

SVENSKT
AMBULANSFLYG //+

Årsredovisning 2024



Innehåll

Året i korthet

Vård på vingar	3
Förord styrelseordföranden	4
Förord förbundsdirektör	5
Styrelsens strategidagar	6–7
Ett dygn med Svenskt Ambulansflyg	8–9
Fler patienter till och från andra länder	10–11
Beredskap för kris och krig	12–13
Samverkan som räddar liv	14
1000 timmar med PC-24	14
Samarbete med helikopterns läkarteam	15
Uppmärksammas för teknisk pålitlighet	16
Utvecklad planering för lägre kostnader	17
Statistik	18–19
Lärande organisation i ständig utveckling	20–22
Medarbetardagar	23–25
Besök och aktiviteter	26–28
Om Svenskt Ambulansflyg	29

Förvaltningsberättelse 30–35

Bilaga 1 – Uppföljning	
Förbundsstyrelsens plan 2024	36–37

Räkenskaper 38–40

Resultaträkning
Balansräkning
Kassaflödesanalys

Noter 41–46

Driftsredovisning 47–48

Revisionsberättelse 49

Uppgifter 50–51

Förbundsstyrelse
Förbundsfullmäktige
Revisorer
Ledningsgrupp
Foto
Kontakt

SVENSKT AMBULANSFLYG //+

Årsredovisning 2024

Text och layout: Svenskt Ambulansflyg
Tryck: 2025, Original Tryckeri i Norrland, 150 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.

Vård på vingar

Sophie Holm varvar mellan vård på vingar som Flight Nurse vid Svenskt Ambulansflyg och som anestesijuksköterska på operation vid Enköpings lasarett.

Vad är skillnaden?

På operation är vi många kollegor och jag är aldrig ensam. Det är också där jag upprätthåller min kompetens inom anestesi. I flygplanet är jag oftast ensam, vilket ställer ännu högre krav på att jag är redo såväl kompetensmässigt som mentalt och att jag har kunskap om varje enskild patient. Ett hjärtstopp på en patient i ett flygplan vill man undvika så långt det går. Många av våra patienter flyger till sitt hemsjukhus efter en behandling och då är ofta resan stabil, men om man har tre liggande patienter samtidigt plus anhörig är det fullt upp. Någon kan vara orolig efter ett tråkigt sjukdomsbesked eller för att flyga och då kan en lugnande hand göra stor skillnad.

Det bästa med ambulansflyget

Det är friheten att komma ut och att möta människor en liten stund i deras vårdresa. Det kan vara både glada och svåra situationer. Det är också fantastiskt att jobba i ett litet team och att göra något riktigt bra tillsammans.

En transport jag aldrig glömmer

En yngre kvinna var sjuk i cancer och hade tagit farväl av sina vänner. Hon var ledsen, både för att hon hade börjat må sämre och för att livet snart skulle ta slut. När vi startade var det dåligt väder, och

Som Flight Nurse är Sophie Holm anställd av Region Uppsala och arbetar 50 procent av tjänsten vid Svenskt Ambulansflyg och minst 25 procent inom sin specialisering.

jag sa då att när vi kommer ovan molnen skiner alltid solen. Det var något som hennes son hade nämnt och under transporten fick vi uppleva det tillsammans. Det var ett väldigt fint minne som jag alltid kommer minnas, trots sorgen.



Som Flight Nurse är Sophie Holm redo för det oväntade, både att hantera en kritisk sjukdomssituation och det mänskliga mötet. En lugnande hand dämpar oro över såväl sjukdom som flygrädsla.

Ett lyft för svensk sjukvård

Svenskt Ambulansflyg är en fantastisk verksamhet som gör skillnad för Sveriges regioner.

Jag är stolt och glad över att samtliga Sveriges 21 regioner är medlemmar och förstår behovet av en gemensam ambulansflygresurs. Även om varje region har sina egna specifika behov av ambulansflyg, har det inte varit ett hinder för att enas om verksamhetens upplägg och fördelning av kostnader. Varje region är för liten för att upphandla den breda beredskapen och systemnyttan, men tillsammans får vi en volym där vi skapar betydande mervärden för svensk sjukvård.

För en region med stora geografiska avstånd är planerade och akuta transporter med ambulansflyg ett dagligt behov och en självklarhet för transporter mellan sjukhus inom den egna regionen och till Universitetssjukhus. Den mindre regionen behöver beredskapen när en invånare behöver akut transport till specialistsjukvård vid ett annat sjukhus. Samtidigt som vägambulansen kan fortsatt vara i beredskap. Universitetssjukhuset är beroende av ambulansflyg för att få patienter till sin högspecialiserade vård och att för att bereda plats för nya patienter efter genomförd behandling. Ambulansflyg är en avgörande kugge för att det svenska systemet av sjukvård ska fungera.

Under 2024 genomfördes nära 3700 ambulansflyg-transporter och varje transport uppfyller ett unikt behov för den enskilda patienten. Varje dag skapas också nya patientberättelser om hur transporten är en del av vården.

Några patienter har själva berättat via media:

- Malte är en pojke hemmahörande Östersund som flög med Svenskt Ambulansflyg till Lund för ett nytt hjärta. (TV4)
 - Peters kroppspulsåder brast under jakt utanför Åsele. Efter vård i Umeå flög Peter för fortsatt vård vid hemmasjukhuset i Västerås. (Sala Allehanda)
 - Anna från Skellefteå födde barn tidigare än väntat på Visby Lasarett. Efter några dagar kunde båda föräldrarna och det lilla barnet flyga till Skellefteå lasarett. (Gotlands Allehanda)
 - Mickaela och Anton skadades i bilolycka under fjällsemester. Med frakturer i hela kroppen, skadad nacke och punkterad lunga, kunde Mickaela flyga till Växjö för vård vid sjukhus nära hemmet. (Smålandsposten)
- Vi och vår organisation skapar värden för vården och för varje enskild patient.

Med Svenskt Ambulansflyg har Sverige också fått en nationell beredskap för insatser vid större händelser, kriser eller i värsta fall krig. Ett exempel är om ett sjukhus drabbas av brand eller

strömavbrott, då kan fem plan evakuera många patienter på kort tid. Vid en större olycka eller i värsta fall attentat med många skadade, då kan Svenskt Ambulansflyg bidra till att många sjukhus kan ta hand om patienter. Ett förändrat och förvärrat omvärldsläge kan innebära transportbehov av skadade och sjuka för vård i Sverige eller i andra länder. Svenskt Ambulansflyg är den enda ambulansflygaktör med både ägarskap och registrering i Sverige. Det innebär en trygghet för Sverige i händelse av krig, då en privat ägare som regel flyttar på sina flygplan till en säkrare marknad.

Jag är glad och tacksam över att jag har fått vara med under den här resan. Utredningen: "Vård på vingar" blev finalen på en lång rad av olika utredningar under lång tid. Den blev i sin tur verklighet i Svenskt Ambulansflyg som nu är en självklarhet för sjukvården och alla Sveriges regioner.

Sveriges regioner och svensk sjukvård har allt att vinna på en fortsatt utveckling tillsammans, genom Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg, där varje resa, alldeles bokstavligt, är ett lyft för svensk sjukvård.



Ola Karlsson (M)

Styrelseordförande
Svenskt Ambulansflyg

Insikter och erfarenheter för fortsatt utveckling

Svenskt Ambulansflyg är regionernas egen resurs.

Det utvecklingsarbete som Svenskt Ambulansflyg gör tillsammans med kommunalförbundets medlemmar är helt avgörande för att möta sjukvårdens behov nu och i framtiden. Jag vill därför tacka alla regioner med tjänstepersoner och politiker för ett fantastiskt samarbete.

Några exempel där utveckling och samarbete går hand i hand under 2024:

- Genom att transportera läkaren till patienten istället för tvärtom sparas tid som har betydelse för patientens tillfrisknande och liv. Utvecklingen har skett tillsammans med Umeå universitetssjukhus och Sundsvalls sjukhus.
- Läkarteam som normalt bemannar en helikopter kan efter utbildning vårda patient med egen utrustning ombord i våra flygplan. Det har gett en extra beredskap för transport av svårt sjuka.
- Ambulansflyg en fått ny modell för fördelning av kostnader som har utvecklats gemensamt av regionernas ekonomidirektörer.

Vi har en väl fungerande verksamhet idag där runt 3700 patienter årligen transporteras med Svenskt Ambulansflyg. Intensiteten varierar utifrån regionernas behov och ingen dag är den andra lik. Ena dagen kan bestå av fyra uppdrag och nästa av 30. Dagen kan bestå av endast planerade transporter eller många akuta uppdrag och med olika specialistteam. Den planering som görs dagen före, kan behöva rivas upp under pågående och planerat program.

Fortfarande lär vi oss massor. Varje transport är unik och ständigt uppstår nya frågor. Tre år i operativ drift har gett oss både insikter och erfarenheter som vi ska använda för att utveckla verksamheten så att den blir ännu bättre. Varje region har också tre års erfarenheter om vad som är ett önskemål och ett absolut behov.

Svenskt Ambulansflyg behöver stödja den utveckling som pågår i vården, vid varje sjukhus och utifrån varje regions förutsättningar och förväntningar om framtiden.

Därför har jag initierat ett uppdrag att ta reda på hur Sveriges regioner vill att Svenskt Ambulansflyg ska utvecklas. Jag hoppas på en tydlig beställning i form av en samlad bedömning av sjukvårdssveriges behov. Medicinsk rådgivare vid Svenskt Ambulansflyg genomför uppdraget tillsammans med regionernas hälso- och sjukvårdsdirektörer.

Under 2025 vill jag också fortsätta samarbetet med andra myndigheter inom ramen för regionernas uppdrag inom den civila beredskapen och totalt försvar.

Resultatet för 2024, både i verksamhet och ekonomi, är helt beroende av verksamhetens medarbetare. Varje dag gör de sitt bästa för att möta regionernas behov och att ge varje patient en säker och trygg resa. Engagemanget är stort och betydelsefullt.

För mig har alla medarbetare, patienter och samarbetspartner lika stort värde, oavsett ålder, kön, utbildning, arbetsgivare, kultur, var i världen vi känner oss hemma, med mera. Olikheter bidrar till mervärde och utveckling. I vårt fall för att leverera en flygambulansverksamhet med jämlik vård och kvalitet i världsklass.

Jag hoppas att vi snart ses i vår gemensamma utvecklingsresa.



Anna Alm Andersson

Förbundsrektor
Svenskt Ambulansflyg



1



2



3



4

Från vänster i bild
1. Ola Karlsson (M),
styrelseordförande, Johan
Fält (M), Peter Olofsson (S),
Cecilia Dalman Eek (S) och
Cecilia Linder (M)
2. Camilla Friberg (S) och
Mikael Blad (M)
3. Ola Karlsson (M),
styrelseordförande
4 Cecilia Linder (M) och Malin
Sjölander (M)

5. Ola Strangeways, AM,
Svenskt Ambulansflyg, Sara
Nylund (S), Malin Sjölander
(M) och Jan Lahenkorva (S)
6. Carina Svensson (S),
Kennet Östberg (S), 1e vice
styrelseordförande och
Nicklas Sandström (M), 2e
vice styrelseordförande
7. Mikael Blad (M) och
Kenneth Östberg (S), 1e vice
styrelseordförande
8. Jan Lahenkorva (S),
Joachim Ahl, bitr.
förbundsdirektör, Svenskt
Ambulansflyg

Förtroendevalda i styrelsen
för Svenskt Ambulansflyg
representerar Sveriges sex
sjukvårdsregioner.



5



6



7



8



9



11



10



12

9. Camilla Friberg (S), Ola Karlsson (M) styrelseordförande, Susanne Andegras, handläggare, Svenskt Ambulansflyg. 10. Bengt Bergqvist (S) och Ola Karlsson (M), styrelseordförande. 11. Mikael Blad (M) och Carina Svensson (S). 12. Madelaine Salomonsson, ekonomichef, Svenskt Ambulansflyg och Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.

Styrelsens strategidagar

Styrelsen för Svenskt Ambulansflyg träffas två gånger om året för strategidagar. Här får de förtroendevalda fördjupa sig i frågor om verksamheten. De hinner också lära känna varandra och bilda förståelse för regionernas olika behov och Sveriges sjukvård som helhet. Strategidagarna har betydelse för genomförande av däremellan kortare digitala sammanträden.

Vid strategidagarna i januari 2025, innehöll programmet information om verksamheten, beskrivning av patientfall, rapport om samordningsvinster och utbildning i finansiella instrument. Därutöver en övning om ambulansflygets roll vid en allvarlig händelse. Styrelsen fick sätta sig in i de frågor som kan dyka upp, exempelvis myndighetssamverkan och

prioritering. En naturlig fortsättning blev information om lagrum gällande beredskap och säkerhet.

Halvtidsutvärdering

En halvtidsutvärdering redovisades av ordförande Ola Karlsson (M). Frågorna i enkäten handlade exempelvis om sammanträdens genomförande, förhållan-

det mellan styrelsen och verksamheten, kunskap om förbundet och arbetsklimatet i styrelsen.

Resultatet visar att ledamöterna är nöjda med upplägget av digitala sammanträden och att strategidagar tillför ett värde av betydelse. Arbetsklimatet i styrelsen är gott och förtroende för verksamheten är högt.

Ett dygn med Svenskt Ambulansflyg

Här kan du följa ett dygn med Svenskt Ambulansflyg. Uppdragen är representativa för en vardag med transport av patienter (exempel). Upplägget visar komplexiteten att samordna patienter med hänsyn till sjukdomstillstånd och brådskandegrad. Till varje flygplats samordnas ambulans, alternativt taxi i anslutning till ankomst resp. avgångstid.

Den aktuella dagen innehåller 20 patientuppdrag, vilket är ett relativt högt tryck. Uppdragen utförs med 36 flygsträckor.

Innehållet är representativt för en dag med teamtransporter, planerade uppdrag med flera patienter ombord och brådskande uppdrag.

Kombinationen av planerade och brådskande uppdrag och teamtransporter är utmanande för samordning, men här har flygkoordineringscentralen lyckats transportera team tillsammans med annan patient.

Natt (VIT)

Dygnet inleds med en transport, tur och retur för att hämta en patient som ska genomgå en transplantation.

00.30 – normal prio 2

Landvetter – Borlänge

Positionering

01.43 – normal prio 2

Borlänge – Landvetter

Kvinna, yngre medelålder med njursjukdom för transplantation vid Sahlgrenska.

Dag Umeå (GUL)

08.50 – normal prio 3

Umeå – Östersund

Äldre man hemmahörande i Region Jämtland transporteras från Norrlands universitetssjukhus efter behandling av ischemisk stroke, dvs blodpropp i hjärnan.

Samtidigt utförs transport av LIV Norr för hämtning av patient i Östersund. Teamet med patient hämtas senare av besättning från Arlanda.

10.50 – normal prio 3

Samtransport

Östersund – Stockholm Arlanda

Patient 1: Yngre man hemmahörande i Region Uppsala som har vårdats i Östersund för brösttrygsfraktur efter trauma

Patient 2: Yngre kvinna hemmahörande i Region Stockholm som vårdats i Östersund för trauma och ska vidare till Norrtälje sjukhus.

13.08 – normal prio 3

Stockholm Arlanda – Sveg

Hemtransport av medelålders kvinna hemmahörande i Region Jämtland har vårdats vid Akademiska för en komplicerad övre extremitetsfraktur.

14.15 – normal prio 3

Sveg – Umeå

Positionering

15.28 – normal prio 3

Umeå – Luleå

Äldre man hemmahörande i Region Norrbotten som opererats i Umeå av ett icke brustet aortaaneurysm, dvs bråck på stora kroppspulsådern.

16.20 – normal prio 3

Luleå – Umeå

Positionering

Dag Arlanda (ORANGE)

09.18 – normal prio 3

Samtransport

Stockholm Arlanda – Jönköping

Patient 1: Äldre kvinna, hemmahörande i Västra Götalandsregionen har vårdats vid Akademiska för pancreatit, dvs inflammation i bukspottskörteln. Patienten lastas av i Jönköping för vidare transport med vägabulans till Skaraborgs Sjukhus i Skövde.

Patient 2: Yngre kvinna, hemmahörande i Västra Götalandsregionen har vårdats vid Akademiska för multitrauma och ska till Sahlgrenska. Patienten stannar kvar i flygplanet, medan den äldre kvinnan lastas av.

11.00 – normal prio 3

Jönköping – Landvetter

Den yngre kvinnan fortsätter till Landvetter.

12.01 – Neo prio 3

Landvetter – Örebro

Transport av neoteam med litet barn i kuvös. Barnet är hemmahörande i Örebro och har vårdats vid Sahlgrenska pga hjärtproblem. Båda föräldrarna är med i planet och barnets mamma ligger på den andra baren.

14.52 – Neo prio 3

Örebro – Landvetter

Transport tillbaka av neoteamet.

15.37 – normal prio 3

Landvetter – Borlänge

Yngre man hemmahörande i Region Dalarna som vårdats vid Sahlgrenska för meningit (infektion i hjärnhinnorna).

16.49 – normal prio 3

Borlänge – Stockholm Arlanda

Positionering

Dag Landvetter (BLÅ)

11.02 – normal prio 3

Landvetter – Örebro

Äldre kvinna, hemmahörande i Region Örebro län har vårdats vid Norra Älvsborgs sjukhus för instabil angina.

11.58 – normal prio 3

Örebro – Roskilde

Medelålders man hemmahörande i Danmark har vårdats vid Borås lasarett för underbensfraktur.

14.49 – normal prio 3

Roskilde – Mora

Positionering

17.49 – normal prio 3

Samtransport

Mora – Landvetter

Tre patienter, hemmahörande i Västra Götalandsregionen med lårbens- och höftfrakturer som alla tre har vårdats vid Mora sjukhus.

Dag Umeå (LILA)

12.53 – Neo prio 3

Umeå – Bromma

Transport av Neo-team för att hämta patient på Karolinska. Båda föräldrarna följer med i planet. Väntetid 2 timmar medan teamet hämtar patienten på KS.

