

SVENSKT
AMBULANSFLYG //+



Årsredovisning 2023



Innehåll

2023 i korthet

Pilotjobb med variation	3
Förord styrelseordföranden	4
Förord förbundsdirektör	5
Mandatperiod 2023–2027	6–7
Sjukvård på hög höjd	8–9
Övning under Aurora	10
Bättre beredskap för intensivvård	11
Transport för högsmittsamma sjukdomar	12
Flexibel planering med statistik	13–17
Uppskattade besök	18–19
Besök på flygplatser	20–21
Nationell beredskap	22–23
Bilaga 1: Om Svenskt Ambulansflyg	24–27
Bilaga 2: Lärande organisation	28–30
Bilaga 3: Riskvärdering	31

Förvaltningsberättelse	32–38
------------------------	-------

Räkenskaper

Resultaträkning	39
Balansräkning	40
Kassaflödesanalys	41
Driftsredovisning	42
Noter	43–48
Revisionsberättelse	49

Styrelse, revisorer

Ledamöter styrelse	
Revisorer	50

Uppgifter

Foto	
Adresser	51

SVENSKT AMBULANSFLYG //+

Årsredovisning 2023

Text och layout: Svenskt Ambulansflyg
Tryck: 2023, Original Tryckeri i Norrland, 300 ex.
Uppgifter om foto på sida 51

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.

Pilotjobb med variation

Anna Sandell Lundberg är en av ett 50-tal piloter anställda vid Svenskt Ambulansflyg. Hon påbörjade sin tjänst våren 2023.

Var har du jobbat tidigare och vilken typ av flygplan/uppdrag har du flugit?

Jag har under många år flugit större passagerarflygplan. Jag började min flygkarriär på flygplanstypen Boeing 737 som tar 189 passagerare och flög inom Europa med Ryanair.

Därefter fick jag chansen att flyga långdistansplanet Boeing 787, Dreamliner med Norwegian. Det flygplanet som är ett av världens modernaste plan tar 340 passagerare och där gick flygningarna från Europa till USA och Thailand. Där kunde de schemalagda rutterna variera i längd, allt från 3 dygn till 9 dygn hemifrån. Det kan vara lite tufft när man har familj och är hemmakär som jag är.

Vad är den största skillnaden mot tidigare pilotjobb?

Ambulansflyget är mer dynamiskt. Jag kan känna till en schemalagd plan för dagen, men som plötsligt kan ändras helt och hållet. Många gånger vet jag inte var jag ska ut och flyga när jag är på väg till jobbet, det gäller att vara flexibel. En annan skillnad är att jag är mer med i flygoperationen som helhet. Ena stunden lastar jag bagage eller bärar för att i andra informera patienter och anhöriga om var vi ska, hur säkerhetsrutiner ser ut. Ibland serverar jag kaffe. Det är väldigt mycket mer än bara pilotjobbet och det är något som jag både uppskattar och tycker är roligt.

Vad är det bästa med jobbet vid Svenskt Ambulansflyg?

Mina kollegor. Det är roligt att så många trevliga och kompetenta människor jobbar på en och samma arbetsplats. Det är en härlig stämning där man kan blanda skratt och professionalism. En annan fördel är också att jag kan komma hem till min familj och vara en del av deras var-

dag varje dag, och det är ovanligt inom flygbranschen.

Varför tycker du att man ska bli pilot?

Pilotyrket är verkligen jätteroligt och varierande. Det kostar förvisso på med varierande arbetstider, men det är också

fördelar med att kunna vara ledig på vardagar ibland. Jag har verkligen uppskattat att få arbeta med människor från hela världen med olika kulturer och bakgrunder. Världen är mindre än man kan tro. Jag uppskattar att jag ser solen varje dag, även när det är mulet på marken.



Anna Sandell Lundberg, styrman vid beredskapsbasen på Arlanda. Hon flyger ambulansinredd Pilatus PC-24.



Tillsammans erbjuder vi den bästa vården

Det är med stolthet vi summerar 2023 med resultat över förväntan, såväl ekonomiskt som i verksamheten. 3 800 patienter har fått ta del av den bästa vården som Sverige gemensamt kan erbjuda, med ett ekonomiskt resultat på 9,5 miljoner. Att regionerna gör det här tillsammans är en enorm styrka och ett lyft för svensk sjukvård. Tillsammans tar vi ansvar för Sverige som helhet, såväl för sjukvården i fredstid som Sveriges säkerhet och beredskap.

Vi började året med en viss osäkerhet i ett par svaga månader. Sen kom mars med rekord i både beställningar och intäkter, vilket också blev förbundets första månad med positivt resultat. Därefter följde en sommar som överträffade förväntningarna med råge. Prognosen på helåret var dock nära noll utifrån kunskap om föregående hösts siffror. Resultatet vid årets slut med 9,5 miljoner är mer än styrelsen kunnat drömma om. Att vi nu kan beta av nära en sjättedel av underskottet från uppstartsåret är välkommet och möjliggör utveckling av verksamheten för framtiden. Svenskt Ambulansflyg är fortfarande bara i början av en lång utvecklingsresa.

Styrelsen är otroligt stolt över en ansvarsfull och kompetent verksamhet som genomgående strävar efter att leverera det bästa för oss medlemmar. Vi vill rikta ett stort tack till samtliga medarbetare. Utan er hade det här inte varit möjligt.

Vi vill också uppmärksamma det engagemang vi ser hos samtliga regioner, där såväl tjänstepersoner som förtroendevalda är involverade i projekt och frågor med betydelse för kommunalförbundet och för regionernas utveckling. Det engagemanget betyder mycket för oss ledamöter i förbundets styrelse och fullmäktige och ger vägledning och riktning i avgörande beslut.

Extra roligt under 2023 är den positiva uppmärksamhet som riktas från hela samhället. Många är besöken vid de tre baserna av såväl tjänstepersoner som politiker på alla nivåer: regering, riksdag, departement, statliga myndigheter regioner och intresseorganisationer. Varje besök bidrar till ytterligare kännedom och möjligheter till utveckling.

Vi är också övertygade om att Svenskt Ambulansflyg kommer spela roll i de utmaningar regionerna står inför. Behovet av att flytta patienter mellan sjukhus kommer med all sannolikhet att öka. Regionerna tillsammans erbjuder den bästa vården för patienten. Styrelsen har gett verksamheten i uppdrag att utreda hur Svenskt Ambulansflyg kan bidra till möjliga samordningsvinster i sjukvårdssystemet.

Svenskt Ambulansflyg har under 2023 tagit ett stort och viktigt steg genom revidering av förbundets fördelningsmodell. Arbetet har skett i samförstånd och enighet om behovet och resultatet. Enighet har också uppnåtts i att ändra förbundets uppdrag med möjlighet till samarbete med andra parter. Ytterst handlar det om regionernas utsatthet och behov av att vara delaktiga i det osäkra världsläget, men också ett utvecklat samarbete med grannländer i och med Nato-inträdet.

Vi har bara sett början av ambulansflygets utveckling och betydelse och vi ser fram emot fortsättningen. Tillsammans bygger regionerna en jämlik sjukvård för hela Sverige. Med Svenskt Ambulansflyg säkrar vi att alla i Sverige kan få tillgång till den bästa vården.



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



Kenneth Östberg (S)
1:e Vice Styrelseordförande
Svenskt Ambulansflyg
Hemmahörande i Region Västmanland

Nationellt samarbete som gör skillnad

21 februari 2024 firade Svenskt Ambulansflyg två år och 2023 är första helår med full operativ drift. Det är otroligt vad som hänt sedan start och nu bedriver vi en verksamhet som uppfyller förväntningarna i såväl volym som ekonomi och tillsammans med Sveriges alla regioner arbetar vi för att utveckla verksamheten för att möta dagens och morgondagens behov.

Jag är mycket tacksam för samarbetet med och mellan tjänstepersoner och politiker i Sveriges regioner. Det möjliggör en utveckling där vi på bästa sätt kan möta regionernas och sjukvårdens behov. Det är tillsammans vi tar steg i en ständigt pågående utveckling. De beslut som fattas av förbundets styrelse och fullmäktige ger verksamheten goda förutsättningar för den operativa driften och framtida utveckling.

Det vi åstadkommit under 2023 händer inte av sig själv. Varje medarbetares insats, var för sig och tillsammans har betydelse för resultatet. Den kompetens och engagemang jag möter vid alla arbetsplatser gör att vi varje dag tar kliv mot framtiden.

Jag upplever att vi som jobbar med Svenskt Ambulansflyg är redo att både ta tillvara möjligheter och att lösa de utmaningar som uppstår vilket är en otrolig styrka och glädje. Det vi gör tillsammans har betydelse för hela Sverige.

Verksamheten är unik med ett nära samarbete mellan funktioner oavsett arbetsgivare och geografisk lokalisering. Den operativa verksamheten har varje dag olika upplägg som under dagens gång kan ändras. Ibland är det fyra patienter ombord som ska transporteras och ibland är det blåljus i luften för att på absolut snabbaste sätt komma fram. Oftast inom Sverige, men flera gånger i veckan till andra länder, allt utifrån regionernas behov. Samtliga medarbetare är delaktiga i att patienter kommer fram, dygnet runt, till nödvändig behandling och rätt vård.

Vi anpassar flygplanens inredning för att på bästa sätt möta unika behov som efterfrågas och Sveriges specialteam tränar tillsammans med oss för absolut bästa patientsäkerhet och arbetsmiljö. Att vi tillsammans förstärker resursen för intensivvård med medicinska team, nu senast helikopterverksamheten i Gällivare, gör mig både varm och stolt. Vi har också övat med Försvarsmakten och transport av patient med



högsmittsam sjukdom med Universitetssjukhuset i Linköping.

Under året har intresset för Svenskt Ambulansflyg ökat från regering, departement, nationella myndigheter och alla Sveriges regioner. Det finns en medvetenhet om att vi utgör en viktig resurs i sjukvården, men också för Sveriges beredskap. Regionernas roll i totalförsvaret har stor betydelse och vi förbereder en motsvarande organisation för att möta de behov som efterfrågas. Det kan handla om händelser och kriser som uppstår i fredstid och ytterst att kunna fortsätta med en normal verksamhet och bidra med nödvändiga transporter under krigstid.

Det vi gör tillsammans i verksamheten och i samarbete med Sveriges regioner är något helt unikt och livsviktigt. Nu fortsätter arbetet för en ambulansflygverksamhet i världsklass.

Anna Alm Andersson,
förbundsrektor, Svenskt Ambulansflyg

Ola Karlsson (M), styrelseordförande med Peter Olofsson (S), avgående vice styrelseordförande gav en introduktion till uppdragen i förbundsfullmäktige och förbundsstyrelsen inför den nya mandatperioden.



Tid fanns för fika och samtal mellan ledamöter och med medarbetare. Ovan, från vänster: Nicklas Sandström (M), Region Västerbotten, Malin Sjölander (M), Region Kalmar, Magnus Carlsberg (S), Region Kronoberg, Charlotte Broberg (M), Region Stockholm, Odd Gomsrud, teknisk chef, Svenskt Ambulansflyg.



Ledamöterna hämtades med buss vid terminalen och guidades av Joachim Ahl, biträdande förbundsdirektör tillsammans med Ola Strangeways, Accountable Manager.

Ola Strangeways, Accountable Manager gav grupperna en inlevelsefull introduktion till besöket i hangaren.



Ledamöter i kommunalförbundets fullmäktige och styrelse kunde titta på flygplanet tillsammans med medarbetare. Avgående sakkunnig revisor Rickard Norberg, Region Västerbotten tog chansen att pröva den elektriska bårlyften. Han verkade mycket nöjd med vad verksamheten har åstadkommit.

Ny mandatperiod 2023–2027

Våren 2023 inleddes en ny mandatperiod för kommunalförbundets förbundsfullmäktige, styrelse och förtroendevalda revisorer.

Den 13e april samlades valda ledamöter och ersättare till förbundsfullmäktige och revisorer, men också nominerade ledamöter och ersättare till förbundsstyrelsen för en gemensam utbildningsdag och verksamhetsbesök på beredskapsbasen på Arlanda.

Uppskattat besök

Besöket arrangerades av förbundets medarbetare som kunde visa och berätta om verksamheten och det dagliga arbetet. Besöket var mycket uppskattat av såväl förtroendevalda som medarbetare.

Samma dag genomförde förbundsfullmäktige mandatperiodens första

sammanträde och val till förbundsstyrelsen.

Första styrelsedag

Till ordförande för förbundsfullmäktige valdes Ulric Andersson (S), Region Värmland. Till vice ordföranden valdes Roland Gustbee (M), Region Kronoberg och Filip Reinhag (S), Region Gotland.

Dagen efter hölls en första strategidag med sammanträde för den nyvalda förbundsstyrelsen med inbördes konsolidering.

Till styrelseordförande valdes Ola Karlsson (M), första vice ordförande Kenneth Östberg (S) och andra vice ordförande Nicklas Sandström (M).

Samtliga regioner är medlemmar i kommunalförbundet. Förbundsfullmäktige består av 21 ordinarie ledamöter och ersättare valda av respektive regions fullmäktigeförsamling. Mandatperioden inleds i och med att förbundsfullmäktige genomför sitt första sammanträde. Förbundsfullmäktige utser revisorer, ledamöter och ersättare till förbundets styrelse, nominerade av Sveriges sex sjukvårdsregioner.

Sjukvård på hög höjd för Sveriges regioner

Ett utpekat uppdrag för Svenskt Ambulansflyg är att samla statistikunderlag, i avsikt att bidra till utveckling av svensk sjukvård. Mycket är redan gjort under de två år som Svenskt Ambulansflyg varit i drift med tre regioner som vårdgivare.

Rutiner och metoder har utvecklats för att fungera sömlöst oavsett arbetsgivare, beredskapsbas och geografi.

– Arbetet har varit mycket framgångsrikt och samtliga vårdgivare bedriver en patientsäker vård med en hög kvalitet, säger Johan Thunberg, MD PhD, MedCh/MLA, Region Västerbotten och Medicinsk rådgivare, Svenskt Ambulansflyg.

Men han ser fortsatta utvecklingsområden. De tre vårdgivarna har exempelvis var för sig olika system för journalföring och avvikelshantering, men också olika kultur i bedömningar.

– I dagsläget har vi därför inte en fullständig och övergripande statistik om vårduppdraget. Det är något vi behöver utveckla, säger Johan Thunberg.

Transportorsaker

I ett inledande arbete har Region Västerbotten i ansvar för den medicinska koordineringen på FKC samlat statistik från tre vårdgivare för en månad (december

2023). De fem vanligaste transportorsakerna är: cirkulation, IVA/NEO, ortopedi, neurologi och gastrointestinala faktorer. Färre i antal men fortfarande vanligt förekommande är transplantation, gyn/obstetrik, andning, infektion, trauma och organ. Därutöver är ett antal mindre vanliga orsaker samlade under övrigt. Se figur nedan.

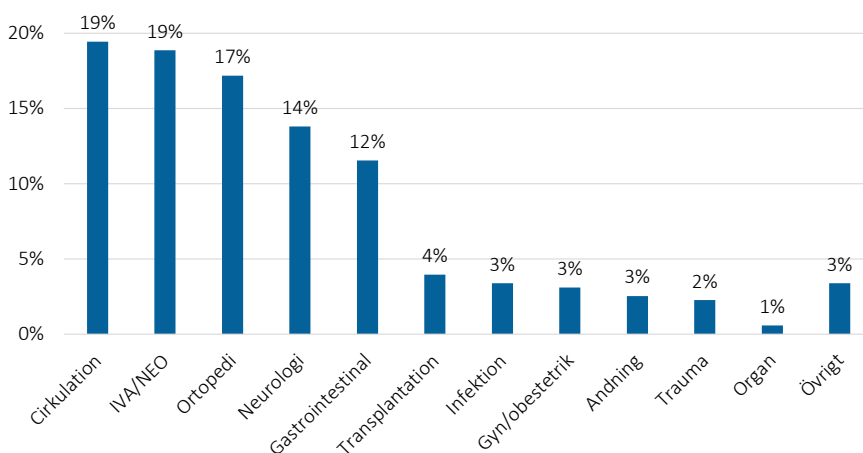
Johan Thunberg uppskattar att fördelningen mellan transportorsaker är relativt likartad över året, med vissa säsongsvariationer.

Olika standarder utmanar vid växling mellan transportslag

Utmaningar under transport är i växling mellan olika transportslag, exempelvis där taxibilar inte kommer fram i rätt tid, eller kör till fel adress och skillnad i standard mellan olika regioners vägambulanser, bårar och bårunderreden. En annan är att ordinationer och information om patientens tillstånd ibland saknas,



Johan Thunberg,
MD PhD, MedCh/MLA,
Region Västerbotten och
Medicinsk rådgivare,
Svenskt Ambulansflyg



Av total 355 uppdrag under december 2023 är transportorsakerna fördelade enligt figuren ovan. Att uppmärksamma är att patientens diagnos kan vara någon annan och såväl transportorsak som diagnos har inverkan i transportens planering och genomförande.

ett faktum som innebär en tydlig risk i transportmomentet.

– Här skulle vi vilja kunna nå ut bättre till våra beställare för att kunna trycka på att det är mycket viktigt att en transportremiss följer med patienten fram till mottagande avdelning, fortsätter Johan Thunberg.

Sekundärtransport vanligast

Johan Thunberg beskriver att ambulansflyget i huvudsak utför sekundäruppdrag, dvs transport mellan två sjukhus där majoriteten uppdrag går att planera i förväg, vilket är en skillnad mot både vägambulans och helikopter där huvuddelen är akuta uppdrag och primära, dvs att patienten hämtas akut där sjukdomen eller olyckan uppstår.

– Givetvis genomför ambulansflyget också primärtransporter, när det är bråttom och det inte finns ett sjukhus i närheten. Men det är en högre risk för patienten att flyga på hög höjd utan att tillståndet är bedömt på ett sjukhus. Jag

vill därför gärna i förväg känna till om patienten har ett tillstånd som påverkas negativt av tryck på hög höjd. Det är inte optimalt att upptäcka det i luften. Vid en akut situation går det inte att stanna eller gå ner på marken, vilket är möjligt i både vägambulans och helikopter, säger Johan Thunberg.

Utvecklat bedömningsunderlag

Vårdgivarna har utvecklat ett medicinskt bedömningsunderlag anpassat för sekundärtransport med flygplan. Den skiljer sig från det som vanligen används vid ambulanstransport enligt Prio 1, 2 och 3. Motsvarande utveckling sker hos operatören i Norge. Bedömningsunderlaget är ett beslutsstöd för att avgöra transportens brådskandegrad.

Den flygoperativa aktiveringstiden är fortsatt 60 min från larm till Block off, dvs när planet börjar rulla mot startbanan.

I bedömningsunderlaget används Tidskritiskt akut transport och Akut transport, istället för Prio 1. Båda har en maxtid för att vara i luften (block off) inom 120 min. Brådskande transport används istället för Prio 2 med max block off inom 6 timmar. Normaltransport har block off inom max 24 timmar, respektive 48 timmar för en planerad överflyttning. En besättning på marken har en maxtid att vara i luften inom 60 minuter och därför sker de allra flesta transporter inom mycket kortare tid än medicinska tidsgränser.

– Vid avvägning om prioritering görs det i dialog mellan flygkoordineringscentralen med läkarstöd och beställande läkare. Exempelvis är en kroppspulsåder med hotande ruptur en akut transport. Om kroppspulsådern är brusten, då är det tidskritiskt. Båda har samma maxtid (inom 120 min), men det ger avgörande inbördes prioordning. En annan är en överbelagd vårdavdelning som blir en brådskande transport, men inte akut, förklarar Johan Thunberg.

