelsen arbetade intensivt och fattade ett flertal avgörande beslut. När Anders Sylvan klev in som förbundsdirektör fick förbundet och verksamheten den ledning och styrning som behövdes för att ro alla projekt i hamn. Det var tillfredsställande att ta emot flygplanen på svensk mark, följa etablering av beredskapsbaser, rekrytering av medarbetare och operativ driftstart den första november 2021. Även Landvetter och Arlanda kunde öppna enligt den plan som spikades i maj 2021.

Projektet är historiskt i att vara det första kommunalförbund där samtliga regioner är medlemmar. Varje region har sina specifika förutsättningar och utmaningar, såväl geografiskt som i antalet medborgare, vilket innebär 21 olika förväntningar och behov.

Jag är imponerad över den kompromissvilja och uthållighet som regionerna visat från start till mål. Under hösten 2021 har vi arbetat intensivt med revidering av KSA Förbundsordning. I flertalet grupper av tjänstpersoner och politiker har innehållet, formuleringar och ordval prövats. Diskussionerna har genomgående varit konstruktiva och framåtriktade.

Att Förbundsfullmäktige kunde anta förbundsordningen i acklamation är ett bevis på vår förmåga och något vi kommer ha nytta av i framtiden. Det var också något som flera ledamöter uttryckte.

Även 2022 är ett uppstartsår. Utveckling och optimering av verksamheten inleds först när samtliga regioner fasat ut tidigare avtal och växlat över sina beställningar till Svenskt Ambulansflyg. Det är då vi kan se frukterna av ambitioner och mål som sattes upp när förbundet bildades 2016.

Med Svenskt Ambulansflyg har samtliga regioner likvärdig tillgång till ambulansflygtjänster och det finns dygnet-runt beredskap i hela Sverige. Det är en långsiktig satsning som vi kan påverka och utveckla. Vi förväntar oss en fortsatt nationell lokalisering av specialistsjukvård och vi kan erbjuda våra regioninvånare likvärdig sjukvård, oavsett geografi och regionens egna förutsättningar. Med nationell prioritering och koordinering kan patienttransporter effektiviseras med fler patienter i kabinen och färre tomma returresor. En större volym av beställningar ger bättre förutsättning till samtransport.

Regionernas gemensamma ambulansflyg är ett lyft för svensk sjukvård, men också ett bidrag till Sveriges nationella beredskap.

Ola Karlsson (M)
Styrelseordförande,
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg
Hemmahörande i Region Örebro län

Kompetent insats gav luft under vingarna

Vi kan summera ett intensivt år med uppstart av Svenskt Ambulansflyg till en verksamhet som idag är redo att ta emot beställningar från Sverige samtliga regioner.

I maj 2021 träffades projektgruppen för första gången och då sattes alla delar samman i en plan med ett skarpt mål om första operativa driftstart den 1 november 2021. Planen följdes in i minsta detalj och varje delmål uppnåddes i tid. Under min tid som chef har jag aldrig tidigare upplevt en lika hängiven arbetsgrupp som har lyckats omvandla varje möjlighet till verklighet.

Det som från början bara existerade som skisser i var och ens datorer kunde på några månader omvandlas till sex unikt utrustade ambulansflygplan på svensk mark, tre beredskapsbaser, ett kansli med koordineringscentral och medarbetare som fyllde hela kostymen med ovärderlig kompetens och arbetslust. Det här har vi gjort tillsammans och varje medarbetares insats har lika stor betydelse för resultatet.

Jag vill också tacka samtliga regioner, KSA förbundsstyrelse och fullmäktige som efter en lång och skakig resa har backat upp arbetet under 2021 på absolut bästa sätt. När det gäller, då är 21 regioner starka tillsammans och då kan det som synes omöjligt genomföras.

Idag består Svenskt Ambulansflyg av en verksamhet med egna anställda, inhyrd personal och medarbetare anställda av de tre vårdgivande regionerna. Tillsammans utgör vi en odelbar enhet som verkar tillsammans oavsett arbetsgivare. Jag upplever en entusiasm var än i organisationen jag kommer och en vilja att bidra till ett viktigt samhällsuppdrag.

Vi har fortsatt arbete att göra i långsiktigt hållbara rutiner, samarbetsformer, smarta lösningar som underlättar i vardagen och långsiktiga arbetsscheman. Det är alltid utmanande att starta en helt ny verksamhet, men det innebär också en möjlighet att påverka sin egen framtid.

För att uppnå våra mål är vi också beroende av goda relationer med samarbetsparter i form av leverantörer av allt från flygplan till uniformer, myndigheter, aktörer inom luftfart, ambulansverksamhet, andra transportörer, sjukhus, avdelningar, sjukvårdens medarbetare med flera och inte minst alla de patienter som reser med oss till specialistsjukvård eller för fortsatt vård i sin hemmaregion.

Svenskt Ambulansflyg har en stark möjlighet att bidra till utveckling av en samhällsviktig funktion. Ambulansflyget behövs och har betydelse nu och i framtiden.

Verksamheten har alla förutsättningar att utvecklas till regionernas bästa och långsiktiga ändamål.

Anders Sylvan
Förbundsdirektör
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg

Projektet sätter ramarna

I slutet av maj 2021 kunde projektgruppen träffas för första gången. Det blev två intensiva dagar där åtgärder och aktiviteter spikades för operativ driftstart i november. Trots många målsnören vet vi att planen höll och starten för tre beredskapsbaser genomfördes enligt tidtabell.

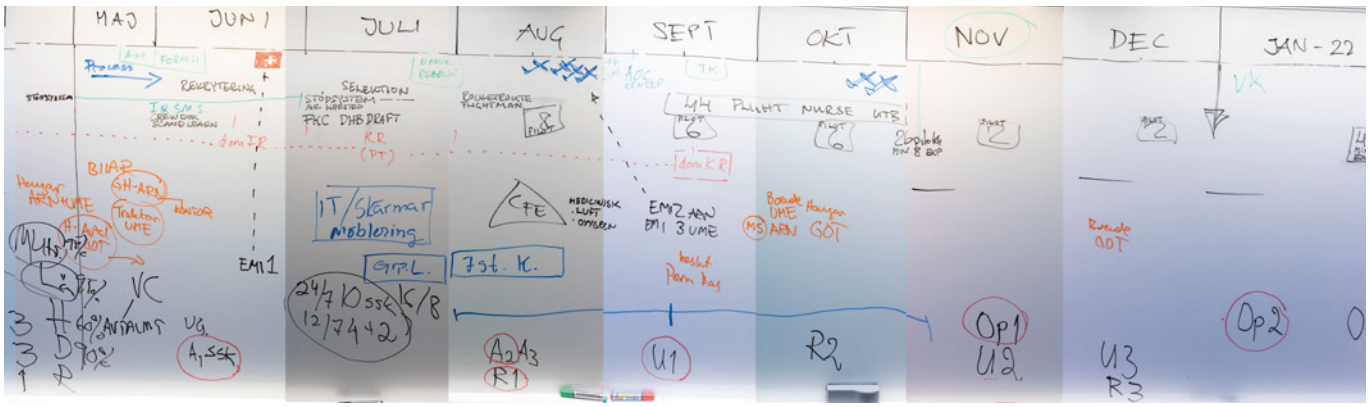
2021 blev ett intensivt, utmanande, men också framgångsrikt år för Svenskt Ambulansflyg. Efter fem års förberedelser kunde verksamheten skifta från uppstart till driftstart. Året inleddes med fem medarbetare och avslutades med 62.

Ett omfattande rekryteringsarbete och ett 40-tal upphandlingar genomfördes under kort tid, tillståndsprocesser avslutades, beredskapsbaser etablerades, sex ambulansflygplan togs emot på svensk mark och året avslutades med operativ driftstart för de fyra nordliga regionerna.

Genomförandet skedde under periodvis hårda pandemirestriktioner och virtuellt distansarbete.

Förbundsstyrelsen hade fattat beslut om senarelagd start från augusti till november. I April 2021 tillträdde Anders Sylvan som förbundsdirektör och kort därefter Fredrik Lambeck i funktionen som Accountable Manager.

I slutet av maj träffades projektgruppen för första gången utanför de digitala mötesrummen. Under två intensiva dagar, på ett i det närmaste nedstängt Arlanda kunde 15 nyckelfunktioner inom flyg, flygteknik, medicin, medicinteknik, flygsäkerhet och kanslifunktioner, utarbeta en gemensam bild av hur målet om operativ driftstart skulle uppnås. I efterhand vet vi att planen höll måttet.



Leveransgodkännande

Samtliga sex ambulansflygplan har innan leverans genomgått grundliga tester av kommunalförbundets experter inom flyg, flygteknik, medicin och medicinteknik, på plats hos flygplanstillverkaren Pilatus Aircraft Ltd.

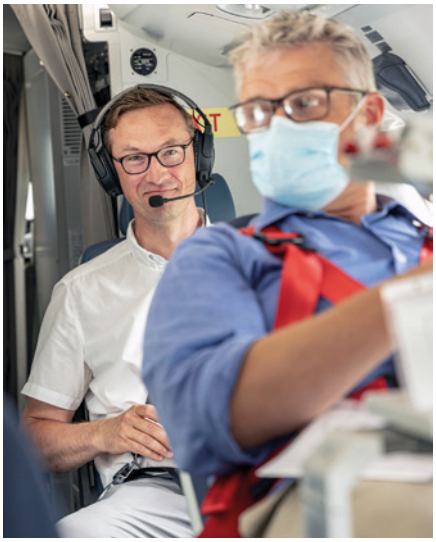
Ambulansflygplanen har utvecklats och anpassats av Pilatus Aircraft Ltd och Aerolite enligt specifika krav för ambulanstransport av intensivårdspatienter.

Utveckling av medicinteknik

Svenskt Ambulansflyg har utmanat tidigare utarbetade lösningar. Det gäller exempelvis vidareutveckling elektrisk bårlyft som tidigare använts som prototyp i ambulansflygplan för Australien.

