



Plan och budget 2024 med plan för 2025 och 2026

KSA Förbundsfullmäktige 21 juni 2023

SAMMANFATTNING	3
PLAN OCH MÅL FÖR 2023	4
Inledning och förutsättningar	4
Beredskapens betydelse för budget	5
Upphandlingar och avtal	5
Inflation och kostnadsutveckling	5
Planering	5
Kansli	6
Information och kommunikation	6
Informationssäkerhet	6
Internkontrollsystem	6
Personal	6
Ledningssystem	7
Styrande dokument	7
Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2024	8
Verksamhetsmål 2024	8
Budget 2024 med plan 2025 och 2026	9
Inledning	9
Intäkter	10
Kostnader	11
Personalkostnader	11
Konsult- och projektkostnader	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Externa kostnader	11
Avskrivningar	12
Finansiella kostnader	12
Befarande kostnader som inte hanterats i budget	12
God ekonomisk hushållning	13
Finansiella mål	14
Budgettabeller	14
Resultaträkning 2024–2026	14
Fördelningsmodell	14
Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2024 och plan 2025 och 2026	16
Tabell 2 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader 2024–2026	16
Tabell 3 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2024	17

Sammanfattning

Dokumentet innehåller budget och plan för 2024 med plan för åren 2025 och 2026.

Budgeten redovisar en ekonomi i balans.

Återhämtning av underskottet från uppstartsåret bestående av drygt 60 miljoner på tio år innebär ett årligt resultatöverskott på i genomsnitt 6 miljoner per år, utöver budgeterat resultat. Åtgärderna kan bestå av högre intäkter och/eller minskade kostnader. Återhämtning av underskott görs i separat redovisning.

Svenskt Ambulansflyg är Sveriges samtliga regioners eget ambulansflyg. Verksamhet bedrivs med hög patientsäkerhet och beredskap, dygnet runt för Sveriges samtliga regioner.

Enligt av regionerna beslutad fördelningsmodell utgör 30 procent av intäktsbudgeten, en särskild avgift baserad på respektive regions invånarantal och geografi. 70 procent av intäktsbudgeten baseras på prognoser av beställda ambulansflyguppdrag, dvs samtliga regioners förväntade beställningar. Intäktsbudget för 2023 baseras på 6 000 flygtimmar. Andra halvåret uppnåddes genomsnittligt 481 flygtimmar per månad, vilket är nära budgeterade nivåer om 500 per månad. Regionernas samtliga beställningar riktas dock inte till Svenskt Ambulansflyg och bedömningen är att ökade volymer är att vänta. Av den anledningen är det rimligt att basera en intäktsbudget för 2024 på motsvarande 6 000 flygtimmar.

Kunskapen om såväl fasta som löpande kostnader ökar kontinuerligt och kostnadsbudgeten för 2024 har förutsättningar att vara ytterligare kvalitativt säkerställd jämfört med budgetåret 2023. Effekter av omvärldsläget med en hög inflation har drivit på en kostnadsökning generellt. I kostnadsbudget följer Svenskt Ambulansflyg snittet för LPIK delar av förbundets kostnader. För kostnader kopplat till flyget följer kostnadsbudget branschspecifika nivåer.

Fortsatt råder osäkerhet gällande prisnivåer för bränsle och därför är ett rörligt bränsletillägg föreslaget även för 2024. Budgeten innehåller förstärkning med de sex piloter som inte kom med i budget för 2023. Inkluderat är även kostnad för medicinska koordinatörer vid Flygkoordineringscentralen samt kostnad för ny standard räkenskapsrevision och därtill ökad ekonomiadministration.

Den tidigarelagda budgetprocessen innebär osäkerhet på grund av omvärldsläget och att det saknas erfarenhet av ett helt budgetår med verksamhet i full drift. På motsvarande sätt kan brist på erfarenhet om verksamhetens potential innebära en försiktighet gällande möjligheter till besparing genom optimering och effektivisering, men också gällande intäkter i volymen beställda flyguppdrag. Med anledning av extrema osäkerheter på kostnadssidan är förslaget att stämna av budgeten vid höstens fullmäktigesammanträde.