Upptagen resurs snabbt ledig

Utmaningen och möjligheten ligger i en stor mängd normaltransporter och planerade transporter, dvs sjuktransporter. Vid perioder med hög efterfrågan finns inte alltid ett flygplan väntande på respektive bas. Möjligheten och fördelen är att sjuktransporter kan senareläggas efter dialog med beställaren. Det gör att en upptagen resurs, snabbt kan prioriteras till mer tidskritiska uppdrag. Ett flygplan ute på uppdrag kan behöva lämna av en patient innan nytt uppdrag inleds därav maxtiden 120 min. 60 minuter är



Olika journalsystem för respektive vårdgivare medför att journalföring under transport görs på papper vilket medför utmaning i samordning av statistik. Cirka 80 procent av uppdragen är normal-transport och genomförs med en specialistutbildad sjuksköterska ombord.

fortsatt ordinarie max avgångstid när besättning och flygplan är i beredskap på marken. Balansen mellan beredskap och kapacitet är en avvägning mellan kostnadseffektivt nyttjande och en absolut beredskap.

– Min rekommendation är att flagga till flygkoordineringscentralen direkt när behovet av en brådskande transport uppstår och att inte vänta till dess att hela planering är gjord. Men ibland hinner man inte med att göra allt samtidigt, säger Johan Thunberg.

Flygmedicinsk utbildning

Att bedriva intensivvård i ett flygplan kräver kunskap om hur kroppen påverkas av lufttryck, hur kabinen fungerar och omständigheter att bedriva vård i ett begränsat utrymme. Därför har både ordinarie specialistsjuksköterskor och läkarteam som flyger med Svenskt Ambulansflyg utbildning i flygmedicin och tränar återkommande i att använda den medicinska utrustningen ombord eller egen utrustning som följer med ett intensivvårdsteam.

Övning under Aurora med Försvarsmakten

Torsdagen den 4e maj deltog Svenskt Ambulansflyg i övning vid Malmen/Helikopterflottiljen utanför Linköping. Övningsmomentet var en del av ett sjukvårdsmoment inom ramen för försvarsmaktsövning Aurora -23.

Övningen bestod i att skottskadade soldater transporterades till flygbasen i pansarterrängbil respektive vägambulans för överlämning mellan militär och civil sjukvård.

Försvarsmaktens läkare och sjuksköterskor överrapporterade till Svenskt Ambulansflyg med flygsjuksköterskor, piloter och flygläkare. Skadade markörer flyttades till flygplanets bårar för ombordlyft i kabinen. Därefter fortsatte övningen omvänt med överrapportering och överflyttning av skadade från flygplan till försvarsmaktens fordon.

Demonstration och samarbete

– Vi övar med Försvarsmakten inom ramen för regionernas ansvar i totalförsvaret. Övningen kan liknas vid en första demonstration där vi och Försvarsmakten fick bekanta oss med varandras förmågor i ett verklighetstroget scenario, säger Anna Alm Andersson, förbundsdirektör som själv närvarade vid övningen.

– Försvarsmakten tackar för ett kompetent genomförande och ser fram



Övningen genomfördes likt en demonstration av varandras resurser. Utvärdering visar att alla delar fungerade, men kan utvecklas.

emot fortsatt samarbete, säger Mattias Magnusson, fanjunkare och taktikofficer vid Luftstridsskolan, Malmen.

– Uppdraget genomfördes på ett medicinskt säkert sätt och vad jag uppfattar avvek inte förloppet från vad som kunnat vara ett verkligt scenario. En framgångsfaktor är samarbetet mellan samtliga yrkesgrupper, vilket fungerade perfekt, säger Jerker Sandgren, överläkare inom Västra Götalandsregionen och Liv Väst vid Sahlgrenska Universitetssjukhuset.



Försvarsmakten fick möjlighet att bedöma kapaciteten i flygplan och tjänsten som Svenskt Ambulansflyg erbjuder.

Nationell beredskap

Sveriges regioner har ett ansvar i nationell beredskap och totalförsvaret. Där ingår den gemensamma ambulansflygverksamheten.

Nationell beredskap är ett av motiven till kommunalförbundets bildande, både gällande samordning och att nyttja gemensamma resurser effektivt där de behövs, för alla regioners bästa.



Sjukvårdsteamet vid helikoptern i Gällivare har tränat och sedan dess även agerat skarpt vid intensivvårdstransport. Helikopterteamet använder sin egen utrustning i kombination med flygplanets bår och fästpunkter i kabinens golvlistor.

Bättre beredskap för intensivvård

Det medicinska teamet vid helikoptern i Gällivare med LIV Norr och Svenskt Ambulansflyg förbättrar beredskapen för allvarligt sjuka patienter med behov av intensivvård under transporten.

Helikoptern med sitt medicinska team har beredskap dygnet runt för olika uppdrag, däribland intensivvårdstransporter av patienter med behov av intensivvård. När helikoptern begränsas av exempelvis väder, då kan det medicinska teamet istället flyga med Svenskt Ambulansflyg. Det behövs när intensivvårdsteamet LIV Norr vid Norrlands universitetssjukhus är upptagna med annat uppdrag.

– Samarbetet mellan det medicinska teamet vid helikopter verksamheten i Gällivare med Svenskt Ambulansflyg och LIV Norr ger oss en ökad beredskap vid behov av IVA-transporter i norra Sverige, säger Per Marcusson, verksamhetschef, Luftburen ambulanssjukvård, Region Norrbotten.

Helikopterbasen i Gällivare driftas av Kommunalförbundet Svensk Luftambulans i samarbete med Region Norrbotten kring medicinsk bemanning.

– Helikopter och flyg är två transportslag med olika egenskaper som på ett enastående sätt kompletterar varandra. Tillsammans blir vi starkare, säger Lars-

Olof Björkqvist, förbundsdirektör, Svensk Luftambulans.

En begränsad resurs

Intensivvårdsteamet LIV Norr är i beredskap dygnet runt för de fyra nordliga regionerna. Teamet följer patienten från avdelning till avdelning med en speciellt anpassad intensivvårdsbår som lastas ombord i ambulansflygplanet tillsammans med patienten.

– Det händer att vi redan är ute på uppdrag upptagna när behovet uppstår någon annanstans. Att det medicinska teamet vid helikoptern kan utföra uppdrag även med flyget ger en ökad trygghet, säger Johan Thunberg, MD PhD, MedCh/MLA, Region Västerbotten och Medicinsk rådgivare, Svenskt Ambulansflyg.

Övning är avgörande

Samtliga intensivvårdsteam övar lastning och transport. Viktigt är att fästen på bår stämmer med flygplanets bårunderrede. På motsvarande sätt har det medicinska teamet i Gällivare övat last-

Samarbete mellan olika yrkesgrupper där den mest optimala modellen utarbetas att kombinera två olika bårsystemen och säker fastsättning i kabinen.

ning av sin utrustning för vård ombord i flygplanet, vilket bidrar till en flyg- och patientsäker transport, men också en god arbetsmiljö.

Under flygtiden till Gällivare kan det medicinska teamet från helikoptern förbereda patienten för flygtransport och möta flygplanet när det landar. Alternativt kan teamet hämtas och flygas till en annan flygplats för en patienttransport.

– Vi finns för att möta hela Sveriges behov, glädjande nog har vi nu fler team som vill testa och godkänna sin utrustning och utbilda sina medarbetare för att kunna flyga med oss. Tillsammans gör vi Sverige tryggare, säger Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.



För första gången i Sverige genomfördes en övning i transport av patient med högsmittsam sjukdom med civilt ambulansflygplan.

Transport med flygplan för högsmittsamma sjukdomar

Ambulanstransport med flygplan tillgängliggör den sjukvård som bedrivs utifrån nationellt utpekad ansvar, oavsett geografiskt avstånd.

Specialistkompetens för högsmittsamma patienter finns vid Universitetssjukhuset i Linköping och Karolinska i Huddinge. Tidigare har den här typen av transport utförts med vägambulans, vilket inneburit en geografisk begränsning.

Viktigt steg i transportutveckling

– Det är ett viktigt steg att vi gemensamt kan utveckla metoder och rutiner för att genomföra den här typen av transporter med civilt ambulansflyg. Ambulanstransport med flygplan tillgängliggör den sjukvård som bedrivs i Linköping och Stockholm oavsett geografiskt avstånd, säger Anna Alm Andersson, förbundsdi- rektör, Svenskt Ambulansflyg.

Scenariot för övningen, lördagen den 30 september var att en patient som in-

sjuknat i en form av blödarfeber transporterades från infektionskliniken vid Norrlands universitetssjukhus i Umeå till högisoleringsenheten på Universitetssjukhuset i Linköping.

Övningen inleddes på Linköping City Airport med lastning av transportkuvös, EpiShuttle tillsammans med transportte- am tillhörande Högisoleringsenheten vid Universitetssjukhuset i Linköping, Regi- on Östergötland.

Isolering på sjukhuset

Ambulansflyget flög till Umeå Airport där vägambulans mötte för transport till Norrlands universitetssjukhus. På Infektionskliniken isolerades den högsmittsamma patienten i transportkuvösen, som därefter flögs till Linköping City Air-

port för vidare transport till Högisole- ringsenheten.

Samarbete med FHM

Övningen genomfördes enligt plan och erfarenheter tillvaratas inför framtida transport med patient där risk för eller konstaterad högsmittsam sjukdom föreligger. Övningen övervakades av Folkhäl- somyndigheten och Högisoleringsenhe- ten vid Karolinska Universitetssjukhuset i Huddinge.

Övningen är en del i ett större pro- jektsamarbete med Folkhälsomyndig- heten och finansieras av anslag 2:4 Kris- beredskap. Före transportövningen har rutiner för provtagning, transport och analys av prover testats i samarbete med Folkhälsomyndigheten.



Flexibel planering möter regionernas behov

Svenskt Ambulansflyg utför uppdrag enligt regionernas behov, vilket varierar per månad. Antalet uppdrag avspeglar sig i motsvarande utveckling av förbundets intäkter.

2023 blir förbundets första helår med både antal uppdrag och fakturerade flygtimmar motsvarande en verksamhet i full drift. Verksamheten har genomfört nära 3 800 uppdrag i beställningar från

ett stort antal, runt 2 000 beställande läkare i svensk sjukvård.

En utmaning är förbundets korta historia och brist på jämförelsetal från tidigare år, vilket är begränsande i för-

utsägbarhet i exempelvis en tillförlitlig prognos.

Överträffar budget och prognos

Förbundet uppnår 6 174 flygtimmar vilket överträffar budgeterad nivå som är 6 000 totalt. Utvecklingen av uppdrag överensstämmer med utvecklingen av flygtimmar.

Genomgående är beställda volymer högre under hösten. Ytterligare år i operativ drift kommer ge mer kunskap om vad som är trend eller tillfälliga och oförutsägbara variationer.

Varierat behov över året

Regionernas transportbehov varierar över året och de största volymerna har under 2023 uppnåtts under sommar och under storhelger över jul och nyår. Även en topp i beställningar i mars. Det är dock för tidigt att uttala att det är ett mönster som kommer fortsätta.

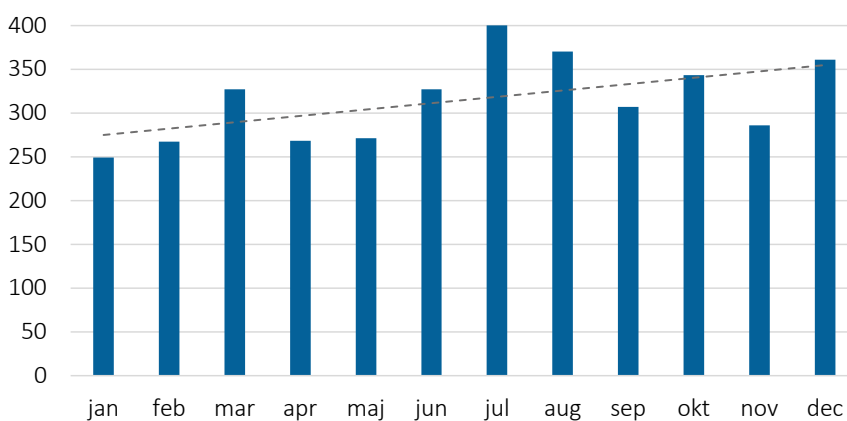
Under sommaren har Sverige ökad tillströmning av turister från övriga nordiska länder. Regionerna är ansvariga för att ordna hemtransporten enligt nordisk överenskommelse (Nordiska konventionen). Under den perioden ökar därför transporter till andra länder.

Semester för alla

Samtidigt som övriga Sverige har semester behöver ambulansflygets medarbetare vara lediga. Det medför en extra utmaning i schemaläggning eftersom det inte finns vikarier på en öppen marknad.

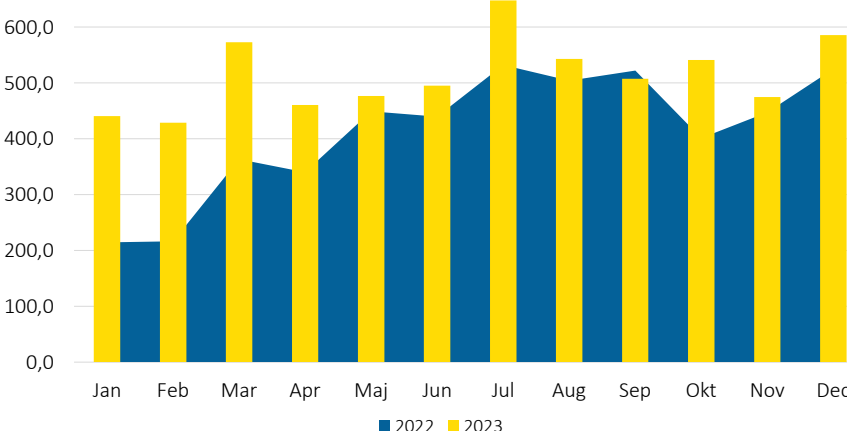
Den operativa driften utvärderas kontinuerligt och erfarenheter från 2022, såväl sommar som storhelger ledde till insikt om behovet av högre bemanning under sommar och storhelger 2023 jämfört med 2022. Under 2023 har samtliga perioder med toppar hanterats med egna resurser, tack vare medarbetare som flyttat sin semester och ställt upp extra på lediga dagar.

Utveckling av uppdrag



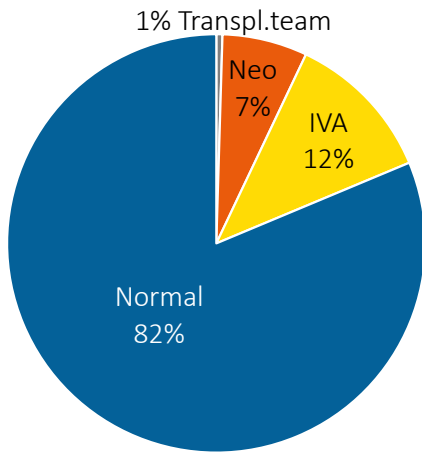
Totalt har Svenskt Ambulansflyg genomfört 3 800 uppdrag under 2023 med ett månatligt genomsnitt på 315 uppdrag.

Utveckling av fakturerade flygtimmar



Varje månad 2023, förutom september har antalet fakturerade flygtimmar varit högre än motsvarande månad föregående år. Totalt 6 174 flygtimmar med ett månatligt genomsnitt på 514.

Fördelning av uppdragstyper



En absolut majoritet av uppdragen, 82 procent är Normal-uppdrag, vilket innebär att transporten genomförs av två piloter och specialistutbildad sjuksköterska inom IVA eller anesthesi. Till Normal-uppdrag hör även transport av organ och recipienter, dvs organmottagare.

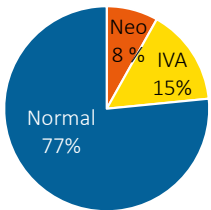
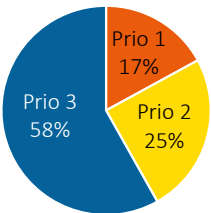
En procent av totalen är transport av transplantations-team.

Fördelning över landet

Norra Sverige

Flygtid 57 (55) %

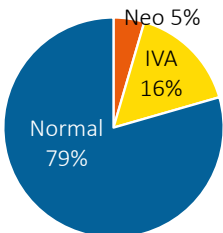
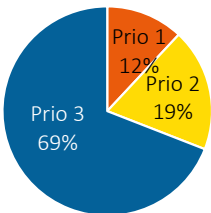
Patient 58 (59) %



Södra Sverige

Flygtid 43 (45) %

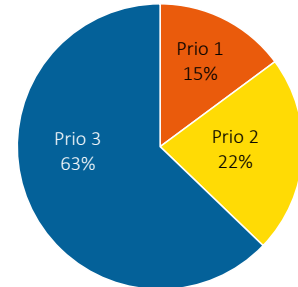
Uppdrag 42 (41) %



Behoven ser olika ut. I norra Sverige är ambulansflyg avgörande för att överbrygga geografiska avstånd. Vid ett brådskande uppdrag kan flyget ibland vara enda alternativet.

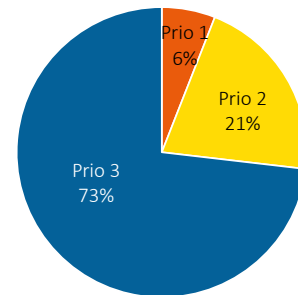
Fördelning av brådskandegrad

Fördelning av uppdrag total



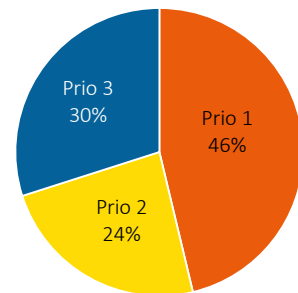
63 procent av samtliga uppdrag är Prio 3, vilket innebär en lägre brådskandegrad. Prio 1 och Prio 2 är högre grad av brådskande.

Normaluppdrag

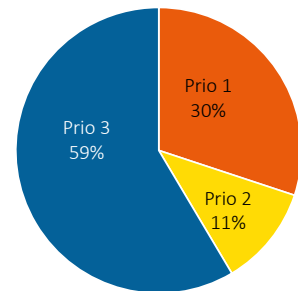


Av Normal-uppdragen är 27 procent av mer brådskande slag.

Uppdrag med IVA-team



Uppdrag med Neo-team



Både IVA- och Neo-uppdrag består av olika brådskandegrad. Även vid allvariga sjukdomstillstånd är det en fördel för patienten att genomförandet sker planerat.

Koordinering och samordning av Normal Prio 3

Svenskt Ambulansflyg strävar efter effektiva patienttransporter med koordinering och samordning för effektivitet med lägsta möjliga kostnad för regionerna.

Normal Prio 3 är patienttransporter som genomförs med två piloter och Flight Nurse. Brådskandegraden är lägre och ofta kommer beställningarna till flygkoordineringscentralen dagen före transportens genomförande. Så långt det är möjligt planeras de här transporterna i en slinga med minsta antal positioneringar och med flera patienter ombord. Positionering är en oundviklig flygsträcka utan patient.

Ambulansflygplanen kan ta tre samtidigt liggande patienter och därutöver sittande.

Uppdrag och flygtid

Under 2023 har Svenskt Ambulansflyg genomfört 2 149 uppdrag av Normal Prio 3, vilket motsvarar 57 procent av det totala antalet uppdrag om 3 800.

Totalt har de här transporterna genererat 2 672 flygtimmar, motsvarande 43 procent av det totala antalet om 6 174 flygtimmar.

Genomsnittlig flygtid per patient av Normal Prio 3 är 1,24 flygtimmar. Av 2 647 flygtimmar är 1 025 timmar positionering, motsvarande 40 procent.

