

SVENSKT
AMBULANSFLYG //+

Årsredovisning 2022



Innehåll

2022 i korthet

Ett år i operativ drift	3
2022 i bilder	4–5
Förord	6–7
Utveckling med Sveriges regioner	8–9
Medarbetare om första året	10
Arbete med betydelse	11
Faktasida	13
Underhåll för daglig drift	14
Nytta för samhället	15
Ambulansflygets markliv	16–17
Organisation och verksamhet	17
39 av Sveriges flygplatser	18–19
Så här nyttjar regionerna ambulansflyg	20–21
Ambulansflygplan PC-24	22–23

Årsredovisning

Förvaltningsberättelse	24–30
------------------------	-------

Räkenskaper

Resultatredovisning	31
Balansräkning	32
Kassaflödesanalys	33
Driftsredovisning	34
Noter	35–39
Revisionsberättelse	40–41

Styrelse, revisorer

Ledamöter styrelse	
Revisorer	42

Uppgifter

Foto	
Adresser	43

SVENSKT AMBULANSFLYG //+

Årsredovisning 2022

Text och layout: Svenskt Ambulansflyg
Tryck: 2022, Original Tryckeri i Norrland, 500 ex.
Uppgifter om foto på sida 43

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.



Medarbetare vid kansli med ledningsfunktioner, FK, piloter Flightnurse, safety, flygteknik, medicinteknik är på årsdagen samlade i hangaren på Arlanda-basen.

Ett år i operativ drift

Den 21 februari 2023 firade Svenskt Ambulansflyg ett år i operativ drift för hela Sverige och ett år sedan öppning av Arlanda-basen med beredskap för Sveriges samtliga regioner.

Beredskapsbasen i Umeå öppnade 15 november 2021 och vid Landvetter 1 februari 2022. Sist ut var Arlanda den 21 februari med startskottet för beställningar från Sveriges samtliga regioner.

– Jag är stolt över vad Svenskt Ambulansflyg har presterat under ett första år i drift. Ett stort tack vill jag rikta till alla regioner för engagemang i arbetsgrupper på olika nivåer. Att vi gör det här tillsammans med de tre vårdgivande regionerna har också betydelse för en patientsäker sjukvård, säger Anna Alm Andersson, förbundsledare, Svenskt Ambulansflyg.

Svenskt Ambulansflyg lägger ett uppstartsår till ända och blickar framåt för fortsatt utveckling av verksamheten tillsammans med Sveriges samtliga regioner.

Aldrig långt till specialistvård

Dygnet runt årets alla dagar är det inte längre än en flygresor till specialistsjukvård någonstans i Sverige. Det för tidigt födda barnet med sina föräldrar kan flyga till en neonatalavdelning, en person med brännskada kan vårdas vid brännskadeklinik och någon med akut hjärtsjukdom kan få livsavgörande vård av hjärtspecialist.

Oftast är en transport med Svenskt

Ambulansflyg en planerad resa till och från en behandling.

Sedan juli 2022 uppnår verksamheten beställda nivåer för en verksamhet i full drift. Snittet över årets sista sex månader är cirka 490 flygtimmar och årets sista månad 525.

– Vi är nära att nå målet om ett snitt på 500 flygtimmar per månad och de in-

dikationer vi får pekar på att behovet är större än så, säger Anna Alm Andersson.

Relevant för hela Sverige

Under 2022 har Svenskt Ambulansflyg utfört uppdrag åt Sveriges regioner vid 39 av Sveriges trafikflygplatser och 28 flygplatser utanför Sveriges gränser (Norden och norra Europa).



Tårter var ett givet inslag den första födelsedagen. Här från Arlanda-basen.

2022 i bilder



Besättning inför av resa från Arlanda till Warszawa för hämtning av Ukrainska patienter enligt regionernas nationella åtagande. Besättningen kunde möta patienterna på deras eget modersmål.



Svenskt Ambulansflyg tar emot många besök av politiker och andra intresserade. Här Annie Lööf (C), tidigare partiledare.



Många besökare i KSAs monter vid ambulansmässan FLISA 2022 i Piteå. KSA deltog även med föredrag om verksamheten.

Intensivvårdsteamet vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset i Göteborg LIV Väst, provlastar sin nya intensivvårdsbår.



Piloter och Flightnurse deltog i Blodomloppet i Göteborg.

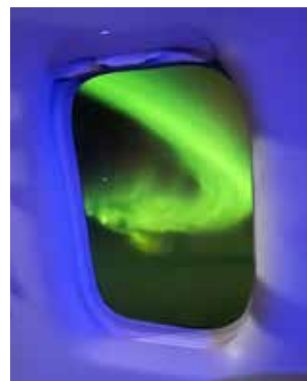


Kabinen rymmer upp till två IVA-bårar eller kuvöser. Med två kuvöser kan tvillingar transporteras tillsammans.





190 000 besökare vid Försvarets Flygdag 2022. Kön var lång, från morgon till kväll, för att kika in i planet.



Många bilder har fotats genom flygplanets fönster på den vackra utsikten.



Styrelsens strategidagar i september genomfördes i Umeå.

Självklart ingick besök på basen i Umeå. För några ledamöter var det första gången, de klev ombord i något av regionernas egna ambulansflygplan.



Ett nytt organ är skillnad mellan liv och död. Vid transplantation ska organ och mottagande patient befinna sig på samma plats samtidigt, vilket kan innebära flera transporter. På bilden är Sahlgrenska hjärtbox fastspänd direkt i golvet.



Svenskt Ambulansflyg avslutade året med ett julkort på piloter och flygsjuksköterskor.



Satsning för framtiden – ett lyft för svensk sjukvård

Svenskt Ambulansflyg handlar om att rädda liv, dygnet runt, året runt, i hela Sverige. Efter ett år i operativ drift, är verksamheten bara i början av en lång utvecklingsresa. Regionernas satsning på ett gemensamt ambulansflyg är ett lyft för svensk sjukvård och ett bidrag till Sveriges nationella beredskap.

Vi kan med stolthet säga att projektet har lyckats. Aldrig tidigare har 21 regioner samverkat i ett gemensamt kommunalförbund och aldrig tidigare har samtliga Sveriges regioner haft tillgång till beredskap av ambulansflyg.

Transporter med ambulansflyg görs i huvudsak mellan sjukhus, ibland för planerad behandling eller ett akut behov av specialiserad vård. För tidigt födda barn med sina föräldrar kan akut flygas till någon av Sveriges neonatalavdelningar. Ett eller flera plan kan samtidigt hämta organ och patienter inom eller utom Sveriges gränser för transplantation i till exempel Lund eller Göteborg.

Kommunalförbundet bildades 2016 av Sveriges 21 regioner, med högt ställda krav på kvalitet, patientsäkerhet, beredskap och räckvidd. Åratal av utredningar hade pekat på behovet av nationell samordning och bättre beredskap. Ambitionen är att stärka en jämlik tillgång till specialistsjukvård oavsett hemmaort. Operativ drift inleddes för hela Sverige den 21 februari 2022, med dygnet runt-beredskap vid tre baser.

Att ena 21 regioner om ett gemensamt upplägg har dock inte varit enkelt. Skillnaderna är stora gällande geografi, avstånd och befolkningsmängd. Norra Sverige med långa avstånd flyger dagligen flera patienter för vård inom eller utom regionen. Patienter i behov av nationellt högspecialiserad sjukvård behöver snabbt kunna flygas till stora universitetssjukhus i befolkningstäta områden.

Debatten om kommunalförbundet har stundtals varit högljudd och till stora delar handlat om drift i privat eller offentlig regi. Det har även varit kritik mot kostnader, val av flygplan och det totala behovet. Privata bolag och lobbyorganisationer har engagerat sig i försvar om den privata marknaden. Tyvärr har det lett till både ryktesspridning och rapportering baserat på tveksamt faktaunderlag.

Sveriges regioner äger, via kommunalförbundet, sex ambulansflygplan för upp till tre samtidigt liggande patienter eller specialteam med avancerat utrustning. En bred cargodörr med elektrisk bårlyft bidrar till hög patientsäkerhet och god arbetsmiljö. Kabinen kan enkelt och snabbt anpassas

**Ola Karlsson (M)**

Styrelseordförande,
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg
Hemmahörande i Region Örebro län

**Peter Olofsson (S)**

Vice Styrelseordförande,
Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg
Hemmahörande i Region Västerbotten

till alla behov av transporter och vårdbehov. Det ger möjlighet till samordnade, snabba och kostnadseffektiva transporter.

Förbundsfullmäktige har beslutat att uppstartsårets negativa ekonomiska resultat, med hänvisning till synnerliga skäl, ska hanteras inom kommunalförbundet, under en period av tio år.

En viktig samhällsbärande verksamhet behöver tid för utveckling och optimering av resurser. Budgeterat antal flygtimmar uppnås under flera av årets månader, så även i december, vilket visar att behovet finns. Nationell koordinering visar samordningsfördelar när flera patienter kan transporteras tillsammans med färre transporter utan patient. Med flyget som resurs kan ambulanser på väg och helikopter fokusera på lokala eller regionala uppdrag.

Ett lyckat exempel är Gotland med en stor sommarbefolkning. 2022 upprätthöll Svenskt Ambulansflyg ett konstant flöde av patienter mellan ön och fastlandet. Det lilla sjukhuset på Gotland kunde erbjuda vård till gotlänningar med en rimlig arbetsbelastning.

Svenskt Ambulansflyg ger möjlighet till utveckling av sjukvården i respektive region, men också till fortsatt nationell lokalisering av högspecialiserad sjukvård. Alla regioner är delaktiga i verksamhetens utveckling.

Svenskt Ambulansflyg är en satsning för framtiden och ett lyft för svensk sjukvård.

Utveckling tillsammans med alla Sveriges regioner

Anna Alm Andersson, förbundsdirektör blickar framåt för fortsatt utveckling av verksamheten tillsammans med kompetenta medarbetare, samarbetsparter och Sveriges 21 regioner.

När Anna Alm Andersson, våren 2021 övervägde uppdraget som förbundsdirektör, då såg hon svarta rubriker om problem. Men snart växte insikten att sanningen var större och nyfikenheten tog över. Den 1 september klev hon in genom dörren till en verksamhet som hon uppfattar som storslagen.

– Jag är otroligt imponerad av en verksamhet som på kort tid gått från ritbord till att ha tre baser, central koordinering, sex ambulansflygplan och en verksamhet med hög kvalitet i luften dygnet runt alla årets dagar. Det är ett fantastiskt arbete som gjorts under uppstarten och ett första år i operativ drift, säger Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.

Hon beskriver både fördelar och utmaningar med att starta och utveckla en helt ny verksamhet, vars motsvarighet aldrig tidigare funnits i Sverige. Det är också första gången samtliga Sveriges regioner samarbetar i ett kommunalför-

bund och aldrig tidigare har beredskap av ambulansflyg erbjudits hela Sverige.

Samarbeten i andra länder

– Att göra något nytt innebär att vi inte behöver förändra det som satt sig i väggarna. Men jämförelser behövs och då måste vi gå utanför landet gränser. Kunskap och erfarenheter är värdefullt att dela med andra.

Svenskt Ambulansflyg har därför etablerat samarbeten med ambulansflygverksamheter i andra länder. Med digital teknik är det enkelt att mötas oberoende av avstånd och redan har möten och inspirationsföreläsningar genomförts med olika grupper i verksamheten.

Nyttjas av Sveriges alla regioner

Det första året är till ända och Svenskt Ambulansflyg är nu en fungerande verksamhet som nyttjas av alla Sveriges regioner. Under 2022 utfördes uppdrag vid 39 av landets drygt 40-tal flygplatser och

28 flygplatser i andra länder. Årets andra halva uppnåddes nära budgeterad nivå fakturerade flygtimmar. Regionerna signalerar att ytterligare volymer är att vänta, då alla regioner inte fullt ut är klara med omställningen från privata operatörer i kombination med att behovet av att flytta patienter med ambulansflyg kommer att öka.

– Ett år i operativ drift innebär inte på något sätt att verksamheten är fulländad. En långsiktig resa har precis börjat och jag ser fram emot att vi ska göra den tillsammans med Sveriges regioner. För att kunna tillmötesgå regionernas ökade behov på bästa sätt behövs samsyn kring balansen mellan beredskap och kapacitet samt en tydlig prioriteringsordning, ett arbete som är påbörjat under hösten 2022, säger Anna Alm Andersson.

Kunskap grundläggande

En gemensam resa kräver delaktighet från medlemmarna i olika forum och arbetsgrupper och Anna Alm Andersson beskriver att hon möter ett stort engagemang och en positiv respons.

Grundläggande är gemensam kunskap och därför deltar hon i möten med såväl tjänstepersoner som politiker i oli-

Anna Alm Andersson vid besök hos EMS i Göteborg som tar hand om det tunga underhållet, vilket även kallas Base. Enligt flygregelverk ska alla flygplan, i regelbundna intervaller, granskas in i minsta detalj. Då lyfts inredningen ut för att synliggöra allt i flygplanets konstruktion.

Det är ett moment som för varje plan tar ett par veckor i anspråk. Ett omfattande underhållsprogram är skälet till att flygbolag behöver ha extra plan i omlopp. Svenskt Ambulansflyg har sex ambulansplan för fem i operativ drift.



ka grupperingar, men också samrådsmöten med regioner och kunskapsseminarium med deltagande från hela samhället.

– Vi har fått kvitton på att utvecklingen går åt rätt håll inom flera områden. Ett exempel är att samordning av normaltransporter av Prio 3 bidrar till effektivitet i tid och kostnad per patient. Ett annat område är att vi är världsbäst i korta stilleståndstider innan ett plan är i luften efter indikation om tekniskt problem.

Relevanta mätetal och mål behövs för att säkra rätt åtgärder, men också för att respektive region ska kunna värdera det uppdrag man lämnat till kommunalförbundet att utföra. Nästa steg blir att tillsammans med medlemmarna enas om dessa och utifrån dem fortlöpande utveckla verksamheten.

Bäst med kort stilleståndstid

Flygplanstillverkaren Pilatus jämför aktörer med PC-24 i sin flotta och Svenskt Ambulansflyg är 40 procent bättre än den som kommer på andra plats.

– Varje del i verksamheten är inriktad på att rädda liv och tekniksidans arbete är en avgörande pusselbit för att vi ska komma fram i rätt tid, säger Anna Alm Andersson

Ökning av operativt område

Inom kort öppnar Svenskt Ambulansflyg för uppdrag till Island. Transportstyrelsen har gett sitt godkännande och nu pågår den sista utbildningsdelen. Därefter fortsätter arbetet för att flygningar till Svalbard ska bli möjligt under året.

– Island och Svalbard är de sista pusselbitarna för att vi ska omfatta hela Europa, med Nordafrika och en bit in i Asien. Vi ökar det operativa området utifrån regionernas behov och deras samarbeten runt sjukvård med andra länder, säger Anna Alm Andersson.

Tre regioner ansvarar för att vara vårdgivare under transporten. Samarbetet mellan Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen och med Svenskt Ambulansflyg tycker Anna Alm Andersson har utvecklats på bästa sätt. Vårdgivarna utvecklar metoder och kompetenser som kommer alla regioner till del.

