



Plan och budget 2027 med plan för 2028 och 2029

KSA Förbundsfullmäktige 17 juni 2026

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
Verksamhet	3
Personal	4
Ekonomi	4
ÖVERGRIPANDE STRATEGISKA MÅL 2027	5
Mål 2027	5
BUDGET 2027 MED PLAN 2028 OCH 2029	6
INTÄKTER	7
Finansiering genom beredskapsavgift	7
Finansiering genom rörlig fakturering	7
KOSTNADER	8
Personal- och konsultkostnader	8
Externa kostnader	8
Avskrivningskostnader	8
Finansiella kostnader	8
Risk för tillkommande kostnader	9
GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING	10
Finansiella mål	11
BUDGETTABELLER	12
Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2027 med plan 2028 och 2029	12
Tabell 2 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader budget 2027 med plan 2028 och 2029	12
Tabell 3 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader per region budget 2027	13
Tabell 4 – Investeringsplan 2027-2029	14
Tabell 5 – Investeringsplan 2027-2036	14

Inledning

Samtliga Sveriges regioner är medlemmar i kommunalförbundet.

Förbundets ändamål är att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg samt samordna och koordinera densamma. Förbundet ska också för medlemmarnas räkning samverka – ingå avtal eller överenskommelser – i syfte att öka nationell eller internationell beredskap och förmåga. Förbundet ska även i övrigt verka för utveckling av förbundets verksamhet. Utveckling sker i samverkan med och utifrån regionernas behov.

Dokumentet innehåller plan och budget 2027 med plan för 2028 och 2029.

Verksamhet

Förbundet firade den 21 februari fyra år i full operativ drift. Verksamheten har över åren utvecklat arbetssätt både internt och tillsammans med regionerna. Baserat på erfarenheter från de första åren fortgår arbetet med att, tillsammans med regionerna inklusive relevanta nätverk, tydliggöra förväntningar på tjänsten för att på bästa sätt möta regionernas behov, men också på förbundet som sådant.

Beredskapsorganisation är etablerad och fortsätter utvecklas och motsvarar regionernas, inklusive TiB-funktion. Samtliga medarbetare är krigsplacerade. Aktuellt omvärldsläge med ökad risk för cyberattacker ökar kraven på IT-säkerhet. Svenskt Ambulansflyg verkar för att ingå samarbeten och överenskommelser med andra aktörer och fortsätter arbetet för att kommunalförbundet ska inlemmas i lagstiftning inom området. Förbundet har också etablerat en säkerhetsskyddsorganisation och har bl.a. ingått säkerhetsskyddsavtal med NSPL.

Flygverksamheten regleras av nationella och europeiska lagar och regler för flygtrafik. Verksamheten har en väl utvecklad säkerhetskultur och arbetsformer för uppföljning med intern kontroll och tillsynskontroll.

Avtal med leverantörer av tjänster och varor genomgår kontinuerlig översyn för optimering av kostnader och långsiktig kostnadskontroll. Avtal avseende medicinskt innehåll med tre vårdgivande regioner är ett välfungerande men komplext upplägg.

Svenskt Ambulansflyg väcker stort intresse och återkommande tar verksamheten emot besök av politiker och tjänstepersoner, från såväl regioner, statliga myndigheter och från regeringen och riksdagen. Svenskt Ambulansflyg deltar även vid möten, konferenser och mässor.

Personal

Svenskt Ambulansflyg arbetar utifrån ett inkluderande och tillitsbaserat ledarskap för en arbetsmiljö där medarbetare känner trygghet, engagemang och delaktighet. Alla medarbetare ska kunna utvecklas var för sig och tillsammans oavsett arbetsgivare och arbetsplats.

Omsättning av personal förväntas stabiliseras runt fem procent i genomsnitt kommande år. Flygbranschens återhämtning efter pandemin har bidragit till en marknadsmässig konkurrens avseende piloter och flygtekniker. Redundanslösningar av piloter är begränsad eftersom den flygoperativa verksamheten är beroende av att piloterna är anställda. Kompetensförsörjningen avseende tekniker hanteras genom kontrakterad redundans.