Fyra ambulansflygplan levererades till Sverige i slutet av augusti efter omsorgsfulla genomgångar och tester på plats hos flygplanstillverkaren Pilatus Aircraft Ltd.

Tuffa dagar med tester av alla ingående delar, men också avtalsförhandlingar i avsikt att uppnå bästa lösning enligt regionernas behov.



Michael Visonj, Flygchef och Anders Fernlöf, medicinteknisk chef under test av flygplanets funktioner och medicinteknik i olika situationer.

Peter Drysén, chefspilot testar flygplanets funktioner och kapacitet i Schweiziskt luftrum.

Fotot är taget i Pilatus hangar i Schweiz när det första ambulansflygplanet var godkänt för leverans. Det var en viktig milstolpe, då godkännandet utgjorde norm för resterande sex flygplan.

Till vänster: Anders Sylvan, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg och André Zimmerman, Vice President Government Aviation, Pilatus Aircraft Ltd. Därutöver medarbetare vid Pilatus, Aerolite och Svenskt Ambulansflyg.

Ambulansflygplan på svensk mark

En dag i slutet av augusti 2021 lyfte det första ambulansflygplanet från Schweiz, med sikte mot Umeå. Blå Jungfrun välkomnades vid Umeå Airport av den första gruppen piloter som inlett sin teoretiska utbildning i Umeå.

Den andra september kunde Svenskt Ambulansflyg välkomna media för en pressträff och visning av det första ambulansflygplanet av modellen PC-24 på Svensk mark.

Vid den välbesökta pressträffen deltog företrädare, politiker och tjänstepersoner, för Svenskt Ambulansflyg, Pilatus Aircraft Ltd, Region Norrbotten, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Jämtland och Region Gävleborg.

Medarbetare med expertansvar inom allt från medicin, medicinteknik, flyg till flygteknik visade och svarade på frågor.

Utveckling av svenskt sjukvård

– Det är en bra känsla att se flygplanet. Vi gör det här för patienterna. Med spetsteknik i flygplan och medicinteknik, uppnår vi en hög patientsäkerhet och tillsammans har vi en fantastisk möjlighet att utveckla svensk sjukvård, säger Ola Karlsson (M), styrelseordförande Svenskt Ambulansflyg och politiker i Region Örebro län.

– Den största vinsten är att vi bygger ett gemensamt system för hela Sverige

Ola Karlsson, styrelseordförande, Svenskt Ambulansflyg klipper bandet inför visning av det första ambulansflygplanet på svensk mark.

med samordnade transporter, vilket är långt större än flygplanet. Förutom att ambulansplanet är vackert är jag glad att det har landat, beskrev Peter Olofsson (S), vice styrelseordförande Svenskt Ambulansflyg och regionråd, Region Västerbotten.

Socialministern på länk

Socialminister Lena Hallengren (S) deltog digitalt och beskrev vikten av ett system med säkra transporter för sjuka patienter inom och mellan regioner, under både normala förhållanden och kriser. Hon betonade likvärdighet som ett övergripande nationellt mål och behovet av ambulansflyg oberoende var i landet man bor.

– Under pandemin har behovet av bra luftburen transport av sjuka patienter blivit extra påtagligt. Regionerna har gjort ett imponerande arbete tillsammans med andra myndigheter i samordning av sjukvård och patienttransporter, uttalade Lena Hallengren (S), Sveriges socialminister.

Utbildning av besättningen

I augusti inleddes utbildning av piloter med såväl simulatorträning och teoretisk och praktisk utbildning vid kansliet i Umeå och vid basen i Umeå.

I oktober utbildades sjuksköterskor med specialistutbildning inom IVA eller anestesi för placering vid beredskapsbasen i Umeå. Direkt efter årsskiftet inleddes utbildning av sjuksköterskor för tjänst vid Landvetter och Arlanda. Samtliga piloter och sjuksköterskor har genomgått gememsam träning i att lasta, lossa och förflyttning av patienter.

Beredskapsbasen i Umeå var redo för uppdrag den 1 november 2021, Landvetter den 1 februari 2022 och Arlanda den 21 februari 2022

Det första ambulansflygplanet togs emot i hangaren av den första gruppen piloter under utbildning.

Gemensam utbildning för piloter och sjuksköterskor i förflyttning av patient mellan bårar och lastning och lossning.

Koordinering av ambulansflyguppdrag

Samtliga regioners beställningar av ambulansflyguppdrag koordineras från Umeå. Medicinsk prioritering och flygkoordinering görs i nybyggda lokaler vid Umeå universitetssjukhus.

Med gemensam koordinering av hela Sveriges ambulansflyg får regionerna tillgång till uppgifter om allt från uppdragens innehåll, flugna kilometer per patient, kostnader och inte minst regionernas nuvarande och framtida behov, vilket idag är delvis okända uppgifter.

– Koordineringen innebär samordning och optimering av verksamheten inom Svenskt Ambulansflyg och regionernas kostnader, säger Anders Sylvan, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.

Medicinska koordinatorer tar emot beställningar från avdelningar och läkare. Uppdraget inleds med en bedömning av patientens tillstånd utifrån en rad olika parametrar för prioritering av uppdragen. Därefter tar flygkoordinatörer vid och upprättar transporten utifrån tillgängliga flygplan, bemanning, väder, optimering av flygsträckor, samordningsmöjlighet men också anpassad flygning i förhållande till patientens sjukdomstillstånd.

Antalet uppdrag ökar

– Vi har jobbat med koordinering av skarpa uppdrag sedan i november 2021 och intensiteten i uppdragen har ökat successivt i takt med att baserna på Landvetter och Arlanda har öppnat, säger Caroline Nerlander, chef Flygkoordineringsavdelningen, Svenskt Ambulansflyg.

Medicinska koordinatorer tjänstgör halvtid vid koordineringscentralen och därutöver kliniskt för att upprätthålla medicinsk kompetens i ett längre perspektiv.

Planerade och akuta uppdrag

Majoriteten av uppdragen är patienter med stabila tillstånd där transporten är planerad med möjlighet till samordning

Medicinska koordinatorer tar emot beställningar och gör en bedömning av patientens tillstånd och uppdragets prioritet.

Flygkoordinatorer planerar och koordinerar flygrutter utifrån de medicinska koordinatorernas bedömning kombinerat med tillgängliga flygplan, väderförhållanden och bästa möjliga rutt för att uppnå samordning och effektivisering av regionernas beställningar.

av flera patienter och minsta möjliga antal tomma returresor. En mindre andel uppdrag rör patienter med kritiska sjukdomstillstånd där transporten behöver ske akut och ibland med specialteam för exempelvis för tidigt födda barn, kritiskt sjuka barn och vuxna, ECMO-team för allvarlig lungsjukdom eller transplantationsteam bestående av endast passagerare med en stor mängd bagage.

– Samordning av planerade transportuppdrag möjliggör att ambulansflyg och besättningar också är i beredskap av akuta transporter, säger Helge Brändström, överläkare och medicinskt ansvarig vid Svenskt Ambulansflyg.

Caroline Nerlander, chef, FKC har etablerat koordineringscentralen för hela Sveriges ambulansflyg.

Helge Brändström, medicinskt ansvarig, vid Svenskt Ambulansflyg har arbetat med förberedelser sedan kommunalförbundet bildades.

Fakta: Bakgrund och etablering

Etableringen av Flygkoordineringscentralen (FKC) vid Svenskt Ambulansflyg har skett i nära samarbete med Region Västerbotten och SOS Alarm med stöd av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) .

Flygkoordinatorer är anställda av Svenskt Ambulansflyg och koordinatorer för medicinsk prioritering av Region Västerbotten.

Lokalen är utformad för en robust och driftsäker verksamhet med förmåga till samarbeten runt framtida utveckling av luftburen ambulanssjukvård.

Etableringen av koordineringscentralen i Umeå hänger samman med ett initialt engagemang från Region Västerbotten vid kommunalförbundets bildande och praktiska omständigheter som ger goda förutsättningar för verksamheten i Umeå.

Fakta: Flygkoordineringscentralens ansvar

Flygkoordineringscentralen hanterar bland annat: dygnetruntberedskap för Sveriges regioner, medicinsk prioritering, koordinering av flyg och flygplatser med öppning, bränsle med mera, beställning av mark- eller helikoptertransport till och från flygplatser och flygplanens bemanning, men också koordinering av specialteam för patienter med allvarliga tillstånd.

Intensivvård på vingar

Sex ambulansflygplan är identiskt utrustade med medicinteknik och medicinska artiklar. På motsvarande sätt överensstämmer upplägget vid de tre beredskapsbaserna. Flygplanen ska kunna nyttjas oberoende av beredskapsbas. Piloter och sjuksköterskor ska kunna byta bas och samarbeta med varandra oavsett vilken region som är vårdgivare eller beställare av ett uppdrag.

Under färd vid normaltransporter bemannas varje ambulansflygplan av minst en erfaren och kvalificerad sjuksköterska med specialistutbildning inom IVA- eller anestesi. Vid tjänst hos Svenskt Ambulansflyg har de titeln Flight Nurse.

Vid transport av kritiskt sjuka och skadade patienter med ett större vårdbehov, medföljer specialteam från avdelning till avdelning i en obruten vårdkedja.

Tre regioner är vårdgivare

Vårdgivare för sjukvårdsuppdraget vid respektive beredskapsbas är: Region Västerbotten vid basen i Umeå, Region Uppsala, för Arlanda och Västra Götalandsregionen vid Landvetter. Som vårdgivare är regionerna medicinskt ansvariga för patienten och journalföring.

Region Västerbotten är samordnare för de tre vårdgivande regionernas uppdrag, till exempel med att den medicintekniska och medicinska utrustningen är identisk vid de tre baserna och i de sex flygplanen.

Erfarna sjuksköterskor

De vårdgivande regionerna ansvarar för rekrytering och anställning av sjuksköterskor som är verksamma 50 procent av en heltid som Flight Nurse för Svenskt Ambulansflyg och minst 25 procent kliniskt inom sin specialisering.

Runt 50-talet sjuksköterskor är verksamma som Flight Nurse, fördelat mellan de de tre beredskapsbaserna: Umeå, Arlanda, respektive Landvetter.