Verksamheten behöver hantera ett spånt omvärldsläge med förmåga att verka under idag kända och okända omständigheter. Därav utvecklas samarbeten, bland annat inom ramen för regionernas uppdrag inom civilt och totalt försvar.



Anna Alm Andersson är som förbundsdirektör otroligt imponerad över verksamheten hon leder sedan den 1 september 2022.

Verksamheten har inlett ett strategiskt arbete med att sätta mål och position för 2025 med sikte på 2030. Avsikten är att engagera så många medarbetare som möjligt för att uppnå en gemensam riktning och verksamhetens förmåga att ta kliv i utveckling, för regionernas bästa.

– Det känns verkligen att Svenskt Am-

bulansflyg bedriver vård på vingar för hela landet. Jag vill rikta ett stort tack till alla medlemsregioner för ert engagemang och speciellt tack till medarbetare, samarbetsparter, vårdgivare och andra engagerade personer som bidrar till att vi har luft under vingarna, säger Anna Alm Andersson.

Medarbetare om första året i operativ drift

På många sätt blev 2022 ett intensivt, spännande och utmanande år. Rutiner har utvecklats i takt med att uppdragen ökat. Alla medarbetares insats och kompetens har haft en avgörande betydelse för ett framgångsrikt resultat.

Svenskt Ambulansflyg har medarbetare med olika arbetsgivare. Stabsfunktioner och flygets medarbetare är anställda av förbundet, medan flygsjuksköterskor och medicinska koordinators vid FKC är anställda av respektive vårdgivande region. Majoriteten tekniker är anställda av ett bemanningsföretag.

Olika arbetsgivare är dock inte ett hinder för att arbeta tillsammans. Det framgår i de intervjuer med medarbetare om första året i operativ drift. På följande sidor kan du läsa om förbundets yrkesgrupper och deras upplevelser från ett första år vid Svenskt Ambulansflyg.

Ambulansflyg är en del i en trans-

porterande vårdkedja som förutsätter kontakt och samarbete med många samhällsfunktioner som vägambulans, ambulanshelikopter och taxi, men också flygplatsernas medarbetare i flygtorn och ground handling vid tankning eller taxning.



Emelie Guldénpfennig, Flightnurse vid Svenskt Ambulansflyg, här på Örebro Airport där en patient ska vidare med vägambulans efter flygtransport, till Universitetssjukhuset Örebro. Vid varje omflyttning jobbar piloter, flygsjuksköterskor och ambulanspersonal tillsammans för att göra transporten patientsäker.

Arbete med betydelse som aldrig blir tråkigt

Emelie Guldenpfennig beskriver det som uppfriskande att dela tjänst mellan att vara Flightnurse vid Svenskt Ambulansflyg och IVA-sjuksköterska på högspecialiserad intensivvårdsavdelning vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset

Emelie Guldenpfennig vet aldrig hur en arbetsdag vid ambulansflyget slutar. Ibland blir det byte av flygplan på en annan bas än Landvetter, ibland omdirigeras uppdraget i luften för att hämta en annan patient, på en annan ort än vad som först var planen.

– Jag träffar nyblivna föräldrar som ska åka med sin nyfödda bebis till specialistsjukvård och jag möter patienter och anhöriga med otroliga historier som de gärna delar med sig av. Mitt jobb känns betydelsefullt och jag känner att jag gör skillnad, oavsett om jag är på ambulansflyget eller arbetar med intensivvård på Sahlgrenska. Jag skiftar arbetsplats var femte vecka, så ingenting hinner bli vardag utan jag känner mig alltid ny på jobbet vilket är uppfriskande.

Delad tjänst ger hög kompetens

Att dela tjänstgöring mellan sjukhus och ambulansflyg tycker Emelie Guldenpfennig är roligt, lärorikt och gör att hon upprätthåller hög kompetens för båda jobben.

– Första året som Flightnurse har varit spännande! Det är en stor kontrast efter 15 år på en högspecialiserad intensivvårdsavdelning med ett stort team runt patienten, till att arbeta självständigt i ett flygplan, där patienter, vintertid har ytterkläder på sig och arbetet utförs under de ljudnivåer och vibrationer som uppstår i ett flygplan.

Arbetsmiljö med vacker utsikt

Hon beskriver att de flesta patienter brukar kolla på den vackra utsikten som också är hennes arbetsmiljö. När planet guppar lugnt brukar patienterna slappna av och ganska snabbt somna på baren.

– De brukar säga att det känns tryggt att ha någon bredvid som har koll på deras blodtryck, puls och syresättning. Vi har gott om medicinteknisk apparatur i flygplanet för intensivvård, även om den inte behövs till alla patienter.



Emelie Guldenpfennig, är anställd av Västra Götalandsregionen och delar tjänsten mellan Svenskt Ambulansflyg på Landvetterbasen och Sahlgrenska Universitetssjukhuset.

Flygkoordineringscentralen (FKC) planerar uppdragen och ibland är det en utmaning att inte själv få förstahandsinformation från avsändande sjukhus men Emelie Guldenpfennig tycker att FKC sköter det bra och underlättar arbetet på bästa sätt åt medarbetare på fältet i arbetet med patienterna.

Möte med fantastiska människor

– En stor bonus med mina flygveckor är alla fantastiska människor jag möter, allt ifrån patienter, anhöriga, ambulanspersonal och medicinska team till nya arbetskamrater som jag verkligen uppskattar: piloter, flygsjuksköterskor, tekniker och administrativ personal. Vi arbetar alltid i team ombord i flygplanet och ibland även med en läkare.

Olika och lika stimulerande

Men Emelie Guldenpfennig trivs också bra med arbetet på intensivvårdsavdelningen, där patienter vårdas med många olika diagnoser, allt från trafikolyckor eller andra trauman, avancerade organtransplantationer, patienter som har ett kritiskt sjukdomstillstånd eller intensivvård efter stor kirurgi.

– Ändå ger arbetet vid ambulansflyget ny erfarenhet. En del patienter är pigga och kan själva gå ombord, andra

behöver lyftas ombord på bår. Många patienter är vakna så vi hinner med en liten pratstund när vi taxar ut med flygplanet eller väntar på en ambulans som skall ta dem vidare från flygplatsen till sjukhuset.

Ny kunskap om flyg

Hon har också fått lära sig mycket inom flygvärlden som hon inte tidigare kände till med regler, procedurer, rutiner och sätt att arbeta. Emelie uppskattar ett inkluderande och välkomnade arbetssätt från flygsidan vilket gör det extra trivsamt.

– Vi genomgår regelbundet digitala utbildningar och tester med fokus på kunskap, regler, arbetssätt och rutiner inom flyget. När det kommer till den medicinska kompetensen har alla Flightnurse gedigen erfarenhet som specialistsjuksköterskor och därtill får vi utbildning inom flygmedicin.

*Flygsjuksköterskor (Flightnurse) är anställda av en vårdgivare och arbetar 50 % vid Svenskt Ambulansflyg och minst 25 % kliniskt inom sin specialisering.
De tre vårdgivarna är:
Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen.*



Robert Thorén, flygkoordinator vid Flygkoordineringscentralen (FKC). Här jobbar medicinska koordinators och flygkoordinators tillsammans för att så snabbt som möjligt lägga det pussel som gör att en transport kan genomföras akut eller samordnat i ett planerat upplägg.

Ett år med koordinering

Som flygkoordinator är det många delar som ska synkas och Robert Thorén ser en fördel att vara flexibel, problemlösare och ha en förmåga att lyfta blicken och samarbeta.

Robert Thorén tycker att det är riktigt perfekt när Flygkoordineringscentralen (FKC) har lagt en plan med flera patienter på varje flygsträcka och helst inga flygningar utan patient.

– Det ska vara patientsäkert och smidigt för besättningarna, men också så billigt som möjligt per patient. Optimal samordning säkerställer också ledig kapacitet för akuta uppdrag, som vi vet alltid tillkommer, säger Robert Thorén.

Planering kvällen före

Arbetet med ett samordnat upplägg börjar på kvällen innan planerade transporter ska genomföras. Då har medicinska koordinators bedömt varje beställning utifrån patienternas förutsättningar och sjukdomstillstånd.

– Vi som är flygkoordinators lägger planen utifrån besättning, flygplan och väder vid aktuella flygplatser och reservflygplatser.

Det ska synkas med flygplatsernas

öppettider och transport med vägambulans eller taxi för patienten till flygplatsen. Besättningen får en preliminär färdplan redan på kvällen och tid när de ska ta emot den första patienten.

Dubbelkontroll av väder och resurser

Det första som sker morgonen efter är dubbelkontroll om vädret fortfarande är stabilt vid alla flygplatser och om flygplan och besättning fortfarande är friska och redo.

– Under dagen följer jag flygplanens alla rörelser och hanterar eventuella ändringar i kontinuerlig dialog med flygplatser. Men varje dag fylls det på med akuta uppdrag och då sker motsvarande planering men i högre tempo. Ibland finns ett ambulansflygplan i beredskap, men annars kan ett plan i närheten behöva styras om.

Robert Thorén är i grunden utbildad flygingenjör med bakgrund som operatör vid polisens ledningscentral. Han be-

skriver att vid polisen var tempot högre, men samtidigt mer styrt. Att koordinera ambulansflyg är mer komplicerat och det är många delar som ska passa ihop innan uppdraget är klart att genomföra.

Samarbete och problemlösning

Han tycker också det är spännande att jobba med ett samhällsuppdrag där varje dag har betydelse för människors liv.

– Som flygkoordinator är det en fördel att vara flexibel, problemlösare och förmåga att lyfta blicken och samarbeta.

Ibland blir det hett och han nämner en kväll då flera akuta uppdrag redan pågick och det samtidigt hände en större trafikolycka med flera allvarligt skadade.

– Alla patienter kom till rätt vård och vi från KSA samarbetade bra med alla trafikslag inom ambulans: ambulanshelikopter, vägambulans, Sjöfartsverkets räddningshelikopter, men också specialteam för intensivvårdstransporter.

Sjukvård på vingar

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.

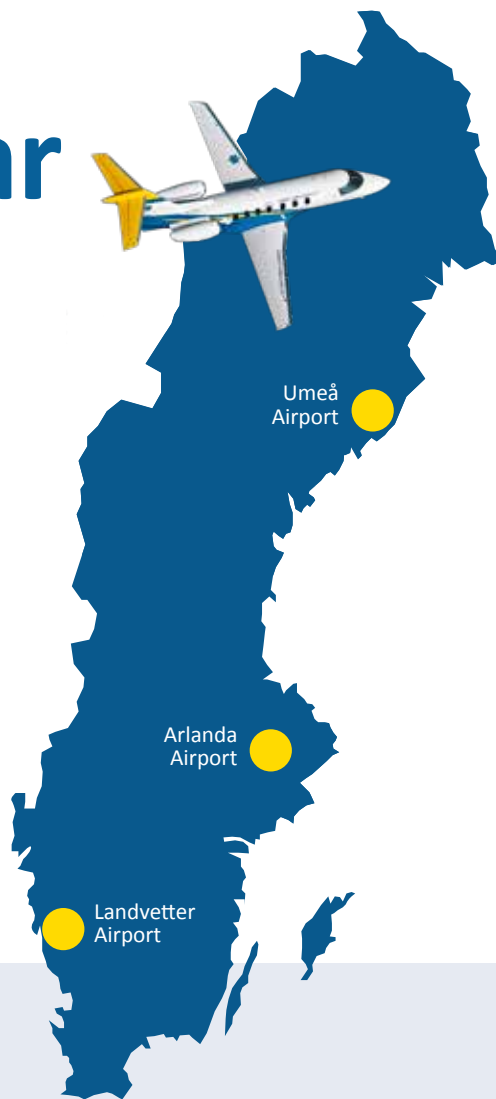
Verksamheten inleddes operativt i Umeå den 15e november 2021 med fullt övertagande från tidigare operatör den 23e december. Beredskapsbasen vid Landvetter öppnade den 1 februari 2022 och vid Arlanda den 21 februari vilket är verksamhetens officiella startdatum.

Svenskt Ambulansflyg utför uppdrag på beställning av Sveriges regioner. Uppdragen kan vara inom Sverige eller i andra länder enligt regionernas önskemål exempelvis enligt internationella samarbeten runt specialistsjukvård.

Svenskt Ambulansflyg har tre beredskapsbaser för att täcka hela Sveriges yta med beredskap dygnet runt.

Vid baserna utförs lättare flygplansunderhåll av inhyrda tekniker. De sex identiskt konfigurerade ambulansflygplanen cirkulerar mellan baserna enligt ett kontinuerligt serviceprogram för att hålla fem plan i samtidig operativ drift.

Grundupplägget för baserna har sedan starten varit: dagtid för Umeå och Arlanda med två bemannade ambulansflygplan och Landvetter med ett plan. Nattetid: ett bemannat ambulansflygplan per bas.



Beställning av ambulansflyg

Koordineringscentralen är öppen dygnet runt, årets alla dagar. Flygkoordinatorer är anställda av Svenskt Ambulansflyg och koordinatörer för medicinsk prioritering av Region Västerbotten.

Beställningar som inkommer en dag i förväg, samordnas med andra transport och möjligaste mån med flera patienter i planet. Rutten planeras för så få tomma flygsträckor som möjligt. Kostnaden delas mellan hemmaregioner för patienter ombord. Akuta transporter ordnas med kort inställelsetid. En medicinsk koordinator tar emot beställningen och flygkoordinatorer planerar och lägger en smart flygrutt.

Informationsblad och transportremiss

Ett informationsblad är framtaget som hjälp för regioner att sprida information till de avdelningar där beställningar görs. Därutöver är tre transportremisser, framtagna i samarbete med vårdgivare och specialistteam.

Informationsblad och transportremisser kan anpassas enligt respektive regions behov och önskemål.

Transportremiss Neonatal-team
Skriv ut och skicka med patienten! Datum: _____ Kontakt med Planerad transport Akut transport Adm. bilaga

Beställare
Beställarens namn: _____
Beställarens telefon: _____
Signatur: _____

Patientens uppgifter
Patientens namn: _____
Patientens födelsedatum: _____
Patientens kön: _____
Patientens vikt: _____
Patientens höjd: _____
Patientens blodgrupp: _____
Patientens medicin: _____
Patientens allergi: _____
Patientens övrigt: _____

Transportremiss Allmän
Skriv ut och skicka med patienten! Datum: _____ Kontakt med Planerad transport Akut transport Adm. bilaga

Beställare
Beställarens namn: _____
Beställarens telefon: _____
Signatur: _____

Patientens uppgifter
Patientens namn: _____
Patientens födelsedatum: _____
Patientens kön: _____
Patientens vikt: _____
Patientens höjd: _____
Patientens blodgrupp: _____
Patientens medicin: _____
Patientens allergi: _____
Patientens övrigt: _____

Transportremiss IVA-team
Skriv ut och skicka med patienten! Datum: _____ Kontakt med Planerad transport Akut transport Adm. bilaga

Beställare
Beställarens namn: _____
Beställarens telefon: _____
Signatur: _____

Patientens uppgifter
Patientens namn: _____
Patientens födelsedatum: _____
Patientens kön: _____
Patientens vikt: _____
Patientens höjd: _____
Patientens blodgrupp: _____
Patientens medicin: _____
Patientens allergi: _____
Patientens övrigt: _____

Beställning av transport med Svenskt Ambulansflyg

Kontakta regionens Larmcentral

ELLER

Ring direkt till FK
Planerad transport 090-18 68 70
Akut transport 090-18 68 20

Transportremiss ska följa med patienten. Underlag hittar du på vår hemsida.