En offentlig aktör kan inte mäta sig i lönemässig konkurrens på en global marknad. Förbundet noterar ett fortsatt högt söktryck på utlysta tjänster. Förbundet kan erbjuda en stabilitet och långsiktighet, med arbete i relativ närhet av hemmet med möjlighet att förena arbete och familjeliv och framför allt intressanta och meningsfulla arbetsuppgifter.

Ett arbete med att utveckla arbetsmiljöarbetet i linje med ISO 45001 har påbörjats.

Ekonomi

Det rådande omvärldsläget med geopolitisk osäkerhet gör det svårt att förutspå framtiden och de ekonomiska förutsättningarna är osäkra. Det som tidigare varit ekonomiskt fördelaktigt för förbundet, som låga flygbränslepriser och gynnsamma valutakurser, kan nu innebära det motsatta. I skrivandets stund har bränslepriserna ökat och valutakurser som USD och EUR har förstärkts mot den svenska kronan. Hur stor ökningen kommer att bli och under hur lång tid blir ren spekulatation och den ekonomiska osäkerheten kräver kostnadskontroll och långsiktig ekonomistyrning.

Kostnaderna för flygbränsle utgör en inte oväsentlig del av förbundets budget, cirka 10 procent och förbundet följer händelseutvecklingen och tänkbara konsekvenser noggrant. Rutiner för att hålla förbundets bränslekostnader nere utvärderas och uppdateras kontinuerligt.

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

Det negativa egna kapitalet som uppstod med anledning av uppstartsårets (2022) underskott har minskat efter åren 2023-2025, från drygt 60 mkr till cirka 22 mkr. Minskningen är ett resultat av god köptrohet och minskade kostnader i verksamheten vilket kommer att vara fortsatt nödvändigt för att hämta igen återstående underskott. Åtgärder för minskade kostnader är en kontinuerlig process av åtgärder på både kort och lång sikt. Underskottet ska enligt fullmäktigebeslut återställas inom 10 år, senast 2032, vilket möjliggör långsiktigt hållbara åtgärder.

Övergripande strategiska mål 2027

Övergripande strategiska mål för Svenskt Ambulansflyg anger en riktning för förbundsstyrelsens styrning och för verksamheten som helhet. De strategiska målen beskriver det läge som förbundsfullmäktige vill att verksamheten ska uppnå.

De övergripande strategiska målen är utformade i enlighet med förbundsordningens intentioner och medlemmarnas uttalade viljeinriktning med fokus på ökad samordning för effektivisering, utveckling av ambulansflygtjänsten, men också på utveckling av tjänsten som helhet utifrån sjukvårdens behov.

Med förbundsfullmäktiges strategiska mål som utgångspunkt definieras mer specifika mål till styrelsens plan, vilket också ger möjlighet till periodisk uppföljning av både ekonomiska resultat och verksamhetsmål.

Mål 2027

Tillståndsmål	Processmål	Indikatorer
Svenskt Ambulansflyg är det självklara valet för samtliga regioner enligt medlemskapets innebörd.	Svenskt Ambulansflyg levererar tjänsten med god tillgänglighet, hög kvalitet och hög säkerhet.	Teknisk tillgänglighet >98% 100% av röda avvikelser (unacceptable risk level) hanteras inom 14 dagar från registreringsdatum >90% av gula avvikelser (tolerable risk level) hanteras inom 30 dagar från registreringsdatum
Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare.	Svenskt Ambulansflyg jobbar aktivt med utveckling av en god arbetsmiljö och kompetensförsörjning.	Personalomsättning <10% Sjukfrånvaro (totalt) <4%
Svenskt Ambulansflyg har god ekonomisk hushållning.	Svenskt Ambulansflyg bedriver och utvecklar en kostnadseffektiv verksamhet genom metoder, arbetssätt och utveckling av mätetal.	Flygtid genomsnitt/uppdrag (normaltransport prio 3) <1,2h Bränsleförbrukning/fakturerad flygtimme <550 l

Budget 2027 med plan 2028 och 2029

Budgeten omfattar tre år, budgetåret samt två planeringsår. Grunden för förbundets driftbudget är föregående års budgetramar. Dessa har uppräknats med landstingsprisindex exklusive läkemedel och dess delkomponenter för löner och drift. För delar av kostnaderna som är direkt kopplade till den flygoperativa verksamheten har branschspecifika index använts.