Plan och mål för 2023

Inledning och förutsättningar

Enligt Förbundsordning 2022 §3 är förbundets ändamål och uppgifter att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg samt samordna och koordinera densamma. I ansvaret ingår att via egen regi eller utkontraktering omhänderta den operativa driften av såväl ambulansflyg som beställnings- och koordineringscentral. Förbundet skall även i övrigt verka för utveckling av förbundets verksamhet.

Verksamheten har under 2023 övergått till drifts- och utvecklingsfas. Den operativa verksamheten har ett fokus på optimering och samordning av regionernas beställningar men också optimering av kommunalförbundets resurser, vilket är ett arbete som fortskrider under 2024 i samarbete med medlemmarna, dvs Sveriges 21 regioner.

Under 2022 utförde Svenskt Ambulansflyg uppdrag vid 39 av Sveriges trafikflygplatser och 28 flygplatser i andra länder. Det operativa området utökades till att omfatta Atlantenområdet med Island och möjlighet att öppna för flygningar till Svalbard.

Inför 2023 fanns en förväntan om att regionerna fullt ut skulle ha växlat över sina beställningar av ambulansflyguppdrag till Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg. Beställningarna har kontinuerligt ökat i volym, men fortsatt riktas delar av regionernas beställningar till andra operatörer, trots medlemskap i kommunalförbundet.

Verksamheten är i full operativ drift med dygnet-runt-beredskap vid samtliga tre beredskapsbaser för att möta regionernas uttalade behov. Från halvårsskiftet 2022 uppnår förbundet volymer som nära motsvarar budgeterade 500 flygtimmar. Med de volymer som fortfarande riktas till andra aktörer är bedömningen att 6000 flygtimmar per år är rimligt, både för 2023 och 2024.

En utmaning ligger i förbundets uppdrag vilket innebär en begränsning att ta emot beställningar från andra aktörer än regionernas verksamheter. Av den anledningen tvingas förbundet tacka nej till uppdragsförfrågningar från andra myndigheter i Sverige och myndigheter i nordiska länder. Därav är regionernas köptrohet avgörande.

Från 2023 inleds återställande av det underskott som uppkom under uppstartsåret 2022. Verksamheten är slimmad och återställande genom besparing eller drastiska åtgärder bedöms inte vara möjligt, då det skulle medföra konsekvenser för beredskap och operativ förmåga. Endast ett fåtal flygtimmar utöver budgeterade 500 skulle ge önskad effekt i återhämtningen. Det är månader med fler än 500 flygtimmar vilket verksamheten klarar med egen kapacitet. Att genomsnittligt nå 500 flygtimmar bedöms rimligt beaktat de beställningsvolymer som riktas till privata aktörer. Regionerna erbjuds stöd i form av anpassat Informationsmaterial med regionens egna rutiner att spridas till sjukvårdens verksamheter. 2024 innebär att på nytt förvänta att regionerna fullt ut har växlat över sina beställningar till Svenskt Ambulansflyg.

Beredskapens betydelse för budget

Ambulansflyguppgifterna består i huvudsak av sekundärtransporter, dvs patienttransporter mellan sjukhus, men även ett fåtal primäruppdrag vid flygplatser där avståndet är långt till närmaste sjukhus. En majoritet av transporterna är planerade uppdrag, vilka utförs dagtid och en mindre del akuta. Vissa transporter utförs i samarbete med specialteam bestående av läkare och sjuksköterskor inom olika specialiseringar.

Ambulansflygets funktion förutsätter beredskap med kort inställetid, dygnet runt.

Grundbemanning är fem besättningar med piloter och Flightnurse dagtid och tre nattetid.

Anpassningar av upplägget, exempelvis bemanningstider, görs kontinuerligt utifrån erfarenheter i beställningsmönster och regionernas behov. Ett sjätte ambulansflygplan är delvis utanför produktion för planerat underhåll. Budgeten 2024 är utarbetad utifrån ett av regionerna utpekade beredskapsbehov.