15.50 – Neo prio 3

Bromma – Luleå

Det lilla barnet som är hemmahörande i Norrbotten har vårdats vid Karolinska för leversjukdom. Mamman följer med i flygplanet.

Under tiden Neo-teamet lämnar av patienten vid Sunderby sjukhus utför besättningen en brådsakande transport Gällivare – Luleå.

17.21 – normal prio 2

Luleå – Gällivare

Positionering

18.13 – normal prio 2

Gällivare – Luleå

Medelålders man hemmahörande i Region Norrbotten behöver vård i Sunderbyn för pankreatit.

19.07 – Neo prio 3

Luleå – Umeå

Transport tillbaka med Neoteam

Arlanda Hybrid (VIT)

12.00 – normal prio 2

Stockholm Arlanda – Östersund

Positionering

13.20 – LIV Norr, prio 2

Östersund – Umeå

Transport av LIV Norr med äldre kvinna hemmahörande i Jämtland för vård i Umeå av andningsbesvär.

Teamet LIV Norr transporterades till Östersund tidigare på förmiddagen.

17.11 – normal prio 1

Umeå – Visby, normal

Positionering

19.25 – normal prio 1

Visby – Stockholm Arlanda

Äldre man hemmahörande på Gotland, för transport till Karolinska för vård av aorta aneurysm, icke brustet.

Umeå Natt (BLÅ)

20.49 – normal prio 2

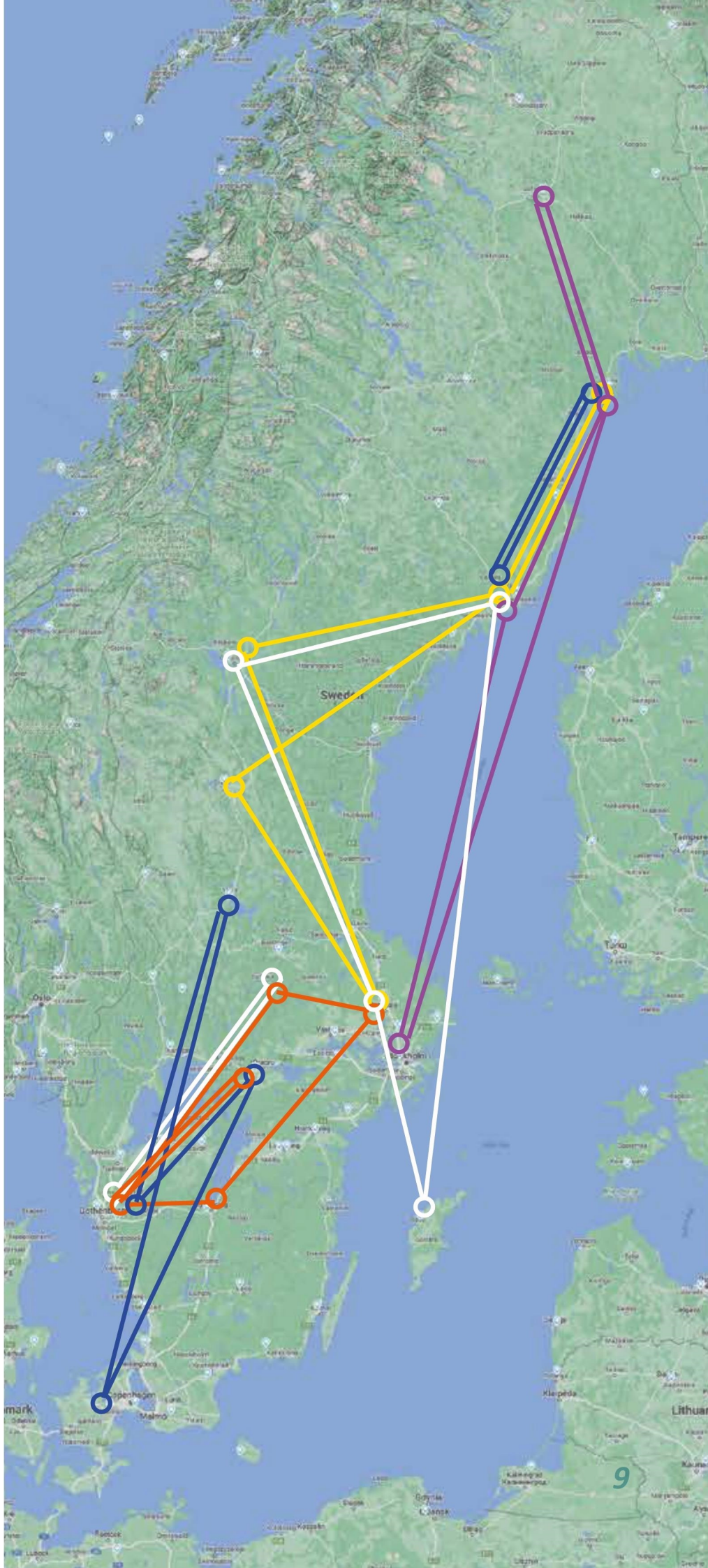
Umeå – Luleå

Positionering

21.50 – normal prio 2

Luleå – Umeå

Kvinna hemmahörande i Norrbotten, Gynekologi, obestretik, hotande förlossning för vård i Umeå. Kvinnans make följer med under flygtransporten till Umeå.



Fler patienter flyger till och från andra länder

Svenskt Ambulansflyg har utfört drygt 60 procent fler uppdrag till och från andra länder än under föregående år.

Under 2024 genomförde Svenskt Ambulansflyg 5774 besök vid 37 av Sveriges 40-tal instrumentflygplatser. Därutöver genomfördes 155 besök vid flygplatser utanför Sveriges gränser, jämfört med 105 under 2023.

Sett till antal patienter, var det 182 som under 2024 flög med Svenskt Ambulansflyg till eller från ett annat land. Vilket är nära 70 fler än föregående år.

Oftare under sommaren

Transporterna till och från andra länder är fler under sommaren. Under juli och augusti flögs nära en patient per dag. Resterande månader var det i snitt tre utrikes-transporter i veckan. Det är nära en dubbling jämfört med samma period under 2023.

Semester och avtal

– Under semesterperioden får vi hjälpa turister från våra nordiska grannländer att komma hem när de blivit sjuka eller som skadat sig under sin semester i Sverige, säger Mathias Jonsson, kapten och flygchef, Svenskt Ambulansflyg.

Andra anledningar till utlandstransporter är regioner och sjukhus som har avtal med andra länder om specialistvård.

Under 2024 har det skett en dubbling av antalet patienter med behov av

intensivvård. De flesta transporter till och från andra länder är planerade, men runt 35 stycken är mer brådskande.

Nya flygplatser till systemet

För Sveriges 40-talet trafikflygplatser är procedurer sedan länge inlagda i systemen.

– Varje år tillkommer ett antal nya flygplatser i andra länder. När vi flyger tillbaka en andra gång, då är procedurer redan på plats, säger Emil Nilsson, chef vid Flygkoordineringscentralen i Umeå, Svenskt Ambulansflyg.

Standardiserade procedurer

Mathias Jonsson beskriver att procedurer till viss del är standardiserade för alla världens flygplatser, men det kan finnas lokala avvikelser, exempelvis geografi, konflikter eller andra restriktioner.

– Vissa flygplatser ställer extra krav på pilotens kompetens, exempelvis i Nordnorge. Där kan det krävas extra simulatorträning, säger Mathias Jonsson.

Kontakter med andra

Utmaningar i andra länder kan vara kontakten med sjukhus och marktransporter som taxi och ambulansbolag.

– Bilar som ska hämta och lämna patienter måste komma till rätt grind på flygplatsen för att köra ända fram till flyg-

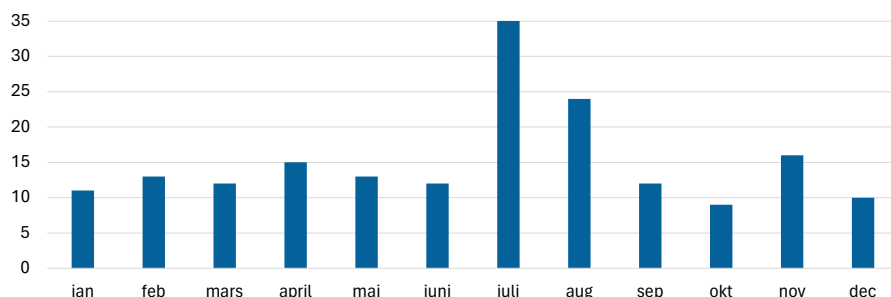
	2023	2024	ökn.
Flygplatsbesök i andra länder	105	155	48%
Patienter till och från andra länder	113	182	61%
varav IVA	11	21	
varav Neo	0	4	
varav organ	9	5	
varav ECMO	2	0	
varav prio 1	16	15	
varav prio 2	9	19	

planet. Det är också en utmaning med olika standard för bårssystem mellan flygplan och vägbambulans. Men vi bygger vår kunskap och andra lär känna oss, vilket underlättar arbetet. Vi gör allt vi kan för att patienten ska få en säker transport hela vägen utan dröjsmål, säger Emil Nilsson.

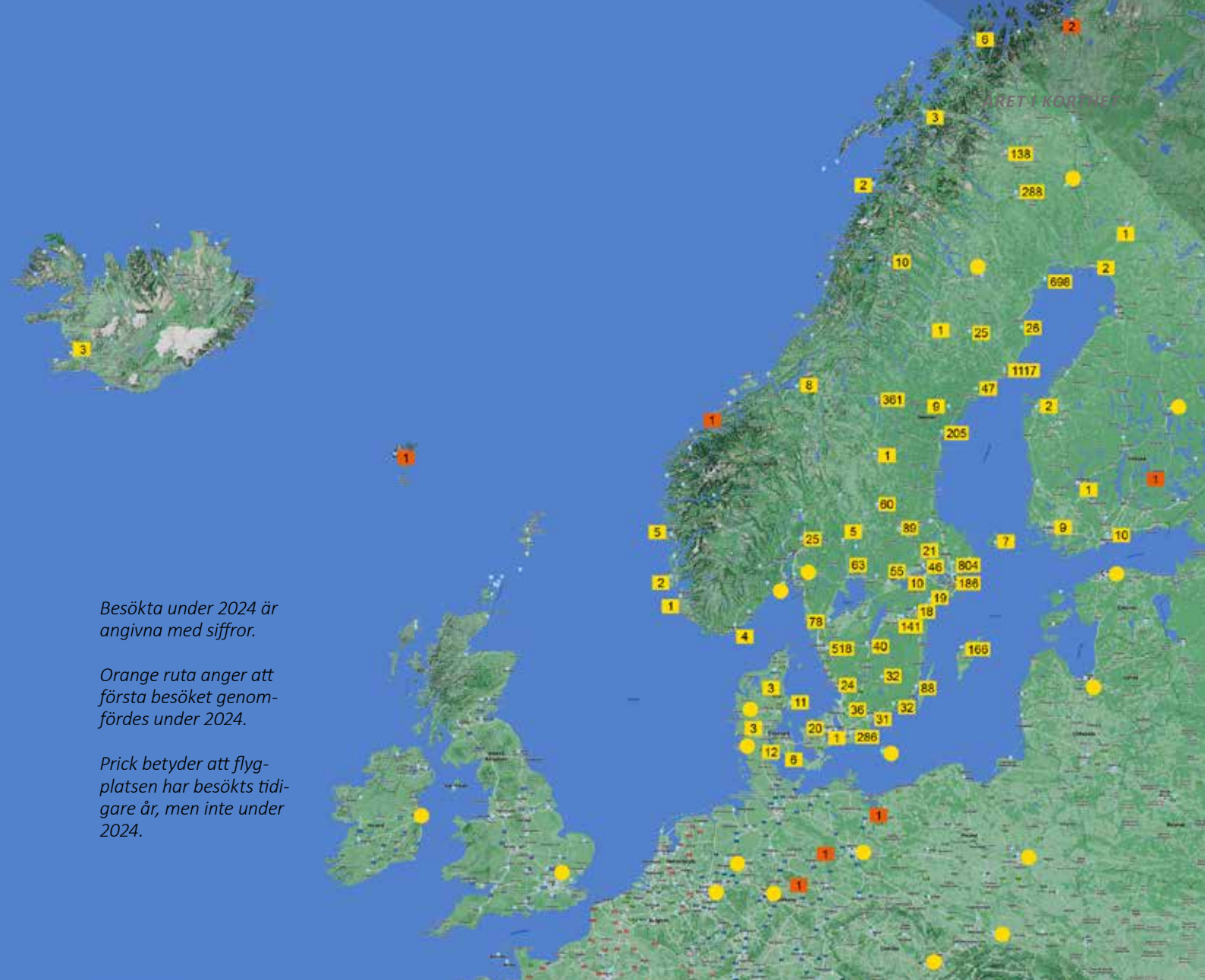
Besökta flygplatser 2024

Flygplatser i Sverige

		2024	2023
1	ESNU Umeå	1117	1180
2	ESSA Sthlm Arlanda	804	804
3	ESPA Luleå	698	748
4	ESGG Göteborg	518	649
5	ESNZ Östersund	361	387
6	ESNG Gällivare	288	282
7	ESMS Malmö	286	231
8	ESNN Sundsvall	205	251
9	ESSB Sthlm Bromma	186	209
11	ESSV Visby	166	177
10	ESSL Linköping	141	202
12	ESNQ Kiruna	138	159
13	ESSD Borlänge	89	81
14	ESMQ Kalmar	88	85
15	ESGT Trollhättan	78	92
16	ESOK Karlstad	63	65
17	ESKM Mora	60	64
18	ESOE Örebro	55	74
19	ESNO Örnsköldsvik	47	62



Totalt genomförde Svenskt Ambulansflyg drygt 180 patienttransporter till eller från ett annat land, vilket är en ökning med 60 %. Allra flest görs under sommaren.



Besökta under 2024 är
angivna med siffror.

Orange ruta anger att
första besöket genom-
fördes under 2024.

Prick betyder att flyg-
platsen har besökts tidi-
gare år, men inte under
2024.

Besökta flygplatser 2023

Flygplatser i andra länder

	2024	2023	
ENGM Oslo Gardem.	25	21	NO
EKRK Roskilde	20	8	DK
ENTO Torp	12		NO
EKAH Aarhus	11	8	DK
EFHK Helsinki	10		FI
EFTU Åbo	9	2	FI
ENVA Trondheim	8	7	NO
EFMA Mariehamn	7	1	FI
ENTC Tromsö	6	3	NO
EKOD Odense	6	4	DK
ENBR Bergen	5	4	NO
ENCN Kristiansand	4	4	NO
ENEV Evenes	3	2	NO
EKYT Aalborg	3	4	DK
EKBI Billund	3	1	DK
BIRK Reykjavik	3	2	IS
ENHD Haugesund	2		NO
ENBO Bodö	2	3	NO
ENAD Alta*	2		NO

Flygplatser i andra länder

	2024	2023	
EFVA Vasa	2	1	FI
EFOU Uleåborg	2		NO
EPSC Szczecin*	1		PL
EPLL Lodz*	1		PL
ENZV Stavanger	1		NO
ENAL Ålesund*	1		NO
EKVG Vagar*	1		DK
EKVG Köpenhamn	1		DK
EFTP Tammerfors	1	1	FI
EFRO Rovaniemi	1	4	FI
EFMI Mikkeli*	1		FI
EDDE Erfurt*	1		DE

* Nya destinationer under 2024.

Beredskap för kris och krig

Svenskt Ambulansflyg har etablerat en beredskapsorganisation för att matcha Sveriges regioner och statliga myndigheter. Samarbetet med ambulansflyget ska fungera lika bra i vardag som vid kris och krig.

Kommunalförbundet bidrar som en nationell resurs till att stärka transportsystemet inom hälso- och sjukvården. Uppdraget innebär att stödja regionernas behov av sjuktransporter med flygplan oavsett fred, kris eller krig. Behovet är extra påtagligt i det nya säkerhetspolitiska läget.

Kommunalförbund inte i lag

Lag (2006:544) om "kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap", syftar till att kommuner och regioner ska minska sårbarheten i sin verksamhet och ha en god förmåga att hantera krissituationer i fred. Lagen omfattar dock inte kommunalförbund, vilket får till följd att Svenskt Ambulansflyg inte ingår i det etablerade systemet av krisberedskap som är förknippat med skyldigheter inom exempelvis samverkan, utbildning, övning, rapportering, beredskapsförberedelser och ledningsansvar.

Organisationer som omfattas av lagen har också möjligheten till ersättning av kostnader för de krav som lagen ställer. Att förbundet inte omfattas av aktuella regelverk skapar osäkerhet kring



Anders Pihl driver arbetet inom kris och säkerhet för Svenskt Ambulansflyg. Han är jurist och har en bakgrund i Försvarsmakten med erfarenhet av organisering för beredskap vid såväl fredstida kriser som krig.

– Vi har kommit en bra bit i att ha alla delar på plats för att fungera på motsvarande sätt som det gör i regionerna, strävan är också att följa regelverket som gäller i det nationella systemet för civilt och totalt försvar, säger Anders Pihl.

Anders Pihl ser en brist i att inte omfattas av lagstodet gällande kommuners och regioners beredskapsarbete.

– Det gör att vi inte med självklarhet blir involverade i övningar där sjuktransporter utgör en viktig del. Förbundet kan heller inte ansöka om statliga medel för beredskapsarbetet och lösningar för att upprätthålla en kontinuitet när samhället påverkas av störningar.

förbundets möjlighet och skyldighet att vidta reglerade åtgärder och aktiviteter.

Svenskt Ambulansflyg har under 2024 påtalat i statlig utredning att det finns ett tydligt behov av att även kommunalförbundet omfattas av gällande lagstiftning och övriga regleringar om kommuners och regioners beredskap inför kris och krig.

Bristen uppmärksammas

Förbundet har bjudits in till vissa övningar som rör sjukvårdens beredskap.

Ett exempel är den nationella katastrofmedicinska beredskapsövningen KBÖ24. Där deltog Svenskt Ambulansflyg som motspel till övande regioner gällande ambulanstransporter, vilket gav nyttiga erfarenheter för såväl förbundet som för övriga deltagare.