Du blir alltid kontaktad av medicinsk koordinator vid FK för muntlig bekräftelse och eventuella kompletteringar. Alla våra medicinska koordinatörer är erfarna sjuksköterskor.
För mer information på hemsida: www.svenskt-ambulansflyg.se/bestallning/

NORMALTRANSPORT
Planerade och akuta transporter genomförs med specialutrustad sjuksköterska inom IVA/Anestesi.

Vårdgivare under transporten, är den region som är ansvarig vid sjuksköterskans hemmabas.
• Umeå – Region Västerbotten
• Arlanda – Region Uppsala
• Landvetter – Västra Götalandsregionen

För regionernas bästa månars KSA om att planerade transporter ska vara kostnadseffektiva med hjälp av samordning.
Beställning av planerad transport bör göras minst 15 dagar före genomförandet, men högst 4g fram i förväg.

SPECIALTRANSPORT
Kontakta regionens larmcentral, alt. ring direkt till numret för Akuta transporter 090 18 68 20.

Läs mer på:
www.svenskt-ambulansflyg.se

SVENSKT AMBULANSFLYG

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg – Huvudkontor: Umeå Universitetssjukhus, 901 85 Umeå



Underhåll för daglig drift

Att jobba som flygtekniker med ambulansflyg innebär att vara redo om något krånglar. Varje stillestånd kan innebära risker för patienter som behöver transport. Björn Winnansson säger att teknikerna på Svenskt Ambulansflyg löser mycket mellan två flygningar.

Björn Winnansson är en av tio inhyrda flygtekniker från Bromma Air Maintenance (BAM).

Tjänsten växlar mellan löpande tillsyn och underhåll av PC-24 vid Svenskt Ambulansflyg på Arlanda-basen och arbete med tungt underhåll av andra flygmaskiner hos arbetsgivaren BAM.

– För mig är det en superbra kombi. Här på Arlanda-basen har jag daglig kontakt med besättningarna av piloter och sjuksköterskor. Vid BAM får jag skruva isär flygmaskiner i sina beståndsdelar, vilket enligt Björn Winnansson är att mecka på riktigt.

Som tekniker på Arlanda-basen utför han daglig kontroll och tillsyn, vilket består av allt från kontroll av däcktryck, fylla på syrgas och kontroll av ventiler och motorer, men också tvätt och putsning av maskinens utsida med mera.

Supporta de som flyger

Varje morgon börjar med att gå igenom piloternas loggböcker om de har antecknat något som behöver kollas. PC-24 har en avancerad elektronik, där varje indikation ska utredas och säkerställas att det inte orsakar störning under färd.

– Jobbet innebär att supporta de som

flyger och göra så att arbetet i luften går så smidigt som möjligt, säger Björn Winnansson.

Alla tekniker vid Svenskt Ambulansflyg är certifierade flygtekniker, (Licensed Maintenance Engineer), med behörighet att utföra det mesta i underhåll och reparationer vilket innebär korta stilleståndstider när något krånglar.

Korta stopptider vid krångel

Flygteknikerna på plats löser det mesta inom en eller ett par timmar, men ibland kan reservdelar behövas. Här har samarbetet med BAM visat sig vara en viktig pusselbit utöver inhyrning av personal.

– Är det något vi saknar av verktyg eller reservdelar och det finns på BAM, då ställer de alltid upp.

Flygtekniker självklart yrkesval

Björn Winnansson visste tidigt att han ville bli flygtekniker och har aldrig haft en tanke på att flyga. Han har alltid gillat att laga saker och att jobba med flygplan innebar att få skruva med något riktigt stort. Han utbildade sig först till mekaniker och sedan till underhållsingenjör vid SAS-skolan.



Som flygtekniker ska underhåll och kontroller göras dagligen och med lite längre intervaller. Här kollar Björn Winnansson ventiler som hör till motorerna.

Nytta för samhället

Johanna Eriksson, pilot och styrman, uppskattar teamarbetet, att ha nära till basen och att varje arbetsdag är ett oskrivet blad.

– Det absolut bästa med jobbet som pilot vid Svenskt Ambulansflyg är att ingen dag är den andra lik. Det är först samma morgon som jag vet på ett ungefär var vi ska flyga, men också mötet med patienter och att göra nytta för samhället. Extra kul är att möta en patient igen som ska flyga hem efter en lyckad behandling, säger Johanna Eriksson.

Skippade platsen på läkarlinjen

Johanna Eriksson har varit med från hösten 2021, det vill säga innan verksamheten var i operativ drift. Hon hade då fått besked om en plats på läkarlinjen, men valde istället jobbet vid Svenskt Ambulansflyg. Från början var hon fascinerad över det läckra flygplanet som går att flyga högt, med marktryck och snabbt eller med lägre fart anpassat till patientens tillstånd. Därefter växte upp-

skattningen för teamarbetet ombord med sjuksköterskorna.

– Våra Flightnurse är superkompetenta och fantastiska människor. Jag ser hur hårt de jobbar när det är flera patienter ombord och de tappar aldrig humöret. Vi jobbar i ett team med patienten i fokus, berättar Johanna Eriksson.

Hinner ofta hem under dagen

Piloter vid Svenskt Ambulansflyg jobbar i 12-timmarpass under fem dagar varvat med fem dagars ledighet. Under arbets-



passen, i väntan på uppdrag vilar Johanna på Arlanda-basen eller det näraliggande hotellet.

– Ofta hinner jag hem till Uppsala över dagen efter en lugn natt eller för sömn mellan två dagpass.

Johanna Eriksson har en bakgrund inom affärsflyget, charter, regionalflyg och linjeflyg. Det är bara fraktflyg hon ännu inte prövat. Endast en gång har hon själv sagt upp sig. Anledningen till jobbyten har berott på sammanslagningar av bolag, konkurser eller pandemin. Därför uppskattar hon den kommunala verksamheten med ett långsiktigt perspektiv.

Trygghet och arbetets innehåll

– I uppgången efter pandemin lockar de privata bolagen att vi ska gå tillbaka till affärsflyget. Det skulle eventuellt ge högre lön, men tryggheten och arbetets innehåll vid Svenskt Ambulansflyg väger tyngre. Jag tänker inte byta, säger Johanna Eriksson.

Johanna Eriksson uppskattar närheten till basen, jämfört med att behöva ligga ute i flera veckor vilket är vanligt vid jobb inom affärsflyget. Ofta hinner hon hem efter en lugn natt eller mellan två dagpass.





Ett flygplan befinner sig mer tid på marken än i luften. Därför är det viktigt med marknadsmässiga avtal för tjänster som markservice, bland annat öppningsavgifter vid tider när flygplatsen är stängd, bränsle och avisning.

Ambulansflygets markliv

Ett flygplan befinner sig mer tid på marken än i luften. Vissa dagar är det bara korta stopp på olika flygplatser för omlastning av patienter, tankning, elanslutning, avisning och ibland också för besättningens behov av lunchpaus. Andra dagar ska flygplanet underhållas enligt ett strikt regelverk.



Varje flygplan behöver en hangarplats för tvättning, dagligt underhåll men också i förberedelse av kabinen med konfiguration och utrustning som behövs inför ett uppdrag.

Svenskt Ambulansflyg är därför beroende av ändamålsenliga lokaler för såväl arbete med flygplanet, det som hör till sjukvården, omklädningsrum men även kontorslokaler för det administrativa. Alla de delarna går under ansvarsområdet Ground Operations.

Ola Strangeways med hangaren i Umeå i bakgrunden. Det är han som ansvarar för ambulansflygets liv på marken.



Sedan september 2022 är Ola Strangeways Ground Operations Manager vid Svenskt Ambulansflyg. Funktionen är en av flera Nominated Persons (NP) som är lagstadgade funktioner för ett flygbolag, enligt EASAs regelverk. Varje Nominated Person godkänns genom test och intervju av Transportstyrelsen.

Avtal om markttjänst

Under hösten har Ola Strangeways fokuserat på översyn av existerande avtal och att förhandla nya om allt från markttjänst, hyror och bränslen. Han beskriver utmaningen med flygbranschen där många bolag varit drabbad av nedläggningar och konkurser.

– Efter en tid i operativ drift har det varit ett bra läge att komma överens om villkor och priser. Nu ser leverantörerna vilka tjänster vi behöver och de bränslevolymer vi tankar. De har också blivit trygga med att Svenskt Ambulansflyg är en stabil part som betalar räkningar i tid, säger Ola Strangeways.

Uppskattad kund

Svenskt Ambulansflyg är en uppskattad kund, men Ola Strangeways beskriver också att alla flygplatser är i ett pressat ekonomiskt läge efter pandemin.

Varje flygplats och leverantör av markttjänst eller bränsle råder över sina egna utmaningar och det är ingen samsyn eller samordning om vare sig villkor eller prisbilder.

– Jag har besökt flygplatser och leverantörer runt om i Sverige och de avtal vi nu tecknar ger oss marknadsmässiga villkor. Genom en god relation med flygplatser och leverantörer får vi också god och snabb service, oavsett tid på dygnet, säger Ola Strangeways.

Bakgrund Ola Strangeways

Ola Strangeways har en lång bakgrund inom flygbranschen och då med fokus på det som händer på marken.

Han har bland annat 20 års erfarenhet i arbete med Ground Operations vid olika flygbolag och allra längst vid SAS.

Ola Strangeways har även drivit ett markttjänstbolag med verksamhet vid flera av Sveriges stora och små flygplatser.

Organisation och verksamhet

Kommunalförbund är en modell för samverkan mellan kommuner eller regioner och innebär att medlemmar överlämnar en kommunal verksamhet eller uppgift till förbundet.

Organisatoriskt är ett kommunalförbund organiserat som en kommun eller en region med ett förbundsfullmäktige och en förbundsstyrelse.

Förbundsfullmäktige representeras av Sveriges 21 regioner.

Förbundsstyrelsen har representanter från Sveriges sex sjukvårdsregioner.

Förbundsordning

Vid kommunalförbundets bildande 2016 antogs en Förbundsordning, vilken bland annat reglerar förbundets ändamål och uppgifter, beslutande församling, val, budgetprocess och ekonomiskt ansvar.

Därefter har förutsättningarna ändrats och i februari 2022 beslutade KSA Förbundsfullmäktige om en reviderad Förbundsordning som vann laga kraft i juni 2022 efter beslut i samtliga regioners fullmäktigeförsamlingar.

Nu förbundsordning innehåller bland annat ett nytt uppdrag som överensstämmer med regionernas önskemål och en justerad fördelingsmodell.

Verksamheten

Förbundsstyrelsen leder verksamheten på uppdrag åt förbundsstyrelsen.

Direkt underställd förbundsstyrelsen är bitr. förbundsstyrelsen och ansvarig för flygverksamheten vilket även kallas Accountable Manager (AM) men också kanslifunktioner som medicinskt ansvar, 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.

Vårdgivande regioner

Svenskt Ambulansflyg har nära samverkan med de vårdgivande regionerna Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen som även ansvarar för anställda sjuksköterskor i tjänst på halvtid vid någon av ambulansflygets tre beredskapsbaser.

Anställda

Svenskt Ambulansflyg hade 75 anställda vid årets slut varav cirka 40 piloter, 10-talet i flygkoordinering, tre ledande funktioner på tekniskidan och resterande kansli- och ledande funktioner inom flyg.

Därutöver är cirka 50 sjuksköterskor verksamma på halvtid för Svenskt Ambulansflyg, anställda av antingen Region Västerbotten, Region Uppsala eller Västra Götalandsregionen.

15 sjuksköterskor är anställda av Region Västerbotten för tjänst på deltid vid FKC med medicinsk koordinering.

Tekniker i tjänst på KSAs tillstånd 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



365 gånger under 2022 besökte Svenskt Ambulansflyg Lapland Airport i Gällivare. I snitt varje dag men vissa dagar flera gånger. Ofta med flera patienter ombord, både tur och retur.

39 av Sveriges flygplatser

Under 2022 har Svenskt Ambulansflyg utfört uppdrag vid 39 svenska flygplatser, vilket är nästan alla Sveriges trafikflygplatser. Därutöver har 28 flygplatser besökts i Norden och norra Europa på uppdrag åt Sveriges regioner.

Geografiskt utsatta orter med extra stort transportbehov är bland annat Åre/Östersund, Gällivare, Kiruna och Visby. Här landar Svenskt Ambulansflyg nästan varje dag och ibland flera gånger samma dag. Gemensamt är en geografisk begränsning till transport med vägambulans, men också att orterna har permanent eller periodvis större befolkning än formellt invånarantal, antingen i form av turism eller inpendlande arbetskraft. Även andra orter har tillfälliga toppar vid skollov, exempelvis flygplatserna i Dalarna.

Gotlandsmodellen

Gotland har en turistsäsong där antalet personer på ön dubblas under ett antal sommarveckor. Det ger utmaningar för det mindre sjukhuset, som i grunden är dimensionerat för sin fastboende befolkning.

Sommaren 2022 inrättade Visby Lasarett en koordineringsfunktion speciellt för hemtransporter av fastlänningar till hem-sjukhusen. Att fastlänningar snabbt kunde transporteras till sitt hemmasjukhus

frigjorde kapacitet vid Visby Lasarett. Koordineringsfunktionen kunde samtidigt vara del i planeringen av hemtransporter av gotlänningar som vårdats på fastlandet. Enligt uppgift bidrog upplägget till en godtagbar situation för det mindre sjukhuset och en effektivitet i kostnad för köp av sjukvård från annan region.

Planeringsfunktionen på Visby Lasarett och FKC hade under sommaren daglig kontakt för en optimerad koordinering med ibland fyra patienter per flygning och väldigt få tomma returer. Det här har kommit att kallas Gotlandsmodellen. Andra regioner har visat intresse för motsvarande upplägg vid befolkningstoppar eller vid krissituationer.

Inflöde för högspecialiserad vård

De stora universitetssjukhusen med uppdrag för högspecialiserad vård har ett stort inflöde av patienter från övriga regioner i Sverige. Många transporter utförs därför till och från flygplatserna i Umeå, Arlanda, Göteborg, där även beredskapsbaser är placerade. Luleå ligger

i topp som regionalt större sjukhus i en glest befolkad region.

Primärtransport som räddar liv

Oftast utför Svenskt Ambulansflyg sekundärtransporter, det vill säga transport av patienter från ett sjukhus till ett annat. Men även primärtransporter förekommer från flygplatser utan närhet till sjukhus. Patienter hämtas då av vägburen ambulans eller ambulanshelikopter till närmaste flygplats där Svenskt Ambulansflyg möter. Det kan vara ett benbrott där patientens hemmaregion vill ta hem patienten direkt eller akuta sjukdomstillstånd där det handlar om att rädda liv. Exempel på orter där primärtransport med flyg har utförts är Kiruna, Hemavan, Pajala och Vilhelmina.

Sveriges flygplatser erbjuder bästa service dygnet runt. När det gäller att rädda liv, då finns en gemensam förståelse för betydelsen av att öppna en flygplats, oavsett tid på dygnet eller om den är utpekad som beredskapsflygplats.