Förutom indexuppräkning har justering av finansiella kostnader gjorts utifrån ny ränteperiod för åren 2027–2031 enligt medlemslånets villkor samt justering av avskrivningskostnader utifrån reella nivåer och investeringsplan. Förbundet har i budget 2027 med plan 2028 och 2029 ett årligt resultatkrav på två procents överskott. Budgetram 2027 innefattar medelstillelning för samtliga kostnader för förbundets verksamhet.

Sammantaget är totalkostnaden för budget 2027 cirka 26,0 mkr högre, inklusive resultatkrav på två procent, i jämförelse med budget 2026. Det motsvarar en ökning på 6,5 procent.

(tkr)	Budget 2026 (Beslut 250619)	Budget 2027 (Förslag 260617)	Förändring 2026-2027	Procentuell förändring 2026-2027	Not
Personal- och konsultkostnader	188 322	193 044	4 722	2,5%	1
Externa kostnader	171 804	181 946	10 142	5,9%	2
Avskrivningskostnader	26 816	26 775	-41	-0,2%	3
Finansiella kostnader	7 400	18 081	10 681	144,3%	4
Summa	394 342	419 847	25 505	6,5%	
Resultatkrav 2%	7 887	8 397	510	6,5%	5
Total summa	402 229	428 244	26 015	6,5%	

Not 1 - Förändring utifrån indexuppräkning med landstingsprisindex exklusive läkemedel

Not 2 - Förändring utifrån indexuppräkning med landstingsprisindex exklusive läkemedel samt indexuppräkning med branschspecifika index för flygplatsavgifter, luftfartsavgifter och service- och underhåll av flygplan

Not 3 - Förändring avskrivningskostnader utifrån reella nivåer och investeringsplan

Not 4 - Prognostiserad förändring av finansiella kostnader utifrån ny ränteperiod för åren 2027-2031 enligt skuldebrevets villkor (KSA 52-2017)

Not 5 - Automatisk ökning av procentuellt resultatkrav till följd av större budget

Investeringsplan för planperioden 2027-2029 finns framtagna, se bilaga 4, där investeringsbehov beskrivs inom områdena medicinteknik, IT och teknik flygplan. En långsiktig investeringsplan med 10-årigt perspektiv finns i bilaga 5 som avser åren 2027-2036. För budgetåret 2027 finns inget uppskattat investeringsbehov utan behov uppstår först 2028, och förslag till finansiering av framtida investeringsbehov kommer därför i samband med budget 2028.

Intäkter

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

- 70 procent av kommunalförbundets intäkter ska faktureras per flygtimme eller annan grund
- 30 procent av kommunalförbundets intäkter ska faktureras med en beredskapsavgift

Finansiering genom beredskapsavgift

En summa motsvarande 30 procent av förbundets budgeterade intäkter ska medlemmarna betala med en beredskapsavgift. Beredskapsavgiften fördelas per medlem med ett nyckeltal bestående av de senaste årens andel flygtimmar per region (50 procent), regionens geografiska yta (25 procent) och regionens invånarantal (25 procent).

Beräkningen av antalet flygtimmar per region beräknas med ett brutet verksamhetsår, med start i december och slut i november och skall baseras på genomsnittet för de senaste 36 månaderna. Föregående års invånarantal enligt SCB skall användas som underlag för invånarantal. Beredskapsavgiften faktureras i december inför nästkommande verksamhetsår.

Finansiering genom rörlig fakturering

En summa motsvarande 70 procent av förbundets budgeterade intäkter ska fördelas utifrån antalet faktiska flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista som beslutas av styrelsen. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm.), faktureras från förbundet till betalningsansvarig part. Detta gäller även om uppdraget av någon anledning inte genomförts. Kostnader för särskilda vårdteam (neonatal, ECMO och IVA), faktureras ifrån den part som tillhandahåller teamet till betalningsansvarig part. Kostnad gällande bemanning av sjuksköterskor (Flightnurse och medicinsk koordinering) regleras i enlighet med avtal.