Högre volym ger lägre pris

I figuren till höger ingår antalet patientuppdrag av Normal Prio 3 och flygtiden. Av grafen framgår att månader med en

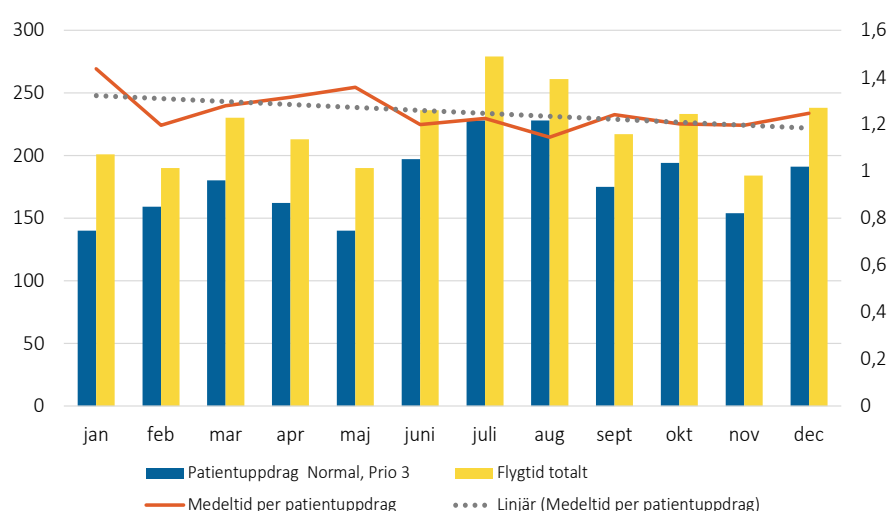
större volym uppdrag av Normal Prio 3, då blir medeltiden per patientuppdrag lägre. Månader när tiden per patientuppdrag är lägre, då blir också kostnaden lägre per patient.

Potential till effektivisering

Det här är den kategori av patienttransport med störst potential till effektivisering. Graden av effektivisering påverkas av volymen, men också regio-

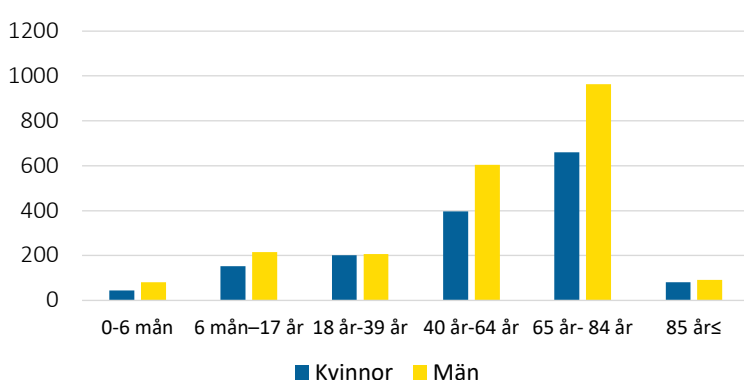
nernas egen förmåga i koordinering av transportbehov där patienter kan befinna sig på olika sjukhus inom eller utanför regionen.

Som ett led i effektivisering av patienttransporter pågår ett utvecklingsprojekt lett av Svenskt Ambulansflyg och som engagerar regioner med de tio mest besökta flygplatserna. Projektet avrapporterar förslag i april, som därefter kan prövas i praktiken.



En högre volym av patienttransporter Normal Prio 3 ger en högre grad av effektivitet, vilket innebär att flygtiden per patient blir lägre och därmed kostnaden för regionerna.

Fördelning i ålder, kvinnor och män



Ålder	Total	Kvinnor	%	Män	%
Total	3698	1534	41	2164	59
0-6 mån	126	45	36	81	64
6 mån-17 år	369	153	41	216	59
18 år-39 år	409	202	49	207	51
40 år-64 år	1000	396	40	604	60
65 år-84 år	1622	659	41	963	59
85 år≤	172	81	47	91	53
Normal	2945	1236	42	1709	58
IVA	440	177	40	263	60

43 procent av de patienter som transporterats med ambulansflyg under 2023 är i åldern 65-84 år och 27 procent 40-64 år. I fördelning mellan kvinnor och män är 59 procent män och 41 procent kvinnor. En dominans av män återfinns inom samtliga åldersgrupper förutom i gruppen 18-39 år. Fördelat på transporttyperna IVA och Normal är fördelningen likartad.

Variation över året

Svenskt Ambulansflyg har under 2023 utfört uppdrag vid 39 av Sveriges drygt 40 trafikflygplatser och ett flertal flygplatser i andra länder, i huvudsak Norden och norra Europa.

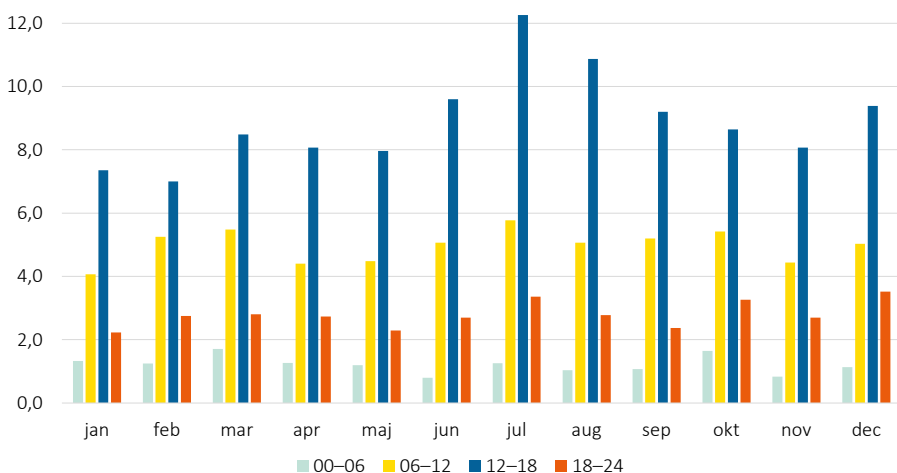
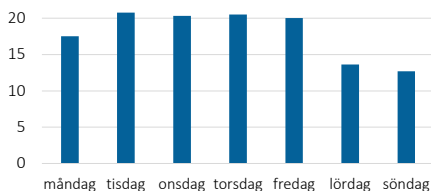
Totalt gjordes 6 318 avgångar 2023, jämfört med 5 996 år 2022. Samtidigt genomfördes nära 3 800 uppdrag under 2023, jämfört med knappt 2 000 under 2022.

Jämförelsen skulle kunna indikera en utveckling i effektiv koordinering av rutiner och samordning av patienttransporter. En större volym planerade uppdrag ger samtidigt bättre förutsättningar för planering och samordning. Se föregående uppslag om Uppdrag och tid per patient – Normal Prio 3.

Några flygplatser har haft fler besök under 2023, jämfört med 2022. De återfinns i huvudsak i södra delen av landet. Några har istället färre besök, vilket skulle kunna indikera ett minskat behov eller en mer effektiv planering. Jämförande data saknas mellan 2023 och hela 2022 då verksamheten var i uppstart.

Data över flygtrafik visar intensiteten

Intensiteten är störst vardagar och något lägre på helgerna, motsvarande genomsnittligt 18 per dygn.



Grafen visar genomsnittligt antal flygsträckor eller avgångar, i tidsintervall per dag. Tydligt blir en variation under årets månader. Majoriteten av avgångar sker dagtid. För året är genomsnittligt antalet avgångar per dygn 18.

i flygbolagets uppdrag och nyttjandet av kapacitet i form av ambulansflygplan och besättningar.

Ett varierande arbete

Ingen dag är den andra lik och vid arbetspassets början kan ett fåtal planerade uppdrag vara kända. Under dygnets alla timmar kommer akuta uppdrag som påverkar redan gjord planering av flygrutten och aktiverar såväl besättningar i beredskap och de som redan är ute på uppdrag.

En besättning i luften kan bli kontaktad av FKC om behovet att byta destination för att prioritera ett mycket brådskande uppdrag. Det bidrar till en ovisshet i arbetet som beskrivs positivt. Det kan vara både utmanande och extra spännande att inte i förväg känna till dagens uppdrag eller destinationer. Det ställer också höga krav på medarbetarnas kompetens och intresse av att utföra ett samhällsviktigt uppdrag.

Högst och lägst intensitet

Intensiteten varierar per månad, veckodag och under dygnets timmar. Genomsnittligt har 18 starter genomförts per dag under 2023 och högsta antalet uppnåddes den 31 juli med 33 starter, motsvarande flygsträckor.

Hälften av 2023 års dagar har antalet

starter varit 20 eller fler och fyra av årets dagar var antalet starter färre än fem till antalet. Under sommarmånader och december har intensiteten varit som störst. Genomsnittligt sker flest avgångar under vardagar och något färre på helgerna. Under dygnets timmar sker flest avgångar dagtid och mest intensivt på eftermiddagar. Något fler uppdrag under tidig än senare natt.

Effektivisering för tio flygplatser

Tio av landets flygplatser står för 80 procent av samtliga avgångar. Det synliggjordes redan 2022 och har tydliggjort en möjlighet till effektivisering. Under 2023 inleddes därför ett utvecklingsarbete tillsammans med regioner som var berörda av de mest besökta flygplatserna.

I arbetsgruppen inkluderas även Gotland som har ett extra stort behov under sommarmånader och med erfarenhet av egen samordning av patienter till och från ön. Arbetsgruppen ska avrapportera förslag till utveckling för ökad effektivitet i april. Avsikten är att därefter pröva förslagen i praktiken.

Besökta flygplatser 2023

Flygplatser i Sverige

1	ESNU	Umeå	1180
2	ESSA	Sthlm Arlanda	804
3	ESPA	Luleå	748
4	ESGG	Göteborg	649
5	ESNZ	Östersund	387
6	ESNG	Gällivare	282
7	ESNN	Sundsvall	251
8	ESMS	Malmö	231
9	ESSB	Sthlm Bromma	209
10	ESSL	Linköping	202
11	ESSV	Visby	177
12	ESNQ	Kiruna	159
13	ESGT	Trollhättan	92
14	ESMQ	Kalmar	85
15	ESSD	Borlänge	81
16	ESOE	Örebro	74
17	ESOK	Karlstad	65
18	ESKM	Mora	64
19	ESNO	Örnsköldsvik	62
20	ESGJ	Jönköping	44

Nya destinationer 2023

Arvidsjaur	Esbjerg
Evenes	Billund
Reykjavik	Karup
Ronvaniemi	Bornholm
Kemi	Sönderborg
Mariehamn	Dublin
Roskilde	Düsseldorf
Aalborg	Brno

Rosa – 2023
Gult – 2022

Besökta flygplatser 2023

Flygplatser i Sverige

21	ESTA	Ängelholm	42
22	ESDF	Ronneby	41
23	ESMK	Kristianstad	39
24	ESOW	Västerås	37
25	ESNS	Skellefteå	35
26	ESMT	Halmstad	29
27	ESNL	Lycksele	26
28	ESSP	Norrköping	24
29	ESCM	Uppsala ÅRNA F16	21
30	ESMX	Växjö	19
31	ESKN	Skavsta	14
32	ESSU	Eskilstuna	10
33	ESNK	Kramfors	8
34	ESST	Torsby	8
35	ESUT	Hemavan	5
36	ESNV	Villhelmina	2
37	ESNX	Arvidsjaur	2
38	ESCF	Linköp. Malmen HKP	1
39	ESND	Sveg	1

Flygplatser i andra länder

21	ENGM	Oslo Gardemoen	21	NO
	ENVA	Trondheim	7	NO
	ENBR	Bergen	4	NO
	ENCN	Kristiansand	4	NO
	ENZV	Stavanger	4	NO
	ENBO	Bodö	3	NO
	ENTC	Tromsö	3	NO
	ENEV	Evenes	2	NO
	ENTO	Sandefjord	1	NO
	EVRA	Riga	4	LV
	BIRK	Reykjavik	2	IS
	EFHK	Helsingfors	6	FI
	EFRO	Rovaniemi	4	FI
	EFTU	Åbo	2	FI
	EFKE	Kemi	1	FI
	EFMA	Mariehamn	1	FI
	EFTP	Tammerfors	1	FI
	EFVA	Vasa	1	FI
	EIDW	Dublin	1	EI
	EKAH	Aarhus	8	DK

Flygplatser i andra länder

8	EKRK	Roskilde	8	DK
4	EKCH	Köpenhamn	4	DK
4	EKOD	Odense	4	DK
4	EKYT	Aalborg	4	DK
2	EKEB	Esbjerg	2	DK
1	EKBI	Billund	1	DK
1	EKKA	Karup	1	DK
1	EKRN	Bornholm	1	DK
1	EKSB	Sönderborg	1	DK
1	EDDL	Düsseldorf	1	DE
1	LKTB	Brno	1	CZ

Utåtriktade aktiviteter

Svenskt Ambulansflyg tar ofta emot förfrågningar om besök vid beredskapsbaserna i Umeå, Arlanda och Landvetter. Ledningsfunktioner och ibland politiker tillsammans med medar-

betare berättar om verksamheten och visar hur arbetet går till. Besöken är mycket uppskattade av samtliga deltagare. Bilder visar några exempel.



S-gruppen i Region Västmanlands regionfullmäktige besökte Arlanda i början av hösten. Till höger Kenneth Östberg (S), 1:e styrelseordförande i Svenskt Ambulansflyg



Moderata riksdagspolitiker vid besök på Arlanda. Thomas Ragnarsson (M), Kronobergs län, Malin Höglund (M), Dalarna och Oskar Svärd (M), Örebro län. Till höger Ola Karlsson (M) styrelseordförande Svenskt Ambulansflyg.



Besökarna från Västmanland delades i två grupper och fick ta del av föredragning på kontoret, här Anna Alm Andersson, förbundsdirektör. Medarbetare visade flygplan med den elektriska bårlyften.



Region- och riksdagspolitiker hemmahörande i Region Uppsala besökte Arlanda och kunde pröva bårlyften.



Beredskapssamordnare från de nordiska grannarna besökte beredskapsbasen i Umeå. Besöket arrangerades i samarbete med Länsstyrelsen Västerbotten.





Styrmann Johanna Eriksson hjälper sjukvårdsminister Acko Ankarberg tillrätta på baren assisterad av styrelseordförande Ola Karlsson, Svenskt Ambulansflyg.



Kapten Elin Rödin berättar om arbetet i cockpit för Carl-Oskar Bohlin, minister för civilt försvar.



Till vänster: Försvarsmakten tillsammans med Socialstyrelsen vid beredskapsbasen på Arlanda i början av hösten.



I slutet av oktober besökte Acko Ankarberg Johansson, sjukvårdsminister och Carl-Oskar Bohlin, minister för civilt försvar beredskapsbasen på Arlanda. I bild även Ola Karlsson (M), styrelseordförande och Anna Alm Andersson, förbundsdirektör.



Nedan: Region Halland kom på besök under hösten till beredskapsbasen på Landvetter. Besöket var mycket uppskattat.

– Det är viktigt med en jämlik vård i hela landet. Svenskt ambulansflyg är en betydelsefull pusselbit i det arbetet. En resurs för hela Sveriges sjukvård och en verksamhet som räddar liv, säger Acko Ankarberg Johansson, sjukvårdsminister.
– Sverige behöver en beredskap för att hantera händelser i hela hotskalan och sjuktransporter är viktig del i den grundläggande beredskapen, säger Carl-Oskar Bohlin, minister för civilt försvar.

Deltagande i kongresser – SFAI, FLISA och SKR

Svenskt Ambulansflyg har deltagit vid kongresser, hösten 2023 med utställning och föredrag. Vid SFAI i Umeå var det många intresserade i montern.
Vid FLISA i Göteborg var det livaktiga diskussioner med ambulansföretag om bärar, bårfasten och standarder.
SKR Kongress i Helsingborg med föredrag och i utställning.



Uppskattade besök vid svenska flygplatser

Svenskt Ambulansflyg gjorde 2023 tre planerade besök vid svenska flygplatser.

Sedan starten 2021 har besök varit planerat på Borlänge Airport och Ronneby Airport. Det har betydelse för att se verksamheten på sin egen regions flygplats. Under hösten 2023 kunde det bli av.

Borlänge och Ronneby

Borlänge Airport fick besök en sommarvarm dag i slutet av september och Ronneby Airport en blåsig dag strax före jul.

Båda besöken väckte stort intresse från regionernas företrädare och media.

De båda flygplatserna med ansvar som beredskapsflygplatser var värdar

för besöket och kunde berätta om sin verksamhet och betydelsen för regionen och det samhällsviktiga flyget.

Flygplatsdag Örebro

Örebro Airport besöktes i samband med flygplatsdagen i början av september. Kön av intresserade Örebroare ringlade sig lång under hela dagen.

Akuta uppdrag alltid prioriterat

Det är inte enkelt att arrangera ett besök på en flygplats. Många delar ska falla på plats och inte minst tillgängligt flygplan utanför produktion. Det uppstår i

små mellanrum mellan planerat underhåll, men akuta uppdrag går alltid först och därför kan även ett planerat besök behöva ställas in.

Tidigare besök

Innan starten under 2021 besökte Svenskt Ambulansflyg: Sturup Malmö Airport, Kalmar Airport, Linköping City Airport, Åre Östersund Airport, Luleå Airport.

Under 2022 deltog Svenskt Ambulansflyg vid flygplatsdagar: Nyköping Skavsta, Umeå och Ärna vid Flygvapnets officiella Flygdag.



Robert Lindén (SD, regionstyrelsens ordförande, Region Blekinge prövar den elektriska bårlyften.

Till höger: P4 Blekinge intervjuar Sandra Eriksson Ahl, Flight Nurse och avdelningschef för sjuksköterskor vid beredskapsbasen, Landvetter och Johan Linder, kapten vid Landvetterbasen.

Till vänster: Peter Lilja, regiondirektör, Region Blekinge tillsammans med Christina Mattisson (S), regionstyrelsens andre vice ordförande, Region Blekinge.



Följ med ombord på de svenska ambulansflygen





BT Borlänge Tidning

Borlänge

BILDEXTRA: Titta in i flygplanet som räddar liv

8 september 2023 15:25

Att koordinera ambulansflyg är en stor uppgift. Under fredagen var representanter för verksamheten, piloter, en flygsköterska och regionpolitiker på plats på Dala Airport för att berätta om arbetet. – Igår var flyget här och hämtade en bebis i kuvös och ikväll är det en till körning härifrån, säger flygplatschefen Mats Hakkarainen.

Modernt ambulansflyg för dalfolket

DALARNA. Ett av världens modernaste ambulansflygplan landade förra veckan på Dala Airport. Planet, som kör 850 kilometer i timmen, har blåljus på taket och förtur till landningsbanan vid akuta resor. – Det kan vara när vi har ett barn med hjärtfel och det är med minuter det gäller, förklarar Mathias Jonsson som är flygchef på Svenskt Ambulansflyg.

På Borlänge Airport kunde Region Dalarnas politiker och ledningsfunktioner se det specialinredda ambulansflygplanet.
Ovan: Elin Norin (S), regionstyrelsens ordförande, Region Dalarna.
Ovan till höger: Sofia Jarl (C), regionråd och ledamot i förbundsfullmäktige.

"Finns inget liknande i världen"



Vid flygplatsdag i Örebro ringlade kön lång för att gå ombord på flygplanet. Inne i terminalen höll Svenskt Ambulansflyg en utställning för samtal med besökare.

Även vid Flygplatsdag i Örebro var det mediala intresset stort och gav flera inslag i regionens tidningar.





Svenskt Ambulansflyg arrangerade ett seminarium i samarbete med Region Västerbotten under politikerveckan på Gotland 2023. Temat var Nationell beredskap och säkerhet. Från vänster: Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Svenskt Ambulansflyg, Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg, Pia Näsvall, hälso- och sjukvårdsdirektör, Region Norrbotten, Helene Björklund (S), riksdagsledamot, Blekinge och ledamot i försvarsutskottet, Göran Angergård, regiondirektör, Region Gävleborg, Eva Borin, beredskapsöverläkare, Region Gotland.

Nationell beredskap

Samtliga Sveriges regioner driver gemensamt Svenskt Ambulansflyg med beredskap dygnet och året runt. Upplägget stärker beredskap och säkerhet för Sverige som helhet vid en samhällskris. Det var innehållet i seminarium under Almedalen den 28e juni.

– Ambulansflyget behövs vid kris och krig och vi har ett säkerhetsläge där andra makter påverkar Sverige i olika riktningar. Säkerhetsmässigt är det en trygghet att regionerna är ägare. Våra grannländer kommer nyfiket kika på konceptet, säger Helene Björklund (S), riksdagsledamot, Blekinge och ledamot i försvarsutskottet.