Så här nyttjar regionerna sitt eget ambulansflyg

Svenskt Ambulansflyg samlar statistik för en kontinuerlig utveckling och anpassning av kapacitet och bemanning. Verksamheten är efter ett år bara i starten av en långsiktig utveckling tillsammans med förbundets medlemmar dvs. Sveriges samtliga regioner.

Årets första halvår ökade uppdrag och fakturerade flygtimmar i takt med basernas öppnande och regioner som övergick till att beställa från Svenskt Ambulansflyg.

Det andra halvåret är mer representativt för en verksamhet i full drift. Av den anledningen fokuserar redovisning av statistik på uppgifter från det andra halvåret.

Totalt antal fakturerade flygtimmar för sex månader, perioden juli–december uppgår till runt 2900 och snittet per månad till knappt 490 flygtimmar, jämfört med budgeterat 500. *Se figur 1.*

Antalet genomförda uppdrag under perioden uppgår till knappt 2000. Genomsnittlig flygtid per uppdrag är 74 min, exklusive väntetid.

Stor variation i antal uppdrag

Efter ett halvår i full drift framgår att antalet uppdrag per dag varierar. Vissa dagar är efterfrågan låg och andra dagar är det toppar där antalet flygsträckor kan uppgå till nära ett 50-tal.

Under sommar och storhelger när sjukvården drar ner sin kapacitet, då uppstår ett ökat behov av att flytta patienter mellan sjukhus vilket bidrar till en ökning av normaltransporter, Prio-3. När väder är ett hinder för ambulanshelikopter då ökar istället akuta förfrågningar, Prio-1 och antalet transporter med specialteam.

Vardagar och eftermiddagar

Genomsnittligt över veckans dagar är belastningen lägre lördag och söndag än under vardagar. Genomsnittligt under dygnets timmar är efterfrågan som störst under eftermiddag och tidig kväll. *Se figur 2.*

Liten övervikt för norra Sverige

Norra Sverige med de fyra nordliga regionerna nyttjar tjänsten något mer än övriga regioner sammantaget. En geografi med långa avstånd ger ett ökat behov av transporter med flyg.

Skillnaden mellan norra och övriga Sverige är dock mindre än de antagan-

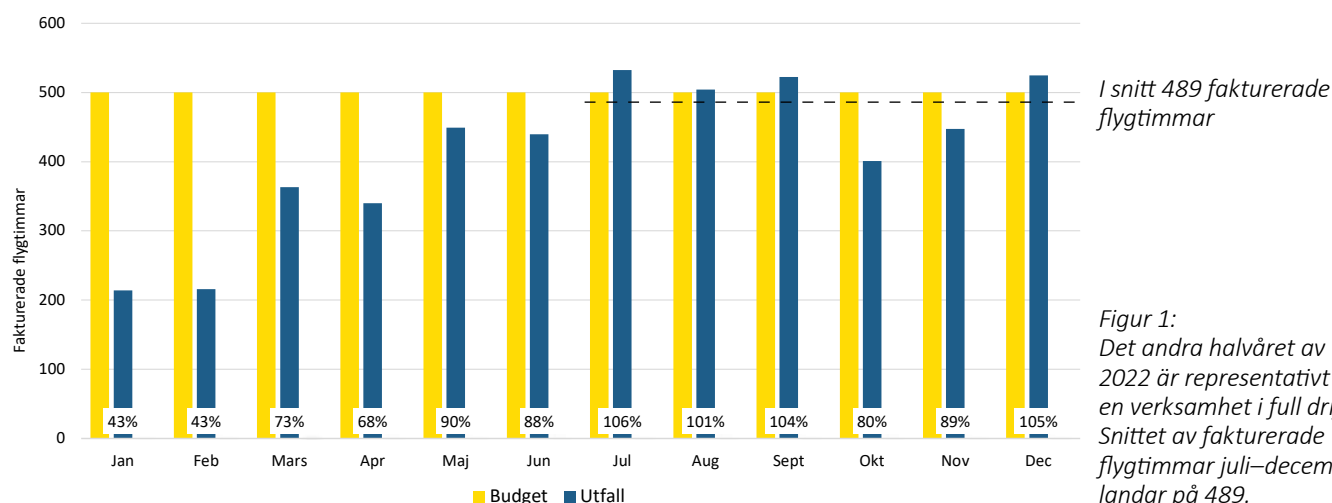
den som gjordes före verksamhetsstart. *Se figur 3.*

En majoritet av uppdragen är normaluppdrag (80 %). Av normaluppdragen är 75 procent Prio 3-uppdrag, det vill säga uppdrag där patientens sjukdomstillstånd inte föranleder ett akut genomförande. Normaluppdrag enligt Prio 3 ingår om möjligt i ett samordnat transportupplägg där målet är en hög effektivitet med ofta flera patienter ombord och helst ingen eller enstaka flygning utan patient. Vid flera patienter ombord delas kostnaden mellan patienternas hemmaregioner.

Ordinarie besättning

Normaluppdrag genomförs med ordinarie besättning som består två piloter (kapten och styrman) och en Flightnurse, med specialistutbildning inom anes-tesi eller intensivvård. Vid samordnad transport av tre eller flera patienter kan besättningen förstärkas med ytterligare en Flightnurse.

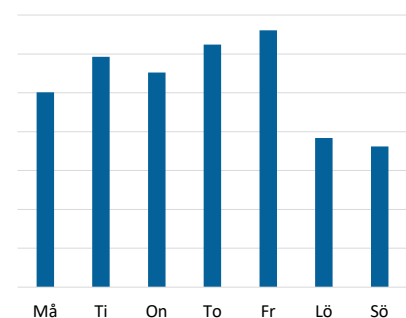
Även medicinskt icke akuta uppdrag



*Figur 1:
Det andra halvåret av 2022 är representativt för en verksamhet i full drift. Snittet av fakturerade flygtimmar juli–december landar på 489.*

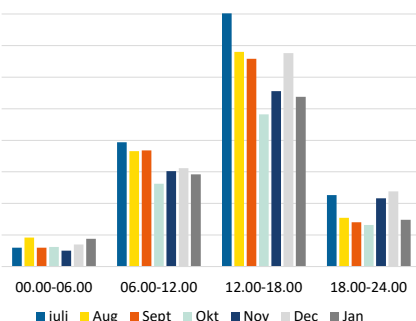
Figur 2:

Genomsnitt / veckodag



Genomsnittligt har antalet flygning varit färre under lördag och söndag än under vardagar.

Genomsnitt / dygn



Genomsnittligt antal flygningar fördelat över dygnets timmar har varit jämförbart under årets sex sista månader.

Definition för Prioordning*

Prio 1 Akuta livshotande symtom eller olycksfall.

Prio 2 Akuta men inte livshotande symtom.

Prio 3 Övriga uppdrag med vård- eller övervakningsbehov där rimlig väntetid inte bedöms påverka en patients tillstånd.

*Socialstyrelsen

genomförs ibland direkt, exempelvis vid en överbeläggningssituation eller när akut sjuka patienter är på ingång.

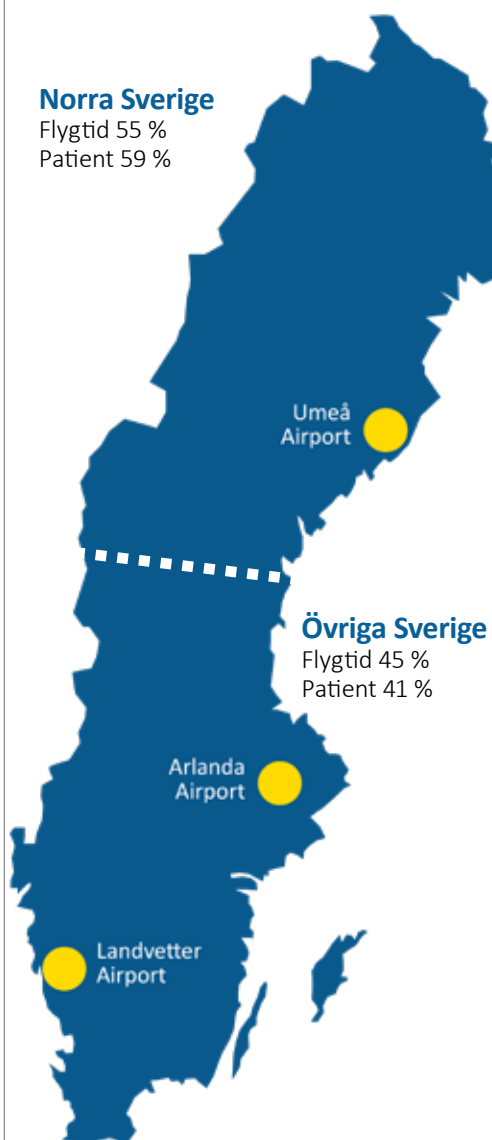
Normaluppdrag enligt Prio 2 motsvarar ungefär 20 procent av det totala antalet uppdrag och prio 1-uppdrag runt 10 procent, vilket är de mest akuta transporterna. En procent av uppdragen är knutna till transplantation, men i statistiken ingår endast transport med team eller organ. Transport av patient för transplantation ingår i statistiken bland övriga uppdragstyper.

För uppdrag med IVA-team är ungefär hälften Prio 1 och en tredjedel är Prio 3.

Figur 3:

Norra Sverige

Flygtid 55 %
Patient 59 %



Figur 3: Tjänsten nyttjas i något högre utsträckning av de fyra nordliga regionerna än övriga Sverige, men skillnaden är lägre än antaganden som gjordes före verksamhetsstart.

Vid transporter med Neonatalteam är en tredjedel Prio 1 och drygt hälften Prio 3. Se figur 4.

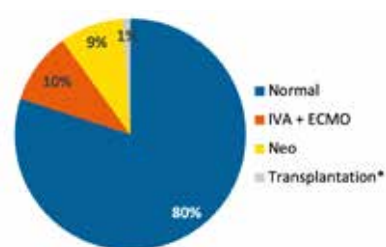
Transport med IVA-team

De tre vårdgivande regionerna har IVA-team, bestående av läkare och specialistsjuksköterska som vårdar patienten från avdelning till avdelning.

Ambulansflygplanens kabin och bårlyft är utvecklad tillsammans med specialteam i flera regioner, exempelvis IVA-team, Neonatalteam, ECMO, Pets och Transplantation.

Figur 4:

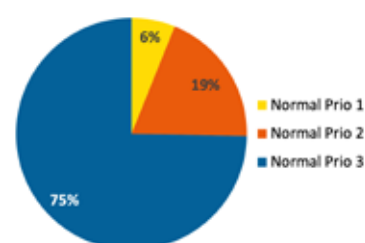
Fördelning av uppdragstyper



En majoritet av uppdragen är Normaluppdrag och utförs med ordinarie besättning bestående av två piloter och en Flightnurse.

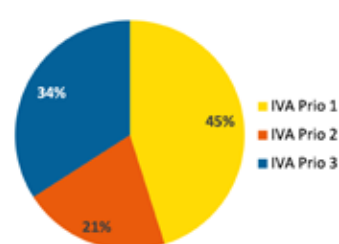
*I andelen transplantationsuppdrag ingår endast transport av team och organ. Patienter för transplantation ingår i övriga uppdragstyper.

Fördelning av normaluppdrag



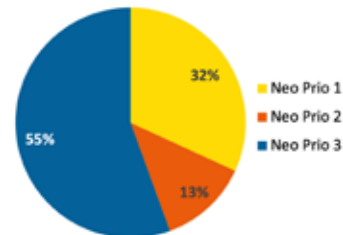
Majoriteten normaluppdrag är Prio 3 och kan ofta samordnas med andra patienter och planeras enligt en flygrutt med helst ingen eller så få flygningar som möjligt utan patient. Vid flera patienter ombord, delas kostnaden mellan patienternas hemregion.

Uppdrag med IVA-team



Knappt hälften av uppdrag med IVA-team är Prio 1.

Uppdrag med Neo-team



En tredjedel av Neo-uppdragen är Prio 1.



Ambulansflygplan

Svenskt Ambulansflyg äger sex ambulansflygplan av modellen Pilatus PC-24, tillverkade av det schweiziska företaget Pilatus Aircraft Ltd. Flygplanen levererades under andra halvan av 2021.

Ambulansplanens inredning är specialanpassad för transport av upp till tre samtidigt liggande patienter. En bred cargodörr och en elektrisk bårlyft medför en hög patientsäkerhet vid i- och urlastning, men också en god arbetsmiljö, där tunga lyft undviks.

Kabinen kan enkelt anpassas till olika typer av transporter och vårdbehov, exempelvis intensivvård, kuvös, ECMO eller transport av organ för transplantation och medföljande team.

Utrustning och rutiner och arbetssätt

är standardiserade. Piloter och flygsjuksköterskor samarbetar oavsett bas eller flygplan som för dagen är i deras tjänst.

Ambulansflygplanets kabin är utrustad för avancerad akutsjukvård med exempelvis syrgas, medicinsk luft, vakuumsug infällt i paneler, vilket bidrar till en avskalad och öppen miljö.

Varje bår har en ställning för medicinteknisk utrustning som följer med patienten vid lyftet in och ut ur flygplanet.

Medicinteknisk utrustning är testad och certifierad för flyg.

Vid behov vårdas patienten av ett specialteam med läkare. De tre vårdgivande regionerna har utvecklat koncept för intensivvård och tagit fram intensivvårdsbårar med intensivvårdsutrustning för vård av patienten från avdelning till avdelning. LIV Norr hör till Norrlands universitetssjukhus i Umeå, LIV Mitt till Akademiska sjukhuset och LIV Väst till Sahlgrenska Universitetssjukhuset. Andra specialteam är exempelvis Neo-team ECMO och PETS och transplantationsteam.



Fakta Pilatus PC-24

Flyghöjd: 45 000 fot (15 000 höjdmeter), med bevarat marktryck upp till 23 000 fot

Startsträcka: ner till 950 meter

Landningssträcka: ner till 900 meter

Storlek: vingspann 17 meter, längd 17 meter, höjd 6 meter.

Maxhastighet: 815 km/h

Räckvidd: exempelvis Göteborg – Reykjavik.

Bemannning: två piloter (kapten och styrman)

Flightnurse (specialistutbildad IVA-/anestesi-sjuksköterska)

Sidvind: upp till 30 knop och 40 knop i byar

Dålig sikt: CATII – landning med 300 meter horisontell sikt och 30 meter beslutshöjd, start 125 m



*En elektrisk bärlyft i en bred cargodörr
medför en hög patientsäkerhet och en god
arbetsmiljö när patienten ska lyftas i och
ur ambulansflygplanet.*

Förvaltningsberättelse 2022

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA) org. nr 222000-3152 är Sveriges enda kommunalförbund med alla 21 regioner som medlemmar. Uppdraget är att tillhandahålla ambulansflyg för medlemmarnas räkning dygnet runt, året runt. Genom samordning av de gemensamma resurserna effektiviserar ambulansflyget med ökad patientnytta för hela Sveriges räkning.