Budget 2027 med plan för 2028 och 2029 bygger på 6 000 flygtimmar per år. Efter uppstartsåret 2022 har däremot antalet flygtimmar minskat succesivt årligen och det genomsnittliga antalet flygtimmar per år har slutat på 5 957 timmar för åren 2023–2025. En minskning som varit hanterbar för förbundet och har hanterats via naturlig minskning av rörliga kostnader i samband med lägre volymer samt med aktiva kostnadsminskade åtgärder.

För första tertialet 2026 har uppnådda volymer (1 874) i förhållande till motsvarande period 2025 (1 989) visat på nedgång i antalet flygtimmar. Skulle den nivån kvarstå innebär det en total nivå för 2026 på 5 622 timmar att jämföra med 5 766 timmar för 2025. Antalet patientuppdrag under första tertialet 2026 var 1 116, att jämföra med antalet patientuppdrag för motsvarande period 2025 som uppgick till 1 219. En minskning med 103 patientuppdrag eller 8,45 procent. Det innebär en betydande avvikelse för förbundet och där intäkter och kostnader behöver omvärderas och revideras och utifrån det kan behov av ett nytt budgetbeslut behöva tas i slutet av 2026.

Kostnader

Personal- och konsultkostnader

Personal- och konsultkostnader är förbundets största budgeterade post med 45,1 procent av totala budgeten och motsvarar 193,0 mkr. Här återfinns kostnader för anställd personal bestående av piloter, tekniker, flygkoordinatorer, kanslipersonal med flera. Personalkostnaderna är uppräknade med landstingsprisindex exklusive läkemedel. Budgeten motsvarar 91,5 årsarbetare.

Förutom budgeterade tjänster inryms även kostnader för sjuksköterskor i kabin, Flightnurse, samt kostnader för bemanning av medicinsk bedömning på Flygkoordineringscentralen. Dessa tjänster anställs av tre vårdgivarregioner. I övrigt är det budgeterat för tekniskt underhåll på flygplanen som delvis utförs av inhyrd personal.

Externa kostnader

Externa kostnader är den näst största posten i förbundets budget med 181,9 mkr (42,5 procent av totala budgeten). Ungefär 20 procent av de externa kostnaderna är jämförbara med regioners kostnader och resterande del, cirka 80 procent, består av kostnader som är direkt kopplade till den operativa flygverksamheten som flygbränsle, tekniskt underhåll, flygplats- och luftfartsavgifter, hyra hangarer med mera.

De kostnader som är jämförbara med regioners kostnader tillsammans med flygbränsle har räknats upp med landstingsprisindex exklusive läkemedel. Övriga kostnader som tekniskt underhåll och flygplats- och luftfartsavgifter har räknats upp med branschspecifika index.

Avskrivningskostnader

Budget för avskrivningar är 26,8 mkr (6,3 procent av totala budgeten) och avser i stort sett investeringar kopplade till den flygoperativa verksamheten och specifikt flygplanen. I övrigt har förbundet hittills haft ett måttligt behov av investeringar. Avskrivningskostnaden för flygplanen 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. Avskrivning på medicinsk teknik är sju år enligt regionernas standard.

En mindre justering av avskrivningsbudgeten har skett till budget 2027 med -41 tkr och det med koppling till pågående investeringar och investeringsplan för perioden.

En investeringsplan är framtagen och följer samma planperiod som driftbudgeten d v s åren 2027-2029 och innehåller behov av reinvestering inom områdena medicinteknik, IT och teknik flygplan. Inget behov av investeringsbudget finns för budgetåret 2027 utan kommer först för åren 2028 och 2029. Förutom den tre-åriga investeringsplan finns även en långsiktig investeringsplan med ett tidsperspektiv på 10 år framtagen.