Vid regionernas rekrytering av Flight Nurse, har utlysta tjänster lockat många sökande.

Läkare i specialteam

Läkare medföljer vid behov enligt upplägg som gäller för respektive vårdgivande region och universitetssjukhus med eget specialteam.

Ett exempel är de fyra nordliga regionerna som, sedan många år, har ett samarbete runt specialteam i beredskap med läkare och sjuksköterska inom

respektive specialisering, exempelvis Flygläkarjour och Neoteam. Liknande specialteam finns vid flera av Sveriges universitetssjukhus. Andra team är exempelvis ECMO, Neo, PETS, transplantation.

Teamarbete runt patienten

Även piloter är engagerade runt patienten i team med Flightnurse, exempelvis vid lastning och lossning och vid anpassning av kabinen för den aktuella flygningen.

Medicinteknisk utrustning

Ambulansflygplanets kabin är utrustad likt en mindre intensivvårdssal.

Unikt för de moderna och speciellt utvecklade flygplanen är paneler med syrgas, luft och vakuum. Varje intensivvårdsbår har en ställning för utrustning som följer med patienten vid lyftet in och ut ur flygplanet. Det bidrar till en avskalad och öppen kabin, vilket även är positivt ur hygiensynpunkt. Den elektriska bårlyften i en bred cargo-dörr ger hög patientsäkerhet och god arbetsmiljö.

Medicinsk utrustning

Medicinsk utrustning och artiklar är placerade i speciellt avsedda väskor, fack och lådor. Placeringen är identisk i samtliga sex flygplan.

Flygträning och besök

Under ett par höstmånader skedde träningsflygning av piloter och sjuksköterskor som förberedelse inför skarpa uppdrag. Det gav tillfälle till besök vid några av Sveriges regioner, men också flertalet besök vid våra beredskapsbaser i Umeå, Göteborg och Arlanda.

Vid besök på Kalmar Öland Airport kunde socialminister Lena Hallengren (S), delta.

Här tillsammans med Ola Karlsson (M), styrelseordförande KSA.

Nedan: Socialminister Lena Hallengren (S), i flygplanets kabin tillsammans med Angelica Katsanidou (S), RSO, Region Kalmar län.

Alla Sveriges specialteam erbjuds visning av flygplanet och att öva transport av sin egen utrustning och patienter. Bild från Landvetter vid besök av bland annat Sahlgrenskas Neonatalteam.

Ett myller av besökare vid Karlstad Airport. Regionala företrädare, medarbetare i sjukvården, flygplatsernas personal, Svenskt Luftambulans (SLA) och media med flera.

Norra sjukvårdsregionen på besök i hangaren i Umeå testade även bårlyften.

Benita Funke, kommunikatör och François Voeffray-Peyro, ambassadör, båda vid Schweiziska ambassaden i Stockholm.

Vid besök till regionernas flygplatser har det mediala intresset varit stort. Ovan: Andreas Svahn (S), RSO, Region Örebro län vid besök till Örebro Airport.

Länsråd Lars Lustig och landshövding Helene Hellmark Knutsson Länsstyrelsen Västerbotten besöker hangaren i Umeå.

Marianne Utterdahl (SIV), regionråd, Region Värmland under besök vid Karlstad Airport.

Styrelseordförande Ola Karlsson (M), valde att resa på bår mellan besök vid regionernas flygplatser.

Förvaltningsberättelse 2021

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA), org. nr 222000-3152 med säte (kansli och koordineringscentral) i Umeå och beredskapsbaser vid Umeå Airport, Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Förbundets medlemmar är Sveriges 21 regioner.

Översikt över verksamhetens utveckling

Kommunalförbundet bildades 2016 och med fem år av förberedelsearbete blev 2021 året för verksamhetens genomförande.

2021 blev ett intensivt, utmanande, men också framgångsrikt år för Svenskt Ambulansflyg. Verksamheten byggdes upp, ett omfattande rekryteringsarbete genomfördes, ett 40-tal upphandlingar slutfördes, tillståndsprocesser avslutades, beredskapsbaser etablerades, sex ambulansflygplan togs emot och en final i form av operativ driftstart för de fyra nordliga regionerna. Allt genomfördes under periodvis hårda pandemirestriktioner och virtuellt distansarbete. Året inleddes med sex medarbetare och avslutades med 62.

April 2021 tillträdde Anders Sylvan som ny förbundsdirektör. Kort därefter Fredrik Lambeck i funktionen som Accountable Manager, varpå förbundet kunde återuppta arbetet med ansökan av operativ flyglicens efter ett kortare avbrott. Rekryteringsarbetet har omfattat allt från kanslimedarbetare, 40-talet piloter för aktiv flygtjänst och med flygadministrativa uppgifter till koordinatorer till flygkoordineringscentral. Förbundet har även medverkat vid rekrytering av medicinska koordinatorer och sjuksköterskor i flygande tjänst, på halvtid vid beredskapsbaserna i Umeå, Arlanda och Landvetter.

Ett 40-tal upphandlingar genomfördes och avslutades under 2021, gällande allt från det lätta och tyngre flygplansunderhållet, reservdelar och verktyg, hotellboende för medarbetare i beredskap, bränsle, städning, återvinning, basbilar, till uniformer med mera. Förbundet har avbrutit upphandling av pilottjänster, vilket medförde att piloter rekryterats som anställda av förbundet.

Piloter, egna och inhyrda flygtekniker, medarbetare vid koordineringscentral och sjuksköterskor i flygande tjänst har utbildats externt och internt.

Första halvåret inhystes förbundets kansli i en barack bakom Norrlands universitetssjukhus i Umeå samtidigt som tidigare kansli i Stockholm avvecklades. I mitten av juli kunde kansli och koordineringscentral flytta in i nybyggda lokaler inom Re-

Resultat

Förbundets resultat för året uppgick till -4 356 tkr (1 561 tkr), vilket är en försämring med 5 917 tkr i jämförelse med föregående år och en försämring med 6 646 tkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på 2 290 tkr. Den negativa avvikelsen beror i huvudsak på färre flygtimmar än planerat och engångskostnader i form av ett avgångsvederlag (1,9 mkr) och en projekteringskostnad för projektet permanenta baser på 8,3 mkr. Verksamhetens nettokostnader har ökat med 98 113 tkr i jämförelse med föregående år som ett resultat av ett intensivt uppstartsår av rekrytering, utbildning, etablering baser, kansli, koordineringscentral, operativa tillstånd och flygplansleveranser.

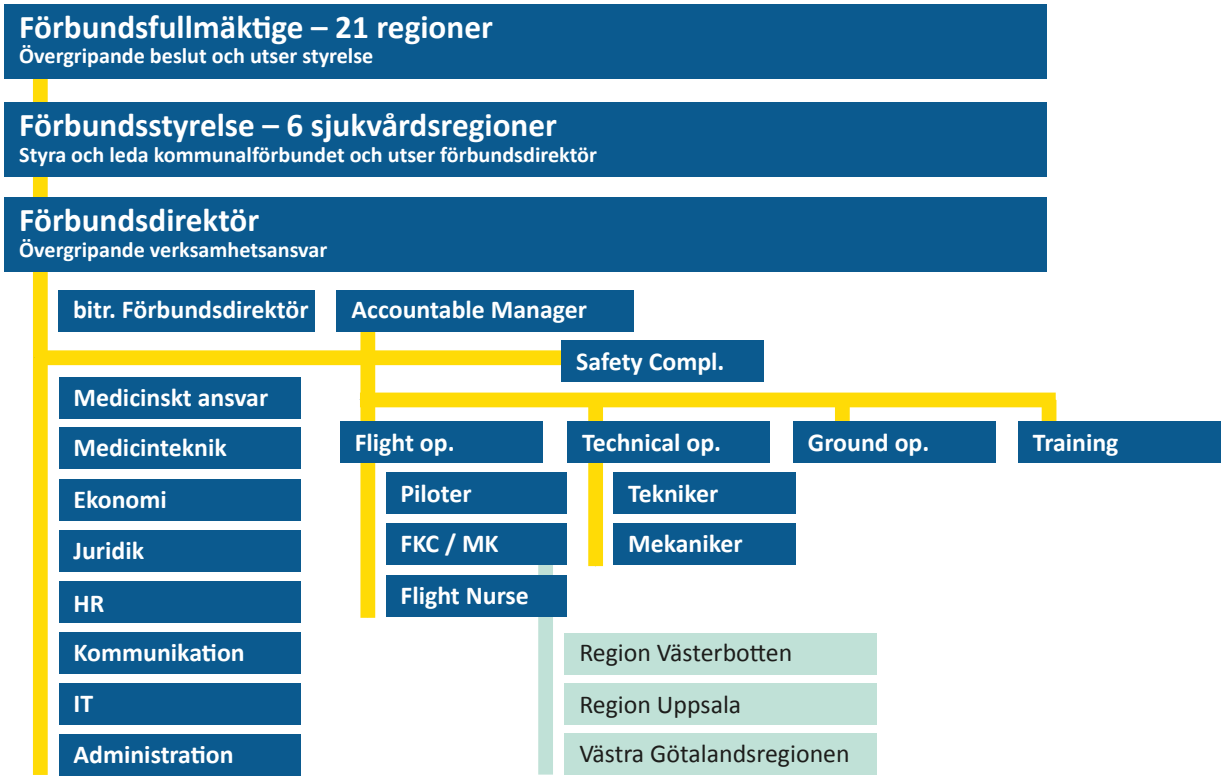
Vid utgången av året hade kommunalförbundet banktillgodohavanden om 36 558 tkr och kassalikviditeten uppgick till 104 %. Att jämföra med 563 % föregående år. En kassalikviditet över 100 % kan betecknas som tillfredsställande, dvs de kortfristiga skulderna kan betalas med likvida medel i takt med att de förfaller. Soliditeten uppgick till 2 %, att jämföra med 11 % föregående år, och är ett nyckeltal som visar den procentuella andelen av tillgångarna som är finansierade med eget kapital (egna medel) och mäter den finansiella styrkan. Soliditeten beskriver den långsiktiga betalningsförmågan och en hög soliditet medför en lägre finansiell risk och mindre behov av upplåning. Förbundets låga soliditet skulle kunna innebära en framtida finansiell risk.