Beredskap för alla regioner

Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Svenskt Ambulansflyg berättar om tiden före Svenskt Ambulansflyg då många av Sveriges regioner var beroende av ambulansflyg på en spotmarknad utan beredskap.

– Vid ett kritiskt patienttillstånd kunde väntan ibland vara 18 timmar. Istället

genomfördes transporten ofta med bil. Idag har regionerna ambulansflyg i beredskap med snabb aktivering vid kritiska tillstånd, säger Ola Karlsson (M).

Han beskriver att Svenskt Ambulansflyg gör skillnad med en verksamhet och ambulansflygplan designade för sitt ändamål, exempelvis elektrisk bärlyft för ökad patientsäkerhet och förbättrad arbetsmiljö.

Insatser med nationell betydelse

Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg nämner händelser och insatser med nationell betydelse, exempelvis EU-toppmöten och Almedalen då Svenskt Ambulansflyg har en förhöjd beredskap.

– Därutöver har vi ständig beredskap för regionernas transportbehov till exempel att flytta patienter vid ökad belastning på ett sjukhus, eller vid händelse av ett större skadeutfall, men vanligast är flera samtidiga händelser, säger Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.

Gotland har koll på planeringen

Ett mindre sjukhus med dubblerad befolkning sommartid och vintertid har helikoptern väderbegränsningar. Gotland har en planeringsenhet med koll på såväl sjuka fastlämningar som gotlänningar som behöver transporteras till och från fastlandet.

– Positivt med Svenskt Ambulansflyg

är att flygplanet rymmer flera liggande patienter. Personer med vikt över 130 kg har tidigare transporterats med bil och färja vilket tar lång tid och är en risk, berättar Eva Borin, beredskapsöverläkare, Region Gotland.

Vid större skadeutfall

Gävleborg använder i huvudsak ambulans på väg för transport till Akademiska sjukhuset i Uppsala.

– Våra medborgare vårdas ibland längre bort och då är flygtransport bäst. Blir de sjuka någon annanstans i Sverige, då behöver vi kunna ta hem dem på ett smart och enkelt sätt, säger Göran Angergård, regiondirektör, Region Gävleborg.

Han beskriver också att väldigt få sjukhus i Sverige ensamt klarar att ta emot patienter vid ett större skadeutfall, exempelvis en krock med bussar inblandade. Ambulansflyget behövs då för att sprida patienter till andra delar av Sverige. Därför hoppas Göran Angergård att Gävleborg ska få en beredskapsflygplats.

Norrbotten flyger mest av alla

Region Norrbotten står för 30 procent av Sveriges ambulansflyguppdrag. Geografiska avstånd gör att ambulansflyget används för att klara den vardagliga vården.

– Vi ser att det kostar mer än tidigare, men det är omöjligt att veta hur kostnaden hade sett ut oavsett utförare. Tjänsten som Svenskt Ambulansflyg erbjuder går inte att jämföra med tidigare operatör, säger Pia Näsval, hälso- och sjukvårdsdirektör, Region Norrbotten.

Hon ser stora fördelar med koordinering för hela Sveriges ambulansflyg och tror att ytterligare effektivitet skulle uppnås om ambulanstransport med helikopter och flyg kunde samordnas.

Region Västerbotten tar emot patienter från hela Norrland

Region Västerbotten och Norrlands universitetssjukhus behöver inflöde av patienter från andra regioner för att upprätthålla kompetens inom vissa områden.

– Ingen region kan erbjuda all vård. Volymerna är för små och kompetensmässigt behövs ett större underlag. För att regionerna ska kunna erbjuda en jämlik tillgång till sjukvård, behövs ambulansflyget, säger Nicklas Sandström (M), regionråd i Region Västerbotten och ledamot i nämnden för högspecialiserad vård.

Seminarier kan ses i efterhand på förbundets Youtube-kanal

Svenskt Ambulansflyg har under 2023 deltagit i förberedelser och planering av ett flertal större event med betydelse för Sverige.

Verksamheten har under eventen upprätthållit en ökad beredskap för att vid behov transportera enskilda personer vid sjukdom eller evakuering vid ett större skadeutfall.



Dagens Samhälle

Så skärps säkerheten under Almedalsveckan

Publicerad: 9 juni 2023, 07:00

Ett brutalt knivmord mitt i Visby chockade Almedalsveckans besökare förra sommaren. I år satsar Region Gotland ännu mer på säkerhet. "Vi kommer att vara rustade", säger beredskapschefen Rikard von Zweigbergk. Hur väl regionen lyckas ska några av EU:s säkerhetsexperten utvärdera.

- Så stärks organisationen
- Utbildningen alla arrangörer får
- Regionens vård

EU-höjdarna kommer till Kiruna för stort möte – "enormt" planeringsarbete

UPPDATERAD 12 JANUARI 2023 PUBLICERAD 16 DECEMBER 2022

Hela EU-kommissionen med ledamöter från 27 länder, hela Sveriges regering samt det svenska kungaparet kommer till Kiruna i mitten av januari.

– Jag tror att de kommer att bli positivt överraskade, säger tillträdande kommunalrådet Mats Taaveniku (S).

Kunskapsseminarium med Sveriges regioner

En gång om året arrangerar Svenskt Ambulansflyg ett digitalt kunskapsseminarium för Sveriges regioner. I oktober 2023 var temat Nationell beredskap. Ett hundratal intresserade politiker och tjänstepersoner deltog i seminariet och nära 200 personer har i efterhand tagit del av inspelningen som är tillgänglig på förbundets Youtube-kanal.

Bilaga 1

Om Svenskt Ambulansflyg

Bakgrund

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg* bildades 2016 efter ett stort antal utredningar som synliggjorde behovet av nationell samordning. "Vård på vingar" lyfte tidigt faktorer som planering, resursoptimering, hög kvalitet och säkerhet både avseende flyg och vård samt god beredskap för hela Sverige.

Ett viktigt uppdrag för Svenskt Ambulansflyg är att bidra till en jämlik vård.

Organisering

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg är organiserat i ett förbundsfullmäktige där samtliga Sveriges regioner är representerade med en ledamot och ersättare. Förbundsstyrelsen representeras av Sveriges sex sjukvårdsregioner och består till antalet lägst av sju ordinarie ledamöter och dess ersättare.

Beredning

Regionernas tjänstepersoner fungerar rådgivande i utredning och beslutsprocesser. Exempelvis Beredningsgrupp bestående av representanter från Sveriges sjukvårdsregioner och regionernas direktörsnätverk. Därutöver är regionernas respektive nätverk för ledande funktioner delaktiga inom olika områden utifrån behov och utvecklingsprojekt.

Förbundsordning

2016 antogs KSA Förbundsordning 1.0, vilket bland annat reglerar förbundets ändamål och uppgifter, beslutande församling, budgetprocess och ekonomiskt ansvar.

2022 skedde en revidering 2.0 och

samtidigt beslutades om en översyn av förbundets fördelningsmodell som regionerna emellan, reglerar en fördelning av förbundets intäkter.

Våren 2023 inledde ekonomidirektörsnätverket revidering av fördelningsmodellen. Styrelsen lade därefter fram förslag på tillägg till förbundets uppdrag och ändamål. Februari 2024 beslutade förbundets fullmäktige om KSA Förbundsordning 3.0 och föreslår Sveriges regioner att göra detsamma, med avsikt att ny fördelningsmodell ska tillämpas i budget 2025.

Verksamhetens organisering

Verksamheten leds av Förbundsledningen på uppdrag av förbundsstyrelsen. Direkt underställd förbundsledningen är bitr. förbundsledningen, Accountable Manager (AM) och kanslifunktioner. AM leder den flygoperativa verksamheten och är ytterst ansvarig mot myndigheten för verksamhetens operativa tillstånd och licenser. Den flygoperativa verksamheten är organiserad enligt EASAs regelverk med Transportstyrelsen för tillsyn.

Den operativa verksamheten inleddes för hela Sverige den 21 februari 2022, som utgjorde uppstartsår. Från 2023 har verksamheten övergått till en förvaltningsorganisation i ett kontinuerligt och långsiktigt utvecklingsarbete tillsammans med Sveriges 21 regioner.

Beskrivning av verksamheten

Svenskt Ambulansflyg utför ambulansflygtransporter utifrån regionernas behov. Det är allt från brådskande transport av de allra svårast sjuka eller patienter i

behov av planerad transport till och från en behandling, alternativt till patientens hemregion. Samtliga regioner anlitar Svenskt Ambulansflyg och 2023 genomfördes nära 3 800 patientuppdrag.

Verksamheten bedrivs dygnet runt, året runt och utgår från beredskapsbaser vid Umeå Airport, Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Koordinering och medicinsk prioritering görs vid koordineringscentral i Umeå, där även huvudkontor med kansli är beläget. Till samtliga baser hör piloter, sjuksköterskor och flygtekniker för beredskap dygnet runt.

Regionerna äger gemensamt sex jet-flygplan av modellen Pilatus PC-24. Samtliga är identiskt utrustade för ambulanstransport.

Den operativa verksamheten planeras och anpassas kontinuerligt under dygnets alla timmar, beroende av faktorer som brådskande, medicinsk prioritering, efterfrågan, tillgängligt flygplan, om flygplatser är öppna eller öppningsbara, bemanning, möjlig samordning och väderomständigheter. Omprioritering sker i dialog med beställare.

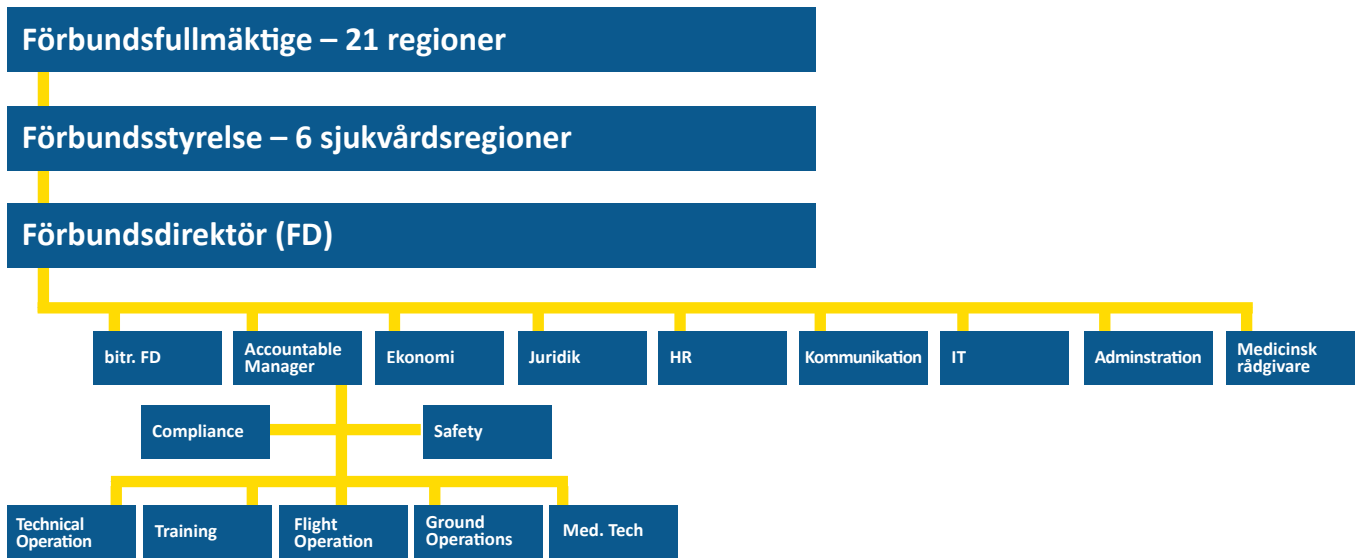
Flygoperativ verksamhet

Svenskt Ambulansflyg är ett flygbolag underställt lagar och regler fastställda av Europeiska unionens byrå för luftfarts-

**Kommunalförbund är en organisatorisk modell för samverkan om kommun- eller regiongemensamma frågor och innebär att förbundets medlemmar överlämnar en uppgift att utföras av förbundet.*

Bakgrund, start och verksamhet i utveckling





Kommunalförbundet är organiserat i ett Förbundsfullmäktige representerat av respektive medlemsregion. Förbundsstyrelse representeras av de sex sjukvårdsregionerna. Förbundsdirektör (FD) leder verksamheten enligt instruktion fastställd av förbundsstyrelse. Direkt underställd Förbundsdirektör är biträdande förbundsdirektör, Accountable Manager (AM) och centrala kanslifunktioner. Vårdgivaruppdraget med sjuksköterskor tillhandahålls av de tre vårdgivande regionerna Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen.

säkerhet (EASA) och Transportstyrelsen reglerar svenska operatörers tillstånd att bedriva luftfartsverksamhet.

Den flygoperativa verksamheten leds av Accountable Manager (AM) som har det yttersta ansvaret för att tillstånd finns och efterlevs, att lagstadgade nyckelfunktioner, så kallade Nominated Persons, finns på plats. Samtliga Nominated Persons är granskade av Transportstyrelsen, exempelvis: flygchef, teknisk chef, Ground Operations Manager, träningschef, Safety Manager och Compliance Manager.

Tillstånd

Svenskt Ambulansflyg innehar flygoperativa tillstånd:

- Air Operator Certificate (AOC) utgör drifttillstånd för transport av passagerare och gods.

- Operativ licens (OL) reglerar flygbolagets tillstånd att verka enligt dess ekonomiska och organisatoriska status.

- Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) är certifikat för säkerställande av flygplansunderhåll.

- Part 145 är tillstånd att bedriva en verkstad för flygplansunderhåll. Tillståndet omfattar att i egen regi bedriva dagligt underhåll (LINE Maintenance) och från 2024 tungt underhåll (BASE Maintenance).

Lagar och regler

Licenser och tillstånd omfattar därutöver ett stort antal lagar och regelverk som därutöver utgör grund för flygbolagets manualer att utföra det flygoperativa uppdraget och däribland ett detaljerat regelverk för flygarbetstider (Subpart Q).

Subpart Q är centralt för flygbolagets

bemanning och beredskap och medför begränsning i hur mycket och ofta en besättningsperson får vara i tjänst per dag, per vecka, per månad och år, men också den tid som utgör vila.

Exempelvis får tjänstgöringstid inte överstiga 13 timmar per dygn, begränsat till ett maximalt antal sektorer (flygsträckor). En viloperiod mellan arbetspass ska vara minst lika lång tid som föregående arbetspass eller 12 timmar. Därutöver får en pilot tjänstgöra maximalt 60 timmar under sju på varandra följande dagar och 190 timmar under en period av 28 dagar.

Regelverket är ett krav och en förutsättning för en flygsäker verksamhet och innebär att bemanningsplanering görs med omsorg. En alltför slimmad pilotgrupp medför begränsningar och risker i bemanning för beredskap dygnet runt.

Januari
Ny upphandling av flygplan.

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

2019

Beslut om att bedriva verksamheten med eget operativt tillstånd.

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

2020

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

2021

Operativ start Landvetter
1 feb. 2022
Arlanda
21 feb. 2022.

2022

Förvaltningsläge med långsiktig utveckling i samarbete med Sveriges 21 regioner.
Första helår med volym motsvarande verksamhet i full drift.
Första år med ett positivt resultat.

2023

Vårdgivare

Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen är vårdgivare med specialistutbildade sjuksköterskor (Flight Nurse) som på halvtid tjänstgör vid någon av de tre beredskapsbaserna. Region Västerbotten ansvarar även för bemanning av sjuksköterskor vid Flygkoordineringscentralen.

Flight Nurse följer till stora delar flygtidregelverket Subpart Q och påverkas därav inte av ett nytt regelverk för vårdpersonal gällande vila.

Samarbete

Verksamheten bygger på nära samarbete mellan medarbetare med olika arbetsgivare oberoende av arbetsplats och geografi. Piloter och Flight Nurse arbetar i team runt patienten med närvarande flygtekniker för kontinuerligt underhåll. Flygkoordinering och medicinsk prioritering bidrar till effektivt transportupplägg.

Svenskt Ambulansflyg har ett fåtal anställda flygtekniker och ett större antal inhyrda flygtekniker. Samtliga har hög kompetens att själva utföra nödvändigt tekniskt underhåll.



Bildtext ovan: En utmaning i mötet mellan olika transportslag tillhörande olika regioner och olika sjukhus är ett antal olika bärsystem i mötande vägambulanser. Svenskt Ambulansflyg deltar därför i det svenska och europeiska standardiseringsarbetet för en ökad enhetlighet via SIS TK 351.

Ombord i flygplanet finns adaptrar för att fästa vissa intensivvårdsbårar och transportkuvöser på flygplanets bårvagn istället för flygplanets egen normalbår. Mängden olika system gör det nödvändigt med träning av lastning och säker fastsättning av varje specialteams unika lösning, men också tydlighet redan vid beställning vilken bårtyp som kommer användas.

Bildtext höger: En brådskadande transport där helikopter lämnar patient på flygplatsen.

Svenskt Ambulansflyg utgör en del av en transportkedja inom svenskt sjukvård, bestående av flera olika transportslag.

Vid en transport med ambulansflyg uppstår möten och samverkan med vägambulans och ibland helikopter, i vissa fall även taxi.

Vid öppning av en beredskapsflygplats utanför ordinarie öppettider, behöver tillgänglighet ges till samtliga inblandade transportslag.

Så långt det är möjligt utifrån effektivitet strävar Svenskt Ambulansflyg för koordinering av flygrutter och samtransport av patienter. Nedan en transport där tre vägambulanser från tre olika sjukhus avlämnar var sin patient för vidare transport med flygplan.





SE-RVC



SE-BAC

Bilaga 2

Lärande organisation i ständig utveckling

Svenskt Ambulansflyg arbetar utifrån ett tillitsbaserat ledarskap för en arbetsmiljö där medarbetare känner engagemang och delaktighet. Vi vill att alla medarbetare ska kunna utvecklas var för sig och tillsammans oavsett arbetsgivare och arbetsplats.

Svenskt Ambulansflyg är en verksamhet bestående av flera arbetsplatser i en geografisk spridning över Sverige där medarbetare har olika arbetsgivare. Det förutsätter extra fokus på samverkan mellan organisationer och distansövergripande samarbete.

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg har ett arbetsgivaransvar för anställda medarbetare men också ett övergripande ansvar för samtliga yrkesgrupper gällande arbetsplatsen exempelvis fysisk arbetsmiljö, uniformer och gemensamma utbildningsmoment, men också viss yrkesspecifik utbildning.

Svenskt Ambulansflyg är mån om alla medarbetares trivsel, delaktighet och förutsättningar att utföra sitt arbete på bästa sätt.

Rekrytering

Pilotrekryteringar under 2023 är utifrån budgettillskott om sex tjänster och en ersättningsrekrytering. En medarbetare har avslutat sin anställning med pension vid kommunalförbundet, vilket är förbundets första pensionsavgång.

Piloter i verksamheten uttrycker ett stort värde i att få utgöra en del av teamet runt patienten och att utföra ett vi-

tigt samhällsuppdrag. Under året har fem flygkoordinatorer ersättningsrekryterats samt en CAMO ingenjör, vilket innebär totalt 13 nya medarbetare under året.

Ledighet och övertid

Uttagen ledighet (sjukfrånvaro, vård av barn och föräldraledighet) motsvarar i tid, under 2023 cirka 7 (10) årsarbeten, dvs ungefär 9 % (14 %) av medeltal anställda. Vid ledighet uppstår en sårbarhet utifrån svårigheten att ta in vikarier från en öppen marknad med rätt och tillräcklig kompetens och flygregelverk som utgör begränsning för sammanhängande och maximal arbetstid. Därav är det nödvändigt med en tillräcklig intern redundans. En extra omständighet under inledning av 2023 var ett glapp mellan medarbetare som lämnat sin tjänst och nyanställningar.

Extra arbete under fridag och övertid, motsvarade under 2023, 2,6 (2,4) årsarbeten. Därutöver har ledigheter hanterats genom flygande tjänst för piloter med administrativa uppgifter, vilket inte är synligt i personalstatistiken. Genom planering av verksamheten hanteras uppkomna bemanningsbrister.