Försvarsmakten uppmärksammar att Svenskt Ambulansflyg är en viktig part i beredskapsarbetet. Dialog pågår om förbundets möjlighet till medverkan i övningar och som transportör av sjuka och sårade soldater under fredstida insatser,

Övningar genomförs kontinuerligt för krisledningsorganisationen och Emergency Response Team (ERT), vilket utgör krisledning vid händelse inom den flygoperativa verksamheten.





Fotot är taget vid övning med Försvarsmakten.

” Svenskt Ambulansflyg har betydelse för regionernas ansvar och uppdrag i totalförsvaret, där ett nyckelområde är sjuktransporter över längre sträckor. En nationell ambulansflygverksamhet som regionerna har rådighet över innebär trygghet i kris och krig.

*Tommy Svensson, regiondirektör
Region Västerbotten*

inom ramen för regionernas uppdrag.

I rapporten "Sjuktransporter i Sverige" 2025-02-17 påtalar Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten att Svenskt Ambulansflyg ingår som en av parterna i föreslagna åtgärder för att möta behoven i kris och krig.

Krisberedskapsorganisation

Styrelsen för Svenskt Ambulansflyg, anser att det är nödvändigt att förbundet agerar för att stödja regionernas och

samhällets behov av sjuktransport med flygplan oavsett fred, kris eller krig, på motsvarande sätt som enligt lag åligger Sveriges regioner. Förbundsstyrelsen beslutade den 2 februari 2024 att uppdraga åt förbundsledningen att utreda förbundets roll och lämna förslag på organisation inom krisberedskap och höjd beredskap. Frågan har löpande avrapporterats vid sammanträden.

Svenskt Ambulansflyg har utifrån styrelsens uppdrag inrättat en krisledningsorganisation. Att upplägget motsvarar regionernas modell underlättar vid såväl fredstida kriser som krig. Utbildning är genomförd av de funktioner som ingår i krisledningsorganisationen och övningar har genomförts.

Förbundet har sedan april 2024, tjänsteperson i beredskap (TIB), med beredskap dygnet runt. Samtliga medarbetare, anställda vid Svenskt Ambulansflyg är krigsplacerade. Dialog pågår med vårdgivande regioner om krigsplacering av sjuksköterskor i besättningar och medicinsk koordinering.

Kontinuitetshantering

Ett arbete gällande kontinuitetshantering har påbörjats. Med hjälp av metod-

stöd från MSB har kritiska aktiviteter identifierats som behöver kunna återställas eller ersättas med en redundant lösning för att säkerställa att verksamheten kan upprätthållas på en tolerabel nivå oavsett störning.

Krisledning enligt EASA

Enligt flygregelverket European Authority for aviation safety (EASA) ska ett flygbolag ha en krisledningsorganisation, ett så kallat Emergency Response Team (ERT) som aktiveras vid händelser inom den flygoperativa verksamheten. Händelser som omfattas av ERT är flygspecifika och kan exempelvis vara brott mot skalskydd, hot, olyckor eller haveri. ERT följer en Emergency Response Plan (ERP) som är godkänd av Transportstyrelsen enligt EASAs regelverk.

Svenskt Ambulansflyg har därmed två krisledningsorganisationer som kompletterar varandra.

Vid styrelsens strategidagar är beredskap ett stående inslag. Exempelvis i januari 2025 arrangerade Johan Thunberg, medicinskt ansvarig vid Svenskt Ambulansflyg en övning enligt scenario att sjukvården skulle hantera ett större skadeutfall. Motsvarande scenario användes vid nationella katastrofmedicinska beredskapsövningen KBÖ24.





Fredrik Björck är verksamhetschef och överläkare i Region Västernorrland. Till vänster är Johan Thunberg, medicinsk rådgivare, Svenskt Ambulansflyg.

Samverkan som räddar liv

I augusti flögs för första gången läkare från Umeå för att genomföra trombektomi vid Sundsvalls sjukhus.

Vid stroke är tiden från insjuknande till behandling livsavgörande och ambulansflyget är en faktor som skapar förutsättningar för att spara tid och genom det rädda liv. Upplägget har utarbetats i samarbete mellan Region Västernorrland och Svenskt Ambulansflyg.

– Vi arbetar tillsammans med Sveriges regioner för att möta dagens och morgondagens behov av ambulansflyg. Det är glädjande att denna lösning nu är på plats och att vi med flygtransport kan bidra till en förbättrad strokevård, säger Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg.

Alexander Henze, överläkare och sektionsansvarig på INR, interventionell neuroradiologi i Region Västerbotten, berättar:

– Vid en stroke är tiden den absolut mest avgörande faktorn, ju snabbare man kan åtgärda och operera – desto bättre för patienten. För patienten i Sundsvall sparar vi nästan två timmar jämfört med om patienten transporteras med vägambulans mellan städerna.

Egen kapacitet på sikt

Vid Sundsvalls sjukhus är tanken att så småningom vara självgående med läkare.

– När vi kommit igång vill vi ta emot patienter från Sollefteå, Östersund och Hudiksvall. Det är svårt att säga när vi är redo att göra ingreppen själva, vi håller just nu på med fortbildningen. Det krävs mycket kunskapsöverföring då flera yrkesgrupper ska utbildas och det är ett mycket avancerat ingrepp, säger Fredrik Björck, verksamhetschef och överläkare på verk-

Drygt tre timmar

Beställningen kommer till	
Svenskt Ambulansflyg	20.24
Flygplanet lyfter från Umeå med läkare	21.14
och landar i Sundsvall	21.45
Läkaren klar på sjukhuset	22.30
Flygplanet lyfter i Sundsvall och landar i Umeå	23.05
	23.35

samheten för geriatrik, neurologi och rehabilitering i Region Västernorrland.

Fredrik Björck har jobbat med frågan i drygt tio års tid.

– När de stora internationella studierna om trombektomi kom förstod vi att vi måste hitta transportlösningar för att samverka. Det är häftigt att vi kommit så här långt och att vi är igång.

Fakta: Trombektomi innebär att en kateter förs upp i hjärnan via ett kärl i ljumsken. Det drabbade kärlet lokaliseras med hjälp av röntgen och proppen avlägsnas. INR står för interventionell neuroradiologi.



Alexander Henze, överläkare och sektionsansvarig på INR, interventionell neuroradiologi i Region Västerbotten.

Foto: Klas Sjöberg



1000 timmar med PC-24

I maj 2024 uppnådde den första piloten vid Svenskt Ambulansflyg tusen flygtimmar med PC-24. Daniel Hägg är kapten, tf chefpilot och älskar att flyga.

– Tusen flygtimmar är extra speciellt, eftersom flygplanet är en relativt ung modell, säger Daniel Hägg, kapten och tf chefpilot vid Svenskt Ambulansflyg.

Det första planet släpptes 2018 och den schweiziska flygplanstillverkaren Pilatus Ltd uppger att uppemot 250 stycken PC-24 är i drift någonstans i världen.

1000 flygtimmar vid Svenskt Ambulansflyg innebär ungefär 1500 starter och landningar, vilket blir fler än vid 1000

Daniel Hägg, kapten och tf chefpilot, Svenskt Ambulansflyg var först att uppnå 1000 flygtimmar.



Presentation före visningen, från vänster: Ola Karlsson (M) styrelseordförande och Anna Alm Andersson, förbundsdirektör, Svenskt Ambulansflyg, Joakim Johansson, medicinskansvarig vid helikoptern i Region Jämtland Härjedalen, Johan Thunberg, medicinsk rådgivare vid Svenskt Ambulansflyg, Peter Fahlén, flygplatschef, Åre Östersund Airport, Nedan: Bengt Bergqvist, regionråd, Region Jämtland Härjedalen.

Samarbete med helikopterns läkarteam ger högre beredskap

Läkarteam vid Region Jämtland Härjedalen som normalt bemannar helikoptern som stationerad i Östersund, kan nu flyga med Svenskt Ambulansflyg vilket ger en extra beredskap.

När IVA-teamet vid Norrlands universitetssjukhus är upptaget med annat uppdrag och helikoptern är förhindrad att flyga, exempelvis på grund av väder, då kan läkarteamet vid helikoptern vårda patient med egen utrustning i ambulansflygplanet.

Besök och visning

Upplägget presenterades i början av december under ett besök vid Åre Östersund Airport. Regionledning och media kunde följa hur det går till vid ombordlyft och fastsättning av den medicinska utrustningen.

Innan ett team kan godkännas ska utrustningen godkännas för att tas ombord i flygplanet. Den får inte störa eller störas av flygplanets utrustning. Läkare och team ska också genomgå en kortare utbildning i flygmedicin.

Tidigare har det medicinska teamet vid helikoptern i Gällivare genomgått motsvarande utbildning och under 2025 kan fler läkarteam bli aktuella.

Medicinsk utrustning som används vid transport i helikoptern kördes fram med vägambulans för att därefter lyftas till flygplanets bår och därefter lastas ombord och fästas i flygplanet.



timmar för ett ordinärt trafikflygbolag.

– Under ett arbetspass kan vi utföra upp emot åtta flygsträckor med en genomsnittlig flygtid på 40 minuter. Vid ett ordinärt trafikflygbolag kan flygtiden vara flera timmar och planerad långt i förväg, säger Daniel Hägg.

Varierande omständigheter

Vid Svenskt Ambulansflyg görs planering av uppdrag tidigast dagen före och under varje arbetspass. De flesta transporter är inom landet till Sveriges drygt 40-talet trafikflygplatser. Det är stora variationer i väder och geografi. Under ett arbetspass kan det snöa i Gällivare och därefter skiner solen varmt i Malmö. Vissa transporter är mycket brådskan-

de och andra är planerade med flera patienter ombord samtidigt.

– Vi måste alltid vara på alerten och tränas av varierande och nya omständigheter, säger Daniel Hägg.

Många är involverade

– Men det är mer än flygandet. Teamarbetet är nog bäst, där två piloter och en sjuksköterska tillsammans genomför uppdraget utifrån patientens behov och förutsättningar, beskriver Daniel Hägg. Många är involverade i ett ambulansflyguppdrag, inte minst flygtekniker som sköter det dagliga underhållet. Koordinationssentralen i Umeå förbereder uppdragen och koordinerar flygningen. På flygplatser säkras inflygning och

markförhållanden. Avgörande är anslutande transporter, såsom helikopter och vägambulans.

– Det vi gör har betydelse för människors liv och hälsa. När det är riktigt bråttom in till Arlanda då ger trafikledningen fri tillgång till alla banor och vi kan komma in med hög fart. Då är det extra härligt att tacka för fin hjälp, säger Daniel Hägg.

Daniel Hägg

Bor: Åkersberga

Familj: Fru och son

Hobby: Flyga fallskärmshoppare och bogsering av segelflygplan

Tidigare flygbolag: BRA och easyJet

Uppmärksammas för teknisk pålitlighet

Svenskt Ambulansflyg har haft en utveckling inom flygplansunderhåll som väcker internationell uppmärksamhet. Odd Gomsrud, teknisk chef, har föreläst för andra operatörer med Pilatus PC-24, om ett upplägg som ger få och korta stilleståndstider.

För ambulansflyg är det avgörande att flygplanen är redo att starta när behovet uppstår. Och när oväntat teknikproblem uppstår, då ska det vara löst på kortast möjliga tid.

Svenskt Ambulansflyg redovisar en pålitlighet på mellan 99 och 100 procent, vilket anger att flygplanen är redo när det är dags att genomföra ett uppdrag.

– Det är ett riktigt bra resultat och vi får beröm för vårt arbete, av både flygplanstillverkaren och andra aktörer i branschen, berättar Odd Gomsrud, teknisk chef, Svenskt Ambulansflyg.

Kompetens och samarbete

Det vinnande upplägget bygger på att Svenskt Ambulansflyg har flygtekniker med hög kompetens i tjänst och beredskap dygnet runt vid samtliga baser. De genomför dagligt underhåll (Line Maintenance) och åtgärdar oväntade teknikproblem. En viktig del är att kritiska reservdelar finns i lager.

– Det bästa är om underhåll görs förebyggande. Avgörande är därför ett nära samarbete mellan piloter och tekniker, säger Mathias Andersson, chef över flyg-



Svenskt Ambulansflyg fick chansen att i september 2024, föreläsa om ett vinnande koncept för tekniskt underhåll vid Pilatus konferens för europeiska operatörer i Zürich, Odd Gomsrud, teknisk chef, Svenskt Ambulansflyg, Mathias Andersson, chef över teknisk personal (Line and Base Maintenance Manager) tillsammans med Daniel Faustman, Customer Relation Manager, Pilatus Aircraft Ltd.

tekniker i tjänst (Line och Base Maintenance Manager), Svenskt Ambulansflyg

– När vi kommer tillbaka till hemmabas, då gör vi direkt en avstämning med tekniker om det är något de kan behöva kika på. Och när jag kommer på morgonen, då är dagens rutiner gjorda. Vi har

ett fantastiskt fint samarbete med teknikerna, säger Daniel Hägg, kapten och tf chefspilot, Svenskt Ambulansflyg.

Tungt underhåll i egen regi

Utvecklingen inom tekniksidan fortsätter för att korta tiden för det tunga underhållet (Base Maintenance), som sedan våren 2024 genomförs i egen regi och under eget tillstånd.

– Nu kan vi själva styra över upplägget med det tunga underhållet och på det viset kan vi optimera tidsåtgången. Vi kan också dra nytta av den erfarenhet våra flygtekniker har av det dagliga underhållet på den här flygplanstypen, vilket är en klar fördel, säger Odd Gomsrud, teknisk chef.

Sedan april har tiden för det tunga underhållet minskat från nära sex veckor till ungefär tre veckor.

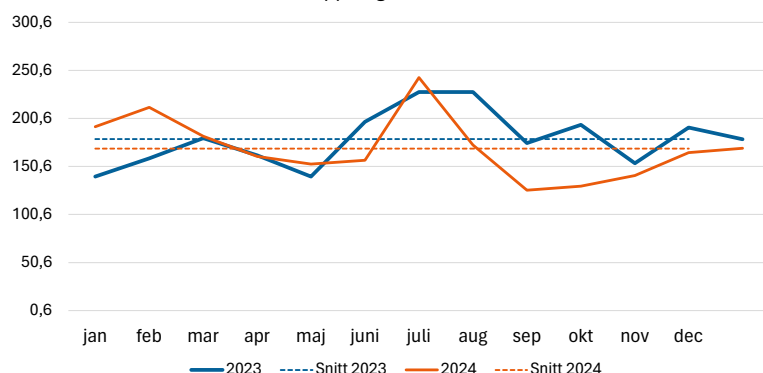
Svenskt Ambulansflyg har anställda flygtekniker kombinerat med avtal om inhyrd personal.

Pablo Torres, flygtekniker, går igenom flygplanet inför dagens uppdrag.

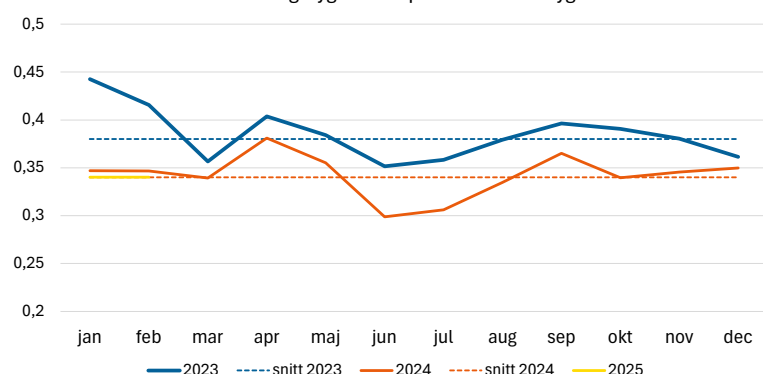


Utvecklad planering för lägre kostnader

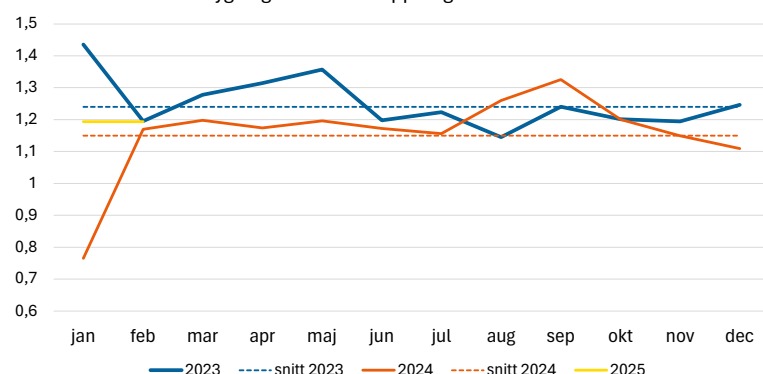
Antal uppdrag – Normal Prio 3



Positionering/flygtid utan patient av total flygtid



Flygtid genomsnitt / Uppdrag – Normal Prio 3



Planering och samordning medför möjlighet till effektivisering. Ibland kan tre patienter följa med under samma flygsträcka. Kostnaden delas då för flygsträckan mellan de tre patienternas hemregioner. Optimalt är när ingen flygsträcka är utan patient, men det är mer utmanande vid dagar med lägre volym. En brådskande transport eller uppdrag med specialteam är mer utmanande att samordna blir oftare en resa tur och retur.



Kommunalförbundet har i uppdrag att utveckla verksamheten kostnads-effektivt. Fortsatt utvecklad planering och koordinering har resulterat i lägre kostnader för regionerna på runt åtta miljoner kronor.

Under 2024 gjordes 2 035 uppdrag av typen normal prio 3, motsvarande 55 procent av det totala antalet uppdrag. Normal prio 3 har en lägre brådskandegrad och beställningarna görs oftast dagen före transporten ska utföras.

Sett till flygtimmar utgör normal prio 3 med 2 153 flygtimmar endast 36 procent av det totala antalet timmar under 2024.