KSA har sex ambulansflygplan av modellen Pilatus PC-24 utrustade för avancerad akutsjukvård och anpassade för intensivvård och neonatalvård under transport. Flygplanen, tillsammans med piloter, tekniker och medicinsk personal utgår från beredskapsbaser på flygplatserna i Umeå, Stockholm/Arlanda och Göteborg/Landvetter. Flygkoordineringscentral (FKC) och förbundets kansli är belägna i lokaler på sjukhusområdet i Umeå.

Operationen koordineras från flygkoordineringscentralen som ansvarar för medicinsk prioritering, färdplanering och samordning av uppdrag och ingår organisatoriskt i flygavdelningen.

Piloter, medicinsk personal och flygkoordinatorer har tjänstgöring dygnet runt, årets alla dagar, för att med kort varsel påbörja ett uppdrag. Operationsområdet omfattar hela Europa.

Svenskt Ambulansflyg opererar på eget flygtillstånd och har ett tätt samarbete med Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen som innehar vårdgivaransvaret.

Översikt över verksamhetens utveckling

Efter sex år av uppstartsarbete inleddes operativ verksamhetsstart i november 2021 för norra Sverige och den 23 december

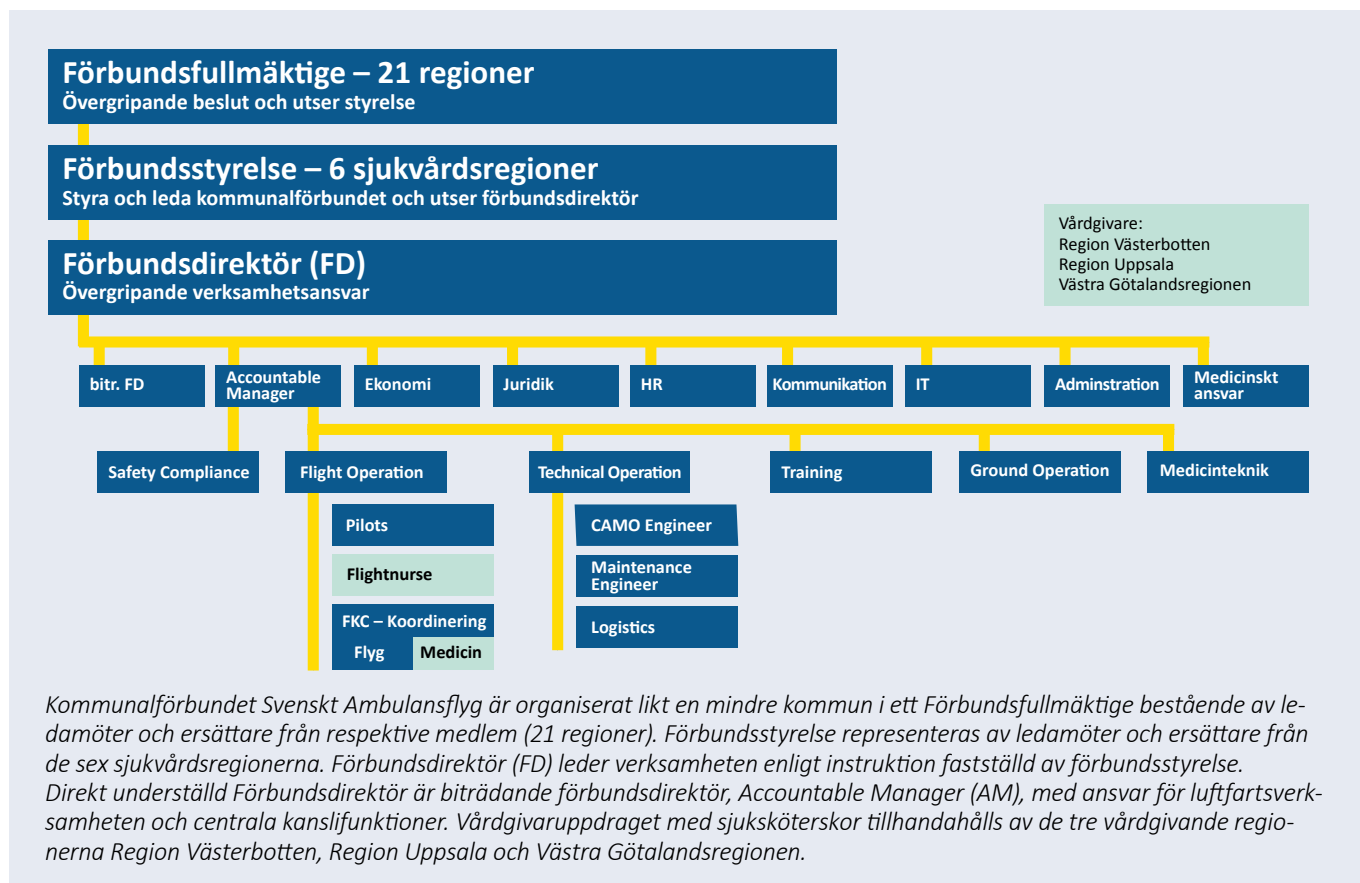
2021 övertogs uppdragen för de fyra nordliga regionerna i sin helhet. Operativ start vid Göteborg Landvetter Airport den 1 februari 2022 och Arlanda Airport den 21 februari 2022. Därmed blev verksamheten tillgänglig för samtliga Sveriges regioner. 2022 är ett uppstartsår och har präglats av internt arbete för att skapa metoder och rutiner för att leverera en tjänst med hög kvalitet och arbete tillsammans med regionerna för att styra över beställningarna till Svenskt Ambulansflyg.

I slutet av augusti 2021 inleddes arbete med revidering av KSA Förbundsordning. Ny Förbundsordning beslutades den 10e februari 2022 av förbundsfullmäktige efter remissomgång på regionledningsnivå. I mitten av juni vann den nya Förbundsordningen laga kraft efter fullmäktigebeslut i samtliga 21 medlemsregioner.

2022 års verksamhetsplan och budget utgick ifrån att verksamheten skulle vara i full operativ drift från 1 januari 2022, vilket redan i slutet av 2021 klargjordes inte vara möjligt. En senarelagd start och uteblivna intäkter genom bristande beställning bidrog till en budgetmässig diskrepans i förhållande till att bemannade baser med flygplan var startklara vid årsskiftet.

Utmaningen har belysts och kommunicerats publikt sedan senhösten 2021. Regionerna har aktivt medverkat i utarbetande av lösning gällande förfakturerings av förväntade flygtimmar för att hantera verksamhetens likviditet.

Under våren 2022 blev tidigare okända kostnader synliga, exempelvis en otillräcklig budget för bemanning av piloter för att klara gällande flygtidregelverk, utbildning, fortbildning, semestrar, föräldraledigheter och sjukdom. Avgifter vid



flygplatser visade sig vara högre än förväntat. Den totala budgetökningen för 2023 är 50 mkr och inbegriper tidigare okända kostnader, delar av äskad bemanning och indexuppräknings.

Risken för resultatunderskott för 2022 lyftes första gången vid fullmäktige den 10 februari 2022 och den 16 juni gav styrelsen förvaltningen i uppdrag att återkomma med förslag på möjliga åtgärder för att hantera ett negativt resultat. Vid styrelsens sammanträde den 24 november beslutades att föreslå fullmäktige att besluta om återställande av underskottet på 60,4 mnkr som har uppstått under 2022 huvudsakligen till följd av uppstartseffekter. Med hänvisning till synnerliga skäl beslutade förbundsfullmäktige att återställandet ska ske under en period av 10 år, vilket byggde på ekonomidirektörernas samlade rekommendation. Underskottet på 60,4 mnkr motsvarar åtta procent av verksamhetens omslutning 2022. Ett återställande under tre år bedömdes ge omfattande negativa effekter på verksamhetens omfattning och kvalitet. Synnerliga skäl anfördes därför för att återställa underskottet på 10 år.

Utifrån omvärldsläget har KSA flygoperativt säkrat rutiner och metoder i det fall nationella och globala system skulle påverkas. Uppstartsaktiviteter har övergått till kontinuerlig drift där underhåll och revisioner av den flygande verksamheten löper i program enligt Europeiska och nationella regelverk. Transportstyrelsens revisioner visar att den flygoperativa delen håller hög kvalitet och säkerhet. Det interna arbetet med avvikelser håller också mycket god standard och inga avvikelser med risk för negativ inverkan på patient har rapporterats. Ett arbete har initierats för förändrad struktur för systematiskt säkerhetsarbete. Därutöver har verksamheten ytterligare utvecklat IT- och datasäkerhet.

Samarbetet med de tre vårdgivarna har kontinuerligt utvecklats och en förvaltningsorganisation med olika forum är etablerad för att möjliggöra gemensamt utvecklande av verksamheten på kort och lång sikt.

Svenskt Ambulansflyg deltog i den inledande fasen av kriget i Ukraina med hämtning av ett mindre antal ukrainska patienter i Polen för fortsatt sjukvård i Sverige. Upplägget följde förbundsordning och tidigare inarbetad modell, med en region som beställare och vårdgivare. Svenskt Ambulansflyg är indirekt en nationell resurs och beredskap via regionernas tydliga ansvar i civilt och totalt försvar.

Sedan hösten 2022 tillämpar Svenskt Ambulansflyg CATII, vilket innebär tillstånd att landa i dålig sikt med 300 m horisontellt och 30 m vertikalt. Tillståndet gäller flygplatser med motsvarande certifiering, vilket idag är Åre/Östersund, Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö/Sturup.

Den mediala bevakningen av Svenskt Ambulansflyg är fortsatt omfattande. Granskning av verksamheten är välkommet men tyvärr har ett antal artiklar inte byggt på korrekt faktaunderlag vilket medförde att KSA under sommaren valde att anmäla fyra artiklar till Medieombudsmannen, främst för att belysa hur felaktiga och obesvarade påståenden riskerar att skada förtroendet för verksamheten och enskilda medarbetare.

I oktober genomfördes en kunskapsdag för regionernas politiker och tjänstepersoner med fokus på beredskap och kapacitet. Arbetet fortsätter under 2023 i att hitta en balans och förståelse för medlemmarnas förväntan om effektiva transporter.

Såväl ledningsfunktion som medarbetare vid baser och förtroendevalda har hållit i informationsträffar om förbundet och verksamheten. Svenskt Ambulansflyg har deltagit i några utåtriktade aktiviteter, exempelvis Försvarsmaktens Flygdag utanför Uppsala i slutet av augusti 2022, SFAI & Anlva-veckan

2022 i mitten av september i Uppsala där KSA deltog med en mindre monter och FLISA 2022, årlig ambulanskongress på Pitteå Havsbad i slutet av september där KSA deltog med monter och föredrag. Det finns ett stort behov och intresse inom Sveriges regioner och bland myndigheter att få mer och fördjupad kunskap om Svenskt Ambulansflyg.

Svenskt Ambulansflyg lämnar uppstartsåret och övergår i en förvaltningsfas med arbete att förfina och ytterligare utveckla tjänsten tillsammans med arbetsgrupper på olika nivåer inom Sverige regioner.

Verksamhetsresultat

Svenskt Ambulansflygs ekonomimodell bygger på en prognos om en årlig beställningsvolym motsvarande 6000 flygtimmar, dvs 500 timmar per månad. Uppstarten med enbart en aktiv bas under första kvartalet och regioners överlappande avtal har orsakat underskott av flygtimmar.

Förväntad beställd nivå uppnåddes under juli månad. Under resten av året har antalet fakturerade flygtimmar varierat över och under 500 flygtimmar, med ett snitt på 489 fakturerade flygtimmar jämfört med första halvårets snitt på 337 flygtimmar. Detta kan betraktas som en god utveckling på kort tid i ett uppstartsläge, vilket indikerar att antalet budgeterade flygtimmar är relevanta.

Av verksamhetsstatistik per månad framgår att högre beställningsvolym av normaltransport Prio 3, ger ökade förutsättningar för samordning av patienter under transport med högre kostnadseffektivitet där hemmaregioner för patienter ombord delar på kostnaden. Planering och samordning ökar kapaciteten och beredskap för akuta uppdrag.

Operativt har Svenskt Ambulansflyg under 2022 utfört uppdrag vid 39 av Sveriges 45 trafikflygplatser. Drygt hälften av beställningarna görs av de fyra nordliga regionerna. Majoriteten av uppdragen är planerade och samordnas för bästa effektivitet med ibland flera patienter per flygsträcka. En mindre andel är akuta och allvarligast sjuka vårdas av specialistteam från avdelning till avdelning.

Under sommaren och julen har verksamheten inom KSA till viss del reducerats. Precis som i andra verksamheter har medarbetare inom KSA behov av ledighet. De flesta av förbundets medarbetare fyller en expertfunktion vilket innebär begränsad möjlighet att ta in vikarier. Frånvaro hanteras därför genom extrapass och övertid. På pilotsidan har piloter med administrativ tjänst, periodvis, utökat den flygande tjänstedelen. Trots åtgärder har alla pass inte gått att bemanna och en plan har funnits för hantering. Utifrån erfarenheter under året har verksamheten planerats för att kunna hålla en god beredskap för både akuta uppdrag och samtidigt kunna genomföra planerade uppdrag enligt regionernas behov. En anpassning av verksamheten innebär en extra påfrestning när marginalerna är små. Därför behöver det vara temporära lösningar som minimeras i tid. Den bästa redundansen är det nationella systemet med flygkoordinering, ambulansflygplan och bemanning som snabbt kan dirigeras dit behovet är störst. För behov som inte kan tillgodoses i egen flotta och bemanning finns avtalad redundans.

Händelser av väsentlig betydelse

En ny Förbundsordning antogs av Förbundsfullmäktige i februari 2022. Samtliga regioner beslutade under våren att anta den nya Förbundsordningen, vilken därmed vann laga kraft i juni 2022 med retroaktiv giltighet från januari 2022.

Senarelagd rekrytering av sjuksköterskor ledde till en förskjuten operativ start. Den 21 februari var samtliga baser i

operativ drift för att ta emot uppdrag från hela Sverige. Flera regioner hade överlappande och bindande avtal med privata operatörer. En region valde under uppstartstiden att teckna ett nytt tvåårigt avtal med en privat operatör och en annan att förlänga ett befintligt avtal. Flera regioner hade en fördröjning i sin omställning att rikta beställningar till KSA. Ett omfattande förankringsarbete har lett till en stegvis ökning av beställda uppdrag.

Ett ökat smittläge av covid-19 under vintern 2022 ledde till smittspridning framför allt i gruppen piloter. För att säkra beredskap har Svenskt Ambulansflyg vid enstaka tillfällen nyttjat privata operatörer. KSA kunde under våren häva krav på munskydd vid patientnära arbete, men återtog rutinen i augusti, då smittspridningen ökade.

KSA har under 2022 haft två laglighetsprövningar gällande beslut fattade av styrelsen och fullmäktige. Båda överklagandena har avslagits av förvaltningsrätten. Vid ingången av 2022 pågick två mål som påbörjats under 2021. Dom meddelades under 2022 i vilka Kammarrätten upphävde Förbundsstyrelsens och Fullmäktiges beslut om anställning av piloter och inrättande av operativt tillstånd. Båda domarna har vunnit laga kraft. I och med antagande av en ny förbundsordning anses besluten vara rättade. Se tabell över laglighetsprövningar som varit aktuella under 2022.