I budget 2024 beviljades en utökning med resterande sex pilotjänster. Vilket förbättrar situationen för schemaplaneringen under 2024.

Under året inleddes arbete med långsiktig schemaplanering med ett stort engagemang från medarbetare.

Arbetsmiljö och medarbetarskap

Som ett led i att förflytta kommunalförbundet till ett förvaltande läge har ett arbete med att utveckla arbetsmiljöarbetet i verksamheten påbörjats. Ledningsgruppen har därtill tillsammans

Väsentliga personalförhållanden

Kommunalförbundet inledde 2023 med 75 anställda och avslutade med 74. *Anledningen till färre anställda än föregående år var sju vakanta tjänster vid årsskiftet.* 16 av de anställda var kvinnor, motsvarande 22 % och 58 män, 78 %. Ledningsgrupp utgörs av 40 procent kvinnor och 60 procent män.

Fördelningen av kvinnor respektive män vid arbetsplatserna, balanseras delvis av anställda i samarbete med de vårdgivande regionerna*.

Medeltal antal anställda är 76 (70) och årsarbeten 71,5 (67,5). Anställda fördelat i åldrar:

Åldersgrupp	Antal
29 år eller yngre	6
30 - 49 år	52
50 - 65 år	15
65 eller äldre	1
Totalt	74

Sjukfrånvaron uppgår till 1,6 % (1,4 %). Långtidssjukskrivning redovisas inte, då uppgifterna kan hänföras till enskilda medarbetare. Av samma skäl redovisas inte heller sjukskrivning per ålder eller kön.

Personalomsättning 2023 är 24 procent, vilket är högre än 2022 som en effekt av en uppgång inom flyget efter pandemin, med exempelvis erbjudanden om återgång till tidigare arbetsgivare.

**Utöver anställda inom kommunalförbundet var det vid årsskiftet: 49 specialistsjuksköterskor varav 69 procent kvinnor, anställda av de tre vårdgivande regionerna, för tjänstgöring på 50 procent som Flight Nurse. Därutöver 13 sjuksköterskor, sex kvinnor och sju män, motsvarande åtta heltider, anställda av Region Västerbotten som medicinska koordinatorscentralen. Dessutom tio inhyrda tekniker, samtliga män, motsvarande sju heltidstjänster.*

med medarbetare vid de tre baserna påbörjat ett mera långsiktigt utvecklingsarbete av verksamheten med sikte på 2025 och 2030.

En majoritet av piloter har bostad i närheten av sin tjänstgöringsbas. Det medför möjlighet att komma hem under tjänstgöringsperioder. Det skiljer Svenskt Ambulansflyg mot många andra flygbolag där basering kan vara i andra länder. 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 Flight Nurse, men också för den vila som är ett krav enligt flygregelverk under beredskap och för att upprätthålla en kort utryckningstid vid akuta uppdrag.

Ledningsfunktioner har genomgått utbildning i systematiskt arbetsmiljöarbete, organisatorisk och social arbetsmiljö, med arbetsgivarens roll och rättsliga ramverk i arbetslivet. Ledningsgruppen har under hösten samlats under ett dygn för kompetensutveckling och strategisk planering.

2024 genomförs en medarbetarundersökning och arbetsmiljöarbetet fortsätter med fokus på systematiskt arbetsmiljöarbete och enligt ett årshjul för när olika arbetsmiljöaktiviteter ska genomföras. Ledarskapet utgår ifrån tillitsbaserad styrning för ett högt engagemang hos samtliga medarbetare.

Medarbetare uppmuntras till sociala och friskvårdande aktiviteter, där ett ex-



Samtliga flygtekniker i beredskap dygnet runt vid beredskapsbaser är ingenjörer med behörighet att själva utföra åtgärder för en flygplansflotta med hög tillgänglighet. På bilden Björn Winnansson, anställd vid BAM i tjänst på deltid vid basen på Arlanda.

empel är deltagande i lag eller enskilt i Blodomloppet.

Medarbetarundersökning

En första medarbetarundersökning är genomförd i början av 2024 med hjälp av Indikator (Institutet för kvalitetsindikatorer).

Enkätens övergripande resultat visar en positiv bedömning och att medarbetarna har stort förtroende för sina chefer och uppskattar ett öppet arbetsklimat. Tydligt är att medarbetare känner stolthet över att vara en del av Svenskt Ambulansflyg och betraktar det som en attraktiv arbetsgivare. De vill även rekommendera arbetsplatsen till andra.

Kompetens

Generellt för samtliga medarbetare är en hög kompetens. 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. Ett arbete pågår med att säkra en intern redundans kopplat mot sårbarheter i en mindre organisation.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en risk inom många branscher och för Svenskt Ambulansflyg. Ett exempel är den privata flygmarknadens lönenivåer som en offent-



Flygkoordinatorer och medicinska koordinators är i beredskap dygnet runt. På bilden George Miszti och i bakgrunden Robert Thorén, både flygkoordinatorer.

Anna Sandell Lundberg är styrman vid Arlanda-basen.





Svenskt Ambulansflyg har administrativa funktioner och kontorsplatser vid kansliet i Umeå och vid beredskapsbaserna på Arlanda och Landvetter. Det möjliggör att rekrytering ofta kan riktas mot Sverige som helhet för att locka en hög kompetens vid en arbetsplats i närheten av medarbetarens bostad. På bilden Anders Pihl, jurist vid kansliet i Umeå.



En specialistutbildad sjuksköterska är i de flesta fall ensam i kabinen under färden. Här Sara Westling, anställd av Region Västerbotten i tjänst på halvtid vid Umeå-basen.

lig verksamhet inte kan möta. Bristen på flygtekniker är generell för hela den flygtekniska branschen. En risk för framtiden är brist på specialistsjuksköterskor inom den svenska sjukvården.

Svenskt Ambulansflyg har trots detta många sökanden till samtliga utlysta tjänster, vilket skulle kunna bero på intressanta och varierande arbetsuppgifter och att Svenskt Ambulansflyg uppfattas som en attraktiv arbetsplats.

Kompetensutveckling

På Flygkoordineringscentralen har medarbetare som slutat ersatts av personer med logistik- och planeringskompetens för att säkra en kontinuitet och långsiktig bemanning. Avdelningschef och supervisor har ersatts i intern rekrytering. Nya roller som handledare och instruktör har implementerats och den fysiska arbetsmiljön har förbättrats.

Under 2023 har Accountable Manager rekryterats internt, så även träningschef. Uppgradering till kapten görs så långt det är möjligt genom intern rekrytering. Piloter erbjuds uppdrag inom flygadministration och träning i kombination med flygande tjänst. Verksamheten bedriver utveckling inom flera områden där medarbetare med olika kompetenser är involverade.

Arbetsgivarvarumärke

Svenskt Ambulansflyg vill attrahera kompetens genom att vårda arbetsgivarvarumärket och erbjuda intressanta och meningsfulla arbeten med attraktiva anställningserbjudanden.

Medarbetare rekryteras utifrån kompetens matchat mot verksamhetens behov. Rekryteringsprocessen genomförs med transparens och likvärdighet. Avsikten är att medarbetare ska kunna utvecklas var för sig och tillsammans och känna möjlighet till en intern karriär med

ambitionen om en arbetsplats där medarbetare vill stanna och utvecklas.

Intern utbildning

Piloter inleder som regel sin tjänst med en månads utbildning i simulator för PC-24, bekostad av arbetsgivaren. Utbildningen följs upp varje halvår. Motsvarande upplägg om type rating för flygtekniker erbjuds för tjänst vid Svenskt Ambulansflyg.

Under våren 2023 gick sju nya styrmän type rating för PC-24, och sex styrmän har uppgraderats till kapten. Medarbetare genomgår kontinuerlig intern utbildning.

Samtliga medarbetare erhåller intern introduktionsutbildning om verksamheten som helhet och utbildning inom sina specifika arbetsuppgifter. Det gäller samtliga medarbetare oavsett arbetsgivare.

Piloter och Flight Nurse utgör ett team runt patienten för absolut bästa patientsäkerhet. Därför övar yrkesgrupperna tillsammans på säker ombordlyft, hantering av olika bårtyper och omhändertagande vid kritiska situationer, exempelvis HLR. Gemensamma övningar genomförs vid samtliga baser oavsett arbetsgivare.



Bilaga 3

Riskvärdering

Kontinuerligt avrapporterade risker:

Avrapportering av risker sker vid styrelsesammanträden. Riskbedömning utgår från verksamheten som helhet och de med potentiellt betydande konsekvens inom: verksamhet, personal och ekonomi.

Risk – teknik

Under 2023 har flygplanens tillgänglighet kopplat till teknik identifierats som risk med betydande konsekvens. Ett exempel är långa leveranstider för reservdelar, men också brister hos underleverantör gällande det tunga underhållet (Base).

Som riskminimering av leveranstider lagerhålls nu kritiska reservdelskomponenter. Därmed kan stilleståndstider begränsas till oftast någon eller ett par timmar. Åtgärden medför att Svenskt Ambulansflyg har kortast stilleståndstider jämfört med samtliga operatörer med flygplanstypen PC-24.

En utredning gällande Base presenterades för styrelsen i augusti, som ställde sig bakom ett upplägg där Base utförs under eget tillstånd, med inhyrda flygtekniker. Risknivån gällande teknik är, med vidtagna åtgärder, låg.

Risk – verksamhet

Vid årets början fanns ett gap mellan piloter som slutat och nya piloter. Samtidigt var antalet piloter för få under 2023, vilket periodvis medförde en ökad sårbarhet, men som till stora delar kunde hanteras genom ökad kostnad i ersättning för extra pass. Ett redan slimmat kansli hade under hösten vakanser, vilket medförde en ansträngd arbetssituation.

Med rekryteringar och ytterligare sex piloter i budget inför 2024 är risken på personalsidan låg.

Risk – ekonomi

Med ett underskott från 2022 som ska återställas inom förbundet under en tio-årsperiod är fokus på regionernas köptrohet och kostnadsminskande åtgärder. Resultatet 2023 på +9,5 miljoner är över förväntan för såväl intäkter som minskade kostnader. Risken är i nuläget låg, men fortsatt avgörande för den ekonomiska utvecklingen är regionernas köptrohet och ett kontinuerligt pågående arbete för minskade kostnader. Ökade kostnader till följd av utgående garantier för flygplanen hanteras med försäkringslösningar.

Långsiktiga risker:

Långsiktiga risker som bedöms relevanta är till stor del beroende av omvärldsfaktorer.

Ränteläget

Ränteläget kan utgöra en risk i det läge när lån för flygplanen ska omförhandlas, beskrivet i Förvaltningsberättelse, avsnitt Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en risk inom många branscher och för Svenskt Ambulansflyg. Ett exempel är den privata flygmarknadens lönenivåer som en offentlig verksamhet inte kan möta. Bristen på flygtekniker är generell för hela den flygtekniska branschen. En risk för framtiden är brist på specialistsjuksköterskor inom den svenska sjukvården.

Svenskt Ambulansflyg har trots detta många sökanden till samtliga utlysta tjänster, vilket skulle kunna bero på intressanta och varierande arbetsuppgifter och att Svenskt Ambulansflyg uppfattas som en attraktiv arbetsplats.

Resursbrist

Under 2023 och början av 2024 har efterfrågan stadigt ökat. Det gäller antal uppdrag, flygtimmar och vissa perioder med större andel akuta uppdrag och teamtransporter.

Fortsätter utvecklingen finns risk för otillräcklig beredskap. Eventuell utökning av resurser behöver bedömas och beslutas med god framförhållning.

Förvaltningsberättelse 2023

Kommunalförbundet

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

Läs mer om verksamheten under Bilaga 1, sidorna 24–27.

Översikt över verksamhetens utveckling

Betydelsefullt för 2023 års utveckling är en ökad efterfrågan i kombination med åtgärder för minskade kostnader vilket bidragit till det ekonomiska resultatet. Ett positivt resultat nära 9,5 miljoner innebär att förbundet når budget och en del av återställande av underskottet från uppstartsåret 2022. En utmaning under 2023 har varit att förutse det ekonomiska utfallet, då förbundet saknar jämförelser från tidigare helår i full produktion.

Medlemsregionernas engagemang i förbundet är stort som bland annat resulterat i ett förslag om reviderad fördelningsmodell som en del av KSA Förbundsordning. Ytterligare ändring är förbundets uppgift och ändamål enligt förslag från förbundsstyrelsen. KSA förbundsordning är beslutad av förbundets fullmäktige i början av februari 2024 och vinner laga kraft efter beslut i regionernas fullmäktigeförsamlingar.

2023 är verksamhetens första helår i förvaltningsfas med kontinuerligt och långsiktigt utvecklingsarbete i samarbete med förbundets medlemsregioner, exempelvis effektivisering av flygrutter, utbildning av medicinsk personal vid helikopterverksamheten i Gällivare, beslutsstöd för sekundärtransporter och transport av högmittsamma patienter. Svenskt Ambulans-

flyg medverkar aktivt i utredningar om flygplatser, flygtrafik och luftburna patienttransporter.

Trots höga beställningstoppar under perioder då förbundets medarbetare samtidigt har behov av ledighet, har samtliga uppdrag under 2023 genomförts med egna resurser inom fastställda tidsmål. Medarbetarnas engagemang är stort och nära samarbete sker i stort och smått mellan yrkesgrupper oavsett arbetsgivare, arbetsplats och geografiskt avstånd, vilket är avgörande för uppnådda resultat såväl inom verksamheten som ekonomi.

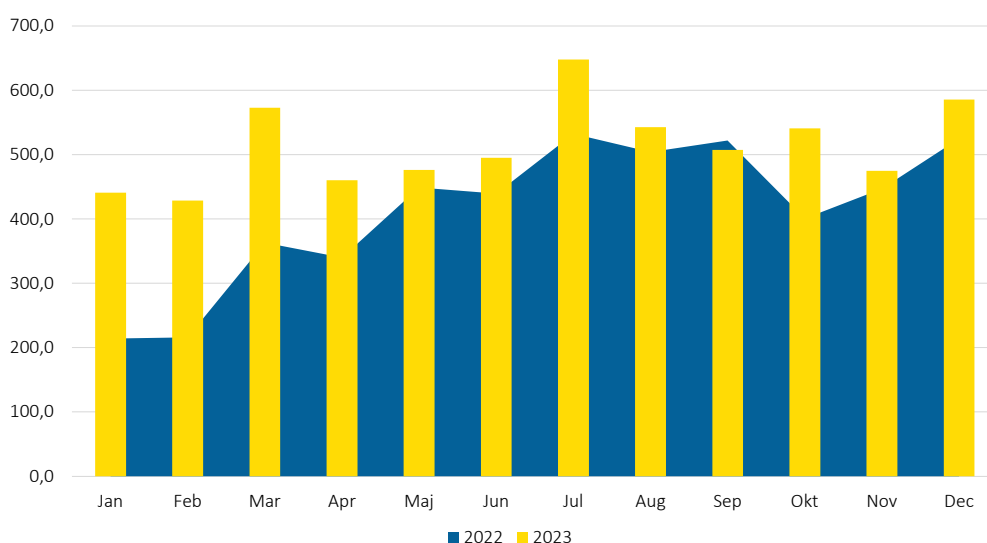
Den flygoperativa verksamheten håller hög kvalitet och säkerhet. Flygtekniskt upprätthålls korta stilleståndstider, enligt flygplanstillverkaren, kortast stilleståndstid av alla operatörer med flygplanstypen Pilatus PC-24. Kontinuerligt sker en vidareutveckling av effektiva och patientsäkra transporter i samverkan med Sveriges regioner.

Intresset för verksamheten är stort från politiker och tjänstepersoner i såväl regioner som nationella myndigheter, riksdag- och regeringsföreträdare, men också andra aktörer inom och utanför Sverige. Besök tas emot vid de tre beredskapsbaserna. Verksamheten har deltagit i ett flertal mässor, konferenser och event.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Förbundets redovisade resultat för 2023 uppgår till +9,5 mnkr (-60,4 mnkr), vilket är en förbättring med 69,9 mnkr i jämförelse med föregående år. Förbundets intäkter har ökat med cirka 114,0 mnkr (42 procent) och förbundets nettokostnader har ökat med cirka 43,7 mnkr (14 procent). Förbundets intäkter 384,6 mnkr (270,6 mnkr) innehåller intäkter i huvudsak från

Varje månad 2023, förutom september har antalet fakturerade flygtimmar varit högre än motsvarande månad föregående år. Totalt 6 174 flygtimmar med ett månatligt genomsnitt på 514.



medlemmarna utifrån beredskap och nyttjandegrad och ökningen beror främst på ökad nyttjandegrad från medlemmarna.

Förbundets nettokostnader är 366,1 mnkr (322,5 mnkr) vilket är cirka 43,7 mnkr högre jämfört med föregående år och består främst av:

- Fler anställda
- Ökad verksamhet som medför ökade kostnader i drift
- Löneökningar
- Prisökningar inom främst ground handling, luftfartsavgifter och service- och underhåll för flygplanen med anledning av världsläget och inflation.

Kostnaderna för avskrivning har ökat något, cirka 0,3 mnkr, i jämförelse med föregående år med koppling till ett större lager av reservdelar för att minimera flygplanens stilleståndstider.

Förbundets finansiella kostnader har ökat från cirka 8,5 mnkr till cirka 9,0 mnkr. De finansiella kostnaderna avser i huvudsak till regionerna erlagd ränta beräknad i enlighet med reversens villkor. Ökningen mellan åren beror i huvudsak på ränta för den checkkredit som förbundet tecknat avtal om från 2023-01-09. Detta som säkerhet för att hantera naturliga variationer gällande tillgång till likvida medel och under året har checkkrediten nyttjats.

Per den 31 december 2023 uppgick de långfristiga skulderna till 646,3 mnkr. Det består av förbundets lån av regionerna för inköp av de sex flygplanen och enligt skuldebrevets villkor löper lånet med ränta. Enligt villkoren ska räntan bindas i femårsperioder och beräknas med femårig swap ränta plus en marginal på 0,5 procent. Den första femårsperioden gäller för åren 2022–2026 och räntesatsen för perioden är 1,18 procent. Ny räntesats för nästkommande femårsperiod 2027–2031 ska räknas fram i slutet av 2026 och om rådande omvärldsläge med hög inflation och ökade kostnader och priser kvarstår kan det betyda avsevärt mycket högre räntesats och således mycket högre räntekostnader. En ökning med en procent skulle innebära ungefär 7 mnkr mer i räntekostnad.

Plan och budget för 2023 utgick från en verksamhet i full operativ drift och hänsyn togs till tidigare okända kostnader och förstärkning med sex piloter, vilket motsvarade hälften av det antal piloter som är behovet för en robust bemanning. Intäkter för 2023 utgick ifrån att samtliga regioner skulle nyttja Svenskt Ambulansflyg för hela sitt behov av ambulansflyg, vilket uppskattades vara 6000 flygtimmar. Kostnad för medicinska koordinatörer i avtal med Region Västerbotten ingår inte i budget för 2023.

Ett underskott på 60,4 miljoner uppstod under uppstartsåret 2022 kopplat till uteblivna intäkter och tidigare okända kostnader, se Årsredovisning 2022. Förbundsfullmäktige beslutade med hänvisning till synnerliga skäl om återställande av underskottet inom verksamheten, under en period av 10 år. Beslutet baserades på en samlad bedömning och rekommendation från ekonomidirektörsnätverket. Förbundsstyrelsen beslutade i juni att godkänna en inriktning av åtgärder och gav förvaltningen i uppdrag att göra en genomlysning av kostnader och utreda möjligheter vid försäljning av tillgångar och tjänster.

Nyttjandegraden av Svenskt Ambulansflyg har stadigt ökat och intäkterna är genomgående högre än motsvarande månad, föregående år (med undantag september). Juli blev en toppnotering med 648 flygtimmar. Genomsnittligt antal fakturerade flygtimmar för året blev 514, vilket är högre än budgeterat antal på 500 per månad. Totalt antal flygtimmar som fakturerades för 2023 blev 6 175.