Investeringsvolymen är högre i jämförelse med föregående år, vilket till största del beror på inköp av flygplanen och vid årsskiftet hade de sex beställda flygplanen betalats. Finansieringen av flygplansanskaffningen säkrades genom att samtliga regioner skrev under ett kreditiv och finansieringsrisken bedömdes därför som låg. Genom valutasäkring för de delbetalningar av flygplanen som genomfördes under året minskade också valutarisken. För året uppgick de finansiella kostnaderna till 2 462 tkr, att jämföra med 674 tkr för 2020 och avser främst erlagd ränta till regionerna för flygplanslånen men avser också valutakursförluster som uppstått i samband med bland annat inköp av reservdelar som i huvudsak skett i USD.

Översikt över verksamhetens utveckling

	2021	2020	2019	2018	2017	2016
Intäkter	114 143	20 160	10 967	11 462	9 823	5 202
Redovisat resultat	-4 356	1 561	1 046	3 979	2 188	91
Investeringar	620 393	46 896	35 779	1 578	1 783	47
Balansomslutning	762 151	176 850	91 043	18 219	14 610	10 868
Kassalikviditet *	104%	563%	2305%	671%	614%	1361%
Soliditet **	2%	11%	19%	88%	82%	91%
Anställda (årsarbeten)	34	5	4	3	3	1

** Nyckeltalet mäter betalningsberedskapen på kort sikt. Ett riktvärde för kassalikviditeten är 100%, då kan alla kortfristiga skulder betalas.*
*** Nyckeltalet mäter den långsiktiga stabiliteten och betalningsförmågan, och visar i vilken utsträckning verksamheten finansieras med egna medel.*



gion Västerbotten. April 2021 inleddes etablering vid beredskapsbasen i Umeå i egen tälthangar och på Arlanda i delad hangar med annan operatör. Hyresavtal för hangar på Landvetter tecknades i september, även där i delad hangar.

Samtliga hangarer har anpassats för verkstad, kontor, pausutrymmen, förråd för sjukvårdsartiklar och medicinsk teknik med mera. Avtal är tecknade med aktörer vid respektive basflygplats och Swedavia's övriga flygplatser för ground handling, dvs bogsering, bränslepåfyllnad, avisning med mera. Basen i Umeå har en egen truck för bogsering. Hotellboende och basbilar för beredskap har tagits i drift inför basernas öppnande.

I början av september togs fyra ambulansflygplan av modellen Pilatus PC-24 emot med en formell ceremoni och pressvisning vid beredskapsbasen i Umeå. I början av november landade de sista två flygplanen på svensk mark.

Efter omfattande ansökningsprocesser och myndighetskontroller har förbundet tilldelats flera, för verksamheten, centrala licenser och tillstånd exempelvis operativt flygtillstånd, tekniskt underhåll med mera.

Pandemin blev en utmaning med återkommande skärpta restriktioner och ökad smittspridning. 2021 inleddes med distansarbete och först i slutet av maj kunde projektgruppen för uppstart av verksamheten träffas för första gången.

Kanslimedarbetare är spridda i Sverige och Riga. Därför har förbundet etablerat en verksamhet baserad på distansarbete med fysisk närvaro vid kansliet i Umeå varannan vecka. Dock ökade smittspridningen under årets sista månader vilket återmedförde distansarbete.

Med avstamp i maj 2021 kunde förbundet genomföra uppstart av verksamhet och operativ driftstart enligt fastslagen plan.

Den första november var beredskapsbasen i Umeå redo för operativ driftstart och uppdragen övertogs från tidigare operatör i en mjuk övergång med start den 15 november. Den 23 december 2021 övertogs uppdragen för de fyra nordliga regionerna i sin helhet. Hösten innehöll ett intensivt förberedelsearbete för operativ start vid Göteborg Landvetter Airport den 1 februari 2022 och Arlanda Airport den 21 februari 2022.

Kommunalförbundet

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg är organiserat i ett Förbundsfullmäktige bestående av ledamöter och ersättare från respektive medlem (21 regioner). Förbundsstyrelse består av ledamot och ersättare från respektive sjukvårdsregion. Förbundsdirektör (FD) leder verksamheten enligt instruktion fastställd av förbundsstyrelse. Därutöver leder förbundsdirektören förbundets kansli.

Direkt underställd Förbundsdirektör är biträdande förbundsdirektör tillika chefsjurist, samt Accountable Manager (AM), med ansvar för luftfartsverksamheten inom Svenskt Ambulansflyg.

Luftfartsverksamheten är indelad i Safety Compliance, Flight Operation, Technical Operation, Ground Operation och Training.

Förbundet har därutöver beredande organ, i en Beredningsgrupp, bestående av tjänstepersoner, representerande de sex sjukvårdsregionerna och olika kompetensområden. Gruppen Regiondirektörer och Ekonomidirektörer fungerar rådgivande i olika frågor.

Sjukvårdsuppdraget med sjuksköterskor tillhandahålls av de tre vårdgivande regionerna Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Vid årets inledning baserades budget och verksamhetsplan på beslut om planerad driftstart från augusti 2021. Under första kvartalet förändrades förutsättningarna och driftstarten flyttades framåt, till november 2021.

I mars fastställde fullmäktige en överenskommelse om en särskild ekonomisk fördelningsmodell för beräkning av uppstartskostnader under 2021. Modellen utarbetades av medlemmarnas ekonomidirektörer och beredningsgrupp med syfte att kompensera för ekonomisk snedfördelning orsakad av olika tidpunkt för operativ driftstart vid verksamhetens tre baser.

I april beslöt styrelsen att ompröva den ekonomiska modellen för sjuksköterskebemanning. Ansvaret för rekrytering och bemanning av sjuksköterskeтjänster överfördes från kommunalförbundet till Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen för respektive bas. Bakgrund och orsak var upphandlingsrättsliga risker.

Efter beslut om framflyttad driftstart omförhandlades leveransplanen för flygplan med tillverkaren Pilatus Ltd. Första leverans till Sverige flyttades från april till utgången av augusti. KSA hade redan 2020 upprättat valutaderivat för att säkra exponering av valutarisk i inköp av materiella anläggningstillgångar.

Styrelsen fattade beslut om att avsluta projektering för permanenta baser och att lägga projektet vilande. Det innebar en upparbetad projekteringskostnad på 8,3 Mkr. Svenskt Ambulansflyg är innehavare av utvecklade programhandlingar, som kan komma till nytta för framtida utvecklingsbehov.

Styrelsen fattade beslut om att entlediga tidigare förbundsdirektör den 15 april vilket medförde ett avgångsvederlag.

I juni månad fattade styrelsen efter förvaltningsrättens utslag, beslut om att avbryta upphandlingen av pilotbemanningstjänsten för att säkerställa driftstart i november. Beslutet innebar att förbundet genomförde rekrytering och anställning av piloter i egen regi.

Medlemmarna lånade ut medel till KSA, enligt förbundsordningens § 15, för finansiering av flygplan. I april 2021 genomfördes den tredje delbetalning från medlemmarna till KSA och i augusti den fjärde och avslutande delbetalningen enligt upprättade kreditiv med respektive region.

I juni fattade styrelsen beslut om reviderad budget baserad på den förändrade projektplanen. Ny budget för 2021 fastställdes av fullmäktige i augusti. Vid samma fullmäktige i augusti 2021 godkändes upprättad handlingsplan och beslutat förtydligande till KSA Förbundsordning om att bedriva luftfartsverksamhet i egen regi.

I början av november gjordes en överenskommelse om en mjuk övergång med tidigare leverantör av ambulansflygtjänster för de fyra nordliga länen. Den inleddes den 15 november fram till den 23 december då Svenskt Ambulansflyg övertog uppdraget i sin helhet för de fyra nordliga regionerna.

Händelser av väsentlig betydelse

Året som helhet har präglats av ett intensivt arbetstempo där styrelsen varit aktivt deltagande i för verksamhetens genomförande och nödvändiga beslut.

Den 15e april beslöt förbundets styrelse att entlediga dåvarande förbundsdirektör. Som ny tillförordnad förbundsdirektör anställdes Anders Sylvan med förordnande fram till 2021-11-30, vilket senare har förlängts enligt styrelsebeslut till september 2022.

En förändring var förslaget att låta kommunalförbundet upphandla sjuksköterskeтjänsterna från tre regioner. I stället beslutades att de tre regioner blev vårdgivare och arbetsgivare. Ansvar för rekrytering och budget lyftes därmed över från KSA till regionerna.

Vid ingången till 2021 hade den för förbundet avgörande upphandlingen av tjänst för pilotbemanning inletts. Efter tilldelningsbeslut överklagades upphandlingen av tre parter. I juni kom förvaltningsrättens utslag, som ogiltigförklarade upphandlingen med uppmaningen att den skulle göras om.

För att säkra driftstart den 1 november blev konsekvensen att upphandlingen avslutades och att förbundet inledde egen rekrytering av piloter.

I augusti 2021 gav Förbundsfullmäktige i uppdrag till Förbundsstyrelsen att inleda arbetet med revidering av Förbundsordningen. Arbetsprocessen skedde i regionernas organ för tjänstepersoner, politiker och en remissrunda i regionerna som avslutades den 22 december. Förbundsfullmäktige kunde anta en reviderad Förbundsordning den 10 februari 2022.