Tidigarelagd budgetprocess infördes enligt önskemål från medlemmarna i avsikt att synkronisera med regionernas egna processer. En kortare beredningstid i en helt ny verksamhet utan egen historia har inneburit en utmaning att göra rimliga antaganden. En annan osäkerhetsfaktor är det spända världsläget med ovisshet avseende kostnader för flygbränsle med en försvagad krona som också påverkar utfallet. Budget för bränslekostnad har inför 2023 endast indexuppräknats och eventuella bränslekostnader överstigande budget hanteras i enlighet med beslut i december 2022. Ett antal åtgärder är vidtagna för att minska bränslekostnaderna inför 2023 såsom nya avtal, planering och genomförande av flygningar för minimal bränsleåtgång etc. Bemanning av sjuksköterskor vid medicinsk koordinering ingår inte i budget 2023.

Förbundet har inrättat en intern visselblåsarfunktion enligt Lag (2021:890) om skydd för personer som rapporterar om

missförhållanden.

Ett förslag har utretts tillsammans med Trafikverket om att KSA skulle kunna utföra ett nationellt uppdrag i form av att koordinera öppning av stängda beredskapsflygplatser.

Anna Alm Andersson, tillträdde tjänsten som förbundsdirektör den 1 september 2022.

Styrning och uppföljning av kommunalförbundet

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

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

Verksamheten arbetar efter av fullmäktige utpekade processmål för uppföljning indelat i fokusområden under tre rubriker:

- Robust digital infrastruktur
- Ökad träffsäkerhet i prognoser och kostnadskalkyler
- Tydlig dokumentation av styrelsens arbete och beslut

En internkontrollplan med fokus på ett 10-tal kontrollområden fastställts av styrelsen. Ägarsamråd har genomförts i slutet av april enligt fastlagd budgetprocess i ny Förbundsordning. Revisorerna har utfört ordinarie granskning av årsboksutslut och redovisat extra granskning av förbundets ekonomistyrning.

Under 2022 har förbundet redovisat månatlig ekonomisk uppföljning med en ökad detaljeringsgrad för ökad insyn och möjlighet för styrning.

Verksamheten har under 2022 arbetat intensivt med att komplettera och uppdatera styrdokument för beslut av styrelse och fullmäktige. Exempel på styrande dokument antagna under 2022 är:

- Arbetsordning
- Reglemente
- Delegationsordning
- Attestordning
- Förbundsdirektörens instruktion
- Internkontrollplan
- Kommunikationspolicy

Vid en samlad bedömning konstateras att samtliga verksamhetsmål för året har uppnåtts. Se tabell.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Uteblivna intäkter i en senarelagd start, bristande beställningar och tidigare okända kostnader bidrog till en budgetmässig diskrepans. Exempel på tidigare okända kostnader är kostnader för en robust bemanning av piloter för att klara gällande flygtidreglerverk, utbildning och fortbildning, semestrar, föräldraledigheter och sjukdom, men också kostnader för avgifter vid flygplatser som visade sig vara högre än förväntat.

Medel för tidigare okända kostnader har hanterats i budget för 2023, vilket ger en budgetuppräknings inklusive indexuppräknings på nära 50 mkr och därmed goda förutsättningar att hantera kostnader inom ram.

Risken för bristande intäkter har belysts och publikt kommunicerats med start under senhösten 2021. Regionerna har

Laglighetsprövningar 2022

Mål nr	Laglighetsprövningar	Utfall
400-22	<u>Förvaltningsrätten</u> Fördelningsmodell	Överklagandet avslaget.
22-22	<u>Förvaltningsrätten</u> Budget 2022	Överklagandet avslaget
1642-21	<u>Förvaltningsrätten</u> Beslut att bedriva luftfarts- och ambulansflygverksamhet	Beslutet upphävt. Överklagat till kammarrätten 22-02-18, som ej beviljat prövningstillstånd. Rättelse enligt Ny Förbundsordning
1270-21	<u>Förvaltningsrätten</u> Avbryta upphandling pilotbemanning	Beslutet upphävt. Överklagat till kammarrätten 22-02-18, som ej beviljat prövningstillstånd. Rättelse enligt Ny Förbundsordning

därför aktivt medverkat i att utarbeta en rutin gällande förfakturer av förväntade flygtimmar som ett sätt att hantera verksamhetens likviditet.

Risken för resultatunderskott för 2022 lyftes första gången vid fullmäktige den 10 februari 2022 och den 16 juni gav styrelsen förvaltningen i uppdrag att återkomma med förslag på möjliga åtgärder att hantera ett negativt resultat. Den 22 september presenterades alternativ för hantering av underskott vid årets slut, varav de tre första inte bedömdes rimliga att genomföra kopplat till förbundets uppdrag. Styrelsen beslutade om en förankringsprocess på regionledningsnivå och att skjuta på beslut om hantering av underskottet till fullmäktigesammanträde den 8 december. Vid styrelsens sammanträde den 24 november beslutades att föreslå fullmäktige att besluta om återställande av underskottet under en period av 10 år med hänvisning till synnerliga skäl, vilket byggde på ekonomidirektörernas samlade ställningstagande. Vid fullmäktigesammanträde den 8 december beslutades det i enlighet med styrelsens förslag.

En plan för återställande av underskottet under en period av 10 år är under utarbetande. Den del av underskottet som gäller kostnader är hanterat genom ett ökat budgetutrymme. Insatser för återställande av underskottet behöver därmed riktas på

ökade intäkter genom en högre beställningsvilja.

Som en säkerhet har förbundet under hösten tecknat avtal om checkkredit för att hantera variationer gällande tillgång till likvida medel. Ett avtal som gäller från och med 2023-01-09.

Avtal gällande bränsle och flygplatsavgifter har tecknats under hösten, vilket lett till konkurrensmässiga villkor och en högre förutsägbarhet gällande kostnader för KSA och kostnader med direkt koppling till regionernas beställningar.

Revisorerna riktade i sitt utlåtande över delårsrapporten (jan–aug 2022) kritik mot styrelsens budgetberedning och lämnade en rekommendation till styrelsen om "att de fortsättningsvis behöver bli mer noggranna och i högre grad tillämpar en försiktighetsprincip i budgetberedningen. Den budget som styrelsen föreslår måste bygga på så realistiska antaganden som möjligt på såväl intäktssidan som kostnadssidan".

Vid fullmäktiges behandling av delårsrapporten beskrev styrelsens ordförande att budgetprocessen för 2022 under hösten 2021 omfattade samråd för dialog om budget baserat på regionernas förväntade beställningsvolym. Ingen region uttryckte då att beställningar inte skulle utgöra de volymerna som användes som underlag i budgeten för 2022. Det har därför varit svårt för styrelsen att göra en realistisk bedömning. En förhoppning var att fler regioner hade valt att använda KSAs

Verksamhetsmål 2022

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås	Resultat	Måloppfyllelse
Svenskt Ambulansflyg är tillgängligt över hela Sveriges yta	Umeåbasen i full drift Arlandabasen i full drift Landvetterbasen i full drift	Jan 2022 Mars 2022 Mars 2022	Umeåbasen var 1 nov 2021 klar för drift. Från 15 november övertogs halva Norrlands- uppdraget från tidigare leverantör. Sedan 23 december är basen i full drift med uppdrag över hela Sveriges yta Arlandabasen togs i full drift 21 februari Landvetterbasen togs i full drift 1 februari	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg har hög beredskap och utför sina uppdrag på rätt tid	Av beställaren angivna medicinska väntetider överskrids inte	April 2022	Svenskt ambulansflyg upprätthåller 60 min beredskap från sina tre baser för uppdrag som de- finieras som PRIO 1. PRIO 1 uppdrag som har ne- kats eller omfördelats till annat transportslag eller operatör har varit fåtaliga och i det förra fallet bedömts som enstaka sällanförekommande leveransavvikelser	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg prioriterar sina uppdrag efter medicinsk angelägenhetsgrad	Flyguppdragen utförs i enlighet med överenskommen medicinsk prioritering	Mars 2022	Det medicinska PRIO-verktyget tillämpas och an- vänds vid beställningar för att utgöra medicinskt planeringsunderlag.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg upprätthåller hög flygsäkerhet	Safety- och Complianceplan upprättad, godkänd och implementerad	Mars 2022	Safety- och Compliance-plan finns upprättad, god- känd och implementerad sedan okt 2021 i flyg- verksamheten. Motsvarande två heltidstjänster arbetar kontinuerligt med detta område. Rapporteringsviljan är hög.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg utvecklar patientsäkerhet	Vårdgivarnas avvikelsehan- teringssystem tillämpas av kabinbesättning	Mars 2022	De tre vårdgivarnas avvikelsehanteringssystem tillämpas av Flightnurse enligt plan. Avvikelsehanteringsronder genomförs månadsvis med vårdgivarregionerna.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg samordnar sina uppdrag kostnadseffektivt	Kostnaden för flugen patientkilometer kan följas och redovisas	April 2022	Den genomsnittliga uppdragstiden per patient följs i vår verksamhetsdatabas. Noggrann plane- ring av uppdrag för att undvika tomflygningar och samtransporter i den utsträckning patientens till- stånd tillåter. Ett statistikverktyg är under införande där bland annat andel samtransporter kan följas.	Målet är uppnått Processmålet patientkilome- ter är under utveckling

tjänster istället för att rikta beställningar till privata operatörer och även teckna nya avtal och menar att KSA ska leverera utifrån regionernas behov, vilket innebär att landa på rätt nivå förutsätter ett samspel mellan regionerna och KSA.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

Förbundsfullmäktiges beslut om mål och riktlinjer ligger till grund för den fastställda budgeten för 2022. För KSA innebär det att verksamhetsmålen ska nås inom ramen för den löpande driften utan att behöva uppta lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna. KSA ska vid årets slut redovisa ett överskott om 4 895 tkr.

Förbundets resultat för året uppgick till -60 398 tkr vilket är en försämring med -65 293 tkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på 4 895 tkr. 2022 års verksamhetsplan och budget var beräknad utifrån en verksamhet i full operativ drift från 1 januari 2022, vilket redan i slutet av 2021 klargjordes inte vara möjligt. Bland annat med anledning av överlappande avtal som flera regioner hade med andra operatörer.

Risken för resultatunderskott för 2022 lyftes första gången vid fullmäktige den 10 februari 2022 och den 16 juni gav styrelsen förvaltningen i uppdrag att utarbeta förslag på åtgärder för att hantera ett negativt resultat. Vid sammanträde den 22 september presenterades alternativ för hantering av underskott. Tre av alternativen bedömdes inte rimliga att genomföra kopplat till förbundets uppdrag. Styrelsen beslutade om en förankringsprocess på regionledningsnivå och att skjuta på beslut om hantering av underskottet till fullmäktigesammanträde den 8 december. Vid styrelsens sammanträde den 24 november beslutades att föreslå fullmäktige om återställande av underskottet under en period av 10 år, vilket byggde på ekonomidirektörernas samlade rekommendation.

Underskottet på 60,4 mnkr motsvarar åtta procent av verksamhetens omslutning 2022. Återställande av underskottet under tre år bedömdes ge omfattande negativa effekter på verksamhetens omfattning och kvalitet. Synnerliga skäl anfördes därför för att återställa underskottet på 10 år och inte på tre år.

Vid fullmäktigesammanträde den 8 december beslutades det i enlighet med styrelsens förslag.

Bedömningen är att förbundet inte uppfyller kraven om god ekonomisk hushållning enligt förväntan om ett resultatöverskott på två procent. Förbundet har inte upptagit lån eller begärt kapitaltillskott av medlemmarna. Underskott för 2022 ska enligt fullmäktigebeslut hanteras av förbundet under en period av 10 år med hänvisning till synnerliga skäl.

Balanskravsresultat

Redovisat resultat för året uppgår till -60 398 tkr vilket är identiskt med balanskravsresultatet. Årsprognosen påvisade ett resultat på -59 000 tkr. För att finansiera löpande utgifter har inga lån tagits, ej heller har tillgångar sålts. I resultatet ingår inte 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. Enligt 11 kap. 13 § kommunallagen får fullmäktige besluta att en reglering av ett negativt

balanskravsresultat inte ska göras, om det finns synnerliga skäl.

Fullmäktige har beslutat om att det negativa resultatet ska återställas under en 10 årig period, med hänvisning till synnerliga skäl och en åtgärdsplan för budget i balans är under framtagande.

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 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 2,5 mkr (620 mkr, 2021) och avser medicinsk utrustning, verktyg, kontorsinredning och fordon för transport av flygplanskomponenter. Förändringen mellan 2021 och 2022 beror på att investeringen i flygplan färdigställdes under 2021. Avskrivningarna har för 2022 ökat med 22 585 tkr jämfört med 2021 vilket beror på att avskrivning på flygplan skedde i full omfattning från 2022.

Privata utförare

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

Väsentliga personalförhållanden

Kommunalförbundet inledde 2022 med 59 anställda och avslutade med 75 anställda medarbetare, varav 17 (23 %) kvinnor och 58 (77 %) män. Medeltal antal anställda under året är 70. Årsarbeten 62,4.

Anställda medarbetare 2022-12-31

Åldersgrupp	Antal
29 år eller yngre	7
30 - 49 år	52
50 - 65 år	15
65 eller äldre	1
Totalt	75

Fördelningen av kvinnor respektive män vid arbetsplatserna, balanseras delvis av anställda i samarbete med de tre vårdgivande regionerna. Ledningsgrupp utgörs av 40 procent kvinnor och 60 procent män.

Utöver anställda inom kommunalförbundet var det vid årsskiftet 10 inhyrda tekniker, motsvarande 7 heltidstjänster, samtliga män och 48 specialistsjuksköterskor varav 65 procent kvinnor, anställda av de tre vårdgivande regionerna, för tjänstgöring på 50 procent som Flightnurse. Därutöver 15 sjuksköterskor motsvarande 10 heltider. Av dessa är 6 kvinnor och 9 män, anställda av Region Västerbotten som medicinska koordinatörer vid FK.

Under 2022 har 7 medarbetare avslutat sina anställningar vid kommunalförbundet (4 piloter och 3 personer med administrativ befattning). Piloter har i flygbranschen återhämtning

	2022	2021
Årets resultat enligt resultaträkning	-60 398	-4 356
Årets resultat efter balanskravsjustering	-60 398	-4 356
Balanskravsresultat	-60 398	-4 356

valt att gå tillbaka till tjänster de hade före pandemin eller till något helt nytt. Andra har gjort ett aktivt val att stanna.

Ledighet och övertid

Uttagen ledighet (sjukfrånvaro, vård av barn och föräldraledighet) motsvarar i tid, under 2022 cirka 10 årsarbeten, dvs ungefär 14 procent av medeltal anställda. Detta medför en sårbarhet gällande bemanning utifrån svårigheten att ta in vikarier från en öppen marknad. En påtalad bristande bemanning är också kopplad till flygregelverket som utgör begränsning för sammanhängande och maximal arbetstid.

Brister i pilotbemanning under 2022 har hanterats dels genom att piloter med delvis administrativ tjänst, periodvis utökat den flygande tjänstedelen. Den delen är inte synlig i personalstatistiken. Dels har frånvaro hanterats med extra arbete på fridag.

Extra arbete under fridag och övertid, totalt, motsvarar, under 2022, 2,4 årsarbeten.