En stor del av kostnaden för utförandet av ambulansflyguppgifterna är kopplat till beredskapsbaser, flygplan och personalbehovet för att upprätthålla hög beredskap. Det som är en direkt rörlig kostnad är framför allt bränsle och avgifter kopplat till respektive ambulansflyguppgifter. 30 procent av intäktsbudgeten utgör en fast avgift och 70 procent rörlig.

Upphandlingar och avtal

Överenskommelse mellan KSA och de vårdgivande regionerna om bemanning av sjuksköterskor och vårdgivaransvar löper ut den 31 december 2023. Ett nytt avtal beräknas vara klart under sommaren 2023.

Inflation och kostnadsutveckling

Ett spånt omvärldsläge med en hög inflationstakt har bidragit till en generellt hög kostnadsutveckling för hela samhället och samtliga regioner. Svenskt Ambulansflyg använder LPIK för relevanta delar av verksamheten. Andra områden med risk för stora kostnadsökningar är underhåll och avgifter kopplat till flygplatser. Sveriges flygplatser, drabbades av bristande intäkter under pandemin med krav om återställande av underskott. Uppgifter från olika delar av flygbranschen indikerar kostnadsökningar på mellan 15 och 45 procent. I regeringens utredning om det svenska flygplatssystemet beskrivs förväntade avgiftsökningar kopplat till flygplatsavgifter uppgå till 20 procent.

Flygverksamhetens kostnader utgör en större del av budgeten vilket innebär att mindre förändringar kan innebära stora konsekvenser för utfallet 2024. Av den anledningen föreslås en budgetavstämning vid höstens fullmäktigesammanträde.

Planering

2024 fortsätter arbetet med uppföljning och optimering av beredskap och kapacitet. Då finns erfarenhet av ett år i full operativ drift. Statistik baserad på realistiska nivåer kan omvandlas till verktyg för ökad effektivitet i verksamheten och till nytta för utveckling i regionerna. Koordinering och samordning är nyckelord för att nyttja samhällets resurser på bästa sätt.

Svenskt Ambulansflyg utgör en del i regionernas uppdrag inom nationell krisberedskap. En beredskapsorganisation är etablerad med struktur som matchar regioners och statliga myndigheter för samverkan med andra aktörer vid kriser eller störningar i samhället.

Kansli

Svenskt Ambulansflygs kansli med administrativa funktioner och koordineringscentral är sedan 1 juli 2021 inrättad i lokaler inom Norrlands Universitetssjukhus. Lokaler används delvis gemensamt av kommunalförbundet och Region Västerbotten. Beredskapsbasen vid Umeå flygplats med operativ verksamhet är en separat enhet. Övriga beredskapsbaser utgör en kombination av operativ verksamhet och administration.

Verksamhetens administration hanteras av ett fåtal anställda medarbetare med stöd av konsulttjänster inom exempelvis HR, ekonomi, IT och upphandling.

IT-system kopplat till flyg och flygkoordinering genererar data som i paketerad form ska nyttjas för utveckling av verksamheten, men också för regionernas sjukvård. 2024 fortsätter utveckling av automatiserade funktioner för statistik och uppföljning.

Information och kommunikation

Som offentlig verksamhet agerar Svenskt Ambulansflyg transparent och öppet. Det gäller såväl internt, till medlemmar som externt. Sedan januari 2022 har KSA en heltidsanställd kommunikationschef med utökat ansvar som nämndsekreterare.

Kanaler är utvecklade för kommunikation internt och med medlemmar. Utvecklingsområden är stöd till regionerna och sjukvården för ökad beställningsvilja och ökad motståndskraft mot marknadsaktiviteter från andra aktörer. Fortsatt utveckling kommer ske av aktiviteter för ökad kännedom om förbundet och verksamheten.

Informationssäkerhet

Aktuellt världsläge med ökad risk för cyberattacker kräver en kontinuerlig uppbyggnad och värdering av IT-säkerhet. Under 2024 kommer det vara ett fortsatt utvecklingsområde. Dataskyddsombud och informationssäkerhetsansvarig är etablerade funktioner för organisationen.