Pandemin och senhöstens ökade smittspridning med skärpta restriktioner gav konsekvenser för egen operativ beredskap. Trots daglig testning, munskydd och förstärkta hygienrutiner har samtliga yrkesgrupper i operativ drift drabbats av enstaka klustersmitta, vilket varit driftspåverkande inom gruppen piloter. Under januari och februari 2022 har det där-

Mål nr	Laglighetsprövningar	Utfall
601-21	Överklagande av fullmäktigebeslut 8 mars 2021 om fördelningsmodell av uppstartskostnader för 2021 – Förvaltningsrätten	Överklagandet avslogs
652-21	Laglighetsprövning av styrelsebeslut 25 mars 2021 att ingå avtal för beräkningsprogram av prestanda. – Förvaltningsrätten	Överklagandet återkallades
1270-21	Laglighetsprövning av styrelsebeslut 17 juni 2021 om att avbryta upphandling av pilotbemanning. – Förvaltningsrätten	Dom feb. 2022. Överklagat till Kammarrätten
1642-21	Laglighetsprövning av fullmäktigebeslut att bedriva luftfartsverksamhet, 19 augusti. – Förvaltningsrätten	Dom feb. 2022. Överklagat till Kammarrätten
	Prövning av utlämnade av handlingar – Kammarrätten	Pågående

för varit nödvändigt att ta hjälp av privata operatörer för enstaka flyguppdrag.

Första och andra kvartalet 2021 genomfördes ett stort antal upphandlingar, vilket underlättades med en upphandlad konsult. Juridisk granskning av många avtal ledde till rekryteringen av en jurist. Delegationsrätten till förbundsdirektören att inleda upphandlingar och upprätta kravspecifikationer var en tredje faktor som bidrog till ett högt tempo och god kvalitet.

Uppstarten av verksamheten bevakas av såväl privata flygoperatörer, media, som olika lobbygrupper. Flera upphandlingar och beslut i styrelse och fullmäktige har prövats rättsligt.

Förbundsstyrelsen har beslutat att överklaga domar från Förvaltningsrätten till Kammarrätten. Överklagan är inlämnad och ska kompletteras med underlag senast den första april 2022. Därefter har domstolen att ta ställning till om så kallat prövningstillstånd ska medges eller ej.

Styrning och uppföljning av kommunalförbundet

Förbundsdirektören har under året löpande riskvärderat och avrapporterat fortskridande av verksamhetens uppbyggnad, etablering, och operativ start vid sammanträden med Beredningsgrupp, Förbundsstyrelse, Förbundsfullmäktige och Ägarsamråd. Samarbetet mellan regionerna har för olika frågor varit intensivt i grupperna ekonomidirektörer, regiondirektörer och jurister.

Styrelsen har fastställt styrelsens verksamhetsplan med processmål för uppföljning indelat i tio fokusområden under tre rubriker: Robust digital infrastruktur, Ökad träffsäkerhet i prognoser och kostnadskalkyler, och tydligare dokumentation av styrelsens arbete och beslut.

Styrelsen har fastställt en internkontrollplan med fokus på ett 10-tal kontrollområden utifrån en genomlysning av ett 50-tal generiska kontrollområden. Beredningen genomfördes i ledningsgrupp och beredningsgrupp.

Ägarsamråd har genomförts i april inför bokslut, ett extra samråd i juni med anledning av ändrade förutsättningar och ett tredje i oktober inför beslut om budget.

Revisorerna har utfört ordinarie granskning av årsbokslut, delårsbokslut och extra granskning av förbundets ekonomistyrning, men också dokument- och ärendehantering samt diarieföring, vilka båda förväntas redovisas under första kvartalet 2022.

Under 2021 har förbundet utvecklat budget och redovisning enligt en fingranulerad modell som ska bidra till ökad insyn och möjlighet för styrning.

Verksamheten var 2021 under slutuppbyggnad varför verksamhetsmålen varit aktivitetsbaserade. Senareläggning av driftstart innebär att vissa aktiviteter senarelades vilket påverkade måluppfyllelsen.

Revisionen påtalade i samband med fastställande av delårsrapport att målen borde reviderats i samband med beslut om senareläggning av driftstart.

En reviderad Förbundsordning, antagen av fullmäktige den 10 februari 2022, förtydligar bland annat förbundets ändamål och uppgifter, medlemmarnas styrning och insyn, en tidigarelagd budgetprocess för ökad kongruens med regionernas egen budgetberedning.

Ett annat mål är att enligt god ekonomisk hushållning, redovisa ett överskott motsvarande cirka 2 procent av omsättningen. Vidare ska KSA klara den löpande driften utan att behöva ta upp långfristiga lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna.

God ekonomisk hushållning och ställning

Förbundsfullmäktiges beslut om mål och riktlinjer ligger till grund för den fastställda budgeten för 2021. För KSA innebär det att verksamhetsmålen ska nås inom ramen för den löpande driften och utan att behöva ta upp lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna. KSA ska vid årets slut redovisa ett överskott om 2 290 tkr. Ytterligare lån för löpande drift alternativt kapitaltillskott från medlemmarna begärdes inte.

Förbundets resultat för året uppgick till -4 356tkr vilket är en försämring med 6 646 tkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på 2 290 tkr. Den negativa avvikelsen beror i huvudsak på färre flygtimmar än planerat och på engångskostnader i form av ett avgångsvederlag och en projekteringskostnad för projektet permanenta baser.

Osäkerhet råder om hur de 17 regionerna söder om den Norra Sjukvårdsregionen växlar över till Svenskt Ambulansflyg i beställning av ambulansflyguppdrag. Ett antal regioner har överlappande avtal med privata aktörer, där de flesta faller ut innan den 1 april. Osäkerheten innebär en risk för likviditetsbrist. En samlad bedömning av verksamhetens måluppfyllelse är att KSA inte fullt ut uppfyller kraven om god ekonomisk hushållning.

Projekt	Område	Mål	Uppnås	Kommentar
Drifttillstånd	Myndighetskontroll	Tillträdeskontroll genomförd	oktober	Uppnåddes
Tekniskt underhåll	Upphandling	Tilldelning	Avtal klart juli 2021	Uppnåddes
FKC	Driftstart	Driftstart	1 november	Personal och utrustning på plats
Beredskapsbaser	Etablering	Avtal tecknade	Samtliga avtal tecknade	Operativ drift Umeå nov 2021, Landvetter 1 feb 2022, Arlanda 21 feb 2022

Väsentliga personalförhållanden

Kommunalförbundet inledde 2021 med 5 anställda och avslutade med 62 anställda medarbetare, varav 15 (24 %) kvinnor och 47 (76 %) män. Medeltal antal anställda under året är 34. Den samlade arbetstiden för 2021 motsvarar ≈30,16 årsarbeten. Anställda medarbetare vid årets slut fördelas i åldersspannen 20–29 år: 6 %, 30–49 år: 69 %, +50 år: 25 %.

Fördelningen av kvinnor respektive män vid arbetsplatserna, balanseras delvis av inhyrd personal och anställda i samarbete med de tre vårdgivande regionerna.

Den totala sjukfrånvaron uppgår till cirka 1 procent av den samlade årsarbetstiden. För 2021 hade förbundet ingen långtidssjukskrivning, 60 dagar eller mer.

Utöver anställda inom kommunalförbundet var det vid årsskiftet 7 inhyrda tekniker, samtliga män, motsvarande 5 heltidstjänster och 18 sjuksköterskor varav 70 procent kvinnor, anställda av Region Västerbotten, för tjänstgöring på 50 procent som flygande besättning. Därutöver 9 sjuksköterskor, varav 2 kvinnor, anställda av Region Västerbotten som medicinska koordinatorer vid FKC.

Efter årsskiftet har det tillkommit 12 sjuksköterskor anställda av Västra Götalandsregionen och 18 av Region Uppsala, varav 70 procent kvinnor. Samtliga sjuksköterskor utför 50 procents tjänst vid Svenskt Ambulansflyg.

Under 2021 har 4 medarbetare avslutat sina anställningar vid kommunalförbundet.

Balanskravsresultat

Redovisat resultat för året uppgår till -4 356 tkr vilket är identiskt med balanskravsresultatet. För att finansiera löpande utgifter har inga lån tagits, ej heller har tillgångar sålts. I resultatet ingår inte några underskott från tidigare år och inte heller några realisationsresultat. I 11 kap. 12 § kommunallagen anges att om balanskravsresultatet är negativt för ett visst räkenskapsår, ska det regleras under de närmast följande tre åren. Fullmäktige ska anta en åtgärdsplan för hur regleringen ska ske.

Enligt 11 kap. 13 § kommunallagen får fullmäktige besluta att en reglering av ett negativt balanskravsresultat inte ska göras, om det finns synnerliga skäl. Enligt förbundsordningen ska ett underskott finansieras av förbundets medlemmar procentuellt i relation till värdet av nyttjade tjänster under året.

Balanskravsutredning (tkr)

	2021	2020
Årets resultat enligt resultaträkning	-4 356	1 561
Årets resultat efter balanskravsjustering	-4 356	1 561
Balanskravsresultat	**-4 356**	**1 561**

Privata utförare

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg har en verksamhet där vissa delar utförs i egen regi, medan andra utförs av privata aktörer, exempelvis inhyrd personal för det tekniska underhållet, tjänster i form av ground handling vid flygplatser för beredskapsbaser och andra trafikflygplatser, men också städning, återvinning med mera. Därutöver konsulter under uppstartskedet för bland annat stöd i upphandling, ekonomi, medicinsk rådgivning, bemanningsplanering, tillståndsansökningar.

Förväntad utveckling

2022 har inletts med ett intensivt arbete med operativ driftstart vid Landvetter den 1 februari och Arlanda den 21 februari.

Det råder osäkerhet i vilken takt Sveriges mellersta och sydliga regioner kommer växla över till att beställa ambulansflyguppdrag från Svenskt Ambulansflyg. Det finns antal överlappande avtal fram till 1 april och något därefter. Det medför en osäkerhet gällande intäkter, framför allt under första halvåret 2022 med en risk för likviditetsbrist.

Osäkerheten gör sig även gällande i att efterfrågan kan bli större än förväntat och periodvis vara mer intensiv än vad verksamheten kan möta med befintlig beredskap. Av den anledningen är ett arbete med upphandling av privata aktörer för redundans inledd, vilket förväntas kunna avslutas under sommaren 2022.

Antagen Förbundsordning och beslut om en ny fördelningsmodell i en särskild avgift och för flyguppdrag medför behov av en prismodell för flyguppdrag i avsikt att uppnå intäkter som ska täcka förbundets kostnader.