Planering och volym påverkar

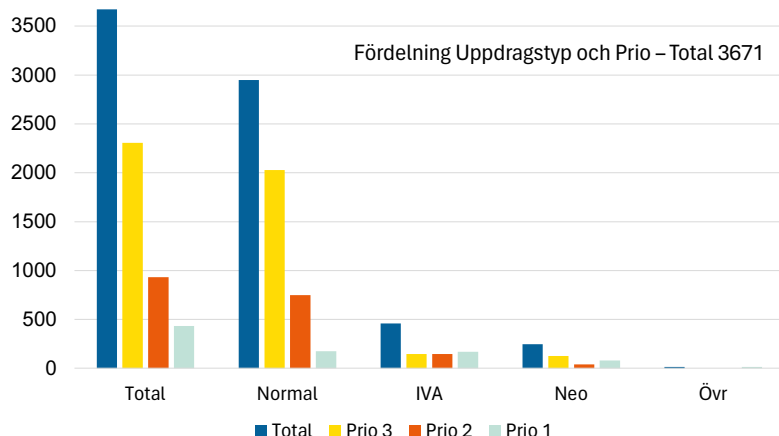
Flygkoordineringscentralen har under tre år i operativ drift utvecklat och förfinat planeringsarbetet och under 2024 har det skett en tydlig utveckling i att minska positioneringar, vilket är flygtid utan patient.

Så långt det är möjligt planeras de här uppdragen i en slinga och samordnas när det går, med flera patienter under samma transport.

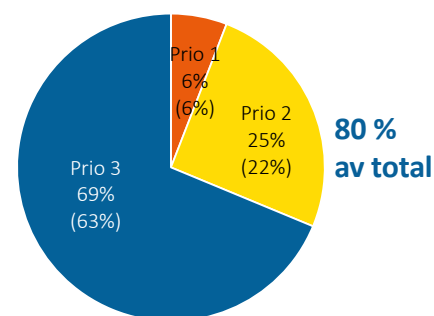
Mönstret är att ju fler normaltransporter prio 3 vid planeringstillfället, desto mer effektiv koordinering. Exempelvis under juli när det är stora volymer i antal uppdrag, då blir andelen positionering och den genomsnittliga tiden per uppdrag genomgående lägre.



Fördelning – uppdragstyp och prio

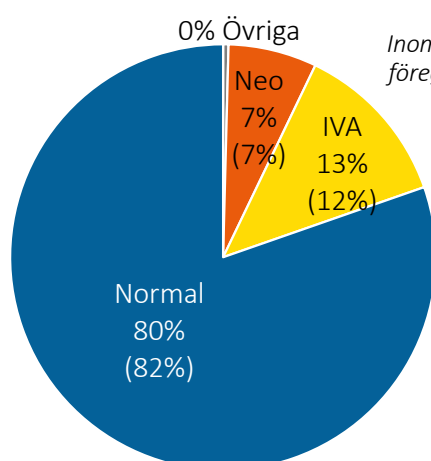


Fördelning av prio inom respektive uppdragstyp



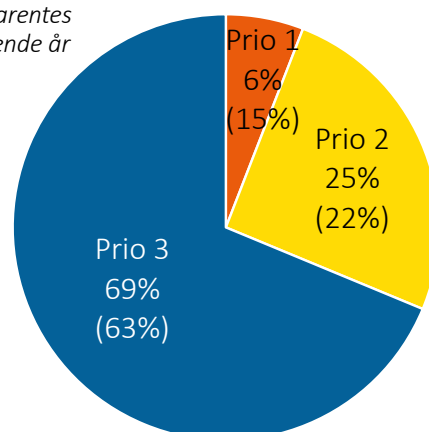
Normal-uppdrag i fördelning av prio 2950 uppdrag, mots. 80 % av totalen

Fördelning av uppdragstyp Total 3671 uppdrag



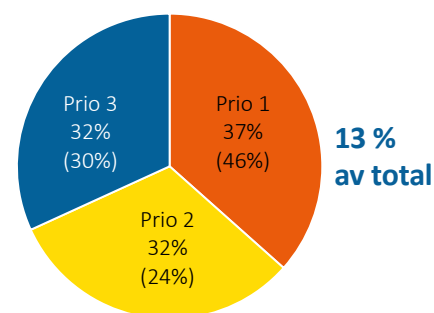
Inom parentes föregående år

Fördelning av prio Total 3671 uppdrag

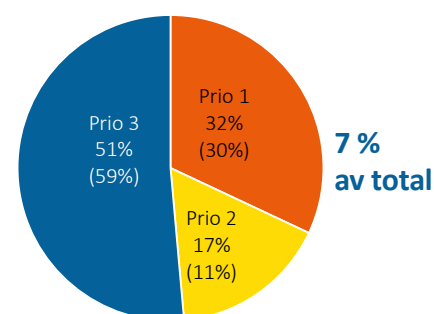


På totalen utgör 80 procent normal-uppdrag, vilket innebär att transporten genomförs med en Flight Nurse och två piloter. Resterande 20 procent är uppdrag med ett special-team som vårdgivare. Fördelningen är likartad med föregående

de år. Vid fördelning av prio på totalen, då blir andelen prio 1-uppdrag lägre än 2023, medan prio 2 och 3 är högre. Det har även skett en liten ökning av andelen brådskan- de Neo-transporter och en minskning för brådskan- de IVA-transporter.

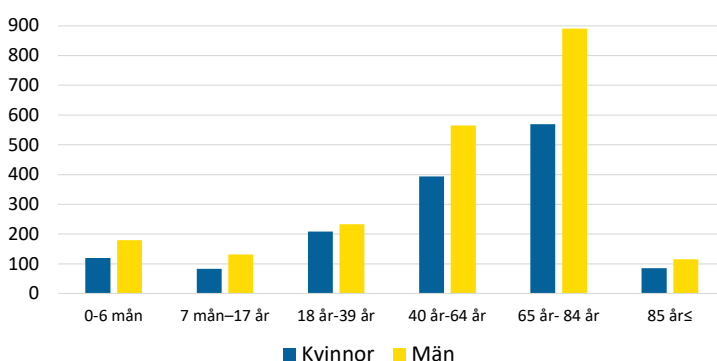


IVA-uppdrag i fördelning av prio 462 uppdrag, mots. 13 % av totalen



Neo-uppdrag i fördelning av prio 247 uppdrag, mots. 7 % av totalen

Fördelning i ålder, kvinnor och män



Ålder	Total	Kvinnor	%	Män	%
Total	3572	1459	41	2113	59
0–6 mån	299	120	40	179	60
6 mån–17 år	214	83	39	131	61
18 år–39 år	441	208	47	233	53
40 år–64 år	959	394	41	565	59
65 år–84 år	1459	569	39	890	61
85 år≤	200	85	43	115	58

39 procent av de patienter som transporterats med ambulansflyg under 2024 är i åldern 65–84 år och 41 procent 40–64 år. 59 procent är män och 41 procent är kvinnor. En dominans av män återfinns inom samtliga åldersgrupper.

Uppdrag och flygtimmar

En skillnad mellan jämförda år är ett högre beställningstryck under slutet av 2023 och i början av 2024 för att istället tappa rejält under hösten 2024.

Det går inte att se någon anledning till det lägre beställningstrycket under hösten 2024.

Genomsnittligt antal beställda transporter under 2023 var 315 per månad och under 2024 var det 307. Motsvarande skillnad uppstår för fakturerade flygtimmar med 515 för 2023 och 494 för 2024.

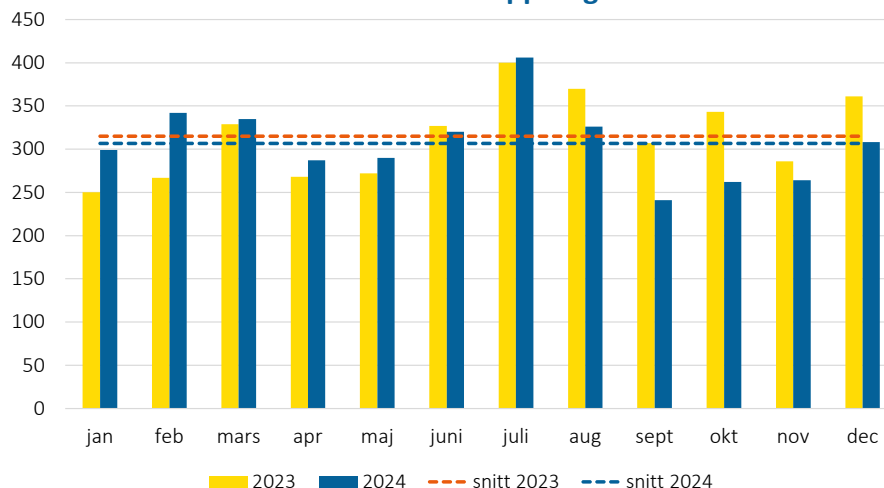
Total 2024 har 252 flygtimmar färre än 2023. Men sammantaget 2023 och 2024 blir genomsnittet 505 flygtimmar per månad.

Figurerna visar att fler än två år kan behövas för att se ett tydligt mönster och för att med större säkerhet kunna prognostisera antal beställningar och intäkter.

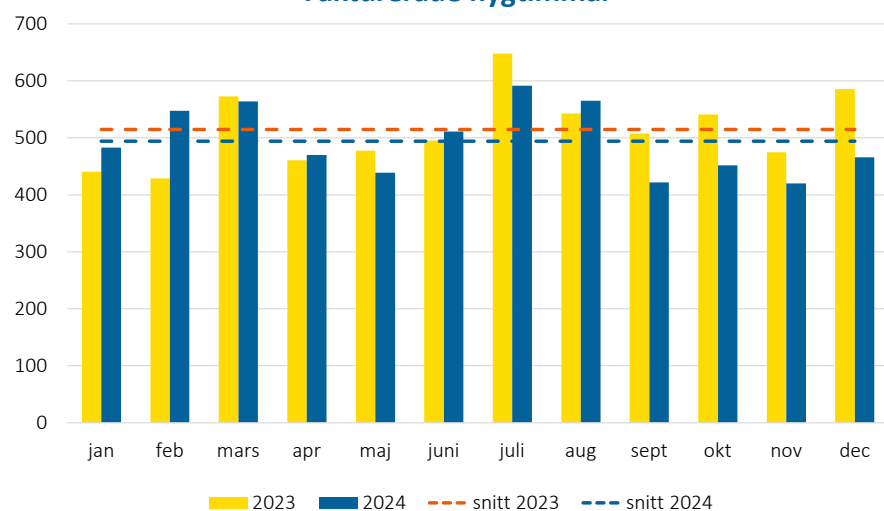
Att förbundet redovisar ett positivt resultat, trots lägre antal uppdrag och färre flygtimmar 2024 än 2023, beror i sin helhet på minskade kostnader.

Läs mer i Förvaltningsberättelsen.

Genomförda uppdrag



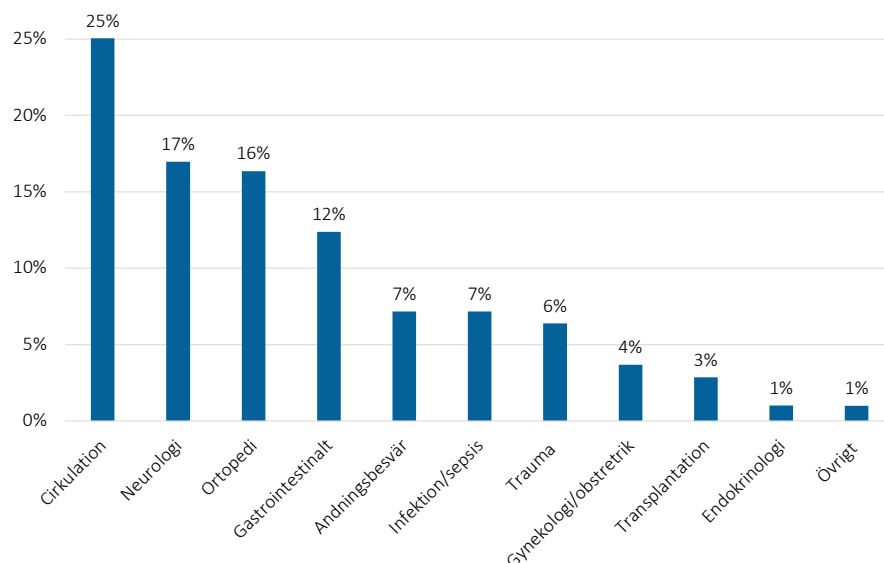
Fakturerade flygtimmar



Transportorsaker

Region Västerbotten med ansvar för den medicinska koordineringen vid Svenskt Ambulansflyg har sammanställt statistik över de vanligaste orsakerna till ambulanstransport med flygplan. De fyra vanligaste transportorsakerna är: cirkulation, neurologi, ortopedi och gastrointestinala faktorer.

Observera att patientens diagnos kan vara någon annan än orsak till transporten. Både transportorsak och diagnos vägs in vid uppdragets planering och genomförande.



Lärande organisation i ständig utveckling

Svenskt Ambulansflyg arbetar utifrån ett tillitsbaserat ledarskap för en arbetsmiljö där medarbetare känner engagemang och delaktighet oavsett arbetsgivare och arbetsplats.

Svenskt Ambulansflyg består av flera arbetsplatser i en geografisk spridning över Sverige och med flera olika arbetsgivare. Det medför behov av extra fokus på samverkan mellan organisationer och distansövergripande samarbete.

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg har ett arbetsgivaransvar för anställda medarbetare och ett övergripande ansvar för samtliga yrkesgrupper gällande 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 2024 var sex nya styrmän varav en är internrekryterad från Flygkoordineringscentralen (FKC). Fyra styrmän har uppgraderats till kapten.

Övriga rekryteringar är en ekonom och ersättningsrekrytering av fyra flygkoordinators, varav en är ett vikariat samt HR chef och Nominated Person Ground Operations (NPGO). Därutöver har tekniker och en logistiker övergått från att vara inhyrda till anställda, enligt uthyrningslagen, vilket innebär att verksamheten har tagit emot totalt 17 nya medarbetare under året.



Ulf Fransson, kapten vid Landvetter-basen uppskattar varierade arbetsuppgifter där ingen dag är den andra lik.

Ledighet och övertid

Uttagen ledighet (sjukfrånvaro, vård av barn och föräldraledighet) motsvarar i tid, under 2024 cirka 8,7 (7) årsarbeten, dvs ungefär 11 (9) procent av medeltal anställda. Vid ledighet uppstår en sårbarhet utifrån svårigheten att ta in vikarier från en öppen marknad med rätt och tillräcklig kompetens och ett flygregelverk som utgör begränsning för sammanhängande och maximal arbetstid.

Därav är det nödvändigt med en tillräcklig intern redundans. Sjukfrånvaron för Svenskt Ambulansflyg 2024 är 1,52 (1,62) procent, vilket är lägre än målet <4%.

Extra arbete under fridag och övertid, motsvarade under 2024, 1,27 (2,6) årsarbeten. Den uppnådda förbättringen är åstadkommen med en högre bemanning och utvecklad planering.

Arbetsmiljö och medarbetarskap

En majoritet av piloterna har bostad i närheten av sin tjänstgöringsbas, vilket 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 möjliggör att kombinera arbete med familjeliv vilket uttrycks som en attraktiv faktor. Svenskt Ambulansflyg har avtal med näraliggande hotell för piloter och Flight Nurse i beredskap.

Dennis Lodin var en av fyra styrmän som under 2024 uppgraderades till kapten.





Johanna Eriksson, styrman vid Arlanda-basen har just landat på Färöarna.

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 två dagar för strategisk planering.

Medarbetare uppmuntras till sociala och friskvårdande aktiviteter, där ett exempel 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. Utvecklingsområden är exempelvis möjligheten till återhämtning i arbetet genom att ta pauser eller anpassa arbetet, ledningens förmåga att förbereda förändringar och slutligen, hur man som chef känner sig stressad eller orolig på grund av arbetet.

Under perioden mars-maj 2025 är

Under sommaren är tempot högt med ofta flera patienter ombord. Trots det uppstår ibland tid på flygplatser i väntan på ambulanser. Här nedan är Maria Vikström Flight Nurse som utgår från beredskapsbasen i Umeå.

en arbetsmiljökartläggning planerad att genomföras för piloter, i syfte att belysa kvalitet och fortsatta prioriteringar i arbetsmiljöarbetet.

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 kansliet hanterar medarbetare 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 och ett exempel är den privata flygmarknadens

lönenivåer som en offentlig verksamhet har svårighet att möta. Bristen på flygtekniker är generell för hela den flygtekniska branschen. En risk för framtiden är brist på specialistsjuksköterskor.

Svenskt Ambulansflyg har trots det många sökanden till samtliga utlysta tjänster, vilket skulle kunna bero på intressanta och varierande arbetsuppgifter och att Svenskt Ambulansflyg uppfattas som en attraktiv arbetsgivare. En organisationsförändring genomförs i syfte att säkerställa ett systematiskt arbetsmiljöarbete, för samtliga medarbetare.

Kompetensutveckling

Vid FKC har medarbetare som slutat ersatts av personer med kompetens och erfarenhet inom logistik- och planering. Uppgradering till kapten görs så långt det är möjligt genom intern rekrytering. Pilo-





2024 utökades pilotgruppen med sex nya styrmän som efter utbildning kunde gå i tjänst lagom inför sommaren. Från vänster: Elin Ferm, Alexander Wiklund, Nikolai Zimmermann, Tony Norendahl, Dan Ekstrand och Carl-Henrik Åberg

ter erbjuds uppdrag inom flygadministration och träning i kombination med flygande tjänst. Medarbetare deltar även i olika utvecklingsprojekt.

Arbetsgivarvarumärke

Svenskt Ambulansflyg vill attrahera genom ett starkt arbetsgivarvarumärke och erbjuda intressanta och meningsfulla arbeten med attraktiva anställningsvillkor. Avsikten är att medarbetare ska kunna utvecklas var för sig och tillsammans med möjlighet till en intern karriär med ambitionen om en arbetsplats där medarbetare vill stanna och utvecklas.