Inför 2023 beviljades en utökning med 6 av 12 begärda pilotjänster, som en del av ett utökat budgetutrymme. Därav finns fortsatt risk för mertid.

Sjukfrånvaron uppgår till 1,4. För 2022 hade förbundet inget långtidssjukskrivning, 60 dagar eller mer.

Arbetsmiljö och medarbetarskap

Som ett led i att förflytta kommunalförbundet till ett förvaltande läge har ett arbete att utveckla arbetsmiljöarbetet i verksamheten påbörjats. Ledningsgruppen har därtill tillsammans med medarbetarna vid de tre baserna påbörjat ett mera långsiktigt utvecklingsarbete av verksamheten med sikte på 2025.

En majoritet av piloter anställda vid Svenskt Ambulansflyg har bostad i närheten av sin tjänstgöringsbas. Det medför möjlighet att komma hem under tjänstgöringsperioder, vilket är en skillnad mot många andra flygbolag med basering i andra län. Närheten mellan bostad och basering ger ökad möjlighet att kombinera arbete med familjeliv vilket uttrycks som en attraktiv faktor. Svenskt Ambulansflyg har avtal med näraliggande hotell för tillresande piloter och Flightnurse, men också för den vila som är ett krav enligt flygregelverk under beredskap och för att upprätthålla en kort utryckningstid vid akuta uppdrag. Övernattningsrum går inte att ordna på baserna och möjlighet till vila är begränsat.

2023 genomförs en medarbetarundersökning och arbetsmiljöarbetet fortsätter med fokus på systematiskt arbetsmiljöarbete.

Kompetens

Generellt för medarbetare anställda vid KSA är en hög kompetensnivå. Tjänster med expert- och nyckelfunktion begränsar möjligheten att ta in ersättare vid frånvaro vilket medför en inbyggd sårbarhet för verksamheten och en förhöjd arbetsmiljörisk. På kanslisidan hanterar medarbetare ibland flera expertfunktioner inom samma tjänst. Samtliga kanslimedarbetare har förtroendearbetstid.

Kompetensutveckling

Då verksamheten är under uppstart har fokus varit utbildningsinsatser för nyanställda. Många anställda vid Flygkoordineringscentralen har erfarenhet av koordinering vid annan verksamhet och där har behovet varit initial utbildning inom flygregelverk. Piloter och tekniker har vid anställningsstart genomgått nödvändig typutbildning gällande PC-24. Piloter inleder tjänst med en månads utbildning i simulator vilket följs upp med kortare simu-

latorträning varje halvår. Under 2022 har två styrmän uppgraderats internt till kaptener och i början av 2023 ytterligare sex. Därutöver utbildning av tre nya instruktörer. Medarbetare genomgår kontinuerlig digital och intern utbildning inom flygregelverk. Omfattningen är anpassad till respektive medarbetares tjänst. På kansliet har HR-chef erhållit kompetensutveckling inom avtalsbildning och kommunikationschef en nämndssekreterarutbildning för delad tjänst som förbundssekreterare. Ledningsfunktioner har genomgått en kortare intern utbildning i att verka inom offentlig sektor. Ledningsgrupp har under vår och höst samlats under ett dygn för kompetensutveckling och strategisk planering.

Förväntad utveckling

2023 övergår verksamheten från uppstart till förvaltning och inleder ett kontinuerligt arbete med utveckling av tjänsten i samarbete med arbetsgrupper på olika nivåer inom Sveriges regioner.

Arbetet är inlett med åtgärder för att hantera 2022 års underskott inom förbundet under en period av 10 år. Väsentligt är att fortsätta arbetet med att säkra att regionernas beställningar riktas till Svenskt Ambulansflyg, vilket är avgörande för hantering av underskott enligt fullmäktigebeslut.

En utmaning som kommunicerats är balansen mellan beredskap och kapacitet. Arbetet försätter i samarbete med medlemmarna under 2023.

Tillstånd är beviljat att genomföra uppdrag och flygningar till Island, vilket driftsätts när samtliga piloter och flygkoordinerare har genomgått gällande utbildningskrav.

Utåtriktade aktiviteter planeras vid Almedalen 2023 och deltagande i seminarier, exempelvis Försvarmaktens Flygdag 2023 i Linköping, Sfai & Anopiva i Umeå och FLISA 2023 i Göteborg. Planering pågår också av att besöka några regioner under tidig höst för att berätta om verksamheten och visa ett ambulansflygplan. Kontinuerligt tar förbundet emot besök och presenterar verksamheten vid möten.

En ny mandatperiod för styrelse och fullmäktige inleds med gemensam utbildning den 13e april.

Ekonomiskt resultat

Förbundets resultat för året uppgick till -60 398 (-4 356 tkr) och är en försämring med 65 293 tkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på +4 895 tkr.

Den negativa avvikelsen som i huvudsak uppstått på grund av uteblivna flygintäkter (57 %) beror på färre flygtimmar än planerat och det har i genomsnitt varit cirka 413 flygtimmar per månad under året i jämförelse med det planerade 500 flygtimmar per månad, vilket motsvarar 83 % av budgeterad flygtid och innebär ett intäktsbortfall på ungefär 34 600 tkr. Den negativa avvikelsen beror också på högre kostnader än budgeterat motsvarande cirka -25 800 tkr (43 %).

Budgetavvikelser gällande "Kostnader för inhyrd personal" (-41 763 tkr) hör i huvudsak till vårdgivarregionernas sjuksköterskebemannning och bemanning av medicinsk kompetens på Flygkoordineringscentralen och som ej är resultatpåverkande då motsvarande intäkt balanserar resultatet. Posten "Övriga kostnader" (-32 462 tkr) beror i huvudsak på diverse flygplats- och luftfartsavgifter (-29 450 tkr) och på redundans (-9 652 tkr) och där kostnaderna delvis fakturerats vidare till berörd region utifrån överenskomna bestämmelser (16 672 tkr). Den negativa avvikelsen be-

ror även på att det varit högre kostnader för bränsle (-3 810 tkr), avskrivningar (-1 873 tkr) och finansiella kostnader (-1 643 tkr).

Budgetavvikelsen på personalkostnaderna (-9 674 tkr) ska ses ihop med konsult- och projektkostnader (+1 190 tkr) då tidigare köpt tjänst av Region Västerbotten övergick till anställning i förbundet. Kvarstående negativa avvikelse (-8 484 tkr) beror på ökad bemanning för att bättre överensstämma med uppdraget samt kostnader för utbildning som varit högre än budget på grund av fler tjänster och personalomsättning.

Flera av ovan nämnda avvikelser under övriga kostnader och personalkostnader identifierades tidigt under 2022 vilket hanterades i budget 2023 och medförde ett budgettillskott på cirka 50 mkr.

För att undvika likviditetsbrist med anledning av färre flygtimmar har KSA enligt "Rutin för förfakturerering av flygtimmar" fakturerat respektive region utifrån budgeterat antal flygtimmar i två omgångar avseende perioderna april–september samt oktober–december. Avräkning har skett i två omgångar mot faktiska flygtimmar, efter respektive avslutad period. Detta innebär att regionerna betalat för faktiska flygtimmar.

Översikt över verksamhetens utveckling

	2022	2021	2020	2019	2018
Intäkter	270 575	114 143	20 160	10 967	11 462
Redovisat resultat	-60 398	-4 356	1 561	1 046	3 979
Investeringar	2 504	620 393	46 896	35 779	1 578
Balansomslutning	761 444	762 151	176 850	91 043	18 219
Kassalikviditet *	56%	104%	563%	2305%	671%
Soliditet **	-6%	2%	11%	19%	88%
Årsarbeten	62,4	34,0	5,0	4,0	3,0

* 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.

Resultaträkning (tkr)

	Not	2022	2021
Verksamhetens intäkter			
Särskild avgift	3	49 596	49 727
Uppstartskostnad	3	0	52 955
Flygverksamhet	3	180 070	5 069
Samarbetsavtal SSK/MK	3	40 763	6 338
Övriga intäkter	3	146	54
Verksamhetens intäkter		270 575	114 143
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnad	4	-94 429	-57 859
Kostnader för inhyrd personal	5	-50 678	-8 540
Konsult- och projektkostnader	6	-1 237	-4 282
Övriga kostnader	7	-150 131	-41 937
Verksamhetens kostnader		-296 474	-112 618
Avskrivningar	8	-26 004	-3 419
Verksamhetens nettokostnader		-322 479	-116 037
Verksamhetens resultat		-51 904	-1 895
Finansiella kostnader	9	-8 494	-2 462
Resultat efter finansiella poster		-60 398	-4 356
Årets resultat		-60 398	-4 356

Balansräkning (tkr)

	Not	2022-12-31	2021-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och inventarier	10	679 071	702 571
Pågående investering	11	0	0
Summa anläggningstillgångar		679 071	702 571
Omsättningstillgångar			
Lager		6 470	5 422
Kortfristiga fordringar	12	43 612	17 600
Kassa och bank	13	32 291	36 558
Summa omsättningstillgångar		82 373	59 580
Summa tillgångar		761 444	762 151
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	14, 15		
Eget kapital		9 747	9 747
Balanserat resultat		4 508	8 865
Periodens resultat		-60 398	-4 356
Summa eget kapital		-46 142	14 256
Skulder			
Långfristiga skulder	16	646 295	695 708
kort del av långt lån	16	24 705	0
Kortfristiga skulder	17	136 585	52 188
Summa skulder		807 586	747 896
Summa eget kapital och skulder		761 444	762 151
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

Kassaflödesanalys (tkr)

	2022	2021
Löpande verksamhet		
Årets resultat	-60 398	-4 356
Justering av poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	26 004	3 419
"Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital"	-34 393	-937
Ökning (-) minskning (+) lager	-1 048	-5 422
Ökning (-) minskning (+) kortfristiga fordringar	-26 012	-16 202
Ökning (+) minskning (-) kortfristiga skulder	84 397	35 974
Kassaflöde från den löpande verksamheten	22 944	13 413
Investeringsverksamhet		
Investering i materiella anläggningstillgångar	-2 504	-620 393
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-2 504	-620 393
Finansieringsverksamhet		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, upptagna lån	0	553 683
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, amort. av lån	-24 707	0
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-24 707	553 683
Årets kassaflöde	-4 268	-53 296
Likvida medel vid årets början	36 558	89 854
Likvida medel vid årets slut	32 290	36 558

Driftsredovisning (tkr)

	Not	Utfall 2022	Budget 2022	Utfall 2021
Verksamhetens intäkter				
Särskild avgift	3	49 596	48 624	49 727
Uppstartskostnad	3	0	0	52 955
Flygverksamhet	3	180 070	196 110	5 069
Samarbetsavtal SSK/MK	3	40 763	0	6 338
Övriga intäkter	3	146	0	54
Verksamhetens intäkter		270 575	244 733	114 143
Verksamhetens kostnader				
Personalkostnad	4	-94 429	84 741	-57 859
Kostnader för inhyrd personal	5	-50 678	8 915	-8 540
Konsult- och projektkostnader	6	-1 237	2 427	-4 282
Övriga kostnader	7	-150 131	117 669	-41 937
Verksamhetens kostnader		-296 474	213 751	-112 618
Avskrivningar	8	-26 004	24 131	-3 419
Verksamhetens nettokostnader		-322 479	237 883	-116 037
Verksamhetens resultat		-51 904	6 851	-1 895
Finansiella kostnader	9	-8 494	6 851	-2 462
Resultat efter finansiella poster		-60 398	0	-4 356
Budgeterat resultat 2 %		0	4 895	0
Årets resultat		-60 398	4 895	-4 356

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 upplysningar

Syftet med räkenskaperna är att ge en rättvisande bild av förbundets resultat och finansiella ställning. Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) samt Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer (RKR) och i övrigt god redovisningssed.

Intäkter

I förbundsordningen anges att kommunalförbundet har kostnader som skall täckas av intäkter från medlemmarna. Intäkterna ska faktureras enligt följande:

- 70 % av kommunalförbundets intäkter ska faktureras per flygtimme eller annan grund
- 30 % av intäkterna ska faktureras med en särskild avgift.

Rörlig fakturering

Intäkterna för flygtjänster, 70 procent av förbundets intäkter, är intäkter som fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista och ska framgå av förbundets budget. Kostnaderna för flygtjänster faktureras löpande. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt beställt uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm), faktureras från förbundet till beställande part.

Med anledning av färre flygtimmar än förväntat under uppstartsåret har KSA enligt "Rutin för förfakturerat av flygtimmar" fakturerat regionerna i förskott för månaderna april-september samt oktober-december utifrån budgeterat antal flygtimmar per region. Avräkning har skett efter respektive förfakturerad period och innebär således att regionerna i slutändan endast betalat för faktiska flygtimmar.

Särskild avgift

En summa motsvarande 30 procent av förbundets budgeterade intäkter ska medlemmarna betala med en särskild avgift inför aktuellt budgetår. Den särskilda avgiften fördelas per medlem med ett nyckeltal bestående av länets geografiska yta (55%) och invånarantal (45%). Föregående års invånarantal enligt SCB skall användas som underlag för invånarantal.

De vårdgivande regionernas kostnader för bemanning av flygsjuksköterskor samt Region Västerbottens kostnader för bemanning av medicinsk kompetens på flygkoordineringscentralen förmedlas via förbundet och redovisas som en särhållen intäkt och kostnad.

Kostnader för varor och tjänster

Utgifter redovisas som kostnad det räkenskapsår dit kostnaden hör. 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 in-tjänandet. 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 beräknad utifrån komponentindelning och med ett restvärde om 40 procent 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 (Revers KSA 52-2017) mellan KSA och dess medlemmar.

Fordringar och skulder

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

Not 3 Verksamhetens intäkter

Fördelning mellan särskild avgift och flygkostnader är enligt fördelningsmodell angiven i KSA Förbundsordning 70/30. Beräkning av särskild avgift baseras på geografi och invånarantal.