Svenskt Ambulansflyg har under 2023 ytterligare utvecklat avsättningen för tungt underhåll genom att belopp avsätts per flygplan och månad utifrån antal flygtimmar och senaste årligt underhåll. Avsättningen blir specifik för respektive flygplan och per flugen timme. Kostnaden för tungt underhåll avspeglar då respektive flygplans nyttjandegrad. Som en försiktighetsåtgärd har förbundet sedan start haft en extra försäkringslösning för motorerna.

Trots en osäker världsmarknad med ökade bränslepriser har verksamheten genom åtgärder åstadkommit lägre bränslekostnader. Om pris och volym per flygtimme hade varit detsamma som 2022, hade det inneburit ytterligare kostnader motsvarande cirka 11 mnkr under 2023. Förbundet har enligt fullmäktiges budgetbeslut för 2023 kunnat fakturera ett bränsletillägg för kostnader som överstiger budget. Vidtagna åtgärder har resulterat i att bränsletillägg för regionerna endast blev cirka 2,0 mnkr för 2023.

Lämnad prognos i delårsrapporten (+1,0 mnkr) avviker mot resultatet (+9,5 mnkr) med 8,5 mnkr, vilket främst förklaras av ökade intäkter på grund av ökad nyttjandegrad.

Händelser av väsentlig betydelse

En ny mandatperiod inleddes för förbundets fullmäktige från januari 2023 och för styrelsen från första fullmäktigesammanträde den 13 april 2023.

Utbildningsdag med verksamhetsbesök genomfördes på Arlanda den 13:e april för ledamöter i förbundets fullmäktige och styrelse med ett avslutande fullmäktigesammanträde. Till fullmäktiges ordförande valdes Ulric Andersson (S), Region Värmland, till vice ordförande valdes Roland Gustbee (M), Region Kronoberg och Filip Reinhag (S) Region Gotland.

Vid konstituerande sammanträde för styrelsen den 14:e april utsågs Ola Karlsson (M) till styrelseordförande och Kenneth Östberg (S) till 1:a vice ordförande och Nicklas Sandström (M) till 2:a vice ordförande. Styrelsen har därefter haft digitala styrelsesammanträden och strategidagar i samband med sammanträde på Landvetter i slutet av augusti.

Ola Strangeways tillträdde som Accountable Manager (AM) i september 2023 i samband med tidigare AMs pensionsavgång. Tidigare medicinskt ansvarig har efter pensionsavgång ersatts av Johan Thunberg som medicinsk rådgivare.

Köptroheten har en avgörande betydelse för det ekonomiska resultatet. En positiv utveckling är att beställningsvolymerna är avsevärt högre jämfört med 2022. Varje månad, september undantaget, har beställningarna varit fler än motsvarande månad föregående år. Förväntat är fortsatt en viss ökning kopplat till en ökad köptrohet.

En väsentlig del i uppnådda intäkter är en ökning i antal beställda och genomförda uppdrag. Rekord i efterfrågan och volym nåddes i såväl juli som december, vilket kunde hanteras med egna resurser. Det möjliggjordes genom god planering för högre bemanning och därmed mer tillgänglig resurs jämfört med motsvarande perioder 2022. Avgörande betydelse är också fantastiska medarbetare som byter arbetspass och anpassar sina ledigheter. Ett fåtal ej tidskritiska uppdrag har senarelagts, inom utpekade tidsmål, efter dialog med beställande läkare.

Ett flertal nya destinationer inom och utanför Sverige har tillkommit, där en viktig milstolpe är ett utökat operationsområde över Atlanten och det första uppdraget till Island kunde göras i slutet av mars. Beredskap under sommar och storhelger under jul- och nyår kunde genomföras med högre bemanning än motsvarande perioder föregående år, vilket har medfört att

samtliga uppdrag har gjorts med egna resurser med enda konsekvens att fåtal icke brådskande uppdrag fördröjts inom gällande tidsintervall, efter dialog med beställare.

Budgetprocess med beslut har genomförts enligt plan. Den ekonomiska utvecklingen med en hög inflation är faktorer som värderats och LPIK utgjorde grund för relevanta kostnadsslag. Områden med risk för större kostnadsökning bedömdes vara underhåll och avgifter kopplat till flygplatser. Budget för 2024 innehåller förstärkning med pilotjänster för en robust bemanning och en redovisningsekonom kopplat till nytt regelverk om standard gällande räkenskapsrevision.

Regionernas ekonomidirektörer åtog sig uppdraget, våren 2023, om en fördjupad översyn av förbundets fördelningsmodell, som utgör del av KSA Förbundsordning, enligt beslut fattat av förbundsfullmäktige februari 2022. En styrgrupp och arbetsgrupp tillsattes och en extern processledare utsågs. Arbetet har löpande avrapporterats till förbundsstyrelsen och förbundsfullmäktige. Ett förslag presenterades i november. Därutöver föreslog förbundsstyrelsen revidering av KSA Förbundsordning "3§ Ändamål, uppgifter" i avsikt att förbundet för regionernas räkning ska kunna samverka med andra parter. Nätverken för ekonomidirektörer, regiondirektörer och hälso- och sjukvårdsdirektörer ställde sig bakom förslaget och så gjorde även Beredningsgruppen. Därefter behandlades förslaget av förbundsstyrelsen som i början av 2024 lade fram ett förslag för beslut av förbundsfullmäktige och regionernas fullmäktigeförsamlingar.

Förbundet har under november 2022 tecknat avtal runt dataskyddsombud och under 2023 har dokument inom dataskyddsområdet reviderats. Utbildning i dataskydd har genomförts.

Utvecklingsarbete med regionerna har intensifierats, exempelvis ett beslutsstöd enligt modell anpassad för sekundärtransporter. Tio av Sveriges flygplatser står för 80 procent av antalet besök. Berörda regioner ingår i arbetsgrupp för effektivisering av planerade normaltransporter. Gruppen har fått förlängd redovisningstid till april 2024. Såväl medarbetare, ledningsgrupp och styrelse har påbörjat ett strategiskt planeringsarbete med sikte mot 2030. För en hög beredskap har medicinsk personal vid helikopter verksamheten i Gällivare genomfört utbildning för att delta vid flygtransport av IVA-patienter när LIV Norr är upptagna med annat uppdrag. Fler helikopterteam kommer att utbildas.

Svenskt Ambulansflyg är först i världen med teknik för datakommunikation ombord i flygplansmodellen Pilatus PC-24. Funktionen har varit önskad av regionerna och ingick som del i flygplans-upphandlingen. Vårdgivarna kommer inleda ett utvecklingsarbete om hur tekniken kan nyttjas för ökad kvalitet i vården.

Svenskt Ambulansflyg deltar i utveckling av metoder för transport av patienter med misstänkt eller bekräftat högsmittsam sjukdom tillsammans med Högisoleringsenheten vid Universitetssjukhuset i Linköping, Region Östergötland. Målet är en nationell transportresurs med flygplan av patienter med smitta eller risk för exempelvis Ebola eller multiresistent tuberkulos. En övning genomfördes i slutet av september, då en "vuxenkuvös" av modellen EpiShuttle flygs från Linköping till Umeå för överflytt av patient/figurant till EpiShuttle och återfärd till Linköping.

Svenskt Ambulansflyg har under året deltagit med berörda regioner, i förberedelsearbete och beredskap, under ett flertal nationella händelser med förhöjd risknivå, exempelvis EU-toppmöten, besök av USAs utrikesminister, Almedalen. Verksamheten aktiverades för höjd beredskap vid upplopp på Järvafältet i Stockholm med initialt oklar utgång. Intresset av

ambulansflygets roll i nationell beredskap är tydligt från nationella myndigheter och politiker från riksdag och regering. Flera seminarier på temat har genomförts under året. Svenskt Ambulansflyg deltar i den nationella utredningen om sekundära intensivvårdstransporter.

Ett digitalt Kunskapsseminarium genomfördes för andra gången tillsammans med regionerna. Syftet med seminariet är en för regionerna gemensam utveckling av ambulansflyget som en del av det svenska sjukvårdssystemet och målet om jämlik vård. Tema för 2023 var nationell beredskap.

Intresset att besöka Svenskt Ambulansflyg är stort från såväl politiker som tjänstepersoner i Sveriges regioner, nationella myndigheter och andra parter i Sverige och andra länder. Verksamheten har deltagit vid ett flertal mässor, konferenser och event, exempelvis Almedalen, FLISA 2023, SFAI, Mötesplats Lycksele och Flygplatsdag i Örebro. Under hösten besöktes flygplatserna Borlänge och Ronneby för visning av ambulansflygplan inför regionföreträdare och media. Ett stort antal dialogmöten med regionernas grupperingar har genomförts. Svenskt Ambulansflyg deltog i den stora försvarsmaktsövningen Aurora på Malmen i Linköping.

Svenskt Ambulansflyg har fortsatt med utbildning av team för transport av patienter med behov av intensivvård. När teamet bedriver intensivvård i flygplan behövs, utöver intensivvårdskompetens, även kunskap om hur kroppen påverkas av ett lägre lufttryck, hur tryckkabinen fungerar samt de speciella förutsättningar det innebär att vårda en svårt sjuk patient i ett begränsat utrymme, vilken utrustning förutom den teamet har med sig som finns att tillgå och hur teamet ska agera vid en akut situation. Nytt är utbildning av medicinska team, normalt verksamma vid helikopter. Avsikten är att nyttja tillgänglig intensivvårdsresurs när helikopter står still på grund av väder.

Verksamheten har påbörjat uppbyggnad av en beredskapsorganisation motsvarande upplägg som Sveriges regioner och statliga myndigheter.

Svenskt Ambulansflyg har under flera år hanterat ett stort antal laglighetsprövningar gällande upphandlingar och beslut fattade av styrelsen och fullmäktige. Under 2023 ses en minskning i antalet prövningar och de som varit aktuella under året har handlat om överprövade beslut om nekad utlämning av handlingar. Ett för Svenskt Ambulansflyg viktigt domslut är att förbundet inte ska lämna ut uppgifter kopplade till den flygoperativa verksamheten. Domslutet slår fast att utlämnande av den typen av handlingar skulle försvåra det europeiska samarbetet.

Laglighetsprövningar 2023

Mål nr	Laglighetsprövningar	Utfall
400-22	<u>Förvaltningsrätten Umeå</u> Fördelningsmodell	Överklagandet avslaget. Motparten överklagat till kammarrätten. Prövningstillstånd ej beviljat.
22-22	<u>Förvaltningsrätten Umeå</u> , Budget 2022	Överklagandet avslaget
1073-23	<u>Kammarrätten Sundsvall</u> Rätt att ta del av allmän handling	Överklagandet avslaget. Uppgifter om checkräknings-kredit omfattades av sekretess.
3102-22	<u>Kammarrätten Sundsvall</u> Rätt att ta del av allmän handling	Överklagandet avslaget. Uppgifter i händelseutredning omfattades av sekretess.

Styrning och uppföljning av verksamheten

Verksamheten följer av förbundsstyrelsen utpekade processmål indelat i fokusområden under rubrikerna; Robust digital infrastruktur, Ökad träffsäkerhet i prognoser och kostnadskalkyler, Tydligare dokumentation av styrelsens arbete och beslut och Medicinsk uppföljning. Revisionen påtalade i samband med fastställande av delårsrapport att målen borde reviderats i samband med beslut om senareläggning av driftstart.

Internkontroll är en del i styrelsens arbete att följa hur fastställda mål och planer för verksamheten och ekonomin följs och att förbundets löpande förvaltning handhas ekonomiskt och rationellt. I beredningen av internkontrollplanen för 2023 har den riskanalys som togs fram inför 2022 värderats tillsammans med resultatet av den åiterrapportering som genomfördes efter delårsrapporten 2022. Beredningen har skett i förbundets ledningsgrupp och utgjort förslag till styrelsen. En

internkontrollplan med kontrollområden fastställdes av styrelsen inför 2023. Planen har under året följts upp löpande och åiterrapporterats i samband med Delårsrapport och Årsredovisning. Resultatet av uppföljningen av internkontrollplanen i delårsrapporten visade på ett fungerande arbetssätt med ett fåtal avvikelser.

Medlemssamråd har genomförts i slutet av april enligt fastlagd budgetprocess i Förbundsordning.

Revisorerna har utfört ordinarie granskning av årsbokslut och redovisat extra granskning av förbundets ekonomistyrning.

Under 2023 har förbundet redovisat månatlig ekonomisk uppföljning med en ökad detaljeringsgrad för ökad insyn och möjlighet för styrning.

Ett mål är att, enligt god ekonomisk hushållning, redovisa ett överskott motsvarande två procent av omsättningen. Vidare ska förbundet klara den löpande driften utan att behöva

Förbundsfullmäktiges verksamhetsmål 2023

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås	Resultat	Måluppfyllelse
Svenskt Ambulansflyg är tillgängligt över hela Sveriges yta	Samtliga regioner beställer alla flygambulanstransporter av Svenskt Ambulansflyg	Dec 2023	Verksamheten har utfört uppsökande och publika aktiviteter och tagit emot ett stort antal besök. Samtliga regioner beställer transporter av förbundet. Ett fåtal enskilda enheter väljer annat alternativ.	Målet är uppnått kopplat till verksamhetens mandat.
Svenskt Ambulansflyg har hög beredskap och utför sina uppdrag på rätt tid	Av beställaren angivna medicinska väntetider överskrids inte	Dec 2023	Metoder för beslutsstöd är utvecklat med tidsmål och samtliga uppdrag är under 2023 genomförda med egna resurser enligt uppsatta tidsmål.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg prioriterar sina uppdrag efter medicinsk angelägenhetsgrad	Flyguppdragen utförs i enlighet med överenskommen medicinsk prioritering	Dec 2023	Metoder för beslutsstöd är utvecklat med tidsmål och samtliga uppdrag är under 2023 prioriterade i enlighet med överenskommen medicinsk prioritering.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg upprätthåller hög flygsäkerhet	Safety- och Compliance vidmakthålls i enlighet med Transportstyrelsens krav genom kontinuerligt förbättringsarbete med målen att minimera avvikelser och främja en aktiv rapporteringskultur.	Dec 2023	Verksamheten har en aktiv rapporteringskultur med en hög medvetenhet om säkerhet och risker.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg utvecklar patientsäkerhet	Svenskt Ambulansflyg har rutiner för samordning och gemensam uppföljning av avvikelser i vårdgivarnas avvikelssystem med fly-gets system.	Dec 2023	Verksamheten har utvecklat rutiner för samordning och uppföljning, och tillämpas sedan hösten 2023.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg samordnar sina uppdrag kostnadseffektivt	Tid per patientuppdrag = Kostnaden för flugen patientkilometer reduceras med stigande beställningsvolym	Dec 2023	Genomsnittligt 1,24 h per patientuppdrag, Normal Prio 3, för perioden jan–dec. Enstaka månader med beställningstoppar ned till 1,19 h. Det finns därmed en tydlig korrelation mellan antal uppdrag och flygtid per uppdrag Normal Prio 3.	Målet är uppnått
Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	Personalomsättning och sjukfrånvaro håller låga nivåer	Dec 2023	Sjukfrånvaro är 1,6 %. Personalomsättning 24 %*	Målet är uppnått för sjukfrånvaro. Personaloms. var hög, målet ej uppnått

*Piloter rekryterades sommaren 2021 under pandemin. I det skedet var i princip hela flygbranschens piloter arbetslösa. En grupp piloter valde att anta erbjudanden om att återfå tjänster vid kommersiella bolag i och med återhämtning i flygmarknaden, därav en högre personalomsättning 2023.

uppta långfristiga lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna. Två mål som förbundet klarade för 2023.

Fullmäktige beslutade i samband med årsredovisningen 2022 att det underskott som uppkommit under uppstartsåret (-60,4 mnkr) skulle av förbundet hanteras genom egna åtgärder under en tio års period, med hänsyn till synnerliga skäl. Ett återställande på 10 år bedömdes av styrelsen vara möjligt att genomföra på ett sätt som säkrade både den fortsatta utvecklingen av verksamheten och samtidigt trygga regionernas behov av ambulansflyg. Åtgärder som kunde innebära högre intäkter och/eller lägre kostnader. I mars 2023 beslutade styrelsen att ge förbundsdirektören i uppdrag att vid styrelsesammanträdet i juni 2023 presentera en åtgärdsplan för ekonomi i balans. Vid sammanträdet i juni presenterade förvaltningen ett vägval med inriktning för fortsatt utveckling av en plan för återhämtning av underskottet. Vid samtliga styrelsesammanträden under hösten har förbundsdirektören återrapporterat arbetets fortskridande.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

God ekonomisk hushållning innebär att både förbundets finansiella och verksamhetsmässiga mål uppnås. I förbundsfullmäktiges beslut om mål och riktlinjer för budget 2023 framgår riktlinjer för god ekonomisk hushållning. Där definieras vad god ekonomisk hushållning är för förbundet och hur det ska uppnås.

Förbundsfullmäktige har beslutat om verksamhetsmässiga mål och finansiella mål för förbundet. För förbundet innebär det att verksamhetsmålen ska nås inom ramen för den löpande driften och utan att behöva uppta lån alternativt begära in kapitaltillskott från medlemmarna.

Förbundet ska vid periodens slut redovisa ett överskott motsvarande 2 % av omsättningen. Förbundsfullmäktiges mål följs upp av styrelse i delårsrapport och årsredovisning. Samtliga verksamhetsmål är uppnådda.

Förbundets resultat för året uppgick till +9 483 tkr vilket är en förbättring med 3 695 tkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på 5 788 tkr. Som en säkerhet har förbundet tecknat avtal om checkkredit för att hantera naturliga variationer gällande tillgång till likvida medel. Ett avtal som gäller från och med 2023-01-09. Ytterligare lån för löpande drift alternativt kapitaltillskott från medlemmarna begärdes inte.

Då förbundet har för uppstartsåret 2022 ett resultatunderskott på drygt 60,4 mnkr som ska hanteras genom egna åtgärder och genom att leverera ett årligt resultatöverskott innebär 2023 års resultat att det kravet redan ett år senare uppnås.

Den sammanvägda bedömningen av förbundets finansiella och verksamhetsmässiga mål är att förbundet uppfyller kraven om god ekonomisk hushållning.

Balanskravsresultat

Balanskravsresultatet är årets resultat efter avdrag för realisationsvinster som har uppstått vid försäljning av anläggningstillgångar och nyttjande/avsättning till resultatutjämningsreserv.

Förbundet redovisar ett positivt balanskravsresultat för 2023 och uppnår därmed kommunallagens balanskrav. Förbundet har ett negativt balanskravsresultat från 2022 som ska återställas. Redovisat resultat för årsboksåret uppgår till +9 483 tkr vilket är identiskt med balanskravsresultatet. För att finansiera löpande utgifter har inga tillgångar sålts och i resultatet finns inga realisationsresultat.

Balanskravsutredning (tkr)

	2023	2022
Årets resultat enligt resultaträkning	9 483	-60 398
- reducere av samtliga realisationsvinster	-	-
+ vissa realisationsvinster enligt undantagsmöjligheter	-	-
+ vissa realisationsförluster enligt undantagsmöjligheter	-	-
+/- orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-
+/- återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-
Årets resultat efter balanskravsjustering	9 483	-60 398
- reservering av medel till resultatutjämningsreserv	-	-
+ användning av medel för resultatutjämningsreserv	-	-
Balanskravsresultat	9 483	-60 398

Ett underskott på 60 398 tkr uppstod under uppstartsåret 2022 kopplat till uteblivna intäkter och tidigare okända kostnader. Förbundsfullmäktige beslutade med hänvisning till synnerliga skäl om återställande av underskottet inom verksamheten, under en period av 10 år. Förbundsstyrelsen beslutade i juni att godkänna en inriktning av åtgärder och gav förvaltningen i uppdrag att göra en genomlysning av kostnader och utreda möjligheter vid försäljning av tillgångar och tjänster. Arbete med åtgärder har pågått under hela hösten vilket är en orsak till det positiva resultatet för 2023. Den andra orsaken är ökad efterfrågan och fler utförda transporter. Med anledning av det positiva resultatet för 2023 har förbundet kunnat påbörja återställandet av 2022 års negativa resultat med 9 483 tkr. Kvar att återställa för perioden 2024–2032 är 50 915 tkr.