Intern utbildning

Arbetsgivaren bekostar type rating på PC-24 för piloter, vilket är en månads utbildning i simulator för nyanställda. Varje halvår sker en kortare uppdatering. Motsvarande upplägg om type rating gäller för flygtekniker. Under 2024 genomgick sex nya styrmän type rating för PC-24, och fyra styrmän har uppgraderats till kaptener. Medarbetare genomgår kontinuerlig intern utbildning och samtliga nya medarbetare, oavsett arbetsgivare, erhåller intern introduktionsutbildning om verksamheten som helhet och utbildning

inom specifika arbetsuppgifter. Kontinuerligt genomförs träning och utbildning, exempelvis patientomhändertagande och flygsäkerhet, ofta genom övning i team mellan piloter, Flight Nurse och flygtekniker. Se foton till höger från gemensam övningsdag mellan piloter, Flight Nurse och flygtekniker. Vid övningen roterade deltagare mellan olika stationer.

Personaldagar

Svenskt Ambulansflyg höll personaldagar 20–21 maj i Rosersberg, tillsammans med huvuddelen av medarbetare. Stort tack till alla deltagare och alla som jobbade och gjorde dagarna möjliga att genomföra. Responsen blev positiv med en önskan om att göra något liknande i framtiden. Det här blev en bra möjlighet att lära känna varandra och få arbeta ihop i grupperbeten. Huvudföreläsningen gjorde Eva Willstrand "att medvetet leda sig själv och andra med kommunikation".

Uthyrningslagen

Från den 1 oktober 2022 infördes en ny regel i uthyrningslagen, som innebär att den som har hyrts in från ett bemanningsföretag i mer än 24 månader ska

erbjudas en tillsvidareanställning hos kundföretaget eller erbjudas ekonomisk kompensation. I takt med att 24 månadersgränsen har närmat sig, fick teknikererna och logistikern erbjudande om tillsvidareanställning. Samtliga tackade ja.

Krigsplacering

Styrelsen fattade beslut i maj 2024 om krigsplacering av personal, vilket genomfördes under hösten. Skriftligt besked om krigsplacering är lämnad till krigsplacerade medarbetare. Dialog pågår med vårdgivande regioner om krigsplacering av Flight Nurse och medicinska koordinatörer. Krigsplacering av inhyrd personal planeras ske via avtal.



Gemensam övning på Arlanda-basen för piloter, Flight Nurse och flygtekniker. Högst upp HLR-träning och nedan övning i utrymning.



Nya medarbetare på flygkoordineringscentralen. John Berglund, Jessica Lestander och Jessica Sikström

Medarbetardagar

För första gången sedan starten 2022 kunde medarbetare från alla arbetsplatser samlas för gemensamma dagar vid polisens kursgård i Rosersberg. Månader av planering och att några kunde axla produktionen gjorde det möjligt.

I slutet av maj 2024 kunde medarbetare vid Svenskt Ambulansflyg samlas under två intensiva dagar, från lunch till lunch. Föreläsningar varvades med grupparbeten och efterlängtdade möten mellan medarbetare vid olika arbetsplatser.

För många medarbetare blev det första gången de träffade en kollega vid en annan bas, eller i verkligheten mötte någon de dagligen har kontakt med vid flygkoordineringscentralen eller piloter och sjuksköterskor. Vädret var fantastiskt och grupparbeten kunde därför hållas utomhus i de gröna backarna nedanför polisens kursgård i Rosersberg.

Gabriella Stenlund, Flight Nurse i Umeå och Caroline Granbom, Flight Nurse vid Arlanda föreläste hygien och patientsäkerhet.



Stort tack till deltagare och alla som jobbade och gjorde dagarna möjliga att genomföra. Det är inte lätt att samla medarbetare i en verksamhet med beredskap dygnet runt.

Responsen efter dagarna blev mycket positiv med en önskan om att göra något liknande i framtiden.

Det blev också en möjlighet att lära känna varandra och få arbeta tillsammans

Till vänster: Fredrik Johansson, Kapten och Safety Manager, Svenskt Ambulansflyg föreläste om riskhantering.

övers över gränserna mellan yrkesgrupper och arbetsplatser.

Huvudföreläsningen hölls av Eva Willstrand "att medvetet leda sig själv och andra med kommunikation", en inspirationsföreläsning i att öppna nyfikenheten för kommunikativt ledarskap och den egna kommunikativa förmågan.

Andra punkter i programmet var bland annat flyg- och patientsäkerhet, hygienrutiner och riskhantering med avvikelserapportering.

Se mer på nästa uppslag





Nedan: grupparbeten och möten i vårgröna backar.



Medarbetardagarna avslutades med att Anna Alm Andersson, förbundsdirektör tog emot resultatet av grupparbeten om betydelsen av en gemensam grund i en verksamhet med flera yrkesgrupper och arbetsplatser. Underlaget används i pågående utvecklingsprocesser och arbete med gemensam värdegrund.





Anders Lampa, HR-chef, föredrog resultatet i medarbetarundersökningen

Till höger: Gruppen som planerade medarbetardagarna var: Maria Burman, Region Västerbotten, Susanne Andegras, Svenskt Ambulansflyg, Carina Kvarnström, Region Västerbotten, Carola Norén, Region Uppsala, Sandra Eriksson Ahl, Västra Götalandsregionen och Ola Strangeways, Svenskt Ambulansflyg.



Besök och andra aktiviteter

Svenskt Ambulansflyg tar emot besök, vid beredskapsbaserna i Umeå, Arlanda och Landvetter. Ledningsfunktioner och politiker tillsammans med medarbetare berättar om verksamheten. Besöken är mycket uppskattade.



Alliansen vid fullmäktige i Region Västerbotten besökte beredskapsbasen i Umeå



Till vänster: Vårdansvarskommittén med uppdrag att utreda förstatligande av sjukvård besökte Arlanda.



SD-gruppen inom SKR besökte beredskapsbasen på Arlanda.



Till vänster: Socialstyrelsen och E-hälsomyndigheten besökte Umeå inom regeringsuppdrag om sjuktransporter.

Nedan: Regionpolitiker i Kronoberg tog chansen att besöka F17 i Ronneby i samband med Försvarsmaktens flygdag.



Vänster: Styrelsen för Sahlgrenska besökte beredskapsbasen på Landvetter.





I samband med strategidagar i Umeå kunde styrelsen besöka beredskapsbasen i Umeå.

Aktiviteter i samverkan med andra myndigheter



I slutet av augusti deltog Svenskt Ambulansflyg vid Försvarsmaktens flygdag vid F17 i Ronneby. Kommunalförbundet utgör en del i den civila flygande beredskapen i Sverige.

Kön av besökare som ville gå in i ambulansflygplanet ringlade lång från morgon till kväll. Ola Karlsson (M), styrelseordförande tillsammans med Anna Alm Andersson, förbundsdirektör tog emot i monter.

Se bild nedan inifrån TP84 Hercules där Pilatus PC-24 i jämförelse är en mindre men supermodern luftfarkost.





Ovan: Vid ambulanskongressen FLISA 2025 deltog Svenskt Ambulans tillsammans med Svensk Luftambulans. Tema i monter var bårssystem och standarder.



Ovan: Svenskt Ambulansflyg blev inbjuden av Oskar Svärd (M) att hålla ett frukostföredrag i riksdagshuset om Svenskt Ambulansflyg. Från Svenskt Ambulansflyg deltog Anna Alm Andersson, förbundsledare, Ola Karlsson (M), styrelseordförande och Ola Strangeways, Accountable Manager.



Ovan: Svenskt Ambulansflyg medverkande vid SFAI & AnlVA-veckan 2024 i Helsingborg med monter och seminarium om "Nationell standard för sekundära intensivvårdstransporter". Vid seminariet presenterade den nationella arbetsgruppen (NAG) slutrapporten "Sekundära transporter av svårt sjuka patienter". Det redogjordes för verkliga exempel i Norra Sverige och Karolinskas verksamhet för transport av svårt sjuka barn. Avslutningsvis beskrev SKR hur arbetet med implementering fortsätter i arbetsgruppen för hälso- och sjukvårdsdirektörer.



Ovan: Anna Alm Andersson deltog under almedalsveckan i seminarium om beredskap arrangerat av LKAB på Norrbottens Arena.

Till höger: Lars-Olof Björkvist, förbundsledare, Svensk Luftambulans och Anna Alm Andersson, förbundsledare Svenskt Ambulansflyg. Foto: Patrick Trägårdh



Under Almedalsveckan, arrangerade Svenskt Ambulansflyg och Svensk Luftambulans ett seminarium om luftburen ambulanssjukvård. Samtalet handlade om att möta behov av beredskap vid större händelser och kriser i samhället och om möjligheter med utökad samordning nationellt.

– Regionernas samverkan om luftburen ambulanssjukvård är ett lyft för svensk sjukvård och nationell beredskap. Tillsammans gör vi nytta för Sveriges befolkning, säger Ola Karlsson (M), styrelseordförande, Svenskt Ambulansflyg. Foto: Patrick Trägårdh



Ambulansflyg är ett av tre samverkande transportslag.

Om Svenskt Ambulansflyg

Bakgrund

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

Organisering

Kommunalförbundet är organiserat i ett förbundsfullmäktige där samtliga Sveriges 21 regioner är representerade med en ledamot och en ersättare. Förbundsstyrelsen representeras av Sveriges sex sjukvårdsregioner och består till antalet av lägst sju ordinarie ledamöter respektive ersättare.

Beredning

Beredningsgruppen består av representanter från Sveriges sjukvårdsregioner och med representation i regionernas olika direktörsnätverk. Regionernas direktörsnätverk agerar rådgivande inom respektive expertområde. Ett exempel är ekonomidirektörsnätverket som är aktiva i bland annat beredning om fördelingsnycklar av förbundets kostnader.

Förbundsordning

Februari 2024 beslutade förbundets fullmäktige om KSA Förbundsordning 3.0 som antogs av Sveriges samtliga fullmäktigeförsamlingar under våren 2024.

Verksamhetens organisering

Verksamheten leds av Förbundsdirektör på uppdrag av förbundsstyrelsen. Direkt underställd är bitr. förbundsdirektör och Accountable Manager (AM) samt kansli-

funktioner. Den operativa verksamheten inleddes för hela Sverige den 21 februari 2022.

Beskrivning av verksamheten

Förbundets ändamål är att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg samt samordna och koordinera densamma.

Komplex planering

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.

Vid behov öppnar Svenskt Ambulansflyg Sveriges 27 beredskapsflygplatser. Öppningen aktiveras av flygkoordineringscentralen i direkt kontakt med respektive flygplats. Antalet öppningar för Svenskt Ambulansflyg motsvarar cirka 90 procent av det totala antalet öppningar i Sverige.

Beredskap dygnet runt

Verksamheten bedrivs dygnet runt, året runt och utgår från beredskapsbaser vid Umeå Airport, Stockholm Arlanda Airport och Göteborg Landvetter Airport. Medicinsk prioritering och koordinering av flyg genomförs vid koordineringscentralen i Umeå, där även huvudkontor med kansli är beläget.

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

Flygoperativ verksamhet

Svenskt Ambulansflyg är som flygbolag underställt lagar och regler fastställda av Europeiska unionens byrå för luftfarts-säkerhet (EASA) där 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, men också att lagstadgade nyckelfunktioner, så kallade Nominated Persons, finns på plats, exempelvis: flygchef, teknisk chef, Ground Operations Manager, träningschef, Safety Manager och Compliance Manager.

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).

Vårdgivare

Region Västerbotten, Region Uppsala och Västra Götalandsregionen är vårdgivare med specialistutbildade sjuksköterskor (Flight Nurse) som på halvtid tjänstgör vid respektive beredskapsbas. Region Västerbotten är även vårdgivare och bemannar den medicinska koordineringen vid FK.

Förvaltningsberättelse 2024

Översikt över verksamhetens utveckling

Kortfattad översikt gällande väsentliga förändringar jämfört med tidigare år.

Kommunalförbundets resultat för 2024 är +10,5 mkr (+9,5 mkr) och resultatet har ökat med 1,0 mkr i jämförelse med föregående år. Efter uppstartsårets underskott på -60,4 mkr har förbundet haft två år av positiva resultat och kvarstående underskott att återställa är 40,4 mkr.

Intäkterna har ökat med 2,1 mkr (0,5 %) och kostnaderna har ökat med 1,1 mkr (0,3 %) i jämförelse med föregående år. Både intäkter och kostnader är inklusive de tillkommande avgifter som kan uppstå i samband med genomförda transporter. Under åren 2023–2024 har ökningstakten varit lägre än under åren 2020–2022, vilket beror på att förbundet därefter övergått till förvaltningsorganisation.

Årets investeringar uppgår till 1,3 mkr (0,6 mkr) och avser investeringar i maskiner och inventarier samt medicinteknisk utrustning. Förbundet har under de senaste tre åren haft en genomsnittlig investeringstakt på cirka 1,5 mkr per år.

Den totala långfristiga skulden har sedan 2021 minskat med 24,7 mkr per år till följd av den årliga amorteringen. Låneamorteringen och höga resultatnivåer har tillsammans stärkt det egna kapitalet och påverkat både soliditet och likviditet positivt. Förbundets soliditet är för räkenskapsåret -3 % (-5 %) och likviditeten 80 % (69 %).

Under 2024 har förbundet utfört 3 670 uppdrag, vilket totalt genererat intäkter baserat på 5 930 flygtimmar. Per månad utgör intäkterna en naturlig variation beroende av beställningsvolymerna. För 2024 uppnår förbundet i genomsnitt 494 fakturerade flygtimmar per månad, att jämföra med 2023 års genomsnittliga antal på 515 fakturerade flygtimmar per månad.

Betydelsefullt för förbundet har varit en fortsatt stabil efterfrågan och åtgärder som bidragit till minskade kostnader. Det har inneburit både en stabil ekonomisk och verksamhetsmässig utveckling under 2024.

Samtliga medarbetare, oavsett arbetsgivare, har ett stort engagemang och medverkar på ett betydelsefullt sätt till verksamhetens bästa.

De tre vårdgivande regionerna erbjuder vård under transport. Den flygoperativa verksamheten håller en hög säkerhet och flygtekniskt upprätthålls korta stilleståndstider, vilket enligt flygplanstillverkaren utgör de kortaste tiderna av samtliga flygoperatörer med flygplanstypen PC-24.

Intresset för Svenskt Ambulansflyg är stort och besök tas emot vid de tre beredskapsbaserna. Verksamheten har deltagit i ett flertal mässor och konferenser.

Den kommunala koncernen

Översiktlig beskrivning över organisationen. Läs mer om Svenskt Ambulansflyg på sida: 29

Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg är organiserat i ett förbundsfullmäktige där samtliga Sveriges 21 regioner är representerade med en ledamot och ersättare. Förbundsstyrelsen representeras av Sveriges sex sjukvårdsregioner och består till antalet av lägst sju ordinarie ledamöter och dess ersättare.

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

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 är även vårdgivare för och bemannar flygkoordineringscentralen.

Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

Avsnittet innehåller upplysningar om förhållanden som inte redovisas i resultat- eller balansräkning, men som är viktiga för bedömningen av förbundets resultat eller ekonomiska ställning. Dessutom upplysning och analys av väsentliga risker.

Avrapportering av risker sker vid styrelsesammanträden. Riskbedömning utgår från verksamheten som helhet och risker med potentiellt betydande konsekvens: verksamhet, personal och ekonomi. Se riskvärdering på nästa sida.

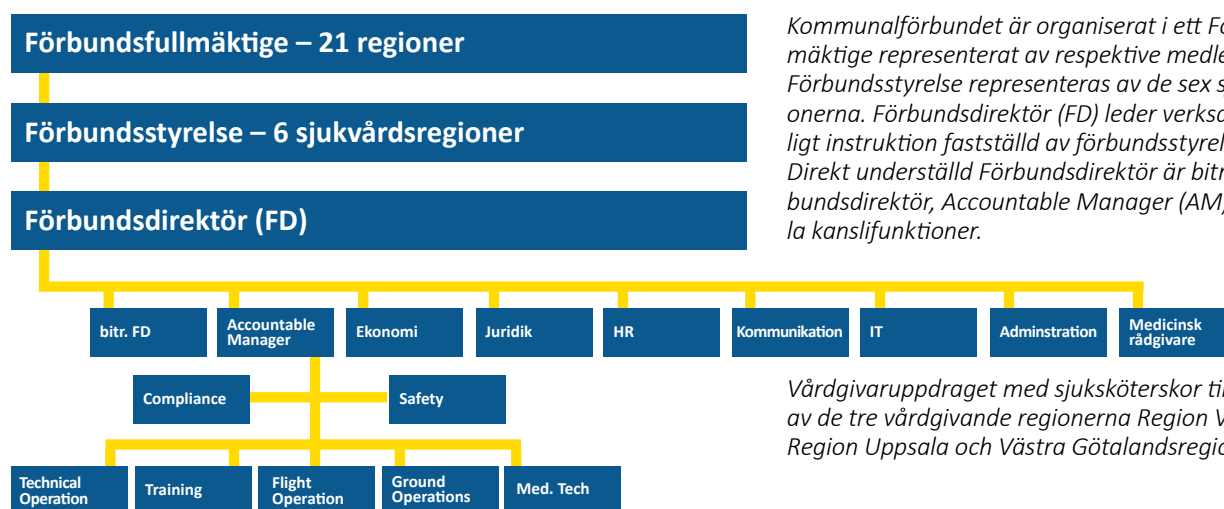
Pensionsförpliktelser beskriver den totala skulden för pensioner som arbetsgivaren har till sina medarbetare. Pensioner intjänade före 1998 redovisas som en ansvarsförbindelse utanför balansräkningen. Pensioner intjänade från 1998 redovisas som en avsättning i balansräkningen. Förbundet har ingen pensionsförpliktelse genom ansvarsförbindelse medan avsättningen uppgår till 8,5 mkr vid årsskiftet.

Översikt över verksamhetens utveckling

	2024	2023	2022	2021	2020
Verksamhetens intäkter	386 697	384 617	270 575	114 143	20 160
Verksamhetens kostnader	376 228	375 134	330 973	118 499	18 599
Årets resultat	10 468	9 483	-60 398	-4 356	1 561
Investeringar	1 299	640	2 504	620 393	46 896
Balansomslutning	841 440	795 738	761 444	762 151	176 850
Långfristig skuld	621 590	646 295	671 001	695 708	142 025
Kassalikviditet*	80%	69%	56%	104%	563%
Soliditet**	-3%	-5%	-6%	2%	11%
Medeltal anställda	78	76	67	34	5

* Nyckeltalet mäter betalningsberedskapen på kort sikt. Ett riktvärde för kassalikviditeten är 100%, då kan samtliga kortfristiga skulder betalas av.