Under andra halvan av 2022 förväntas efterfrågan ha uppnått förväntade nivåer och verksamheten beräknas vara i full drift vid samtliga beredskapsbaser. Därmed vidtar ett kontinuerligt utvecklingsarbete.

Resultaträkning (tkr)

	Not	2021	2020
Verksamhetens intäkter			
Särskild avgift	3	49 727	20 155
Avgift för uppstartskostnader	3	52 955	0
Flygkostnader	3	5 069	0
Övriga intäkter		6 392	5
Verksamhetens intäkter		**114 143**	**20 160**
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnad	4	57 859	9 314
Konsult- och projektkostnader	5	12 822	2 752
Övriga kostnader	6	41 937	5 475
Verksamhetens kostnader		**112 618**	**17 541**
Avskrivningar	7	3 419	383
Verksamhetens nettokostnader		**116 037**	**17 925**
Verksamhetens resultat		**-1 895**	**2 235**
Finansiella kostnader	8	2 462	674
Resultat efter finansiella poster		**-4 356**	**1 561**
Årets resultat		**-4 356**	**1 561**

Balansräkning (tkr)

	Not	2021-12-31	2020-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Maskiner och inventarier	9	702 571	2 961
Pågående investering	10	0	82 637
Summa anläggningstillgångar		***702 571***	***85 598***
Omsättningstillgångar			
Lager		5 422	0
Kortfristiga fordringar	11	17 600	1 398
Kassa och bank	12	36 558	89 854
Summa omsättningstillgångar		***59 580***	***91 252***
Summa tillgångar		**762 151**	**176 850**
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	13, 14		
Eget kapital		9 747	9 747
Balanserat resultat		8 865	7 304
Periodens resultat		-4 356	1 561
Summa eget kapital		***14 256***	***18 612***
Skulder			
Långfristiga skulder	15	695 708	142 025
Kortfristiga skulder	16	52 188	16 213
Summa skulder		***747 896***	***158 238***
Summa eget kapital och skulder		**762 151**	**176 850**
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

Kassaflödesanalys (tkr)

	2021	2020
Löpande verksamhet		
Periodens/årets resultat	-4 356	1 561
Justering av poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	3 419	383
"Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital"	**-937**	**1 944**
Ökning (-) minskning (+) lager	-5 422	0
Ökning (-) minskning (+) kortfristiga fordringar	-16 202	-590
Ökning (+) minskning (-) kortfristiga skulder	35 974	13 959
Kassaflöde från den löpande verksamheten	**13 413**	**15 313**
Investeringsverksamhet		
Investering i materiella anläggningstillgångar	-620 393	-46 896
Kassaflöde från investeringsverksamhet	**-620 393**	**-46 896**
Finansieringsverksamhet		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder	553 683	70 287
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	**553 683**	**70 287**
Årets kassaflöde	**-53 296**	**38 705**
Likvida medel vid årets början	89 854	51 150
Likvida medel vid årets slut	**36 558**	**89 854**

Driftsredovisning (tkr)

	Not	Utfall 2021	Reviderad Budget 2021	Budget 2021	Utfall 2020
Verksamhetens intäkter					
Särskild avgift	3	49 727	34 673	56 516	20 155
Avgift för uppstartskostnader	3	52 955	68 010	52 955	0
Flygkostnader	3	5 069	14 133	48 790	0
Övriga intäkter		6 392	0	0	5
Verksamhetens intäkter		**114 143**	**116 815**	**158 261**	**20 160**
Verksamhetens kostnader					
Personalkostnad	4	57 859	56 923	46 835	9 314
Konsult- och projektkostnader	5	12 822	6 194	47 841	2 752
Övriga kostnader	6	41 937	37 941	43 306	5 475
Verksamhetens kostnader		**112 618**	**101 058**	**137 982**	**17 541**
Avskrivningar	7	3 419	9 567	13 276	383
Verksamhetens nettokostnader		**116 037**	**110 625**	**151 258**	**17 925**
Verksamhetens resultat		**-1 895**	**6 190**	**7 003**	**2 235**
Finansiella kostnader	8	2 462	3 900	3 900	674
Resultat efter finansiella poster		**-4 356**	**2 290**	**3 103**	**1 561**
Årets resultat		**-4 356**	**2 290**	**3 103**	**1 561**

Förbundet har under året präglats av uppbyggnad av verksamhet, upphandling av flygambulanstjänst och förberedelser för etablering av baser, teknisk verksamhet, flygkoordineringscentral och sjuksköterskeorganisation.

Årsredovisningen visar ett resultat på – 4 356 tkr att jämföra med budgeterat resultat på 2 290 tkr. Den negativa avvikelsen på 6 646 tkr beror i huvudsak på lägre flygintäkter än budgeterat och på engångskostnader i form av ett avgångsvederlag och projekteringskostnader för projektet permanenta baser.

Investeringsredovisning

Tillgångar klassificeras som anläggningstillgångar när tillgången är avsedd för stadigvarande bruk, nyttjas minst tre år och överstiger gränsen för mindre värde motsvarande ett halvt prisbasbelopp, exklusive moms. Tillämpningen av beloppsramen omfattar anskaffningar av inventarier som har ett naturligt samband eller som kan anses ingå som ett led i en större inventarieinvestering.

Årets investeringar uppgick till 620 393 tkr (46 896 tkr) och pågående investeringar från tidigare år (främst i flygplan) har under 2021 färdigställts.

Noter

Not 1 Allmänt

KSA:s ändamål är att för medlemmarna, Sveriges 21 regioner, tillhandahålla ambulansflyg. KSA:s syfte är att effektivisera ambulansflyg för att öka patientnyttan och patientsäkerheten genom samordning av gemensamma resurser.

Not 2 Redovisnings- och värderingsprinciper

Allmänna redovisningsprinciper

Syftet med räkenskaperna är att ge en rättvisande bild av KSA:s resultat och ställning. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) samt Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer (RKR). Nedan beskrivs vissa principer för att öka förståelsen för bokslutet.

Ny kommunal redovisningslag

Riksdagen beslutade den 16 maj 2018 om en ny kommunal bokförings- och redovisningslag (2018:597). Lagen trädde i kraft 1 januari 2019 och gäller från och med räkenskapsår 2019. Det nya regelverket har inte inneburit några materiella förändringar i balans- och resultaträkning.

Intäkter

I förbundsordningen anges att flygkoordineringscentral, sjuksköterskebemanning i flygplanen, anskaffning och underhåll av medicinsk teknik, hyra för hangarer och basfaciliteter samt administration bekostas av den särskilda avgiften. Enligt förbundsordningens fördelningsmodell ska den särskilda avgiften fördelas mellan medlemmarna utifrån yta (55%) och invånarantal (45%).

Föregående års invånarantal enligt SCB ska användas som underlag för invånarantalet. Fakturering till medlemmarna sker vid årets början och intäkten periodiseras linjärt över året.

Kostnaden för flygtjänsten ska enligt förbundsordningen fördelas utifrån faktiska uppdrag och flygtimmar.

För 2021 beslutade förbundsfullmäktige om en alternativ kostnadsfördelningsmodell för uppstartsåret 2021 som i korthet innebar att de kostnader som normalt skulle fördelas på flygtimmar delades upp i uppstartskostnader och flygtjänstkostnader. Flygtimpriset bestämdes till 29 670 kr för 2021 och resterande del av den kostnadsmassa som normalt skulle täckas av flygtjänsten skulle fördelas enligt samma modell som den särskilda avgiften.

Kostnader för varor och tjänster

Utgifter redovisas som kostnad det räkenskapsår som kostnaden hör till. Utgifter för varor och tjänster periodiseras till den period varan är beställd eller tjänsten är utförd.

Ersättningar till anställda

Ersättning till anställda i form av löner, betald semester, betald sjukfrånvaro mm samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Beträffande pensioner och andra ersättningar efter avslutad anställning klassificeras de som avgiftsbestämda pensionsplaner.

För avgiftsbestämda planer betalar företaget fastställda avgifter till en separat oberoende juridisk enhet och har ingen förpliktelse att betala ytterligare avgifter. Företagets resultat belastas med kostnader i takt med att förmånerna intjänas vilket normalt sammanfaller med tidpunkten för när premier erläggs.

Avskrivningar

Materiella anläggningstillgångar har i balansräkningen upptagits till ursprungligt anskaffningsvärde med avdrag för årlig värdeminskning. Materiella anläggningstillgångar aktiveras, och avskrivning påbörjas, när tillgången tas i bruk. Avskrivningarna baseras på tillgångarnas anskaffningsvärde och förväntade genomsnittliga nyttjandeperiod.

Följande avskrivningstider tillämpas för
materiella anläggningstillgångar:

- Maskiner och inventarier 5 år
- Medicinteknisk utrustning 5-7 år
- IT-utrustning 3 år

Avskrivningskostnaden för flygplanen är 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.

Finansiella kostnader

Räntekostnader för lån från medlemmarna redovisas och erläggs i enlighet med upprättade avtal mellan KSA och dess medlemmar.

Fordringar och skulder

Fordringar och skulder värderas till det belopp varmed de beräknas regleras.

Säkringsredovisning

KSA har valutaderivat för att säkra exponering för valutarisk i beslutade inköp av materiella anläggningstillgångar. Derivatet kvalificerar för säkringsredovisning och därmed redovisas inte någon skuld för derivat som har ett negativt verkligt värde. Vid valutasäkring av framtida inköp av materiella anläggnings-

tillgångar som ska betalas i utländsk valuta inkluderas resultatet av valutasäkringen i anskaffningsvärdet för den materiella anläggningstillgången och kommer därmed att påverka resultatet genom de framtida avskrivningarna på anläggningstillgången.

Hyres- och leasingavtal
Under 2021 ingick KSA hyresavtal/hyreskontrakt avseende hangar, kontor och boende på och i anslutning till de tre baserna vid Umeå Airport, Stockholm Arlanda samt Göteborg Landvetter. Under 2021 tecknade också KSA hyreskontrakt med Region Västerbotten avseende lokal för Flygkoordineringscentralen, administration och flygledning. Under året tecknades också bränsleavtal.