Finansiella kostnader

De finansiella kostnaderna 18,1 mkr (4,2 procent av totala budgeten) består av räntekostnader kopplat till förbundets medlemslån för finansiering av inköp flygplan. Från 2021-12-31 omvandlades enligt gällande avtal tidigare upprättade kreditiv till skuldreverser där räntan är fastställd till en fem-årig swap ränta plus en marginal på 0,5 procent. Enligt skuldebrev ska räntan bindas i fem års perioder och för åren 2022-2026 var räntan 1,18 procent.

Nästkommende femårsperiod är 2027–2031 där räntan ska bindas på nytt i slutet av 2026. Ett troligt scenario är att räntenivåerna är mycket högre då och i budget för 2027 är det prognostiserat med en ränta på 3,38 procent inklusive en marginal på 0,5 procent vilket skulle innebära cirka 18,1 mkr i räntekostnader mot nuvarande 7,4 mkr, en ökning med 10,7 mkr. Det är först i slutet av december 2026 som faktisk räntenivå kan fastställas då räntesättningsdag enligt skuldebrevets villkor är satt till 2 dagar innan ny period. Skulle faktisk räntenivå skilja sig avsevärt mot prognostiserad räntenivå kan det bli aktuellt med ett nytt budgetbeslut med anledning av det.

Förbundets totala låneram vid ingången till 2026 är 596,9 mkr.

Risk för tillkommande kostnader

Inför 2027 finns risk för kostnadsökningar som denna budget inte tagit höjd för. Skälet till att kostnaderna inte hanterats är stor osäkerhet i kostnadsvolymen och/eller osäkerhet i när och hur kostnaden ska hanteras och detta gäller i huvudsak flygbränsle. Det går inte idag att med någon större säkerhet värdera flygbränslepriset vid ingången till 2027 och svängningarna under året kan förväntas vara fortsatt stora med anledning av omvärldsläget. Därför föreslås ett rörligt bränsletillägg, med möjlighet att tilläggsfakturera medlemmarna för kostnader överstigande budget, även för 2027.

God ekonomisk hushållning

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

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

Finansiella mål

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

Med god ekonomisk hushållning avses såväl verksamhetsmässiga som finansiella mål för perioden 2027–2029. Det övergripande målet för förbundet är att bedriva och utveckla en långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv verksamhet.

De finansiella målen är:

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

Svenskt Ambulansflyg ska återställa underskottet från uppstartsåret 2022 under en period av tio år, allra senast 2032.

Budgettabeller

Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2027 med plan 2028 och 2029

(tkr)	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029
INTÄKTER	428 244	442 221	456 221
Beredskapsavgift	128 473	132 666	136 866
Flygkostnader	299 771	309 554	319 355
KOSTNADER	428 244	442 221	456 221
Personal - och konsultkostnader	193 044	201 031	208 376
Externa kostnader	181 946	187 924	194 014
Avskrivningskostnader	26 775	27 295	28 365
Finansiella kostnader	18 081	17 300	16 519
RESULTAT	8 397	8 671	8 946

Tabell 2 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader budget 2027 med plan 2028 och 2029

	Fördelningsnyckel budget 2027	Fördelningsnyckel plan 2028	Fördelningsnyckel plan 2029
Beredskapsavgift	30%	30%	30%
Flygkostnader	70%	70%	70%

Beredskapsavgift	128 473	132 666	136 866
Flygkostnader	299 771	309 554	319 355
Summa (tkr)	428 244	442 221	456 221

Flygtimmar	6 000	6 000	6 000
------------	-------	-------	-------

Flygtimpris (kr)	49 962	51 592	53 226
-------------------------	---------------	---------------	---------------

Tabell 3 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader per region budget 2027