Internkontrollsystem

En årlig internkontrollplan fastställs av styrelsen inför nytt verksamhetsår. Därefter följer ett systematiskt arbetssätt att genomföra kontroller och reducera risker. Uppföljningen skall återrapporteras till förbundets styrelse för att skapa förutsättningar för ledning och styrning.

Personal

Under 2021 vid verksamhetens uppstart med pandemi och nedstängd flygbransch och därefter flygbranschens uppgång gav en ökad rörlighet under 2022 och inledningen av 2023

Flygbranschen har återtagit volymer efter pandemin och det är en stor efterfrågan på piloter och flygtekniker. Bedömningen är dock att Svenskt Ambulansflyg har ett unikt erbjudande med ett betydelsefullt samhällsuppdrag med teamarbete och möjlighet till tjänstgöring i en relativ närhet till hemmet. Många av verksamhetens piloter och flygtekniker bor i närheten av baserna där de har sin tjänstgöring. Det är dock fortsatt risk för konkurrensutsättning framför allt från flygbolag verksamma i Sverige.

Det är ett underskott av piloter i verksamheten. En obalans i bemanning av piloter i förhållande till övriga resurser bidrar till att den sammantagna resursen inte kan nyttjas optimalt.

Ledningssystem

Svenskt Ambulansflyg har ett lagstadgat krav på ledningssystem för flygsäkerhet. Flygverksamhetens ledningssystem tillämpas fullt ut.

Styrande dokument

Ett stort antal styrande dokument har reviderats och uppdaterats under 2023. Arbetet fortsätter under 2024.

Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2024

Svenskt Ambulansflyg utgör en etablerad transportfunktion integrerad i ett heltäckande system som stöd för regionernas sjukvård.

Förväntat är att samtliga regioner växlar över återstående beställningar som fortsatt riktas till privata operatörer.

De övergripande verksamhetsmålen är etablerade i enlighet med förbundsordningens intentioner och medlemmarnas uttalade viljeinriktning

Verksamhetsmålen kommer fortsatt vara inriktat på att möta behovet av ökad samordning för effektivisering och utveckling av ambulansflygtjänsten.

Övergripande verksamhetsmål fastställda av fullmäktige utgör grund för en mer riktad verksamhetsplan för styrelsens arbete med ledning och styrning. Med fullmäktiges mål som utgångspunkt definieras mer specifika mål till styrelsens verksamhetsplan, vilket också ger möjlighet till periodisk uppföljning av både ekonomiska resultat och verksamhetsmål.

Verksamhetsmål 2024

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås
Svenskt Ambulansflyg är det självklara valet för samtliga regioner enligt medlemskapets innebörd.	Alla regioner beställer samtliga flygambulanstransporter av Svenskt Ambulansflyg Svensk Ambulansflyg levererar tjänsten med god tillgänglighet och hög kvalitet och hög säkerhet.	Jan 2024
Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	Svenskt Ambulansflyg jobbar aktivt med utveckling av en god arbetsmiljö och kompetensförsörjning.	December 2024
Svenskt Ambulansflyg har god ekonomisk hushållning.	Svenskt Ambulansflyg bedriver och utvecklar en kostnadseffektiv verksamhet genom metoder, arbetssätt och utveckling av mätetal.	Juli 2024

Budget 2024 med plan 2025 och 2026

Inledning

De ekonomiska utmaningarna i samhället är alltmer påtagliga med en hög inflation, ökade pensionskostnader och ränte- och prishöjningar. Omvärldsläget har fått en stor påverkan på den ekonomiska utvecklingen på alla plan. När och hur mycket inflationen dämpas blir avgörande för när kostnader och räntor hamnar på stabila nivåer.

För åren 2023 och 2024 förväntas fortsatt stora ekonomiska osäkerheter med högre priser på varor och tjänster. Åren 2025 och 2026 antas präglas av osäkerheter till följd av världsekonomin.