Kassaflödesanalys
Kassaflödesanalysen omfattar transaktioner som medför in- och utbetalningar. Kassaflödesanalysen har upprättats enligt den indirekta metoden och visar förändringen av KSA:s likvida medel under räkenskapsåret.

Not 4 Personal

Arvodesreglementet baseras på Region Västerbottens reglemente. ”Övriga personalkostnader” avser främst kostnader för utbildning.

	2021	2020	2019
Medeltalet anställda	34,1	4,7	3,3
Löner och arvoden	28 282	6 118	3 688
Sociala och andra avgifter enligt lag och avtal	8 357	1 803	1 125
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt	3 439	1 232	702
Övriga personalkostnader	17 781	160	33
Summa personalkostnader	**57 859**	**9 314**	**5 548**

Not 3 Verksamhetens intäkter

Den särskilda avgiften och uppstartskostnaden fördelas mellan medlemmarna utifrån yta (55%) och invånarantal (45%).

	Särskild avgift 2021	Särskild avgift 2020	Uppstartskostnad 2021	Flygkostnader 2021
Region Stockholm	5 606	2 265	5 957	60
Region Uppsala	1 371	550	1 452	36
Region Sörmland	1 076	435	1 145	21
Region Östergötland	1 753	712	1 868	0
Region Jönköpings län	1 501	609	1 599	0
Region Kronoberg	1 009	409	1 075	0
Region Kalmar län	1 241	504	1 322	0
Region Gotland	324	131	344	104
Region Blekinge	526	215	563	0
Region Skåne	3 692	1 490	3 925	0
Region Halland	1 076	434	1 143	0
Västra Götalandsregionen	5 495	2 229	5 856	77
Region Värmland	1 939	788	2 068	0
Region Örebro län	1 246	506	1 329	14
Region Västmanland	943	382	1 005	0
Region Dalarna	2 465	1 002	2 628	0
Region Gävleborg	1 817	739	1 938	0
Region Västernorrland	1 927	784	2 056	861
Region Jämtland Härjedalen	3 569	1 447	3 800	773
Region Västerbotten	4 187	1 697	4 460	555
Region Norrbotten	6 966	2 826	7 422	2 567
Summa	**49 727**	**20 155**	**52 955**	**5 069**

Not 5 Konsult- och projektkostnader

Av totalt 12 822 tkr (2 752 tkr) för 2021 (2020) avser 10 265 tkr (1 764 tkr), 80 % (64 %) inköp från medlemmar, andra kommunalförbund eller bolag inom koncernen Sveriges kommuner och regioner.

Not 6 Upplysning om kostnader för räkenskapsrevision

Kostnaderna för räkenskapsrevision avser kostnader för granskning av bokföring, delårsrapport och årsredovisning för räkenskapsår 2021.

Den totala kostnaden för räkenskapsrevision uppgår 2021 (2020) till 430 tkr (215 tkr), varav kostnad för sakkunnigt biträde uppgår till 370 tkr (210 tkr).

Not 7 Avskrivning av anläggningstillgångar

	2021	2020	2019
Avskrivning maskiner och inventarier	179	30	29
Avskrivning medicinteknisk utrustning	477	345	-
Avskrivning flygplan	2 747	0	
Avskrivning IT-utrustning	15	9	15
Summa avskrivningar	**3 419**	**383**	**44**

Not 8 Finansiella kostnader

2021 års finansiella kostnader avser främst till regionerna erlagd ränta, beräknad i enlighet med avtal mellan kommunalförbundet och regionerna (Låneram - kreditiv) men avser också valutakursförluster som uppstått i samband med inköp av reservdelar som i huvudsak görs i USD.

Not 9 Maskiner, inventarier och utrustning

	2021-12-31	2020-12-31
Maskiner och inventarier		
Ingående avskaffningsvärde	183	145
Årets anskaffning	2 700	38
Utgående ack. anskaffningsvärden	2 883	183
Ingående avskrivning	-98	-68
Årets avskrivning	-179	-30
Utgående ackumulerade avskrivningar	-277	-98
Bokfört värde Maskiner och inventarier	**2 606**	**85**
IT-utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	43	43
Årets anskaffning	64	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	107	43
Ingående avskrivning	-43	-35
Årets avskrivning	-15	-8
Utgående ackumulerade avskrivningar	-58	-43
Bokfört värde IT-utrustning	**49**	**0**
Medicinteknisk utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	3 220	0
Årets anskaffning	302	0
Omklassificering	0	3 220
Utgående ack. anskaffningsvärden	3 522	3 220
Ingående avskrivning	-345	0
Årets avskrivning	-477	-345
Utgående ackumulerade avskrivningar	-822	-345
Bokfört värde Medicinteknisk utrustning	**2 700**	**2 875**
Flygplan		
Ingående avskaffningsvärde	0	0
Årets anskaffning	617 327	0
Omklassificering	82 637	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	699 964	0
Ingående avskrivning	0	0
Årets avskrivning	-2 747	0
Utgående ack. avskrivningar	-2 747	0
Bokfört värde Flygplan	**697 217**	**0**
Summa bokfört värde	**702 571**	**2 961**

Not 10 Pågående investering

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående anskaffningsvärde	82 637	38 999
Omklassificerat till Medicinteknisk utr.	0	-3 220
Omklassificerat till Flygplan	-82 637	0
Årets anskaffning	0	46 858
Utgående anskaffningsvärde	**0**	**82 637**

Not 11 Kortfristiga fordringar

	2021-12-31	2020-12-31
Kundfordringar	1 483	0
Fordran mervärdesskatt	349	632
Övriga kortfristiga fordringar	7 101	384
Förutbetald hyreskostnad	3 193	129
Förutbetalda resekostnader	66	0
Förutbetald försäkringspremie	1 761	13
Förutbetalda licenskostnader	0	231
Övriga förutbetalda kostnader	511	7
Upplupna intäkter	3 135	0
Summa kortfristiga fordringar	**17 600**	**1 397**

Not 12 Kassa och bank

	2021-12-31	2020-12-31
Bankkonto	31 263	53 950
Valutakonto USD	5 295	35 905
Summa kassa och bank	**36 558**	**89 854**

Not 13 Eget kapital

	2021-12-31	2020-12-31
Ingående eget kapital	9 747	9 747
Balanserat resultat	8 865	7 304
Årets resultat	-4 356	1 561
Summa eget kapital	**14 255**	**18 612**

Not 14 Ingående eget kapital / Andelskapital

Andelskapital inbetalat 2016 baserat på regionernas invånarantal.

	Andel	Belopp
Region Stockholm	22,6%	2 202
Region Uppsala	3,6%	351
Region Sörmland	2,9%	283
Region Östergötland	4,5%	439
Region Jönköpings län	3,5%	341
Region Kronoberg	1,9%	185
Region Kalmar län	2,4%	234
Region Gotland	0,6%	60
Region Blekinge	1,6%	156
Region Skåne	13,2%	1 286
Region Halland	3,2%	312
Västra Götalandsregionen	16,7%	1 627
Region Värmland	2,8%	273
Region Örebro län	2,9%	283
Region Västmanland	2,7%	263
Region Dalarna	2,9%	283
Region Gävleborg	2,9%	283
Region Västernorrland	2,5%	244
Region Jämtland Härrjedalen	1,3%	127
Region Västerbotten	2,7%	263
Region Norrbotten	2,6%	254
Summa	**100,0%**	**9 747**

Not 15 Långfristiga skulder

Fördelningen av lån baseras på regionernas invånarantal. Utbetalning har skett vid fyra tillfällen under 2019-2021 där de två sista utbetalningarna skett under 2021. Slutligt lånebelopp är 695 708 tkr.

	2021-12-31	2020-12-31
Region Stockholm	157 200	32 095
Region Uppsala	25 039	5 112
Region Sörmland	20 172	4 118
Region Östergötland	31 300	6 390
Region Jönköpings län	24 344	4 970
Region Kronoberg	13 216	2 698
Region Kalmar län	16 693	3 408
Region Gotland	4 300	865
Region Blekinge	11 129	2 272
Region Skåne	91 814	18 745
Region Halland	22 257	4 544
Västra Götalandsregionen	116 159	23 716
Region Värmland	19 476	3 976
Region Örebro län	20 172	4 118
Region Västmanland	18 781	3 834
Region Dalarna	20 172	4 118
Region Gävleborg	20 172	4 118
Region Västernorrland	17 389	3 550
Region Jämtland Härrjedalen	9 042	1 846
Region Västerbotten	18 781	3 834
Region Norrbotten	18 100	3 694
Summa långfristiga skulder	**695 708**	**142 025**

Not 16 Kortfristiga skulder

	2021-12-31	2020-12-31
Leverantörsskulder	25 179	12 390
Personalens skatter och avgifter	2 360	480
Upplupna kostn. tjänstepensionsförsäkr.	2 931	1 006
Upplupna revisionskostnader	280	364
Upplupna kostnader samarbetspartners	6 457	723
Upplupna sem.löner och arvodeskostn.	3 672	1 099
Övriga upplupna kostnader	11 308	151
Summa kortfristiga skulder	**52 188**	**16 213**

Revisionsberättelse för år 2021

Vi, av fullmäktige utsedda revisorer, har granskat den verksamhet som bedrivits av förbundsstyrelsen. Styrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Styrelsen ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll och återredovisning till fullmäktige. Revisorerna har i uppdrag att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt pröva om verksamheten bedrivits enligt fullmäktiges uppdrag och mål samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. Granskningen har utförts enligt kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Det är positivt att verksamheten kommit i gång

I början av år 2021 var det osäkert om trafiken skulle komma i gång som planerat. Under år 2021 arbetade förbundet intensivt med att förbereda starten av trafiken. Styrelsen och förbundet fick hantera flera utmaningar. Det är positivt att trafiken startade i november 2021.