Region	Andel beredskapsavgift (%)	Andel flygtimmar (%)	Prognos flygtimmar	Summa beredskapsavgift* (tkr)	Summa avgift flygtimmar (tkr)	Total beräknad kostnad 2027 (tkr)	Total beräknad kostnad per flygtimme (kr)
Region Stockholm	10,10%	7,68%	461	12 975	23 018	35 993	78 123
Region Uppsala	2,45%	2,00%	120	3 143	5 980	9 123	76 215
Region Sörmland	1,78%	1,35%	81	2 282	4 052	6 333	78 100
Region Östergötland	3,03%	2,46%	148	3 889	7 379	11 268	76 291
Region Jönköpings län	2,07%	1,09%	66	2 660	3 277	5 937	90 520
Region Kronoberg	1,43%	0,85%	51	1 834	2 549	4 383	85 908
Region Kalmar län	2,51%	2,56%	154	3 225	7 687	10 912	70 918
Region Gotland	1,68%	2,71%	163	2 153	8 127	10 280	63 197
Region Blekinge	1,00%	0,93%	56	1 289	2 784	4 073	73 086
Region Skåne	6,95%	5,89%	353	8 934	17 660	26 594	75 238
Region Halland	1,69%	1,12%	67	2 175	3 354	5 528	82 357
Västra Götalandsregionen	10,40%	9,21%	553	13 364	27 609	40 973	74 146
Region Värmland	2,62%	1,48%	89	3 371	4 437	7 808	87 920
Region Örebro län	1,62%	0,71%	43	2 081	2 130	4 211	98 769
Region Västmanland	1,44%	0,93%	56	1 855	2 796	4 652	83 110
Region Dalarna	3,32%	1,92%	115	4 267	5 751	10 018	87 029
Region Gävleborg	2,71%	1,88%	113	3 476	5 645	9 121	80 728
Region Västernorrland	6,32%	8,94%	536	8 117	26 786	34 903	65 101
Region Jämtland-Härjedalen	8,78%	10,93%	656	11 284	32 778	44 062	67 161
Region Västerbotten	6,58%	5,25%	315	8 449	15 749	24 198	76 764
Region Norrbotten	21,52%	30,10%	1 806	27 653	90 221	117 875	65 275
Totalt	100,00%	100,00%	6 000	128 473	299 771	428 244	

*Den budgeterade beredskapsavgiften för 2027 per region har beräknats utifrån genomsnittligt antal flygtimmar under perioden december 2022 till och med november 2025. Den faktiska beredskapsavgiften för 2027 som faktureras i slutet av 2026 kommer att baseras på respektive regions andel flygtimmar av totalt fakturerade flygtimmar under perioden december 2022 till och med november 2026. Siffrorna för beredskapsavgift i tabell 3 ovan är därmed en prognos och kan komma att förändras.

Tabell 4 – Investeringsplan 2027-2029

Grupp (tkr)	Kategori	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Summa 2027-2029
Medicinteknik					
Medicinteknik ombord i kabin	Reinvestering	0	7 000	7 500	14 500
IT					
Dator	Reinvestering	0	0	0	0
Ipad	Reinvestering	0	0	250	250
Mobiltelefon	Reinvestering	0	0	360	360
Skärm	Reinvestering	0	0	0	0
Andra tillbehör	Reinvestering	0	0	25	25
Teknik					
Verktyg mm till flygplan	Reinvestering	0	500	0	500
Summa		0	7 500	8 135	15 635

Tabell 5 – Investeringsplan 2027-2036

Grupp (tkr)	Kategori	Budget 2027	Plan 2028	Plan 2029	Plan 2030	Plan 2031	Plan 2032	Plan 2033	Plan 2034	Plan 2035	Plan 2036	Summa 2027-2036
Medicinteknik												
Medicinteknik ombord i kabin	Re-investering	0	7 000	7 500	8 000	0	0	0	0	0	0	22 500
IT												
Dator	Re-investering	0	0	0	500	0	0	0	500	0	0	1 000
Ipad	Re-investering	0	0	250	0	0	250	0	0	250	0	750
Mobiltelefon	Re-investering	0	0	360	0	0	360	0	0	360	0	1 080
Skärm	Re-investering	0	0	0	180	0	0	0	180	0	0	360
Andra tillbehör	Re-investering	0	0	25	0	0	25	0	0	25	0	75
Teknik												
Verktyg mm till flygplan	Re-investering	0	500	0	500	0	500	0	500	0	500	2 500
Summa		0	7 500	8 135	9 180	0	1 135	0	1 180	635	500	28 265