En långsiktigt hållbar ekonomi är nödvändig för att säkra en ändamålsenlig och effektiv verksamhet över tid. Det finns ett fortsatt behov av att arbeta med långsiktiga åtgärder och en nödvändighet att skapa en buffert i ekonomin. Detta främst likviditetsmässigt, men även resultatmässigt, för att säkra en stabil ställning över tid och klara snabba förändringar av intäkter eller kostnader.

Förbundet har i budget 2024 med plan 2025 och 2026 ett årligt resultatkrav på 2 procents överskott.

I februari 2022 antog fullmäktige en reviderad förbundsordning som innebar att budgetprocessen tidigarelades till våren och att budgeten skulle fastställas i fullmäktige senast 30 juni för nästkommande år. Den tidigarelagda budgetprocessen innebär en ökad osäkerhet då förbundet först under 2023 övergått från uppstartsfas till driftfas och saknar därmed naturligt information om ett helt budgetår med en operativ verksamhet i full drift.

Förbundets ändamål är att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg. En central del är beredskap, dygnet runt med kort inställetid för att möta samtliga regioners behov av ambulansflyguppdrag. Budget 2024 med plan 2025 och 2026 har fortsatt koncentrerats på att kvalitetssäkra tidigare underlag för att på så sätt säkerställa en budget som går hand i hand med förbundets uppdrag och ändamål. Med anledning av det har vissa justeringar skett i budget 2024 i jämförelse med budget 2023 och tidigare beslutad plan för 2024.

Förändrade kostnader jmf med tidigare beslutad plan gäller bland annat för:

- Bemanning medicinsk bedömning Flygkoordineringscentralen
- Pilotbemanning
- Utbildning av piloter
- Branschspecifika index
- Avskrivningar
- Ny standard räkenskapsrevision och därtill ökad ekonomiadministration

Sammantaget är totalkostnaden för budget 2024 34,5 mkr högre i jämförelse med budget 2023.

(tkr)	Beslut	Förslag	Förändring	Not
	220630	230621		
	Budget 2023	Budget 2024		
Personalkostnader	102 226	112 498	10 272	1
Konsult- och projektkostnader	44 918	56 926	12 009	2
Externa kostnader	140 065	150 525	10 460	3
Avskrivningar	25 821	26 300	478	4
Finansiella kostnader	8 418	8 418		5
Summa	321 448	354 667	33 219	
Resultatkrav 2 %	5 788	7 093	1 306	6
KSA totalsumma	327 236	361 760	34 524	

Not 1 - Ökning personalkostnader för 6 piloter inkl. utbildning, ökning personalkostnader för administration till följd av ny standard räkenskapsrevision samt högre LPIK

Not 2 - Skattad kostnad för bemanning av medicinsk kompetens på Flygkoordineringscentralen

Not 3 - Ground handling, luftfartsavgifter och service- och underhåll flygplan uppräknad med branschspecifikt index

Not 4 - Justering avskrivningskostnader utifrån faktiska investeringsnivåer

Not 5 - Oförändrat då räntan för flygplanslånet enligt villkor är bundet i femårsperioder (2022-2026)

Not 6 - Automatisk ökning till följd av större omslutning

Intäkter

Kommunalförbundet har kostnader som skall täckas av intäkter från medlemmarna. Intäkterna ska faktureras enligt följande:

1. 70 % av kommunalförbundets intäkter ska faktureras per flygtimme eller annan grund
2. 30 % av kommunalförbundets intäkter ska faktureras med en särskild avgift

I förbundsordningen 2022 (bilaga 1. fördelningsmodell) anges att 70 % av förbundets intäkter ska fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista och ska framgå av förbundets budget. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm.), faktureras från förbundet till beställande part. Detta gäller även om uppdraget av någon anledning inte genomförts.

Kostnader för särskilda vårdteam (neonatal, ECMO och IVA) faktureras ifrån den part som tillhandahåller teamet till beställande part.

Budgetposten baseras på en prognosticerad beställningsvolym om 6 000 flygtimmar för 2024.

En summa motsvarande 30 % av förbundets budgeterade intäkter ska medlemmarna betala med en särskild avgift. 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.