Återställande negativt resultat (tkr)

	2023	2022
IB ackumulerade ej återställda negativa resultat	-60 398	-60 398
- varav från 2022	-60 398	-60 398
- varav från 2023	-	-
Årets resultat efter balanskravsjustering	9 483	-60 398
+ synnerliga skäl att inte återställa	-	-
+ synnerliga skäl att återställa under längre tid	-	60 398
UB ackumulerade negativa resultat att återställa inom 3 år	0	0
UB synnerliga skäl som ska återställas över längre tid	-60 398	-60 398
UB ackumulerade ej återställda negativa resultat	-50 915	-60 398
- varav från 2022, återställs senast 2032	-50 915	-60 398

Väsentliga personalförhållanden

Kommunalförbundet inledde 2023 med 75 anställda och avslutade med 74. *Anledningen till färre anställda än föregående år var sju vakanta tjänster vid årsskiftet.* 16 av de anställda var kvinnor, motsvarande 22 % och 58 män, 78 %. Ledningsgrupp utgörs av 40 procent kvinnor och 60 procent män.

Åldersgrupp	Antal
29 år eller yngre	6
30 - 49 år	52
50 – 65 år	15
65 eller äldre	1
Totalt	74

Fördelningen av kvinnor respektive män vid arbetsplatserna, balanseras delvis av anställda i samarbete med de vårdgivande regionerna*.

Medeltal antal anställda är 76 (70) och årsarbeten 71,5 (67,5). Anställda fördelat i åldrar:

Sjukfrånvaron uppgår till 1,6 % (1,4 %). Långtidssjukskrivning redovisas inte, då uppgifterna kan hänföras till enskilda medarbetare. Av samma skäl redovisas inte heller sjukskrivning per ålder eller kön.

Personalomsättning 2023 är 24 procent, vilket är högre än 2022 som en effekt av en uppgång inom flyget efter pandemin, med exempelvis erbjudanden om återgång till tidigare arbetsgivare.

*Utöver anställda inom kommunalförbundet var det vid årsskiftet: 49 specialistsjuksköterskor varav 69 procent kvinnor, anställda av de tre vårdgivande regionerna, för tjänstgöring på 50 procent som Flight Nurse.

Därutöver 13 sjuksköterskor, sex kvinnor och sju män, motsvarande åtta heltider, anställda av Region Västerbotten som medicinska koordinatörer vid Flygkoordineringscentralen. Dessutom tio inhyrda tekniker, samtliga män, motsvarande sju heltidstjänster.

Se mer om personaluppgifter, under Bilaga 2, sidorna 28–30.

Förväntad utveckling

Verksamheten som är i förvaltning fortsätter sin utvecklingsresa i samarbete med Sveriges regioner.

Några exempel under 2024 är effektivisering av flygrutter där arbetsgruppen, under våren ska presentera förslag som därefter kan testas i praktiken.

Förbundsstyrelsen har gett verksamheten i uppdrag att utreda förbundets roll och föreslå organisation för krisberedskap och vid höjd beredskap. I egenskap av kommunalförbund omfattas verksamheten som huvudregel inte av regleringar som riktar sig gentemot medlemsregionerna angående planering för särskild händelse, extraordinära händelser i fredstid, höjd beredskap eller ytterst krig. Trots detta arbetar förbundet med sådan planering såväl organisatoriskt som operativt för att kunna verka för medlemmarna oavsett eventuell händelse. Förbundet påtalar också i olika sammanhang och forum att förbundet inte har något reglerat ansvar att efterleva regleringar men att ett utpekat ansvar vore önskvärt. Detta framfördes senast i Försvarsdepartementets nyligen avslutade utredning om kommuners och regioners grundläggande beredskapsansvar. Ett annat uppdrag från styrelsen är utredning av möjliga samordningsvinster i sjukvårdssystemet.

Arbetet fortsätter med åtgärder att hantera 2022 års underskott inom förbundet under en period av 10 år. Väsentligt är en kontinuerlig kostnadsöversyn och säkra att regionernas beställningar riktas till Svenskt Ambulansflyg.

En reviderad förbundsordning öppnar, att för regionernas räkning, samverka med andra aktörer gällande nationell beredskap och redundans.

2024 inleds tungt underhåll (Base) i egen regi med inhyrda tekniker. Ambitionen är en högre tillgänglighet av flygplanen och kostnadskontroll.

Se Riskvärdering under Bilaga 3, sida 31.

Ekonomiskt resultat

Förbundets resultat för året uppgick till +9,5 mnkr och budgetavvikelsen (exklusive resultatkravet på +5,8 mnkr) uppgick till +3,7 mnkr. Från och med juli månad har förbundet levererat ett resultatöverskott och uppnått resultatkravet för respektive månad. Den förändringen från första halvåret beror i huvudsak på utvecklingen av antalet fakturerade flygtimmar där snittet för första halvåret var 479 medan snittet för andra halvåret var 550.

Det positiva resultatet på +9,5 mnkr beror i huvudsak på antalet flygtimmar som för 2023 varit i genomsnitt 514 per månad och därmed gett ett överskott på intäkterna med cirka 6,7 mnkr. När antalet flygtransporter med fler utförda flygtimmar ökar, innebär det högre kostnader, men då stora delar av förbundets kostnader är fasta är ökningen inte lika stor och bidrar därför också till det positiva resultatet med cirka 2,8 mnkr. De kostnader som direkt påverkas av fler eller färre utförda flygtimmar är främst bränsle, ground handling avgifter, luftfartsavgifter och service och underhållskostnader för flygplanen.

Den positiva budgetavvikelsen på 3,7 mnkr fördelar sig på intäkterna med +7,4 mnkr och kostnaderna -3,7 mnkr. Vad gäller intäkterna (+7,4 mnkr) beror det i huvudsak på att antalet fakturerade flygtimmar uppgick till 103 % av budgeterade timmar (+174 timmar). Kostnaderna har i jämförelse med budget ett underskott på -3,7 mnkr vilket återfinns inom samtliga kostnadsgrupper. Inom personal beror underskottet på kostnader av engångskaraktär och inom drift beror underskottet på högre kostnader för luftfartsavgifter, ground handling och för service/underhåll av flygplanen. Detta med anledning av fler utförda transporter än budgeterat. Det har också varit högre av-

skrivningskostnader under perioden till följd av inköp av ett reservdelslager för att möjliggöra kortare stilleståndstider. Slutligen har det under perioden varit högre finansiella kostnader med anledning av valutakursförluster och högre räntekostnader bland annat på grund av nyttjande av checkkredit.

Vid jämförelse med 2022 (-60,4 mnkr) är skillnaden i det ekonomiska resultatet markant stor. Detta beror på att antalet flygtimmar ökade med 25 % mellan åren, från ett snitt på 413 timmar per månad 2022 till ett snitt på 514 timmar per månad 2023. Omräknat till pengar ger det cirka 41,2 mnkr mer i intäkter. Förändringen beror också på att förbundet från och med 2023 har en kostnadsbudget som är mer överensstämmande med uppdraget.

Resultatet för 2023 (+9,5 mnkr) blev 8,5 mnkr bättre än prognosen för 2023 (+1,0 mnkr). En orsak till skillnaden är att antalet faktiska timmar sista tertiet blev avsevärt högre än prognostiserat och det gav cirka 4,5 mnkr mer i intäkter. Skillnaden beror också på att kostnaderna blev cirka 4 mnkr lägre än vad prognosen byggde på. Prognosen var medvetet försiktig då möjligheten till jämförelse med tidigare år och historia saknas. Flygbeställningarna innevarande period har visserligen per månad (med undantag för september) överskridit föregående års volymer men trots det är det fortsatt för tidigt att bedöma om aktuella volymer innebär en stabil och förutsägbar nivå.

Då förbundet har för uppstartsåret 2022 ett resultatunderskott på drygt 60,4 mnkr som ska hanteras genom egna åtgärder och genom att leverera ett årligt resultatöverskott innebär 2023 års resultat att det kravet redan ett år senare uppnås.

Översikt över verksamhetens utveckling

	2023	2022	2021	2020	2019
Intäkter	384 617	270 575	114 143	20 160	10 967
Redovisat resultat	9 483	-60 398	-4 356	1 561	1 046
Investeringar	640	2 504	620 393	46 896	35 779
Balansomslutning	795 738	761 444	762 151	176 850	91 043
Kassalikviditet *	69%	56%	104%	563%	2305%
Soliditet **	-5%	-6%	2%	11%	19%
Medeltal anställda***	76	67	34	5	4

* 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.

*** Nyckeltalet för 2023 mäter medeltal anställda under året. Tidigare år motsvarar mätetalet årsarbeten.

Resultaträkning (tkr)

	Not	2023	2022
Verksamhetens intäkter			
Särskild avgift	3	98 171	49 596
Flygverksamhet	3	272 389	180 070
Samarbetsavtal SSK/MK	3	12 518	40 763
Övriga intäkter	3	1 540	146
Verksamhetens intäkter		384 617	270 575
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnad	4	-102 736	-94 429
Kostnader för inhyrd personal	5	-56 533	-50 678
Konsult- och projektkostnader	6	-1 501	-1 237
Övriga kostnader	7	-179 096	-150 131
Verksamhetens kostnader		-339 866	-296 474
Avskrivningar	8	-26 283	-26 004
Verksamhetens nettokostnader		-366 149	-322 479
Verksamhetens resultat		18 468	-51 904
Finansiella kostnader	9	-8 985	-8 494
Resultat efter finansiella poster		9 483	-60 398
Årets resultat		9 483	-60 398

Balansräkning (tkr)

	Not	2023-12-31	2022-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och inventarier	10	653 428	679 071
Pågående investering	11	0	0
Summa anläggningstillgångar		653 428	679 071
Omsättningstillgångar			
Lager	12	15 756	6 470
Kortfristiga fordringar	13	88 121	43 612
Kassa och bank	14	38 433	32 291
Summa omsättningstillgångar		142 309	82 373
Summa tillgångar		795 738	761 444
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	15,16		
Eget kapital		9 747	9 747
Balanserat resultat		-55 889	4 508
Periodens resultat		9 483	-60 398
Summa eget kapital		-36 659	-46 142
Skulder			
Avsättningar flygplansunderhåll	17	2 613	0
Långfristiga skulder	18	621 590	646 295
kort del av långt lån	18	24 705	24 705
Kortfristiga skulder	19	183 488	136 585
Summa skulder		832 397	807 586
Summa eget kapital och skulder		795 738	761 444
Ställda säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

Kassaflödesanalys (tkr)

	2023	2022
Löpande verksamhet		
Periodens/årets resultat	9 483	-60 398
Justering av poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	26 283	26 004
Avsättningar	2 613	
"Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital"	38 379	-34 393
Ökning (-) minskning (+) lager	-9 286	-1 048
Ökning (-) minskning (+) kortfristiga fordringar	-44 509	-26 012
Ökning (+) minskning (-) kortfristiga skulder	46 904	84 397
Kassaflöde från den löpande verksamheten	31 488	22 944
Investeringsverksamhet		
Investering i materiella anläggningstillgångar	-640	-2 504
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-640	-2 504
Finansieringsverksamhet		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, upptagna lån		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, amort. av lån	-24 705	-24 707
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-24 705	-24 707
Årets kassaflöde	6 142	-4 268
Likvida medel vid årets början	32 290	36 558
Likvida medel vid årets slut	38 432	32 290

Driftsredovisning (tkr)

	Not	Utfall 2023	Budget 2023	Utfall 2022
Verksamhetens intäkter				
Särskild avgift	3	98 171	98 171	49 596
Flygverksamhet	3	272 389	229 065	180 070
Samarbetsavtal SSK/MK	3	12 518	0	40 763
Övriga intäkter	3	1 540	0	146
Verksamhetens intäkter		384 617	327 236	270 575
Verksamhetens kostnader				
Personal- och konsultkostnader	4,5,6	-160 770	147 144	-146 344
Externa kostnader	7	-179 096	140 065	-150 131
Verksamhetens kostnader		-339 866	287 209	-296 474
Avskrivningar	8	-26 283	25 821	-26 004
Verksamhetens nettokostnader		-366 149	313 030	-322 479
Verksamhetens resultat		18 468	14 206	-51 904
Finansiella kostnader	9	-8 985	8 418	-8 494
Resultat efter finansiella poster		9 483	5 788	-60 398
Budgeterat resultat 2 %		0	5 788	0
Årets resultat		9 483	5 788	-60 398

Noter

Not 1 Allmänna upplysningar

Svenskt Ambulansflyg är ett kommunalförbund med alla 21 regioner som medlemmar. Förbundets ändamål är att för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg. Inga förändringar i sammansättningen av förbundet har skett under räkenskapsåret. Ytterligare upplysningar om medlemmarnas ägarandelar återfinns i not 16.

Not 2 Tillämpade redovisningsprinciper

Lagstiftning och normgivning

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med Lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) och Rådet för kommunal redovisnings rekommendationer (RKR) samt god redovisningssed i kommunal verksamhet.

Tillämpade redovisningsprinciper i denna årsredovisning överensstämmer med dem som tillämpades vid upprättande av årsredovisningen för 2022, förutom vad gäller förändrad avsättning för tungt underhåll gällande flygplanen enligt nedan beskrivning.

Förändrad avsättning tungt underhåll flygplan

Under 2023 har Svenskt Ambulansflyg ändrat princip för avsättning för tungt underhåll för flygplanen. Avsättningen påbörjades under räkenskapsåret 2022 och är ytterligare utvecklat under början av 2023 genom att belopp avsätts per flygplan och månad utifrån antal flygtimmar och senaste årligt underhåll. Avsättningen blir specifik för respektive flygplan och per flugen timme. Kostnaden för tungt underhåll avspeglar då respektive flygplans nyttjandegrad.

Värdering och omräkningsprinciper

Syftet med räkenskaperna är att ge en rättvisande bild av förbundets resultat och finansiella ställning. I årsbokslutet har de grundläggande principer som LKBR reglerar tillämpats.

Värdering av tillgångar, avsättningar och skulder baseras på försiktighetsprincipen. Den innebär att tillgångar inte övervärderas och skulder inte undervärderas, så att redovisningen tas fram med rimlig försiktighet och ger en försiktig bild av förbundets resultat och ställning.

Avsättningar värderas så att de motsvarar den bästa uppskattningen av det belopp som kommer att krävas för att reglera förpliktelsen.

Tillgångar och skulder har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och verkligt värde om inget annat anges.

Poster i utländsk valuta har omräknats till svenska kronor enligt den växelkurs som gäller på balansdagen.

Klassificering

Tillgångar som är avsedda för stadigvarande bruk eller innehav tas upp som anläggningstillgångar. Andra tillgångar tas upp som omsättningstillgångar.

Skulder klassificeras som kortfristiga om de har en förfallotid inom ett år från balansdagen. Övriga skulder klassificeras som långfristiga.

Extraordinära och jämförelsestörande poster

Enligt 5 kap. 5 § LKBR ska intäkter eller kostnader i annan verksamhet än kommunens normala verksamhet redovisas som extraordinära poster. En post ska klassificeras som extraordinär om händelsen eller transaktionen som ger upphov till posten saknar ett tydligt samband med kommunens normala verksamhet, händelsen eller transaktionen är av sådan typ att den inte kan förväntas inträffa ofta eller regelbundet, och posten uppgår till ett väsentligt belopp. De allra flesta intäkter och kostnader som påverkar resultatet orsakas av händelser i kommunens normala verksamhet. Så är även fallet för förbundet där inga extraordinära poster finns att redovisa.

Jämförelsestörande poster är ett resultat av händelser och transaktioner som inte är extraordinära, men som är viktiga att uppmärksamma vid jämförelser med andra perioder.

Vad gäller förbundets intäkter, se not 3, kan vissa förändringar räknas som jämförelsestörande mellan åren. För 2022 fördelades den särskilda avgiften på medlemmarna med 20 % av förbundets totala intäkter och från och med 2023 ökade fördelningen till 30 % av förbundets totala intäkter (i enlighet med Förbundsfullmäktiges budgetbeslut för 2023 med plan 2024-2025). 2022 var ett uppstartsår och 2023 handlade om övergång från uppstart till en förvaltningsorganisation med allt fler beställningar och ökad nyttjandegrad. Det har inneburit att intäkterna för flygverksamheten 2023 ökat mycket i jämförelse med 2022. Slutligen så ingick inte kostnaderna för vårdgivareregionernas bemanning av sjuksköterskor i 2022 års budget medan från 2023 så ingick kostnaderna i budgeten. Den förändringen har påverkat intäkterna för samarbetsavtal SSK/MK som för 2023 minskat då dessa intäkter i stället återfinns som en del i den särskilda avgiften och i flygtimpriset.

Verksamhetens intäkter

Under posten verksamhetens intäkter ska intäkter från avgifter, ersättningar och gåvor, försäljning av omsättningstillgångar och materiella och immateriella anläggningstillgångar, bidrag som innehåller villkor samt kostnadsersättningar redovisas. Intäkter som är hänförliga till räkenskapsåret tas med i bokslutet, oavsett tidpunkten för betalningen.

Förbundets intäkter innehåller intäkter i huvudsak från medlemmarna och 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.

Särskild avgift

En summa motsvarande 30 procent 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 faktureras inför ett nytt år.

Verksamhetens kostnader

Periodisering

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

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.

Kostnader för varor och tjänster

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

Ersättningar till anställda

Ersättning till anställda i form av löner, betald semester, betald sjukfrånvaro mm samt pensioner redovisas i takt med intjänandet. Förbundets anställda omfattas av AKAP-KR. Förbundet har inte några förmånsbestämda delar, varför det inte finns någon skuld eller tryggnad i försäkring. 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. Förbundets resultat belastas med kostnader i takt med att förmånerna intjänas vilket normalt sammanfaller med tidpunkten för när premier erläggs.

Immateriella anläggningstillgångar

En immateriell anläggningstillgång är en identifierbar icke-monetär tillgång utan fysisk form som exempelvis ett patent, en licens, tillstånd, koncessioner eller nyttjanderättigheter. En immateriell anläggningstillgång ska redovisas i balansräkningen när posten uppgår till väsentligt värde, förutsatt att det är sannolikt att de framtida ekonomiska fördelarna som har samband med innehavet kommer att tillfalla förbundet, och att tillgångens anskaffningsvärde kan beräknas på ett tillförlitligt sätt.

För räkenskapsåret 2023 finns inga immateriella anläggningstillgångar för förbundet att redovisa.

Materiella anläggningstillgångar

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.

I balansräkningen redovisas materiella anläggningstillgångar för förbundet motsvarande cirka 653,4 mnkr. Redovisat belopp är anskaffningsvärdet med avdrag för avskrivning. Med anskaffningsvärde menas kostnaderna för tillgångens inköp, men inte räntekostnader och andra finansiella kostnader. Förbundets materiella anläggningstillgångar består av flygplan, medicinteknisk utrustning, IT-utrustning och maskiner och inventarier.

Följande avskrivningstider tillämpas för materiella anläggningstillgångar:

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

Avskrivningskostnaden för flygplan är beräknade 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. Avskrivningstid på medicinsk teknik är 7 år enligt regionernas standard.

Omsättningstillgångar

Omsättningstillgångar värderas som det lägsta av anskaffningsvärde eller verkligt värde. Kundfordringar och övriga kortfristiga fordringar är upptagna till det belopp som beräknas inflyta.

Leasing

Förbundets kostnader för leasing består i huvudsak av leasingbilar till de tre baserna; Umeå, Arlanda och Landvetter och motsvarade en kostnad på cirka 330 tkr för 2023. I övrigt finns leasingavtal för kaffeautomat och skrivare för ca 18 tkr.

Kortfristiga skulder

Fordringar och skulder värderas till det belopp varmed de beräknas regleras. Skulder med förfallotid inom ett år redovisas som kortfristig skuld. Skulder med förfallotid senare än ett år redovisas som långfristig skuld.