	Särskild avgift 2022	Särskild avgift 2021	Uppstarts- kostnad 2021	Flyg- kostnader 2022	Flyg- kostnader 2021	Avtal SSK/MK 2022	Avtal SSK 2021
Region Stockholm	5 592	5 606	5 957	7 820	60	4 596	715
Region Uppsala	1 368	1 371	1 452	4 400	36	1 125	175
Region Sörmland	1 073	1 076	1 145	659	21	882	137
Region Östergötland	1 748	1 753	1 868	5 402	0	1 437	223
Region Jönköpings län	1 497	1 501	1 599	1 217	0	1 230	191
Region Kronoberg	1 006	1 009	1 075	944	0	827	129
Region Kalmar län	1 237	1 241	1 322	5 083	0	1 017	158
Region Gotland	323	324	344	4 474	104	266	41
Region Blekinge	525	526	563	1 113	0	431	67
Region Skåne	3 684	3 692	3 925	6 043	0	3 028	471
Region Halland	1 073	1 076	1 143	330	0	882	137
Västra Götalandsregionen	5 480	5 495	5 856	24 381	77	4 504	700
Region Värmland	1 933	1 939	2 068	698	0	1 589	247
Region Örebro län	1 242	1 246	1 329	782	14	1 021	159
Region Västmanland	941	943	1 005	1 312	0	773	120
Region Dalarna	2 458	2 465	2 628	2 916	0	2 020	314
Region Gävleborg	1 811	1 817	1 938	1 140	0	1 488	231
Region Västernorrland	1 921	1 927	2 056	15 210	861	1 579	245
Region Jämtland Härjedalen	3 559	3 569	3 800	20 266	773	2 925	455
Region Västerbotten	4 176	4 187	4 460	13 391	555	3 432	534
Region Norrbotten	6 948	6 966	7 422	62 489	2 567	5 711	888
Summa	49 596	49 727	52 955	180 070	5 069	40 763	6 338

Not 4 Personal

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

	2022	2021	2020
Medeltalet anställda	70,0	34,1	4,7
Årsarbeten	62,4	34,0	5,0
Löner och arvoden	54 881	28 282	6 118
Sociala och andra avgifter enligt lag och avtal	16 388	8 357	1 803
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt	7 354	3 439	1 232
Övriga personalkostnader	15 805	17 781	160
Summa personalkostnader	94 429	57 859	9 314

Not 5 Kostnader för inhyrd personal

Av totalt 50 678 tkr (8 540 tkr) för 2022 (2021) avser 9 915 tkr kostnaderna för inhyrda tekniker. I benämningen inhyrd personal bokförs även vårdgivarregionernas kostnader för sjuk-sköterskebemannning, 31 481 tkr, och Region Västerbottens kostnader för medicinska koordinatorscentralen, 9 282 tkr, båda kostnader vidarefaktureras till regionerna.

Not 6 Konsult- och projektkostnader

Av totalt 1 237 tkr (4 282 tkr) för 2022 (2021) avser 87 tkr (1 983 tkr), 7 % (46 %) inköp från medlemmar, andra kommunalförbund eller bolag inom koncernen Sveriges kommuner och regioner.

Not 7 Uppllysning om kostnader för räkenskapsrevision

Kostnaderna för räkenskapsrevision avser kostnader för granskning av bokföring, delårsrapport och årsredovisning för räkenskapsår 2022.

Den totala kostnaden för räkenskapsrevision uppgår 2022 (2021) till 215 tkr (215 tkr), varav kostnad för sakkunnigt biträde uppgår till 175 tkr (185 tkr).

Not 8 Avskrivning av anläggningstillgångar

	2022	2021	2020
Avskrivning maskiner och inventarier	744	179	30
Avskrivning medicinteknisk utrustning	533	477	345
Avskrivning flygplan	24 705	2 747	0
Avskrivning IT-utrustning	21	15	9
Summa avskrivningar	26 004	3 419	383

Not 9 Finansiella kostnader

2022 års finansiella kostnader 8 494 tkr (2 462 tkr år 2021) avser i huvudsak till regionerna erlagd ränta med 8 209 tkr, beräknad i enlighet med avtal mellan kommunalförbundet och regionerna (Revers KSA 52-2017) men avser också valutakursförluster, 285 tkr, som uppstått i samband med inköp av reservdelar som i huvudsak görs i USD.

Not 10 Maskiner, inventarier och utrustning

	2022-12-31	2021-12-31
Maskiner och inventarier		
Ingående avskaffningsvärde	2 883	183
Årets anskaffning	2 289	2 700
Utgående ack. anskaffningsvärden	5 172	2 883
Ingående avskrivning	-277	-98
Årets avskrivning	-742	-179
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 019	-277
Bokfört värde Maskiner och inventarier	4 153	2 606
IT-utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	107	43
Årets anskaffning	0	64
Utgående ack. anskaffningsvärden	107	107
Ingående avskrivning	-58	-43
Årets avskrivning	-21	-15
Utgående ackumulerade avskrivningar	-79	-58
Bokfört värde IT-utrustning	28	49
Medicinteknisk utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	3 522	3 220
Årets anskaffning	213	302
Omklassificering	0	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	3 735	3 522
Ingående avskrivning	-822	-345
Årets avskrivning	-533	-477
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 356	-822
Bokfört värde Medicinteknisk utrustning	2 379	2 700
Flygplan		
Ingående avskaffningsvärde	699 964	0
Årets anskaffning	0	617 327
Omklassificering	0	82 637
Utgående ack. anskaffningsvärden	699 964	699 964
Ingående avskrivning	-2 747	0
Årets avskrivning	-24 705	-2 747
Utgående ack. avskrivningar	-27 453	-2 747
Bokfört värde Flygplan	672 511	697 217
Summa bokfört värde	679 071	702 571

Not 11 Pågående investering

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående anskaffningsvärde	0	82 637
Omklassificerat till Medicinteknisk utr.	0	0
Omklassificerat till Flygplan	0	-82 637
Årets anskaffning	0	0
Utgående anskaffningsvärde	0	0

Not 12 Kortfristiga fordringar

	2022-12-31	2021-12-31
Kundfordringar	28 508	1 483
Fordran mervärdesskatt	6301	349
Övriga kortfristiga fordringar	1 599	7 101
Förutbetalad hyreskostnad	2 273	3 193
Förutbetalda resekostnader	111	66
Förutbetalad försäkringspremie	2 077	1 761
Förutbetalda licenskostnader	2 637	0
Övriga förutbetalda kostnader	106	511
Upplupna intäkter	0	3 135
Summa kortfristiga fordringar	43 612	17 600

Not 13 Kassa och bank

	2022-12-31	2021-12-31
Bankkonto	32 289	31 263
Valutakonto USD	2	5 295
Summa kassa och bank	32 291	36 558

Not 14 Eget kapital

	2022-12-31	2021-12-31
Ingående eget kapital	9 747	9 747
Balanserat resultat	4 508	8 865
Årets resultat	-60 398	-4 356
Summa eget kapital	-46 142	14 256

Not 15 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 Härjedalen	1,3%	127
Region Västerbotten	2,7%	263
Region Norrbotten	2,6%	254
Summa	100,0%	9 747

Not 16 Långfristiga skulder

Fördelningen av lån baseras på regionernas invånarantal. Utbetalning har skett vid fyra tillfällen under 2019-2021 där de två sista utbetalningarna skedde under 2021. Slutligt lånebelopp är 695 708 tkr. Under 2022 har första amortering skett i enlighet med revers KSA 52-2017 motsvarande 24 705 tkr.

	2022-12-31	2021-12-31
Region Stockholm	151 616	157 200
Region Uppsala	24 150	25 039
Region Sörmland	19 456	20 172
Region Östergötland	30 188	31 300
Region Jönköpings län	23 480	24 344
Region Kronoberg	12 747	13 216
Region Kalmar län	16 100	16 693
Region Gotland	4 147	4 300
Region Blekinge	10 734	11 129
Region Skåne	88 554	91 814
Region Halland	21 467	22 257
Västra Götalandsregionen	112 034	116 159
Region Värmland	18 784	19 476
Region Örebro län	19 456	20 172
Region Västmanland	18 114	18 781
Region Dalarna	19 456	20 172
Region Gävleborg	19 456	20 172
Region Västernorrland	16 771	17 389
Region Jämtland Härjedalen	8 721	9 042
Region Västerbotten	18 114	18 781
Region Norrbotten	17 457	18 100
Summa långfristiga skulder	671 001	695 708

Not 17 Kortfristiga skulder

	2022-12-31	2021-12-31
Leverantörsskulder	19 611	25 179
Personalens skatter och avgifter	3 096	2 360
Övriga kortfristiga skulder	0	0
Upplupna kostnader	5 529	2 931
tjänstepensionsförsäkring		
Upplupna revisionskostnader	400	280
Upplupna kostnader samarbetspartners	11 135	6 457
Upplupna semesterlöner och arvodeskostnader	5 426	3 672
Upplupna räntekostnader	0	0
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	91 387	11 308
Summa kortfristiga skulder	136 585	52 188

Revisionsberättelse för år 2022

Revisionsberättelse för år 2022

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

Positivt att är flygambulansverksamheten kom i gång under år 2022 och trimmades in. År 2022 var ett uppstartsår. Negativt är att antalet flygtimmar inte kom upp till de 6 000 timmar som styrelsen hade budgeterade inför året. Trots betydande osäkerheter och kunskap om att trafikstarten inte skulle vara i full drift i början av året föreslog styrelsen en budget som byggde på att flygambulansverksamheten skulle vara i full drift. Även på kostnadssidan underskattade och utelämnade styrelsen väsentliga kostnadsposter i budgetarbetet. Vid årets slut hade förbundet ett underskott med 65 miljoner kronor.

Det är positivt att styrelsen utvecklade styrningen och kontrollen år 2022 i jämförelse med tidigare år.

I årsredovisningen redogör styrelsen översiktligt för väsentliga händelser. Redovisningen är informativ och välskriven. Vi instämmer med styrelsen om att verksamhetsmålen för år 2022 är uppfyllda. Vi instämmer med styrelsen om att underskottet för år 2022 innebär kraven för god ekonomisk hushållning inte är uppfyllda.

Vi är tveksamma till styrelsen förslag om att återropa synnerliga skäl för att återställa det negativa balanskravsresultatet på 10 år. Kommunallagen anger inte under vilka förutsättningar som synnerliga skäl kan återropas. I förarbetena anges att stark ekonomisk ställning kan utgöra synnerligt skäl för att inte återställa underskott. Vi konstaterar att förbundets negativa soliditet (-6 procent) visar på en svag ekonomisk ställning. När ett negativt balanskravsresultat ska återställas på en längre tid än tre år ska det tydligt framgå att det finns motiv utifrån god ekonomisk hushållning. Det är tveksamt om styrelsens förslag om att återställa underskottet på 10 år är förenligt med kraven i kommunallagen på långsiktig god ekonomisk hushåll-

ning. Givet det finansiella läget, och styrelsens förslag att inte återställa underskottet på tre år, är det oklart hur förbundet ska lösa frågan om likviditeten på längre sikt. Det finns risk att förbundet är i behov av tillskott från medlemmarna redan under de närmaste åren.

Vi bedömer att verksamheten i huvudsak genomfördes på ett ändamålsenligt sätt. Det stora underskottet medför att vi bedömer att verksamheten inte genomfördes på ett tillfredsställande sätt utifrån ekonomisk synpunkt. Det är positivt att styrelsen utvecklade styrningen och kontrollen år 2022 i jämförelse med tidigare år. Brister i beredningen av budgeten och hur underskottet skulle återställas medför dock att vi bedömer att styrelsen inte hade tillräcklig styrning och kontroll.

- **Vi bedömer** sammantaget att styrelsen för Svenskt ambulansflyg i huvudsak har bedrivit verksamheten på ett ändamålsenligt sätt men **inte** på ett 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 är förenliga med verksamhetsmålen men **inte** med de finansiella målen.

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

Vi tillstyrker att fullmäktige godkänner förbundets årsredovisning för år 2022.

Signeras digitalt.

(Comfact Signature Referensnummer: 70633SE)

Kenneth Strömberg

förtroendevald revisor

Louise Rehn Winsborg

förtroendevald revisor

Vi återoppar bifogade rapporter:

- Granskning av delårsrapport 2022-08-31 – Finansiell del
- Granskning av redovisad måluppfyllelse i delårsrapport 2022-08-31
- Granskning av räkenskapsåret 2022
- Grundläggande granskning år 2022

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
Mats Gärd (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 2023–2027

Region Stockholm

Hanna Jokio (S), ordinarie
Charlotte Broberg (M), ersättare

Region Uppsala

Björn-Owe Björk (KD), ordinarie
Vivianne Macdissi (S), ersättare

Region Sörmland

Lars Lundqvist (KD), ordinarie
Monica Johansson (S), ersättare

Region Östergötland

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

Region Jönköpings län

Rachel De Basso (S), ordinarie
Linnéa Nilsson (BA), ersättare

Region Kronoberg

Roland Gustbée (M), ordinarie
Magnus Carlberg (S), ersättare

Region Kalmar län

Mattias Adolfson (S), ordinarie
Carl Dahlin (M), ersättare

Region Gotland

Filip Reinhag (S), ordinarie
Mikael Blad (M), ersättare

Region Blekinge

Christina Mattisson (S), ordinarie
Björn Tenland Nurhadi (SD), ersättare

Region Skåne

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

Region Halland

Bengt Kjellgren (M), ordinarie
Jonas Strand (S), ersättare

Västra Götalandsregionen

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

Region Värmland

Ulric Andersson (S), ordinarie
Sara Kihlström (KD), ersättare

Region Örebro län

Andreas Svahn (S), ordinarie
Anna Nordqvist (M), ersättare

Region Västmanland

Malin Gabrielsson (KD), ordinarie
Ulrika Spårebo (S), ersättare

Region Dalarna

Sofia Jarl (C), ordinarie
Mikael Rosén (M), ersättare

Region Gävleborg

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

Region Västernorrland

Håkan Svensson (M), ordinarie
Pia Lundin (SJVP), ersättare

Region Jämtland Härjedalen

Bengt Bergqvist (S), ordinarie
Robert Hamberg (M), ersättare

Region Västerbotten

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

Region Norrbotten

Camilla Friberg (S), ordinarie
Anders Öberg (S), ersättare

Ledningsgrupp

Anna Alm Andersson, förbundsdirektör
anna.alm.andersson@svenskt-ambulansflyg.se

Joachim Ahl, bitr. förbundsdirektör
joachim.ahl@svenskt-ambulansflyg.se

Fredrik Lambeck, Accountable Manager (AM)
fredrik.lambeck@svenskt-ambulansflyg.se

Helge Brändström, medicinskt ansvarig
helge.brändstrom@svenskt-ambulansflyg.se

Madelaine Salomonsson, ekonomichef
madelaine.salomonsson@svenskt-ambulansflyg.se

Daniel Sandlund, IT-chef
daniel.sandlund@svenskt-ambulansflyg.se

Jeanette Nordström, HR-chef
jeanette.nordstrom@svenskt-ambulansflyg.se

Mathias Jonsson, flygchef
mathias.jonsson@svenskt-ambulansflyg.se

Odd Gomsrud, teknisk chef
odd.gomsrud@svenskt-ambulansflyg.se

Mariann Holmberg, kommunikationschef
mariann.holmberg@svenskt-ambulansflyg.se

Susanne Andegras, handläggare
susanne.andegras@svenskt-ambulansflyg.se

Foto

Foto: medarbetare vid Svenskt Ambulansflyg
för alla foton utom:

Sida 4: Intensivvårdsteamet Sahlgrenska
Foto: Paul Björkman, Västra Götalandsregionen

Sida 10: Flygplan och vägambulans
Foto: Håkan Risberg, Region Örebro län

Sida 18: Flygplan i Gällivare
Foto: Per A Adsten

Sida 22: Flygplan och pilot som vinkar
Foto: Per A Adsten

Sida 22: I cockpit
Foto: Per A Adsten

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
901 85 Umeå

Godsadress:
Svenskt Ambulansflyg
Norrlands Universitetssjukhus By 29
QC51 Försörjningsvägen 1C
901 85 Umeå

Beredskapsbaser

Gods-, post- och besöksadresser

Beredskapsbas Umeå
Svenskt Ambulansflyg
KSA-hangaren
Flygplatsvägen 14B
904 22 Umeå
Godsleverans aviseras till:
073 398 78 74

Beredskapsbas Arlanda
Svenskt Ambulansflyg
Grafair Jet Center
Navigatörsvägen 1
190 60 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 //