Den särskilda avgiften är maximerad till ett takbelopp per flygtimme och beräknas enligt följande:

- 30 % av intäktsbudgeten dividerat med antal budgeterade flygtimmar multiplicerat med 154 procent.

Om en regions beräknade kostnad överstiger takbeloppet per flygtimme ska den överskjutande delen av avgiften fördelas mellan de regioner som har en särskild avgift per flygtimme som understiger takbeloppet. Omfördelningen görs i flera steg till dess ingen region har en särskild avgift per flygtimme som överstiger takbeloppet samtidigt som någon region har en särskild avgift per flygtimme som understiger takbeloppet.

Kostnader

Personal- och konsultkostnader

Budgeterade personalkostnader inklusive utbildning motsvarar 112,5 mkr och består av piloter, tekniker, flygkoordinatorer, kanslipersonal med flera. Budgeten motsvarar ca 85 årsarbetare och är inklusive de tillkommande 6 årsarbetare piloter. Personalkostnaderna är uppräknade med LPIK.

Förutom budgeterade tjänster inryms även här kostnader för sjuksköterskor i kabin, *Flightnurse*, samt kostnader för bemanning av medicinsk bedömning på Flygkoordineringscentralen och motsvarar tillsammans 55,4 mkr.

Sjuksköterskor i kabin anställs av tre vårdgivarregioner och kommer att på 50 % av sin tjänst arbeta som *Flight Nurse* i ambulansflygplanen. Från och med 2024 ingår även Region Västerbottens bemanning av medicinsk bedömning på Flygkoordineringscentralen i förbundets budget. KSA reglerar fördelningen av kostnaden på förbundets medlemmar enligt den vid varje tidpunkt gällande fördelningsmodell som beslutats för förbundets kostnader.

I övrigt är det ca 1,5 mkr budgeterat för tekniskt underhåll på flygplanen som kommer att utföras av inhyrd personal

Externa kostnader

Den största posten i förbundets budget med 150,5 mkr och består till stora delar av kostnader som är direkt kopplade till operativ flygverksamhet som bränsle, tekniskt underhåll, luftfartsavgifter, ground handling, hyra hangarer med mera men posten innehåller även kostnader för exempelvis lokalhyror, IT supportavtal, IT program och arbetskläder. Inflationsökningen har inneburit kraftigt ökade kostnader inom en rad områden som är väsentliga för förbundet och därför har vissa av posterna som ground handling, luftfartsavgifter och service- och underhåll för flygplanen räknats upp med ett branschspecifikt index. Det innebär att ground handling räknats upp med 25 % och luftfartsavgifter samt service- och underhåll flygplan med 15 %. Resterande kostnader har räknats upp med LPIK. Detta gäller även för bränsle trots troliga prishöjningar med anledning av världsläget. Detta med anledning av svårigheten att bestämma ett index som kommer att vara hållbart över tid då prissvängningarna varit stora på kort tid.

Avskrivningar

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

Justering av budgeten för avskrivningarna har genomförts för 2024 då reservdelar köps in preventivt för en ökad beredskap vilket möjliggör kortare stilleståndstider.

Finansiella kostnader

Budgeterade räntekostnader har hitintills beräknats på låneram och upprättade kreditiv. Från 2021-12-31 omvandlades enligt gällande avtal kreditiven till upprättade skuldreverser där räntan är fastställd till en fem-årig swap ränta plus en marginal på 0,5%. Enligt skuldebrev ska räntan bindas i fem år vilket innebär att räntan är ca 1,21% under åren 2022–2026.

Befarande kostnader som inte hanterats i budget

Inför 2024 finns befarande kostnadsökningar som denna budget inte tagit höjd för. Skälet till att kostnaderna inte hanterats är stor osäkerhet i kostnadsvolymen och/eller osäkerhet i när och hur kostnaden skall hanteras och detta gäller i huvudsak bränsle.

Det går inte idag att med någon större säkerhet värdera flygbränslepriset vid ingången till 2024 och svängningarna under året kan förväntas vara fortsatt stora.