** Nyckeltalet mäter den långsiktiga stabiliteten och betalningsförmågan, och visar i vilken utsträckning verksamheten finansieras med egna medel.



Riskvärdering

Kontinuerliga risker:

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

Risk – Verksamhet

Risken är låg. Kritiska reservdelskomponenter lagras och stilleståndstider för flygplansflottan är kortast i världen, jämfört med andra operatörer av PC-24.

Sedan april 2024 genomförs det tunga underhållet under eget tillstånd, vilket medfört ökad tillgänglighet till det sjätte ambulansflygplanet och en långsiktig kostnadskontroll.

Risk – Personal

Risken är något förhöjd inför 2025, kopplat till en global flygbransch i kraftig uppgång med stor efterfrågan på piloter.

Risk – Ekonomi

Med ett underskott från 2022 som ska återställas inom förbundet under en tio-årsperiod är fokus riktat mot regionernas köptrohet och kostnadsminskande åtgärder. Det positiva resultatet för 2023 och 2024 har inneburit att återställandet av underskottet har kunnat påbörjas och per 31 december 2024 är det kvarstående beloppet att återställa 40,4 mkr. Risken bedöms i nuläget som låg, men fortsatt avgörande för den ekonomiska utvecklingen är regionernas köptrohet och ett kontinuerligt pågående arbete för minskade kostnader.

Andra risker:

Andra risker som kan ha relevans på kort och längre sikt.

Räntor

Ränteläget kan utgöra en risk i det läge när lån för flygplanen ska omförhandlas. Enligt villkoren ska räntan bindas i femårsperioder och beräknas med femårig swap-ränta plus en marginal på 0,5 %. Den första femårsperioden gäller för åren 2022–2026 och räntesatsen för perioden är 1,18 %. Ny räntesats ska räknas fram i slutet av 2026 och om rådande omvärldsläge med hög inflation kan det medföra avsevärt högre ränta.

Kompetensförsörjning

Kompetensförsörjning är en utmaning inom många branscher och kan utgöra en risk 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 utpekad risk är brist på specialistsjuksköterskor inom den svenska sjukvården. Svenskt Ambulansflyg har många sökanden till samtliga utlysta tjänster.

Resursbrist

Eventuell utökning av resurser behöver bedömas och beslutas med god framförhållning.

Valuta

Valutakurser kan påverka kostnaderna vid internationell handel. Förbundet gör inköp i utländsk valuta i andel 26 procent av totalen, i huvudsak EUR och USD. En högre valutakurs kan ge högre kostnader för inköp. Under 2024 hade förbundet valutakursförluster motsvarande cirka 400 tkr, kopplat till differenser som uppstått i mellan leverantörsfakturan och aktuell valutakurs vid betaladatumet. Arbetet pågår med framtagande av en finanspolicy med förslag på hantering av dessa risker.

Yttre hot

Med en orolig omvärld värderar och hanterar förbundet kontinuerligt yttre hot exempelvis risk för störningar och intrång i egna och samarbetspartners fysiska och digitala infrastruktur. Riskerna kan i värsta fall påverka möjligheten att genomföra uppdrag. Säkerhetsarbetet är övergripande och ständigt pågående.

Händelser av väsentlig betydelse

Avsnittet innehåller upplysningar om händelser av väsentlig betydelse som påverkar de finansiella rapporterna och som har inträffat fram till dess att årsredovisningen beslutas av förbundsstyrelsen. Då Svenskt Ambulansflyg inte säljer tjänster på en kommersiell marknad är förbundets förtroende en av dess viktigaste kapital med inverkan på det finansiella resultatet.

I februari beslutade förbundsfullmäktige om en reviderad förbundsordning som därefter antogs av samtliga regioners fullmäktigeförsamlingar. Revideringen bestod i huvudsak av en förändrad fördelningsmodell och tillägg i förbundets ändamål och uppgift. Den nya fördelningsmodellen har utarbetats av regionernas ekonomidirektörer. Förbundets uppgift är utökad med att "för medlemmarnas räkning samverka – ingå avtal eller överenskommelser – i syfte att öka nationell eller internationell beredskap och förmåga".

Den tekniska avdelningen har utvecklat arbetsmetoder i kombination med lagerhållning av kritiska komponenter som bidragit till korta stilleståndstider vilket även uppmärksamats internationellt. Sedan april 2024 genomförs det tunga underhållet under eget tillstånd men fortsatt med inhyrd personal. Avsikten är en ökad rådighet och kostnadskontroll. Tiden för det tunga underhållet har kortats från nära fem veckor i mars, per flygplan, till tre veckor i september. Kortare tid för det tunga underhållet medför en förbättrad tillgänglighet.

Svenskt Ambulansflyg fortsätter utveckla verksamheten tillsammans med Sveriges regioner. Exempelvis har det medicinska teamet vid Region Jämtland Härjedalen som normalt bemanar helikoptern, stationerad i Östersund, utbildats för att vårda patient med egen utrustning i ambulansflygplanen. Upplägget presenterades under ett besök vid Åre Östersund Airport. Regionledning och media kunde följa hur det går till vid ombordlyft och fastsättning av den medicinska utrustningen. Ett annat exempel är att läkare från Norrlands Universitetssjukhus flyger med Svenskt Ambulansflyg för att utföra trombektomi vid ett länssjukhus. Modellen presenterades vid Sundsvalls Airport tillsammans med läkare från Sundsvalls sjukhus. Regionledning och media kunde samtidigt se det moderna ambulansflygplanet.

Projektet *Effektivisering av flygrutter* har avrapporterat förslag om att genomföra tester på fasta ruttor under 2025.

Vårdförbundets konflikt kom att påverka Svenskt Ambulansflyg. Några pass kunde inte bemannas med sjuksköterskor men beställda uppdrag kunde utföras genom omfallsplanering och vissa uppdrag utfördes med enbart piloter, exempelvis transport av team och organ.

Svenskt Ambulansflyg har under 2024 tagit emot flera besök vid beredskapsbaser och deltagit i konferenser och event. Verksamheten har också deltagit i utredningar och svarat på remisser.

Svenskt Ambulansflyg har etablerat en krisledningsorganisation enligt motsvarande upplägg för Sveriges regioner, för händelser i fred och krig. Sedan april 2024 finns en TIB-funktion med beredskap dygnet runt. Styrelsen har beslutat om krigsplacering av medarbetare anställda inom Svenskt Ambulansflyg.

Svenskt Ambulansflyg har sedan driftstarten 2021 identifierat faktorer som försvårar förbundets samverkan med regioner och statliga myndigheter inom ramen för det offentliga planerings- och beredskapsuppdrag. Det handlar om att Svenskt Ambulansflyg inte omfattas av regleringar inom området och en avsaknad av uppdrag till statliga myndigheter att samverka med förbundet. Under 2024 pågick flera utredningar inom området krisberedskap. Svenskt Ambulansflyg påtalade för utredare och i olika forum att kommunalförbundet inte omfattas av exempelvis lag (2006:544) om kommuners och regioners åtgärder inför och vid extraordinära händelser i freds-

tid och höjd beredskap (LEH) eller regleringar som handlar om regionernas beredskapsuppdrag. Detta trots att förbundet utför uppgifter som med utgångspunkt ligger inom en regions ansvar. Svenskt Ambulansflyg är en del i vårdkedjan och därmed en nationell dygnetruntresurs för regionerna oavsett omvärlds- och beredskapsläge och bidrar till att stärka förmågan till ett resiliant transportsystem inom hälso- och sjukvården. Att förbundet inte omfattas av aktuella regelverk skapar osäkerhet kring förbundets möjlighet och skyldighet att vidta reglerade åtgärder och aktiviteter.

I januari 2024 beslutade styrelsen att ge förbundsdirektör i uppdrag att utreda hur Svenskt Ambulansflyg kan bidra till möjliga samordningsvinster i sjukvårdssystemet. Vid en avrapportering augusti uppdrog förbundsstyrelsen till förbundsdirektören att återkomma med en fördjupad utredning inom några områden. Vid sammanträde i januari 2025 informerades styrelsen om behovet av ett förtydligat uppdrag från Sveriges samtliga regioner. Medicinsk rådgivare vid Svenskt Ambulansflyg leder arbetet som genomförs i samarbete med nätverket för hälso- och sjukvårdsdirektörer. Utgångspunkten är erfarenheter från tre års erfarenheter och medlemmarnas behov framöver.

Vid förbundsstyrelsens strategidagar i augusti inleddes arbetet med att ta fram en vision för Svenskt Ambulansflyg. Visionen *Vård på vingar – för jämlik vård med kvalitet i världsklass* antogs vid förbundsfullmäktiges sammanträde i november.

Förbundet har inlett arbete med en utvecklingsplan på längre sikt som underlag för utveckling av verksamheten. Rapport över verksamheten gällande ekonomi, uppdrag och aktuella händelser skickas månadsvis för insyn till representanter för medlemmarna, tjänstepersoner och politiker.

Förbundet har inga pågående rättstvister.

Styrning och uppföljning av verksamheten

Avsnittet innehåller upplysningar om väsentliga aspekter avseende styrning, uppföljning och intern kontroll.

Förbundsfullmäktige har genomfört tre ordinarie sammanträden och ett extra vid fastställande av KSA Förbundsordning 3.0. Förbundsstyrelsen har hållit sex ordinarie sammanträden och ett extra gällande förslag om reviderad förbundsordning.

Förvaltningens efterlevnad följs upp utifrån fastställd internkontrollplan. Den följdes upp i samband med delårsrapport 2024.

Medlemssamråd har genomförts i slutet av april enligt fastlagd budgetprocess. Revisorerna har utfört ordinarie granskning av delårsbokslut och genomfört fördjupad granskning av förbundets IT- och informationssäkerhetsarbete.

Förbundet redovisar månatlig ekonomisk uppföljning för insyn och styrning.

Förbundsdirektör har under 2024, till styrelsen avrapporterat utveckling gällande återställande av underskottet och uppföljning av utpekade uppdragen Samordningsvinster och Utredning krisberedskap och höjd beredskap.

Förbundet har inlett arbete med framtagande av en investeringsplan och finanspolicy.

God ekonomisk hushållning och ekonomisk ställning

Upplysningarna innehåller en utvärdering av ekonomisk ställning och avstämning av ekonomi och verksamhet utifrån mål och riktlinjer med betydelsen för god ekonomisk hushållning. Förbundsfullmäktige har beslutat om övergripande mål och finansiella mål för förbundet. God ekonomisk hushållning innebär att både förbundets finansiella och verksamhetsmässiga mål uppnås.

UPPFÖLJNING – Övergripande mål 2024

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås	Måluppfyllelse 2024
Svenskt Ambulansflyg är det självklara valet för samtliga regioner enligt medlemskapets innebörd.	Svensk Ambulansflyg levererar tjänsten med god tillgänglighet och hög kvalitet och hög säkerhet.	jan 2024	Utveckling av tidsmål och mätbarhet pågår. 88 procent av avvikelser är uppföljda inom utsatt tidsperiod. Samtransporter för normal prio 3 är högre än föregående år och andel positionering är lägre.
Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	dec 2024	Medarbetarundersökning som genomfördes i början av 2024 visar att Svenskt Ambulansflyg uppfattas som en attraktiv arbetsplats/arbetsgivare. Arbetet fortsätter med utvecklingsområden för bevarande och utveckling. Personalomsättningen är lägre 2024 jämfört med 2023 och frisknärvaron är hög.
Svenskt Ambulansflyg har god ekonomisk hushållning.	Svenskt Ambulansflyg bedriver och utvecklar en kostnadseffektiv verksamhet genom metoder, arbetssätt och utveckling av mätetal.	jul 2024	Verktyg för chefer med budgetansvar är implementerat med controller-stöd med löpande dialog och regelbunden återkoppling. Budgetkrav är uppnått och del av underskottet är återställt. Styrelsen har för 2025 utvecklat mätbara indikatorer.

UPPFÖLJNING – övergripande mål från förbundsfullmäktige

De övergripande målen är etablerade i enlighet med förbundsordningens intentioner och medlemmarnas uttalade viljeriktning. Förbundsfullmäktige fastställer övergripande mål i budget som därefter bryts ner i mål med mätbarhet av förbundsstyrelse. Utvecklingen av mätbara mål med indikatorer är en långsiktig och kontinuerligt pågående process.

Förbundsstyrelsen har pekat ut fokusområden med handlingsplaner och har brutit ner förbundsfullmäktiges mål med processmål. Målen för 2024 är delvis uppnådda. Se Bilaga 1.

Resultaten i måluppfyllnad för 2024 har legat till grund för utveckling av mätbarhet med indikatorer för 2025.

Styrelsens fokusområden och nedbrutna mål följs upp separat av styrelsen i samband med delårsrapport och årsredovisning. Från och med ÅR 2024 redovisas den uppföljningen även i slutet av Förvaltningsberättelsen. Se Bilaga 1.

UPPFÖLJNING – Förbundsfullmäktiges finansiella mål för god ekonomisk hushållning

Förbundet eftersträvar god ekonomisk hushållning och verksamheten ska bedrivas med hög kostnadseffektivitet och kostnadsmedvetenhet. De finansiella målen är:

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

Förbundets resultat för året uppgick till +10,5 mkr vilket är en förbättring med 3,4 mkr i jämförelse med det budgeterade resultatet på 7,1 mkr. 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. Lån för löpande drift alternativt kapitaltillskott från medlemmarna begärdes inte.

De finansiella målen är uppnådda.

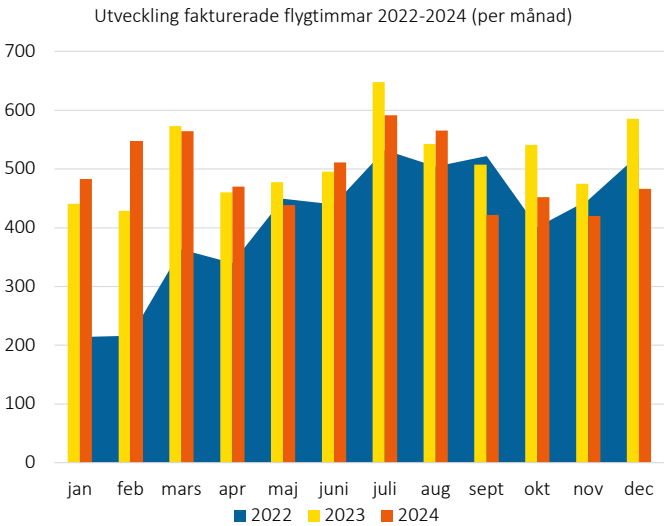
Bedömning av god ekonomisk hushållning för 2024

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

Utveckling av fakturerade flygtimmar

Förbundets ekonomimodell bygger på en årlig beställning motsvarande 6 000 flygtimmar, dvs i genomsnitt 500 timmar per

månad. Intäkterna per månad har en naturlig variation kopplat till aktuella volymer och beställningar och för året hade förbundet uppnått i genomsnitt 494 fakturerade flygtimmar per månad, att jämföra med 2023 där genomsnittligt antal fakturerade flygtimmar var 515 per månad, en minskning med 4,3 %. Ekonomiläget har under året varit stabilt med vissa växlingar kopplat till varierande intäkter månad för månad. Januari, februari och mars inledde året bra medan april och maj var svagare med därpå följande sommarmånader med stora beställningsvolymer och intäkter överstigande budgeterade nivåer. Årets sista tertial innehöll däremot lägre nivåer än tidigare månader och tidigare år och året slutade med ett underskott på 70 flygtimmar.

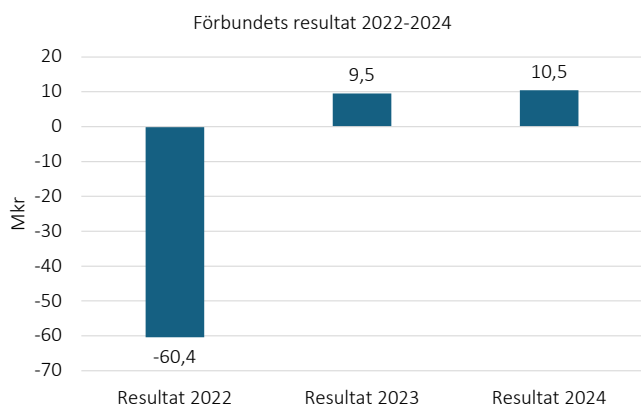


Förbundets resultat

Förbundets resultat för året uppgick till +10,5 mkr (2023 +9,5 mkr) och innebär en förbättring mellan åren med 1,0 mkr. Intäkterna har ökat med 10,3 mkr (3,0 %) och kostnaderna har ökat med 9,3 mkr (2,7 %). Både intäkter och kostnader är exklusive tillkommande avgifter i samband med transport. Ökningen på intäkterna beror på pris och på ett högre flygtimpris och en högre beredskapsavgift som båda naturligt ökat till följd av en större budget. Ökningen på kostnaderna mellan åren är en effekt av en större budget med bland annat fler anställda men också på grund av löne- och prishöjningar med därmed högre driftskostnader. Kostnader för avskrivningar och finansiella

kostnader är tillsammans lägre än föregående år vilket i huvudsak beror på att räntekostnaderna för flygplanslånet minskat i samband med amortering.

Förbundet hade för uppstartsåret 2022 ett resultatunderskott på ca 60,4 mkr som efter beslut av förbundsfullmäktige ska hanteras genom egna åtgärder under en period av 10 år. Resultatet för 2024 (+10,5 mkr) innebär att återställandet av underskottet har fortsatt och per december 2024 var kvarstående underskott att återställa -40,4 mkr.