Styrning och kontrollen

Vår granskning visar att styrelsen och förbundet agerade aktivt för att få i gång trafiken. Styrelsen vidtog en rad åtgärder och fick löpande rapporter från förbundsdirektören om arbetet med förberedelserna. Vi har uppfattat att styrelsens ledamöter är nöjda med informationen från förbundsdirektören. Vi identifierar dock en del brister i styrelsens protokoll och övrig dokumentation. Med hjälp av protokollen är det svårt för utomstående att bedöma om styrelsen under år 2021 fick tillräcklig information.

För år 2021 beslutade styrelsen heller inte om en egen verksamhetsplan, detaljbudget eller internkontrollplan. I en fördjupad granskning har vi identifierat brister i styrelsens ekonomistyrning.

Även i vår granskning av räkenskaperna har vi identifierat brister i den interna kontrollen. Efter påpekanden blev felen justerade i ett sent skede i bokslutsprocessen.

Ändamålsenligheten

I årsredovisningen redogör styrelsen översiktligt för väsentliga händelser. Redovisningen är informativ och välskriven. Förändrade förutsättningar under år 2021 medförde att de verksamhetsmål som fullmäktige hade beslutat om för året blev inaktuella. Vi anser att styrelsen borde ha lämnat förslag till fullmäktige om reviderade verksamhetsmål i samband med att fullmäktige i augusti 2021 beslutade om en reviderad budget.

Fullmäktige har beslutat om två finansiella mål. Vi instämmer med styrelsen om bedömningen att förbundet uppfyller det finansiella mål som handlar om att förbundet ska klara den löpande driften utan att behöva ta lån eller begära kapitaltillskott från medlemmarna. Vi instämmer också med styrelsen om att förbundet inte uppfyller målet om ett överskott på 2 procent. Resultatet är ett underskott med 4,4 miljoner kronor. Vid en bedömning om mål som är av betydelse för god ekonomisk hushållning är uppnådda ska man beakta resultat för både finansiella mål och verksamhetsmål. Mot bakgrund av att endast ett finansiellt mål är uppfyllt och att verksamhetsmålen inte längre är aktuella är vår slutsats att förbundet inte uppnår god ekonomisk hushållning.

Förvaltningsrätten har konstaterat att rekryteringen av piloter och beslutet att bedriva luftfarts- och flygambulanstrafik i egen regi inte var förenligt med förbundsordningen. Förbundet har överklagat domen till Kammarrätten. Vi konstaterar att den tillfälliga fördelningsmodell som fullmäktige beslutade om i mars 2021 avvek från den fördelningsmodell som medlemmarna hade beslutat om i förbundsordningen. Vi noterar att fullmäktige i februari 2022 beslutade om ett förslag till reviderad förbundsordning som inte var lika detaljerad som den tidigare förbundsordningen om hur verksamheten skulle genomföras. Under år 2022 ska medlemmarna ta ställning till förslaget.

Slutsatser

Med beaktande av den svåra situation som förbundet stod inför år 2021 är det positivt att trafiken startade upp. Det finns dock risk att verksamheten inte i alla delar är genomförd i enlighet med förbundsordningen. Mot bakgrund av brister i styrningen och dokumentationen är vår slutsats att styrelsen för år 2021 inte hade en tillräcklig kontroll. Det är positivt att styrelsen beslutat om en verksamhetsplan och internkontrollplan för år 2022 och påbörjat ett arbete med att utveckla styrningen och kontrollen.

- Vi bedömer sammantaget att styrelsen för Svenskt ambulansflyg i huvudsak har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt.
- Vi bedömer att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.
- Vi bedömer att styrelsens interna kontroll inte var tillräcklig.
- Vi bedömer att resultatet enligt årsredovisningen inte är förenligt med fullmäktiges mål.

Vi riktar allvarlig kritik mot styrelsens interna kontroll och ekonomistyrning.

Vi tillstyrker att fullmäktige beviljar ansvarsfrihet för styrelsen och enskilda ledamöter.

Vi tillstyrker att fullmäktige godkänner förbundets årsredovisning för år 2021.

Revisionsberättelsen är signerad digitalt.

Kenneth Strömberg

Louise Rehn Winsborg

Vi åberopar rapporterna:

- Granskning av delårsrapport 2021-08-31 – Finansiell del
- Granskning av redovisad måluppfyllelse i delårsrapport 2021-08-31
- Granskning av räkenskapsåret 2021
- Grundläggande granskning år 2021
- Granskning av ekonomistyrningen och den ekonomiska utvecklingen i förbundet 2021

Förbundsstyrelse

Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Region Örebro län
Peter Olofsson (S), vice styrelseordförande, Region Västerbotten

Norra sjukvårdsregionen
Glenn Nordlund (S), ordinarie, Region Västernorrland
Kenneth Backgård (SJVP), ordinarie, Region Norrbotten
Nicklas Sandström (M), ersättare, Region Västerbotten
Malin Bergman (C), Ersättare, Region Jämtland Härjedalen

Sjukvårdsregion Mellansverige
Kenneth Östberg (S), ordinarie, Region Västmanland
Stefan Olsson (M), ersättare, Region Uppsala

Stockholm-Gotland sjukvårdsregion
Anna Starbrink (L), ordinarie, Region Stockholm
Mats-Ola Rödén (L), ersättare, Region Gotland

Sydöstra sjukvårdsregionen
Marcus Eskdahl (S), ordinarie, Region Jönköpings län
Malin Sjölander (M), ersättare, Region Kalmar län

Västra sjukvårdsregionen
Johan Fält (M), ordinarie, Västra Götalandsregionen
Cecilia Dalman Eek (S), ersättare, Västra Götalandsregionen

Södra sjukvårdsregionen
Anna Mannfalk (M), ordinarie, Region Skåne
Carina Svensson (S), ersättare, Region Skåne

Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Region Örebro län
Peter Olofsson (S), vice styrelseordförande, Region Västerbotten

Revisorer

Louise Rehn Winsborg (M), förtroendevald revisor
Kenneth Strömberg (S), förtroendevald revisor
Richard Norberg, Region Västerbotten, sakkunnig
Mikael Sjölander, EY Sverige

Förbundsfullmäktige

Region Stockholm
Anna Starbrink (L), ordinarie
Talla Alkurdi (S), ersättare

Region Uppsala
Malin Sjöberg Högrell (L), ordinarie
Vivianne Macdisi (S), ersättare

Region Sörmland
Lennart Svensson (VfP), ordinarie
Magnus Leivik (M), ersättare

Region Östergötland
Kaisa Karro (S), ordinarie
Marie Morell (M), ersättare

Region Jönköpings län
Rachel De Basso (S), ordinarie
Malin Wengholm (M), ersättare

Region Kronoberg
Roland Gustbée (M), ordinarie
Robert Olesen (S), ersättare

Region Kalmar län
Yvonne Hagberg (S), ordinarie
Jimmy Loord (KD), ersättare

Region Gotland
Mats-Ola Rödén (L), ordinarie
Bibbi Olsson (C), ersättare

Region Blekinge
Lennart Förberg (M), ordinarie
Christina Mattisson (S), ersättare

Region Skåne
Anna Mannfalk (M), ordinarie
Carina Svensson (S), ersättare

Region Halland
Ann Molander (L), ordinarie
Jonas Strand (S), ersättare

Västra Götalandsregionen
Johan Fält (M), ordinarie
Cecilia Dalman Eek (S), ersättare

Region Värmland
Marianne Utterdahl (SIV), ordinarie
Ulric Andersson (S), ersättare

Region Örebro län
Andreas Svahn (S), ordinarie
Ola Karlsson (M), ersättare

Region Västmanland
Kenneth Östberg (S), ordinarie
Jenny Landernäs (M), ersättare

Region Dalarna
Mikael Rosén (M), ordinarie
Inga-Britt Kronnäs (S), ersättare

Region Gävleborg
Jan Lahenkorva (S), ordinarie
Alexander Hägg (M), ersättare

Region Västernorrland
Sven Bredberg (M), ordinarie
Sven Erik Ragnarsson (-), ersättare

Region Jämtland Härjedalen
Mats Gärd (C), ordinarie
Ann-Marie Johansson (S), ersättare

Region Västerbotten
Ewa-May Karlsson (C), ordinarie
Peter Olofsson (S), ersättare

Region Norrbotten
Kenneth Backgård (SJUP), ordinarie
Monica Hedström (M), ersättare

Foto

Omslag:
Vård på vingar: Klas Sjöberg

Sida 6 och 7
Porträtt: Mariann Holmberg

Sida 8 och 9
Planering och godk.: Mariann Holmberg

Sida 10
Flygplansleverans: Johanna Eriksson

Sida 11
Bandklippning: Klas Sjöberg

Sida 12 och 13
Koordinering: Mariann Holmberg

Sida 14 och 15
Sjukvård: Mariann Holmberg

Sida 16 och 17
Flygträning och besök: Mariann Holmberg

Sida 34:
Ordförande och vice: Mariann Holmberg

Kontakt

Kansli och FKC

Besöksadress:
Klintvägen 2
907 37 Umeå
växel: 090 550 00
www.svenskt-ambulansflyg.se

Fakturauppgifter:
Se under webb och Kontakt

Postadress:
Svenskt Ambulansflyg
Norrlands universitetssjukhus By 29
90185 Umeå

Godsadress:
Svenskt Ambulansflyg
Norrlands Universitetssjukhus By 29
QC51 Försörjningsvägen1C
901 85 Umeå

Beredskapbaser

Gods-, post- och besöksadresser

Beredskapsbas Umeå
Svenskt Ambulansflyg
KSA-hangaren
Flygplatsvägen 14B
90422 Umeå
Avisera godsleverans till:
073 398 78 74

Beredskapsbas Arlanda
Svenskt Ambulansflyg
Grafair Jet Center
Navigatörsvägen 11
9060 Stockholm-Arlanda
Godsleverans aviseras till:
Grafair 08 98 26 00 (2 för Arlanda)

Beredskapsbas Landvetter
Svenskt Ambulansflyg
Hangarvägen 2B
438 70 Landvetter
Godsleverans aviseras till:
073 065 38 64

SVENSKT AMBULANSFLYG