Vissa kostnadsposter som ground handling, luftfartsavgifter och service- och underhåll av flygplanen har räknats upp med ett branschspecifikt index och som också uppfattas mer marknadsmässigt hållbart. Hur träffsäkert uppräknningen varit är i nuläget svårt att bedöma och med dessa osäkerheter är förslaget att stämma av budgeten vid höstens fullmäktigesammanträde.

God ekonomisk hushållning

God ekonomisk hushållning innebär att både förbundets finansiella och verksamhetsmässiga mål uppnås, att verksamheten bedrivs långsiktigt, ändamålsenligt och effektivt och att ekonomiska aktiviteter sker i enlighet med lagar, regler och etablerade normer. Det genomförs så här:

- Förbundets verksamhet styrs av förbundsfullmäktiges mål, riktlinjer och budget för drift och investeringar.
- Förbundsstyrelsen har det övergripande ansvaret för att förbundet har en god ekonomisk hushållning och följer kommunallagens krav på budget i balans.
- Den ekonomiska planeringen ska utgå ifrån försiktighetsprincipen och där säkerhet i antaganden är en viktig grundförutsättning.
- De i budget och verksamhetsplan angivna målen ska följas upp under budgetåret och avrapporteras i delårsrapport och årsredovisning.
- Alla beslut ska innehålla en ekonomisk konsekvensbeskrivning som tydliggör hur beslutet påverkar förbundets ekonomi och hur det ska finansieras.
- Överskott är en nödvändig förutsättning för att förbundet ska ha en buffert för att kunna möta oväntade händelser eller sämre tider.
- Om förbundet redovisar eller prognostiserar ett underskott ska förbundet snarast redovisa en åtgärdsplan till förbundsstyrelsen och vidta de åtgärder som krävs för att uppnå en budget i balans.
- Om förbundets resultat för ett visst räkenskapsår är negativt skall det enligt kommunallagens balanskrav regleras genom åtgärder under de närmast följande tre åren.

Finansiella mål

Förbundet eftersträvar god ekonomisk hushållning och verksamheten ska bedrivas med hög kostnadseffektivitet och kostnadsmedvetenhet. Det kommer att innebära att verksamhetens resurser, beredskap och tillgänglighet trimmas mot den reella efterfrågan.

Med god ekonomisk hushållning avses såväl verksamhetsmässiga som finansiella mål för perioden 2024–2026. De finansiella målen är:

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

Budgettabeller

Resultaträkning 2024–2026

Budget 2024 med plan 2025 och 2026 baseras på en uppskattning av medlemmarnas behov och förbundets kostnader för att leverera det medlemmarna efterfrågar.

Landstingsprisindex (LPIK) har använts vid uppräknings av delar av förbundets kostnader för perioden 2024–2026. Utöver LPIK har tre av förbundets kostnadsposter räknats upp med ett index som är mer överensstämmande med flygbranschen. Det avser kostnaderna för ground handling som räknats upp med 25 % och kostnaderna för luftfartsavgifter samt service- och underhåll av flygplanen som räknats upp med 15 %.

Fördelningsmodell

Kommunalförbundet har kostnader som skall täckas av intäkter från medlemmarna. Intäkterna ska faktureras enligt följande:

1. 70 % av kommunalförbundets intäkter ska faktureras per flygtimme eller annan grund
2. 30 % av kommunalförbundets intäkter ska faktureras med en särskild avgift

Finansiering genom särskild avgift

En summa motsvarande 30 % av förbundets budgeterade intäkter ska medlemmarna betala med en särskild avgift. 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. Avgiften faktureras inför ett nytt år.

Finansiering av flygverksamheten

I förbundsordningen anges att 70 % av förbundets budgeterade intäkter ska fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista som beslutas av styrelsen. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt

uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm.), faktureras från förbundet till beställande part. Detta gäller även om uppdraget av någon anledning inte genomförts. Kostnader för särskilda vårdteam (neonatal, ECMO och IVA), faktureras ifrån den part som tillhandahåller teamet till beställande part.

Beräknade flygtimmar för perioden 2024–2026 har som utgångspunkt 6 000 h per år.

Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2024 och plan 2025 och 2026

(tkr)	Budget 2024	Plan 2025	Plan 2026
INTÄKTER	361 760	365 268	372 188
Särskild avgift	108 528	109 580	111 656
Flygkostnader	253 232	255 688	260 531
KOSTNADER	361 760	365 268	372 188
Personal - och konsultkostnader	169 424	171 067	174 953
Externa kostnader	150 525	152 321	155 219
Avskrivningar	26 300	26 300	26 300
Finansiella kostnader	8 418	8 418	8 418
RESULTAT	7 093	7 162	7 298

Tabell 2 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader budget 2024 och plan 2025–2026

	Fördelningsnyckel budget 2024	Fördelningsnyckel plan 2025	Fördelningsnyckel plan 2026
Särskild avgift	30%	30%	30%
Flygkostnader	70%	70%	70%
Särskild avgift	108 528	109 580	111 656
Flygkostnader	253 232	255 688	260 531
Summa	361 760	365 268	372 188
Flygtimmar	6 000	6 000	6 000
Flygtimpris	42 205	42 615	43 422

Tabell 3 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2024

Region	Nyckel Särskild avgift (%)	Flygtimmar budget*	Särskild avgift före justering (tkr)	Justering takbelopp (tkr)	Särskild avgift efter justering (tkr)	Rörlig flygkostnad (tkr)	Total kostnad (tkr)*	Total kostnad per FH (kr)
Region Stockholm	11,31%	622	12 279	3 737	16 016	26 252	42 268	67 955
Region Uppsala	2,77%	298	3 008	916	3 924	12 577	16 501	55 373
Region Sörmland	2,16%	59	2 341	-698	1 643	2 490	4 134	70 061
Region Östergötland	3,52%	198	3 821	1 163	4 984	8 357	13 341	67 378
Region Jönköping	3,02%	30	3 273	-2 438	836	1 266	2 102	70 061
Region Kronoberg	2,03%	59	2 201	-557	1 643	2 490	4 134	70 061
Region Kalmar län	2,49%	59	2 702	-1 058	1 643	2 490	4 134	70 061
Region Gotland	0,65%	119	706	215	921	5 022	5 944	49 946
Region Blekinge	1,05%	50	1 142	250	1 393	2 110	3 503	70 061
Region Skåne	7,44%	287	8 073	-78	7 995	12 113	20 107	70 061
Region Halland	2,17%	79	2 350	-149	2 201	3 334	5 535	70 061
Västra götalsregionen	11,06%	357	12 002	-2 058	9 944	15 067	25 012	70 061
Region Värmland	3,89%	30	4 225	-3 389	836	1 266	2 102	70 061
Region Örebro län	2,50%	30	2 714	-1 878	836	1 266	2 102	70 061
Region Västmanland	1,90%	50	2 058	-665	1 393	2 110	3 503	70 061
Region Dalarna	4,95%	99	5 370	-2 612	2 758	4 178	6 936	70 061
Region Gävleborg	3,64%	79	3 952	-1 751	2 201	3 334	5 535	70 061
Region Västernorrland	3,86%	448	4 192	1 276	5 467	18 908	24 375	54 410
Region Jämtland-Härjedalen	7,17%	674	7 787	2 370	10 157	28 446	38 603	57 275
Region Västerbotten	8,42%	465	9 137	2 781	11 918	19 626	31 544	67 836
Region Norrbotten	14,00%	1 908	15 195	4 625	19 819	80 528	100 347	52 593
Totalt	100,00%	6 000	108 528	0	108 528	253 232	361 760	

*Baseras på uppgifter från 2017 och har primärt använts som grund för beräkning av totalt budgeterade flygtimmar om 6000. Det reella utfallet är lägre eller högre för respektive regions nyttjande, men kan ännu inte ersättas, då det ännu inte finns ett verkligt utfall från ett år med full operativ drift. OBS fakturering av flygtimmar sker utifrån respektive regions nyttjande av tjänsten. Översyn av fördelningsmodellen är inledd enligt beslut av KSA Förbundsfullmäktige.