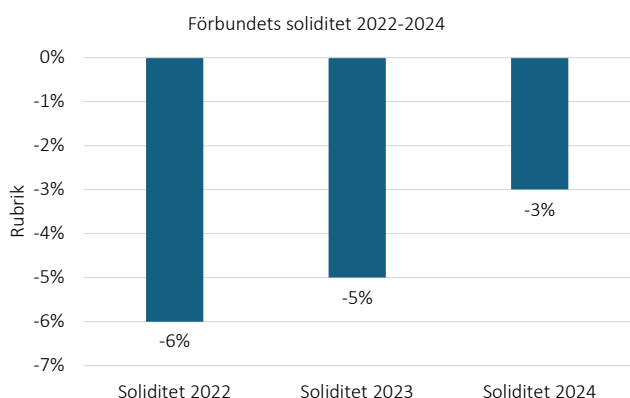
Soliditet och likviditet

Förbundets ekonomiska ställning kommenteras utifrån de två ekonomiska nyckeltalen soliditet och likviditet.

Soliditet

Soliditet är ett mått på långsiktigt finansiellt handlingsutrymme och där soliditetsutvecklingen beror på förändringen av eget kapital och tillgångar. Soliditeten visar på den långsiktiga betalningsförmågan och en hög soliditet innebär en bättre förmåga att hantera år med förlust och att handlingsfriheten ökar.

Förbundets soliditet är för året negativt (-3 %) och har varit så även för de tidigare åren som förbundet varit verksamt. Även om soliditeten är negativ har utvecklingen varit positiv i jämförelse med tidigare år och påverkats positivt av att förbundet amorterat av på flygplanslånet samt att förbundet levererat ett positivt resultat för 2023 och 2024. Det är därför viktigt att förbundet fortsätter ha ett positivt resultat för att fortsätta stärka det egna kapitalet och på så sätt vara bättre rustad vid sämre perioder eller förlust.

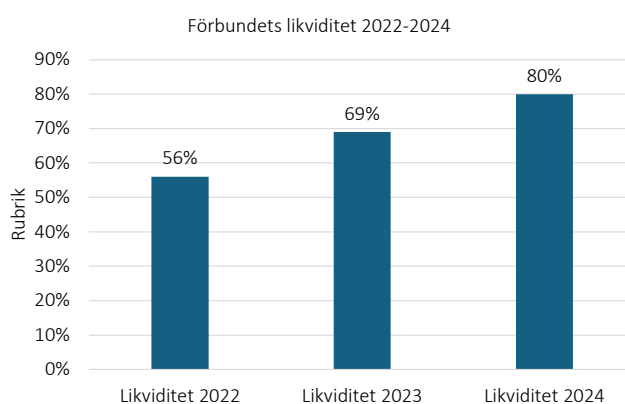


Likviditet

Likviditet är ett finansiellt mått som visar på den kortsiktiga betalningsförmågan och de tillgångar i form av pengar som finns i kassan och som kan användas direkt till betalning. En god lik-

viditet innebär en möjlighet att betala skulder i tid och ju högre likviditeten är desto större är förmågan att hantera oväntade kostnader och betala skulder utan att riskera verksamheten.

Förbundets likviditet är för året 80 % och är något bättre i jämförelse med föregående år. Förbundets likviditet följs månadsvis för bedömning av den kortsiktiga betalningsförmågan och genom uppföljning bedöma om och när förbundet kan förväntas behöva använda checkkrediten. Likviditeten kan stärkas genom bland annat kostnadskontroll och genom att få en bra balans mellan in- och utbetalningar. Förbundet arbetar kontinuerligt med kostnadsminskande åtgärder och på samma sätt som för den långsiktiga betalningsförmågan är det fortsatt viktigt att förbundet har ett positivt resultat för att stärka det egna kapitalet och på så sätt vara bättre rustade vid sämre perioder eller förlust. 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. Under räkenskapsåret har checkkrediten nyttjats.



Balanskravsresultat

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

Balanskravsutredning (tkr)

	2024	2023	2022
Årets resultat enligt resultaträkning	10 468	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	10 468	9 483	-60 398
- reservering av medel till resultatreserv	-	-	-
+ användning av medel från resultatreserv	-	-	-
+ användning av medel från resultatutjämningsreserv	-	-	-
Årets balanskravsresultat	10 468	9 483	-60 398

Förbundet redovisar ett positivt balanskravsresultat för 2024 och uppnår därmed kommunallagens balanskrav. Förbundet har ett negativt balanskravsresultat från 2022 som ska återställas. Redovisat resultat för årsbokslutet uppgår till +10 468 tkr vilket är identiskt med balanskravsresultatet. För att finansiera löpande utgifter har inga tillgångar sålts och i resultatet finns inga realisationsresultat.

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 2023 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 påbörjades under 2023 och har pågått även under 2024. Med anledning av det positiva resultatet för 2024 har förbundet kunnat fortsätta återställandet av 2022 års negativa resultat med ytterligare 10 468 tkr. Kvar att återställa för perioden 2025–2032 är 40 447 tkr.

Återställande negativt resultat (tkr)

	2024	2023	2022
IB ackumulerade ej återställda negativa resultat	-50 915	-60 398	-60 398
- varav från 2022	-60 398	-60 398	-60 398
- varav från 2023	-	-	-
- varav från 2024	-	-	-
Årets resultat efter balanskravsjustering	10 468	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	0
UB synnerliga skäl som ska återställas över längre tid	-50 915	-60 398	-60 398
UB ackumulerade ej återställda negativa resultat	-40 447	-50 915	-60 398
- varav från 2022, återställs senast 2032	-40 447	-50 915	-60 398

Väsentliga personalförhållanden

Avsnittet innehåller upplysningar om väsentliga personalförhållanden. På grund av organisationens relativa litenhet redovisas uppgifterna endast på övergripande nivå.

Kommunalförbundet inledde 2024 med 71 (2023, 75) anställda och avslutade med 85 (74).

Anledningen till fler anställda vid årets slut än föregående år är bland annat påverkat av uthyrningslagen. Fem medarbetare inom den tekniska avdelningen överförda från inhyrda till anställda. I enlighet med budgetbeslut har det skett en utökning med ekonom och piloter. Därutöver har det genomförts ersättningsrekryteringar.

18 av de anställda vid årets slut var kvinnor, motsvarande 21 (22) procent och 67 män, 79 (78) procent. Ledningsgrupp utgörs av 44 (40) procent kvinnor och 56 (60) procent män.

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

Medeltal antal anställda är 78 (76) och årsarbeten 70,5 (71,5).

Sjukfrånvaron uppgår till 1,5 (1,6) procent. Långtidssjukskrivning redovisas inte, då uppgifterna kan hänföras till enskilda medarbetare. Av samma skäl redovisas inte heller sjukskrivning per ålder eller kön.

Personalomsättning 2024 är 7,7 (24) procent, vilket är lägre än 2023. För en mindre organisation innebär även en mindre förändring ett större procentuellt utfall. Förväntat är en fortsatt variation mellan år.

Utöver anställda inom kommunalförbundet var det vid årsskiftet: 50 specialistsjuksköterskor varav 62 procent kvinnor och 38 procent män, anställda av de tre vårdgivande regionerna, för tjänstgöring på 50 procent som Flight Nurse.

Därutöver 14 sjuksköterskor, varav 8 kvinnor och 6 män, motsvarande åtta heltider, anställda av Region Västerbotten som medicinska koordinators vid Flygkoordineringscentralen. Dessutom 4 inhyrda tekniker, samtliga män, motsvarande 2 heltidstjänster.

Ålder anställda	Antal
29 år eller yngre	7 (6)
30 - 49 år	54 (52)
50 – 65 år	23 (15)
65 eller äldre	1 (1)
Totalt	85 (74)
Medelålder	44 (49)

Förväntad utveckling

Avsnittet innehåller upplysningar om förväntad utveckling utifrån kända förhållanden med eventuella risker.

Verksamheten fortsätter en utvecklingsresa i samarbete med Sveriges regioner.

Exempelvis effektivisering av flygrutter som redovisats under hösten 2024 och som ska testas i praktiken under 2025. Arbetet fortsätter gällande utveckling av organisation och operativ verksamhet att verka vid en särskild händelse, extraordinära händelser i fredstid, höjd beredskap eller ytterst krig.

Kommunalförbund omfattas inte av regleringar som riktar sig gentemot medlemsregionerna angående planering för särskild händelse. Förbundet fortsätter att påtala att förbundet inte har ett ansvar att efterleva regleringarna och att ett utpekad ansvar vore önskvärt.

Fördjupad utredning av möjliga samordningsvinster i sjukvårdssystemet fortsätter med utveckling av ett förtydligat uppdrag från regionerna till Svenskt Ambulansflyg.

Arbetet fortsätter med åtgärder för att hantera 2022 års underskott inom förbundet under en period av 10 år. Kostnadsöversynen har gett resultat, vilket fortsätter under 2025.

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

Bilaga 1

UPPFÖLJNING

Förbundsstyrelsens plan för 2024

UPPFÖLJNING – Fokusområden

2.1 Utveckla förbundets ekonomistyrning

God ekonomisk hushållning uppnås genom 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. Som nästa steg fördjupas arbetet med rutiner och verktyg för det interna ekonomiarbetet och avtalsförvaltningen utvecklas.

2.1.1 Ekonomiredovisning

Ekonomiredovisning till styrelsen sker vid varje styrelsesammanträde enligt den budget och uppdelning på kostnadslag och kostnadsställen som föreligger i styrelsens nedbrutna budget utifrån av fullmäktige beslutad budget.

Alla beslut ska innehålla en ekonomisk konsekvensbeskrivning som tydliggör hur beslutet påverkar förbundets ekonomi och hur det ska finansieras.

Handlingsplan: Ekonomiredovisning till styrelsen och återrapportering till fullmäktige genomförs som tidigare. Rutiner och verktyg för internt ekonomiskt arbete för respektive chef med budgetansvar utvecklas samt att beslut innefattar nödvändig ekonomisk konsekvensbeskrivning.

Uppföljning 2024: Ett kontinuerligt utvecklingsarbete pågår och planerade aktiviteter är genomförda, exempelvis: bemanningsplanering och rutiner och verktyg för chefer med budgetansvar är implementerat med controller-stöd med löpande dialog och regelbunden återkoppling.

2.1.2 Avtalshantering

Hantering av avtal kräver både fastlagda rutiner, databas och uppföljningssystem gentemot gjorda leveranser. Tillräcklig framförhållning för beslut om förlängningar, utnyttjande av optioner eller genomförande av ny upphandling inför avtalsavslut är en kritisk funktion som behöver säkerställas. Avtalsdatabas är upprättad.

Handlingsplan: Rutiner för avtalsförvaltning utvecklas.

Uppföljning 2024: Arbetsmodell för avtalsförvaltning är implementerad. Avtalsdatabas är upprättad och uppdateras kontinuerligt. Påminnelsefunktion för förlängningar, utnyttjande av optioner och genomförande av ny upphandling inför avtalsavslut är införd.

2.2 Robust digital infrastruktur

Erfarenheter Svenskt Ambulansflyg byggt på sig under tiden i drift pekar på behovet av fortsatt utveckling och justering av IT-infrastrukturen för att effektivisera och underlätta arbetet och minska sårbarheten.

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

2.2.1 IT-infrastruktur

I princip är samtliga verksamheter digitaliserade för regelverk, instruktioner, arbetsledning/styrning samt uppföljning. Digitala verktyg är upphandlade för all verksamhet från medicinsk beställning, prioritering, ruttplanering, koordinering, arbete i cockpit och kabin till tekniskt underhåll.

Då datahantering styrs av såväl vårdens som flygets regelverk ställs olika krav på nätverk, servrar och lagring. En lägenlig och verksamhetsanpassad struktur för datalagring och överföring av skyddad information behöver säkras för att tillmötesgå behov av ekonomirapportering, verksamhetsutveckling, och avvikelshantering för att nämna några områden.

Handlingsplan: En robust hård- och mjukvarumiljö som stödjer mer effektiva arbetssätt och bättre resursutnyttjande tillskapas.

Uppföljning 2024: Arbete pågår och planerade aktiviteter är genomförda. Svenskt Ambulansflyg arbetar med att ta fram ett ledningssystem för informationssäkerhet. Arbetet sker inom ramen för arbetet med NIS2 (Cybersäkerhetslagen) och Part-IS. Här kommer även uppföljning av både styrande dokument och praktiskt arbetet inom informationssäkerhet att hanteras.

Svenskt Ambulansflyg använder ett ledningssystem för de flygoperativa manualerna. Det systemet utvärderas nu för att utreda om det även kan användas som ledningssystem för informationssäkerhet.

2.2.2 Informationssäkerhet

Med en helt digitaliserad verksamhet följer behovet av en mycket hög informationssäkerhet och digital redundans. Säkerheten ställer krav på såväl tillgänglighet till data som skydd mot intrång, sabotage och integritetsskada. Informationssäkerhet är både tekniska lösningar, förhållningssätt och kultur och är ett ständigt pågående utvecklingsarbete.

Förbundet har under november 2022 tecknat avtal med ett nytt dataskyddsombud. Under 2023 har förbundet med stöd av dataskyddsombudet bland annat reviderat styrande och stödjande dokument inom dataskyddsområdet.

Handlingsplan: Fortsatt utveckling av styrande dokument i samarbete med dataskyddsombud.

Uppföljning 2024: Aktiviteter och årshjul är utvecklade tillsammans med dataskyddsombud och genomförs enligt plan. Förbundsstyrelsen har den 12 december 2024 antagit en ny riktlinje för IT- och informationssäkerhet. Riktlinjen kompletteras med en rutin för IT- och informationssäkerhet. Rutinen är under framtagande. I rutinen omhändertas områden som roller, ansvar, utbildning och lösenordshantering. Ett utbildningspaket för GDPR finns sedan tidigare. Utbildning genomförs inom cybersäkerhet, IT- och informationssäkerhet.

2.3 Medicinsk uppföljning

Svenskt Ambulansflyg bedriver ambulansflygverksamhet åt Sveriges samtliga 21 regioner. Vårdgivaransvaret ligger på de tre vårdgivarregionerna Västerbotten, Uppsala och Västra Götaland. Svenskt Ambulansflyg och vårdgivarregionerna arbetar

tillsammans för att skapa goda förutsättningar för en högkvalitativ och säker vård på flygplanen och för att gemensamt följa upp och utvärdera det medicinska innehållet.

2.3.1 Utvärdering och uppföljning av medicinskt innehåll

Svenskt Ambulansflygs samverkan med de tre vårdgivarregionerna avseende medicinsk utbildning, rutiner, prioriteringar och medicinskt innehåll utvecklas.

Handlingsplan: Plan för årlig utvärdering och uppföljning av samverkan i medicinska frågor tas fram i samverkan med vårdgivarregionerna.

Uppföljning 2024: Området är delat mellan Svenskt Ambulansflyg och vårdgivarna. Planerade aktiviteter för Svenskt Ambulansflyg är genomförda. Arbete pågår med en förtydligad beställning från förbundets medlemmar.

UPPFÖLJNING – Förbundsstyrelsen mål med processmått 2024

Tillståndsmål	Processmål	Processmått	Uppnås	Måluppfyllelse 2024
Svenskt Ambulansflyg är det självklara valet för Sveriges regioner	Samtliga regioner beställer alla flygambulanstransporter av Svenskt Ambulansflyg	Öka andelen beställningar till KSA 2024 jmf 2023.	Dec 2024	Förbundsfullmäktige har beslutat att inte följa angivet processmål.
Svenskt Ambulansflyg har hög beredskap och utför sina uppdrag på rätt tid	Utifrån prioritering angivet tidsmål hålls.	100 % av beställningar utförs inom angiven tid	Dec 2024	Flera olika huvudmän ansvarar för uppgifter från olika system. Utveckling av tidsmål och mätbarhet pågår.
Svenskt Ambulansflyg upprätthåller hög flygsäkerhet	Safety- och Compliance vidmakthålls i enlighet med Transportstyrelsens krav genom att främja en aktiv rapporteringskultur	90% av avvikelser är sluthanterade inom 1 mån från registreringsdatum	Dec 2024	Målet följs månadsvis och snittet på året är 88%.
Svenskt Ambulansflyg bidrar till att utveckla patientsäkerheten	Svenskt Ambulansflyg har rutiner för samordning och gemensam uppföljning av avvikelser i vårdgivarnas avvikelssystem med flygets system.	90% av avvikelser är sluthanterade inom 1 mån från registreringsdatum.	Dec 2024	Målet följs månadsvis och snittet på året är 88%.
Svenskt Ambulansflyg bedriver en kostnadseffektiv verksamhet	Öka andelen samtransporter och minska andelen positioneringsflygningar avseende normaltransporter prio 3.	Öka andelen samtransporter 2024 jämfört med 2023	Dec 2024	För normaltransporter prio 3: Andelen samtransporter har ökat från 39% 2023 till 41% 2024 Andelen positionering har minskat från 38% 2023 till 34% 2024.
Svenskt Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	Medarbetarskapet och ledarskapet inom Svenskt Ambulansflyg präglas av en hög grad av tillit.	Personalomsättningen är lägre 2024 jämfört med 2023. Frisknärvaron är högre 2024 jämfört med 2023.	Dec 2024	Personalomsättningen har minskat från 24% 2023 till 7,7% 2024. Frisknärvaron för 2024 är 84,9%. Tillförlitlig data saknas för 2023.
Svenskt ambulansflyg arbetar för att minska sitt klimatavtryck	Minimera bränsleförbrukningen/flugen patientkilometer (normaltransport prio 3)	Volym flygbränsle/patientkilometer (normaltransport prio 3) följs	Dec 2024	Ej mätbart för enbart normaltransport prio 3. Under en flygsträcka kan olika prio transporteras samtidigt. Genomsnittlig bränsleförbrukning totalt per flygtimme har minskat under året.