Långfristiga skulder

Den totala långfristiga skulden för förbundet är 646,3 mnkr och avser lån av medlemmarna för inköp av de sex flygplanen. Den långfristiga skulden har minskat med 24,7 mnkr i jämförelse med föregående år. Detta i enlighet med reversens villkor där amortering av lånet ska ske i samma takt och med ett belopp som motsvarar flygplanens genomsnittliga årliga avskrivningar.

Andra avsättningar

Under 2023 har Svenskt Ambulansflyg ändrat princip för avsättning för tungt underhåll för flygplanen. Avsättningen påbörjades under räkenskapsåret 2022 och är ytterligare utvecklat under början av 2023 genom att ett högre belopp, anpassat för den nya modellen, avsätts per flygplan och månad utifrån antal flygtimmar och senaste årligt underhåll. Avsättningen blir specifik för respektive flygplan och per flugen timme. Kostnaden för tungt underhåll avspeglar då respektive flygplans nyttjandegrad. Jämförelsetal med 2022 finns inte.

Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalysen upprättas enligt indirekt metod och redovisar in- och utbetalningar under räkenskapsåret. Kassaflödesanalysen visar förändringen av förbundets likvida medel under räkenskapsåret.

Balanskravsresultat

Vid beräkning av balanskravsresultatet ska resultatet, enligt 11 kap. 10 § LKBR, rensas från poster som inte härrör från den egentliga verksamheten som realisationsvinster och reservering av medel till en resultatutjämningsreserv. Om balanskravsresultatet enligt 10 § för ett visst räkenskapsår är negativt, ska det i förvaltningsberättelsen för det året anges när och på vilket sätt det negativa balanskravsresultatet ska regleras enligt 11 kap. 12 § kommunallagen. Enligt 11 kap. 13 § kommunallagen får fullmäktige besluta att en reglering av ett negativt balanskravsresultat inte ska göras, om det finns synnerliga skäl.

Principer för drift- och investeringsredovisning

Driftsredovisningen ska redovisa hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställts för den löpande verksamheten. Driftsredovisningen ska utformas så att utfallen kan stämmas av mot fullmäktiges budget.

För räkenskapsåret 2023 var det budgeterade resultatet

+5,8 mnkr. Då förbundet levererade ett resultat på 9,5 mnkr innebar att det budgeterade resultatet uppnåddes och budgetavvikelsen blev +3,7 mnkr.

Budgetavvikelsen beror i huvudsak på att antalet fakturerade flygtimmar uppgick till 103 procent av budgeterade timmar (+174 timmar). När antalet flygtransporter med fler utförda flygtimmar ökar så innebär det också ökade kostnader men då stora delar av förbundets kostnader är fasta så är ökningen inte lika stor och bidrar därför också till det positiva resultatet

Investeringsredovisningen ska innehålla en samlad redovisning av förbundets investeringar. Förbundets ingående värde 2023 i materiella anläggningstillgångar uppgår till 653,4 mnkr, vilket är 25,6 mnkr lägre (679,1 mnkr) än 2022 års utfall. I årets investeringsredovisning ingår flygplan med 647,8 mnkr, maskiner och inventarier med 3,8 mnkr, medicinteknisk utrustning med 1,9 samt IT-utrustning med 7 tkr. För 2023 uppgick investeringarna till 0,6 mnkr (2,5 mnkr) och avser medicinteknisk utrustning och verktyg.

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 2023	Särskild avgift 2022	Flygkostnader 2023	Flygkostnader 2022	Avtal SSK/MK 2023	Avtal SSK/MK 2022
Region Stockholm	11 107	5 592	13 938	7 820	1 405	4 596
Region Uppsala	2 721	1 368	3 740	4 400	345	1 125
Region Sörmland	2 118	1 073	3 659	659	269	882
Region Östergötland	3 457	1 748	7 553	5 402	439	1 437
Region Jönköpings län	2 961	1 497	3 169	1 217	374	1 230
Region Kronoberg	1 991	1 006	1 796	944	251	827
Region Kalmar län	2 444	1 237	6 732	5 083	312	1 017
Region Gotland	639	323	8 432	4 474	87	266
Region Blekinge	1 033	525	2 410	1 113	132	431
Region Skåne	7 302	3 684	12 678	6 043	926	3 028
Region Halland	2 126	1 073	2 760	330	269	882
Västra Götalandsregionen	10 857	5 480	37 566	24 381	1 383	4 504
Region Värmland	3 822	1 933	5 188	698	483	1 589
Region Örebro län	2 455	1 242	1 543	782	309	1 021
Region Västmanland	1 862	941	2 321	1 312	236	773
Region Dalarna	4 858	2 458	5 249	2 916	614	2 020
Region Gävleborg	3 575	1 811	4 389	1 140	452	1 488
Region Västernorrland	3 792	1 921	26 702	15 210	496	1 579
Region Jämtland Härjedalen	7 044	3 559	30 088	20 266	906	2 925
Region Västerbotten	8 265	4 176	14 005	13 391	1 048	3 432
Region Norrbotten	13 745	6 948	78 470	62 489	1 784	5 711
Summa	98 171	49 596	272 389	180 070	12 518	40 763

Not 4 Personal

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

	2023	2022	2021
Medeltalet anställda	76	67	34
Löner och arvoden	59 926	54 881	28 282
Sociala och andra avgifter enligt lag och avtal	18 074	16 388	8 357
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt	9 664	7 354	3 439
Övriga personalkostnader	15 071	15 805	17 781
Summa personalkostnader	102 736	94 429	57 859

Not 5 Kostnader för inhyrd personal

Av totalt 56 563 tkr (50 678 tkr) för 2023 (2022) avser 11 248 tkr (9 915 tkr) inhyrda tekniker, 33 006 tkr (31 481 tkr) vårdgivarregionernas kostnader för sjuksköterskebemanning samt 12 233 tkr (9 282 tkr) för Region Västerbottens kostnader för medicinska koordinatörer på Flygkoordineringscentralen. Kostnader för bemanning av medicinska koordinatörer vidarefaktureras till regionerna.

Not 6 Konsult- och projektkostnader

Av totalt 1 501 tkr (1 237 tkr) för 2023 (2022) avser 751 tkr (87 tkr), 50 % (7 %) inköp från medlemmar, andra kommunalförbund eller bolag inom koncernen Sveriges kommuner och regioner.

Not 7 Upplysning om kostnader för räkenskapsrevision

Kostnaderna för räkenskapsrevision avser kostnader för granskning av bokföring, delårsrapport och årsredovisning för räkenskapsår 2023.

Den totala kostnaden för räkenskapsrevision uppgår 2023 (2022) till 329 tkr (215 tkr), varav kostnad för sakkunnigt biträde uppgår till 260 tkr (175 tkr), inklusive övrig revision utgör det totala beloppet 350 tkr för sakkunnigt biträde.

Kostnad för räkenskapsrevision	2023	2022
Sakkunnigt biträde	260	175
Förtroendevalda revisorer	69	40
Summa räkenskapsrevision	329	215
Kostnad för övrig revision	2023	2022
Sakkunnigt biträde	90	86
Förtroendevalda revisorer	17	34
Summa övrig revision	107	120
Total kostnad för revision	436	335

Not 8 Avskrivning av anläggningstillgångar

	2023	2022	2021
Avskrivning maskiner och inventarier	1 011	744	179
Avskrivning medicinteknisk utrustning	545	533	477
Avskrivning flygplan	24 705	24 705	2 747
Avskrivning IT-utrustning	21	21	15
Summa avskrivningar	26 283	26 004	3 419

Not 9 Finansiella kostnader

2023 års finansiella kostnader (8 985 tkr) avser i huvudsak till regionerna erlagd ränta (7 918 tkr), beräknad i enlighet med avtal mellan kommunalförbundet och regionerna (Revers KSA 52-2017) men avser också erlagd ränta checkräkningskredit (772 tkr) och valutakursförluster (295 tkr) som uppstått i samband med inköp av reservdelar som i huvudsak görs i USD.

Not 10 Maskiner, inventarier och utrustning

	2023-12-31	2022-12-31
Maskiner och inventarier		
Ingående avskaffningsvärde	5 172	2 883
Årets anskaffning	608	2 289
Utgående ack. anskaffningsvärden	5 780	5 172
Ingående avskrivning	-1 019	-277
Årets avskrivning	-1 011	-742
Utgående ackumulerade avskrivningar	-2 030	-1 019
Bokfört värde Maskiner och inventarier	3 750	4 153
IT-utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	107	107
Årets anskaffning	0	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	107	107
Ingående avskrivning	-79	-58
Årets avskrivning	-21	-21
Utgående ackumulerade avskrivningar	-100	-79
Bokfört värde IT-utrustning	7	28
Medicinteknisk utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	3 735	3 522
Årets anskaffning	32	213
Omklassificering	0	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	3 766	3 735
Ingående avskrivning	-1 356	-822
Årets avskrivning	-545	-533
Utgående ackumulerade avskrivningar	-1 901	-1 356
Bokfört värde Medicinteknisk utrustning	1 865	2 379
Flygplan		
Ingående avskaffningsvärde	699 964	699 964
Årets anskaffning	0	0
Omklassificering	0	0
Utgående ack. anskaffningsvärden	699 964	699 964
Ingående avskrivning	-27 453	-2 747
Årets avskrivning	-24 705	-24 705
Utgående ack. avskrivningar	-52 158	-27 453
Bokfört värde Flygplan	647 806	672 511
Summa bokfört värde	653 428	679 071

Not 11 Pågående investering

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående anskaffningsvärde	0	0
Omklassificerat till Medicintekn. utrustn.	0	0
Omklassificerat till Flygplan	0	0
Årets anskaffning	0	0
Utgående anskaffningsvärde	0	0

Not 12 Lager

Consumables är reservdelar, komponenter av mer förbrukningskaraktär och något som kasseras efter demontering. Ofta avser det mindre delar som skruv, mutter, packningar, lampor mm. Rotables är komponenter som har ett serienummer. Vid utbyte monteras en ny och den gamla skickas till reparation/kontroll. Exempel är motorer, ventiler mm medan wheels and breaks avser delar kring däck och bromsar.

Mellan 2022 och 2023 har inköp av reservdelar i lager ökat för att möjliggöra kortare stilleståndstider.

	2023-12-31	2022-12-31
Consumables	2 378	1 048
Rotables	11 322	2 844
Wheels and breaks	2 057	2 579
Summa lager	15 756	6 470

Not 13 Kortfristiga fordringar

	2023-12-31	2022-12-31
Kundfordringar	25 254	28 508
Fordran mervärdesskatt	-11	6 301
Övriga kortfristiga fordringar	13 231	1 599
Förutbetalad hyreskostnad	2 096	2 273
Förutbetalda resekostnader	60	111
Förutbetalad försäkringspremie	2 195	2 077
Förutbetalda licenskostnader	2 880	2 637
Övriga förutbetalda kostnader	163	106
Upplupna intäkter	42 252	0
Summa kortfristiga fordringar	88 121	43 612

Not 14 Kassa och bank

	2023-12-31	2022-12-31
Bankkonto	38 432	32 289
Valutakonto USD	1	2
Summa kassa och bank	38 433	32 291

Not 15 Eget kapital

	2023-12-31	2022-12-31
Ingående eget kapital	9 747	9 747
Balanserat resultat	-55 889	4 508
Årets resultat	9 483	-60 398
Summa eget kapital	-36 659	-46 142

Not 16 Ingående eget kapital / Andelskapital

	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 17 Avsättning flygplansunderhåll

Förbundet gör månadsvisa avsättningar avseende tungt underhåll för flygplanen. Avsättningen sker genom att belopp avsätts per flygplan och månad utifrån antal flygtimmar och senaste årligt underhåll. På så vis blir avsättningen specifik för respektive flygplan och per flugen timme. Kostnaden för tungt underhåll avspeglar respektive flygplans nyttjandegrad och ger ett jämnare resultat över året.

Förbundet tillämpar försäkringslösningar gällande finansiering av plötsliga, kostsamma underhållsåtgärder och utökade underhållskostnader vartefter flygplanens garantier upphör.

Avsatt för tungt underhåll flygplan

	2023-12-31	2022-12-31
Redovisat värde vid årets början	0	0
Nya avsättningar	4 228	0
Ianspråkstagna avsättningar	-1 615	0
Outnyttjade belopp som återförts	0	0
Förändring av nuvärdet	0	0
Utgående avsättning	2 613	0

Not 18 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 2023 har amortering skett i enlighet med revers KSA 52-2017 motsvarande 24 705 tkr.

	2023-12-31	2022-12-31
Region Stockholm	146 033	151 616
Region Uppsala	23 261	24 150
Region Sörmland	18 739	19 456
Region Östergötland	29 077	30 188
Region Jönköpings län	22 615	23 480
Region Kronoberg	12 277	12 747
Region Kalmar län	15 507	16 100
Region Gotland	3 995	4 147
Region Blekinge	10 339	10 734
Region Skåne	85 293	88 554
Region Halland	20 676	21 467
Västra Götalandsregionen	107 909	112 034
Region Värmland	18 093	18 784
Region Örebro län	18 739	19 456
Region Västmanland	17 447	18 114
Region Dalarna	18 739	19 456
Region Gävleborg	18 739	19 456
Region Västernorrland	16 154	16 771
Region Jämtland Härjedalen	8 400	8 721
Region Västerbotten	17 447	18 114
Region Norrbotten	16 814	17 457
Summa långfristiga skulder	646 295	671 001

Not 19 Kortfristiga skulder

	2023-12-31	2022-12-31
Leverantörsskulder	27 044	19 611
Personalens skatter och avgifter	6 051	3 096
Övriga kortfristiga skulder	2 666	0
Upplupna kostnader tjänstepensionsförsäkring	3 873	5 529
Upplupna revisionskostnader	421	400
Upplupna kostnader samarbetspartners	14 903	11 135
Upplupna semesterlöner och arvodeskostnader	8 411	5 426
Upplupna räntekostnader	0	0
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	120 121	91 387
Summa kortfristiga skulder	183 488	136 585

Revisionsberättelse för år 2023

Revisionsberättelse för år 2023

Vi, av förbundsfullmäktige utsedda revisorer i Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg, har granskat den verksamhet som bedrivits i förbundet.

Styrelsen ansvarar för att verksamheten bedrivs enligt gällande mål, beslut och riktlinjer samt de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten. De ansvarar också för att det finns en tillräcklig intern kontroll i verksamheten samt för återredovisning till förbundsfullmäktige.

Revisorerna ansvarar för att granska verksamhet, intern kontroll och räkenskaper samt att pröva om verksamheten sköts på ett ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt, om räkenskaperna är rättvisande och om den interna kontrollen som görs är tillräcklig. Revisorerna har även granskat om styrelsen agerat i enlighet med förbundsfullmäktiges uppdrag och mål samt inom de lagar och föreskrifter som gäller för verksamheten.

Granskningen har utförts enligt kommunallagen och god revisionssed i kommunal verksamhet. Sakkunnigt biträde har utfört räkenskapsrevisionen i enlighet med standard för kommunal räkenskapsrevision och avlämnat yttrande till revisionen. Granskningen har genomförts med den inriktning och omfattning som behövs för att ge rimlig grund för bedömning och ansvarsprövning.

Vi bedömer att styrelsen i Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg bedrivit verksamheten på ett i huvudsak ändamålsenligt och från ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Styrelsens interna kontroll bedöms i huvudsak ha varit tillräcklig.

Vi bedömer i enlighet med det sakkunniga bitrådets bedömning att räkenskaperna i allt väsentligt är rättvisande.

Den finansiella situationen har förbättrats jämfört med delårsredovisningen för 2023 där prognosen var att det lagstadgade balanskravet inte skulle uppfyllas samt att förutsättningarna för att nå de finansiella målen var osäkra.

Vi noterar att styrelsen agerat på underskottet från 2022 ge-

nom att vidta åtgärder under 2023 för att förbättra verksamhetens resultat. Det krävs emellertid vidare åtgärder för att hantera underskottet under den beslutade 10-årsperioden.

Vi bedömer att resultatet enligt årsredovisningen i huvudsak är förenligt med de finansiella mål som fullmäktige fastställt. Vi noterar att förbundsstyrelsen efterlever kraven på redovisning och beräkning av balanskravsresultatet samt delvis efterlever kommunallagens krav på en ekonomi i balans. Kommunalförbundet uppnår delvis en god ekonomisk hushållning år 2023. Då det saknas mätbara indikatorer samt av styrelsen gjord analys av de verksamhetsmässiga målen kan vi inte med tillräcklig säkerhet uttala oss om utfallet är förenligt med de verksamhetsmässiga mål som fullmäktige fastställt.

Vi tillstyrker att fullmäktige beviljar ledamöterna i styrelsen ansvarsfrihet. Vi tillstyrker att förbundets årsredovisning för 2023 fastställs. Som underlag för vår bedömning återoppar vi bifogade verksamhetsredogörelse, revisionskrivelser och rapporter. I verksamhetsredogörelsen sammanfattar vi iakttagelser som vi förutsätter ägnas fortsatt uppmärksamhet.

Umeå den 15e april 2024

Klaus Leidecker (KD)

förtroendevald revisor

Kenneth Strömberg (S)

förtroendevald revisor

Revisionsberättelsen är digitalt signerad
(PENNEO 2024-04-15)

Vi återoppar bifogade rapporter:

- Granskning årsredovisning SVA 2023
- GEH och balanskravet 2023
- Det_sakkunniga_bitrådets_yttrande_SVA_2023

Förbundsstyrelse

Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Region Örebro län
 Kenneth Östberg (S), 1:a vice styrelseordförande, Region Västmanland
 Nicklas Sandström (M), 2:a vice styrelseordförande, Region Västerbotten

Norra sjukvårdsregionen

Camilla Friberg (S), ordinarie, Region Norrbotten
 Peter Olofsson (S), ordinarie, Region Västerbotten
 Glenn Nordlund (S), ersättare, Region Västernorrland
 Bengt Bergqvist (S), ersättare, Region Jämtland Härjedalen

Sjukvårdsregion Mellansverige

Cecilia Linder (M), ordinarie, Region Uppsala
 Jan Lahenkorva (S), ersättare, Region Gävleborg

Stockholm-Gotland sjukvårdsregion

Martin Nilsson (S), ordinarie, Region Stockholm
 Mikael Blad (M), ersättare, Region Gotland

Sydöstra sjukvårdsregionen

Mattias Adolfsson (S), ordinarie, Region Kalmar 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

Revisorer

Klaus Leidecker (KD), förtroendevald revisor
 Kenneth Strömberg (S), förtroendevald revisor
 Jan Darrell, EY Sverige, sakkunnig
 Johan Pettersson, EY Sverige, sakkunnig

Förbundsfullmäktige 2023–2027

Region Stockholm

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

Region Uppsala

Björn-Owe Björk (KD), ordinarie
 Vivianne Macdisi (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

Thomas Gustafsson (S), ordinarie
 Linnéa Nilsson (BA), ersättare

Region Kronoberg

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

Region Kalmar län

Lena Granath (V), 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

Anna-Lena Danielsson (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

Ola Strangeways, Accountable Manager (AM)
ola.strangeways@svenskt-ambulansflyg.se

Johan Thunberg, medicinsk rådgivare
johan.thunberg@regionvasterbotten.se

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

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

Anders Lampa, HR-chef
anders.lampa@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: Svenskt Ambulansflyg, utom:

Sida 4: foto Kenneth Östberg: Region Västmanland

Sida 8: foto Johan Thunberg: Region Västerbotten

Sida 12: foto: Patrick Trägårdh
foto i skyddsdräkter: Helge Brändström

Sida 19: foto ministrar: Per A Adsten
foto besök från Halland: Region Halland

Sida 22: foto: Patrick Trägårdh

Sida 26: foto nedtill: André Niemann

Sida 27: foto: Daniel Hägg

Sida 30: foto träning: Kristoffer Berg

Kontakt

Kansli och FKC

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

Fakturauppgifter:
Se webb under 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 //+