Resultaträkning (tkr)

	Not	2024	2023
Verksamhetens intäkter			
Beredskapsavgift	3	108 528	98 171
Flygverksamhet	3	271 653	272 389
Samarbetsavtal SSK/MK	3	5 978	12 518
Övriga intäkter	3	538	1 540
Verksamhetens intäkter		386 697	384 617
Verksamhetens kostnader			
Personalkostnad	4	-106 600	-102 736
Kostnader för inhyrd personal	5	-60 124	-56 533
Konsult- och projektkostnader	6	-1 054	-1 501
Övriga kostnader	7	-173 928	-179 096
Verksamhetens kostnader		-341 706	-339 866
Avskrivningar	8	-26 574	-26 283
Verksamhetens nettokostnader		-368 279	-366 149
Verksamhetens resultat		18 417	18 468
Finansiella kostnader	9	-7 949	-8 985
Resultat efter finansiella poster		10 468	9 483
Årets resultat		10 468	9 483

Balansräkning (tkr)

	Not	2024-12-31	2023-12-31
Tillgångar			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>			
Maskiner och inventarier	10	628 153	653 428
Summa anläggningstillgångar		628 153	653 428
Omsättningstillgångar			
Lager	11	17 383	15 756
Kortfristiga fordringar	12	195 903	88 121
Kassa och bank	13	0	38 433
Summa omsättningstillgångar		213 286	142 309
Summa tillgångar		841 440	795 738
Eget kapital, avsättningar och skulder			
Eget kapital	14,2		
Eget kapital		9 747	9 747
Balanserat resultat		-46 407	-55 889
Periodens resultat		10 468	9 483
Summa eget kapital		-26 191	-36 659
Avsättningar			
Avsättningar flygplansunderhåll	16	2 602	2 613
Summa avsättningar		2 602	2 613
Skulder			
Långfristiga skulder	17	596 884	621 590
kort del av långt lån	17	24 705	24 705
Kortfristiga skulder	18	243 439	183 488
Summa skulder		865 028	829 784
Summa eget kapital avsättningar och skulder		841 440	795 738
Panter och ansvarsförbindelser			
Panter och därmed jämförliga säkerheter		Inga	Inga
Ansvarsförbindelser		Inga	Inga

Kassaflödesanalys (tkr)

	2024	2023
Den löpande verksamhet		
Årets resultat	10 468	9 483
Justering av poster som inte ingår i kassaflödet		
Avskrivningar	26 574	26 283
Förändring av avsättningar	-11	2 613
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapital	37 031	38 379
Förändring av rörelsekapital		
Ökning (-) minskning (+) lager	-1 627	-9 286
Ökning (-) minskning (+) kortfristiga fordringar	-107 782	-44 509
Ökning (+) minskning (-) kortfristiga skulder	15 353	46 904
Kassaflöde från förändringar av rörelsekapital	-94 057	-6 891
Kassaflöde från den löpande verksamheten	-57 025	31 488
Investeringsverksamhet		
Investering i materiella anläggningstillgångar	-1 299	-640
Kassaflöde från investeringsverksamhet	-1 299	-640
Finansieringsverksamhet		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, nyupptagna lån		
Ökning (+) minskning (-) långfristiga skulder, amort. av lån	-24 705	-24 705
Kassaflöde från finansieringsverksamhet	-24 705	-24 705
Årets kassaflöde	-83 030	6 142
Likvida medel vid årets början	38 432	32 290
Likvida medel vid årets slut	-44 598	38 432

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. Upplysning om medlemmarnas ägarandel återfinns i not 15.

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 och beräkningsmetoder i denna årsredovisning överensstämmer med dem som tillämpades vid upprättande av årsredovisningen för 2023.

Effekter av ändrade uppskattningar och bedömningar

Under räkenskapsåret har inga ändrade uppskattningar och bedömningar gjorts och inga effekter av ändrade uppskattningar och bedömningar har därför inträffat.

Värderings- 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 för räkenskapsåret.

Jämförelsestörande poster är ett resultat av händelser och transaktioner som inte är extraordinära, men som är viktiga att uppmärksamma vid jämförelser med andra perioder. Exempelvis försäljning av anläggningstillgångar, förändringar och omstrukturering av verksamheter och ändringar i uppskattningar och bedömningar. Inga jämförelsestörande poster finns att redovisa för räkenskapsåret.

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 beredskapsavgift

Rörlig fakturering

Intäkterna för flygtjänster, 70 procent av förbundets intäkter, är intäkter som fördelas utifrån flygtimmar. 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 betalningsansvarig part. De prissatta tjänsterna som ingår i den rörliga faktureringen ska redovisas i en prislista. Fakturering sker månadsvis i efterskott.

Beredskapsavgift

Beredskapsavgiften utgör 30 procent av förbundets intäkter och fördelas per region med:

- 50 % baserat på de senaste årens andel flygtimmar per region
- 25 % baserat på geografisk yta per region
- 25 % baserat på antal invånare per region

Beredskapsavgiften faktureras i december inför nästkommande verksamhetsår och är fast för respektive år, dvs ingen efterdebitering sker.

Verksamhetens kostnader

Periodisering

Utgifter redovisas som kostnad det räkenskapsår som kostnaden hör till. Vid periodisering är utgångspunkten leverans av varan eller tjänsten. Intäkter som är hänförliga till räkenskapsåret tas med i bokslutet, oavsett tidpunkten för betalningen. Vid periodisering är utgångspunkten att inkomsten kan beräknas på ett tillförlitligt sätt och att det är sannolikt att den kommer att tillfalla förbundet.

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. Löner har belastats med ett personalomkostnadspålägg och som inkluderar sociala avgifter, avtalsförsäkringar och pensionskostnader. 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.

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.

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 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 628,2 mkr (653,4 mkr). 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 samt 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 flygplanen är beräknade utifrån komponentindelning (flygplanskropp, motorer och medicinsk

teknik) 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 sju 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. I balansräkningen redovisas omsättningstillgångar motsvarande cirka 213,3 mkr (142,3 mkr).

Leasing

Förbundets kostnader för leasing består av leasingbilar till de tre baserna; Umeå, Arlanda och Landvetter och motsvarade en kostnad på cirka 360 tkr för 2024. Ett tre-årigt operationellt leasingavtal för en sop- och skurmaskin tecknades med start i september 2024 och till en kostnad om cirka 9 tkr för 2024. I övrigt finns leasingavtal för kaffeautomat och kopiator för ca 22 tkr där båda avtal avser finansiell leasing.

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. Förbundets kortfristiga skulder uppgick till 242,3 mkr (183,5 mkr) för räkenskapsåret och fördelning återfinns under not 18.

Långfristiga skulder

Den totala långfristiga skulden för förbundet är 621,6 mkr (646,3 mkr) och avser lån av medlemmarna för inköp av de sex flygplanen. Den långfristiga skulden har minskat med 24,7 mkr 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.

Avsättningar

Under 2024 har avsättning för tungt underhåll för flygplanen skett. Avsättningen påbörjades under räkenskapsåret 2022 med ytterligare utveckling under åren 2023–2024 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. Avsättningen utgår både från antalet flygtimmar och 12 månaders intervall.

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 balanskravs-

resultatet 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.

Förändringar i väsentliga ansvarsförbindelser

En ansvarsförbindelse är en förpliktelse som härrör från inträffade händelser och vars förekomst kommer att bekräftas endast av att en eller flera osäkra framtida händelser, som inte helt ligger inom kommunens kontroll, inträffar eller uteblir. En förpliktelse som härrör från inträffade händelser, men som inte ska redovisas som skuld eller avsättning, och det inte är sannolikt att ett utflöde av resurser kommer att krävas för att reglera förpliktelsen samt att förpliktelsens storlek inte kan beräknas med tillräcklig tillförlitlighet.

Förbundet har inga väsentliga ansvarsförbindelser och således har inga förändringar i väsentliga ansvarsförbindelser skett under räkenskapsåret.

Not 4 Personal

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

	2024	2023
Medeltalet anställda	78	76
Löner och arvoden	61 374	59 926
Sociala och andra avgifter enligt lag och avtal	18 605	18 074
Pensionskostnader inklusive särskild löneskatt	10 669	9 664
Övriga personalkostnader	15 952	15 071
Summa personalkostnader	106 600	102 736

Not 5 Kostnader för inhyrd personal

Av totalt 60 124 tkr (56 533 tkr) för 2024 (2023) avser 11 419 tkr (11 294 tkr) inhyrda tekniker, 33 316 tkr (33 006 tkr) vårdgivarregionernas kostnader för sjuksköterskebemannning samt 15 389 tkr (12 233 tkr) för Region Västerbottens kostnader för medicinska koordinatörer på Flygkoordineringscentralen.

Not 3 Verksamhetens intäkter

	Särskild avgift 2024	Särskild avgift 2023	Flygkostnader 2024	Flygkostnader 2023	Avtal SSK/MK 2024	Avtal SSK/MK 2023
Region Stockholm	12 315	11 107	22 465	13 938	531	1 405
Region Uppsala	3 021	2 721	4 153	3 740	107	345
Region Sörmland	2 335	2 118	2 934	3 659	76	269
Region Östergötland	3 817	3 457	6 445	7 553	160	439
Region Jönköpings län	3 267	2 961	2 141	3 169	71	374
Region Kronoberg	2 195	1 991	1 766	1 796	55	251
Region Kalmar län	2 694	2 444	6 712	6 732	151	312
Region Gotland	705	639	7 293	8 432	141	87
Region Blekinge	1 137	1 033	1 686	2 410	44	132
Region Skåne	8 088	7 302	16 927	12 678	394	926
Region Halland	2 350	2 126	2 909	2 760	78	269
Västra Götalandsregionen	12 018	10 857	25 150	37 566	572	1 383
Region Värmland	4 219	3 822	3 739	5 188	105	483
Region Örebro län	2 711	2 455	1 297	1 543	50	309
Region Västmanland	2 055	1 862	2 355	2 321	61	236
Region Dalarna	5 361	4 858	4 735	5 249	131	614
Region Gävleborg	3 940	3 575	5 612	4 389	137	452
Region Västernorrland	4 184	3 792	23 921	26 702	480	496
Region Jämtland Härjedalen	7 785	7 044	30 748	30 088	606	906
Region Västerbotten	9 145	8 265	14 521	14 005	350	1 048
Region Norrbotten	15 188	13 745	84 145	78 470	1 677	1 784
Summa	108 528	98 171	271 653	272 389	5 978	12 518

Övriga intäkter 538 tkr (1 540 tkr) 2024 (2023) härrör från samverkan med andra aktörer samt intäkter för uthyrning av arbetsplats.

Not 6 Konsult- och projektkostnader

Av totalt 1 054 tkr (1 501 tkr) för 2024 (2023) avser 116 tkr (751 tkr), 11 % (50 %) inköp från medlemmar, andra kommunalförbund eller bolag inom koncernen Sveriges kommuner och regioner.

Not 7 Övriga kostnader

	2024	2023
Lokalhyror samt övriga fastighetskostnader	17 981	16 165
IT-program/avtal	7 404	7 540
Flygplan - bränsle	38 789	43 164
Flygplan - ground handling	28 805	34 946
Flygplan - reparation och underhåll	47 302	37 539
Flygplan - luftfartsavgifter	15 825	14 201
Övriga verksamhetskostnader	17 824	25 541
Summa övriga kostnader	173 928	179 096

Not 7 Uppllysning om kostnader för räkenskapsrevision

Kostnaderna för räkenskapsrevision avser kostnader för granskning av bokföring, delårsrapport och årsredovisning för räkenskapsår 2024.

Den totala kostnaden för räkenskapsrevision uppgår 2024 (2023) till 322 tkr (329 tkr), varav kostnad för sakkunnigt biträde uppgår till 251 tkr (260 tkr). Kostnad för övrig revision redovisas nedan.

Kostnad för räkenskapsrevision	2024	2023
Sakkunnigt biträde	251	260
Förtroendevalda revisorer	71	69
Summa räkenskapsrevision	322	329
Kostnad för övrig revision	2024	2023
Sakkunnigt biträde	249	90
Förtroendevalda revisorer	18	17
Summa övrig revision	267	107
Total kostnad för revision	588	436

Not 8 Avskrivningar

	2024	2023
Avskrivning maskiner och inventarier	1 311	1 011
Avskrivning medicinteknisk utrustning	551	545
Avskrivning flygplan	24 705	24 705
Avskrivning IT-utrustning	6	21
Summa avskrivningar	26 574	26 283

Not 9 Finansiella kostnader

	2024	2023
Räntekostnader lån medlemmar	7 626	7 918
Räntekostnader skattekonto	4	-31
Bankavgifter och andra finansiella kostnader	318	1 099
Summa finansiella kostnader	7 949	8 985

Not 10 Maskiner, inventarier och utrustning

	2024-12-31	2023-12-31
Maskiner och inventarier		
Ingående avskaffningsvärde	5 780	5 172
Årets anskaffning	1 180	608
Utgående avskaffningsvärde	6 960	5 780
- varav pågående investeringar	0	0
Ingående ack. avskrivningar	-2 030	-1 019
Årets avskrivning	-1 311	-1 011
Utgående ack. avskrivningar	-3 341	-2 030
Utg. värde Maskiner och inventarier	3 619	3 750
IT-utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	107	107
Årets anskaffning	0	0
Utgående avskaffningsvärde	107	107
- varav pågående investeringar	0	0
Ingående ack. avskrivningar	-100	-79
Årets avskrivning	-7	-21
Utgående ack. avskrivningar	-107	-100
Bokfört värde IT-utrustning	0	7
Medicinteknisk utrustning		
Ingående avskaffningsvärde	3 766	3 735
Årets anskaffning	119	32
Utgående avskaffningsvärde	3 886	3 766
- varav pågående investeringar	0	0
Ingående ack. avskrivningar	-1 901	-1 356
Årets avskrivning	-551	-545
Utgående ack. avskrivningar	-2 452	-1 901
Bokfört värde Medicinteknisk utrustning	1 433	1 865
Flygplan		
Ingående avskaffningsvärde	699 964	699 964
Årets anskaffning	0	0
Utgående avskaffningsvärde	699 964	699 964
- varav pågående investeringar	0	0
Ingående ack. avskrivningar	-52 158	-27 453
Årets avskrivning	-24 705	-24 705
Utgående ack. avskrivningar	-76 864	-52 158
Bokfört värde Flygplan	623 101	647 806
Summa bokfört värde	628 153	653 428

Not 11 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 serialnummer. 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.

	2024-12-31	2023-12-31
Consumables	3 177	2 378
Rotables	11 875	11 322
Wheels and breaks	2 332	2 057
Summa lager	17 383	15 756

Not 12 Kortfristiga fordringar

	2024-12-31	2023-12-31
Kundfordringar	141 962	25 254
Fordran mervärdesskatt	766	-11
Övriga kortfristiga fordringar	11 193	13 231
Förutbetalda hyreskostnader	911	2 096
Förutbetalda resekostnader	1 533	60
Förutbetalda försäkringspremier	6 528	2 195
Förutbetalda licenskostnader	3 021	2 880
Övriga förutbetalda kostnader	96	163
Upplupna intäkter	29 893	42 252
Summa kortfristiga fordringar	195 903	88 121

Not 13 Kassa och bank

	2024-12-31	2023-12-31
Bankkonto	0	38 431
Valutakonto USD	0	1
Summa kassa och bank	0	38 433

Not 14 Eget kapital

	2024-12-31	2023-12-31
Ingående eget kapital	9 747	9 747
Balanserat resultat	-46 407	-55 889
Årets resultat	10 468	9 483
Utgående eget kapital	-26 191	-36 659

Not 15 Ingående eget kapital / Andelskapital

Andelskapital inbetalat 2016 baserat på regionernas invånarantal.

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

Not 16 Avsättningar

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.

Avsatt för tungt underhåll flygplan	2024-12-31	2023-12-31
Redovisat värde vid årets början	2 613	0
Nya avsättningar	3 140	4 228
Anspråkstagna avsättningar	-3 151	-1 615
Outnyttjade belopp som återförts	0	0
Förändring av nuvärdet	0	0
Utgående avsättning	2 602	2 613

Not 17 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 2024 har amortering skett i enlighet med revers KSA 52-2017 motsvarande 24 705 tkr.

	2024-12-31	2023-12-31
Region Stockholm	140 451	146 033
Region Uppsala	22 371	23 261
Region Sörmland	18 023	18 739
Region Östergötland	27 965	29 077
Region Jönköpings län	21 751	22 615
Region Kronoberg	11 808	12 277
Region Kalmar län	14 915	15 507
Region Gotland	3 842	3 995
Region Blekinge	9 943	10 339
Region Skåne	82 033	85 293
Region Halland	19 886	20 676
Västra Götalandsregionen	103 784	107 909
Region Värmland	17 401	18 093
Region Örebro län	18 023	18 739
Region Västmanland	16 780	17 447
Region Dalarna	18 023	18 739
Region Gävleborg	18 023	18 739
Region Västernorrland	15 536	16 154
Region Jämtland Härjedalen	8 079	8 400
Region Västerbotten	16 780	17 447
Region Norrbotten	16 172	16 814
Summa långfristiga skulder	621 590	646 295

Not 18 Kortfristiga skulder

	2024-12-31	2023-12-31
Leverantörsskulder	29 597	27 044
Personalens skatter och avgifter	7 164	6 051
Övriga kortfristiga skulder	0	2 666
Upplupna kostnader	3 612	3 873
tjänstepensionsförsäkring		
Upplupna revisionskostnader	502	421
Upplupna kostnader samarbetspartners	27 896	14 903
Upplupna semesterlöner och arvodeskostnader	8 446	8 411
Upplupna räntekostnader	0	0
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	121 624	120 121
Nyttjad checkkredit	44 597	0
Summa kortfristiga skulder	243 439	183 488

Driftsredovisning

Driftsredovisningen redovisar hur utfallet förhåller sig till den budget som fastställts för den löpande verksamheten. Förbundets driftsbudget bygger på en budget från förbundsfullmäktige. Inga tilläggsanslag har beslutats om under räkenskapsåret.

För räkenskapsåret 2024 var budgeterat resultat +7,1 mkr. Förbundets resultat på +10,5 mkr innebär en positiv budgetavvikelse på 3,4 mkr utöver det budgeterade resultatkravet på +7,1 mkr. Budgetavvikelsen föregående år var 3,7 mkr.

Budgetavvikelse

I jämförelse med budget har förbundets intäkter ökat med 6,9 % (+24,9 mkr) och förbundets kostnader ökat med 6,1 % (+21,6 mkr). Till stora delar beror budgetavvikelsen, för både kostnader och intäkter, på de obudgeterade tillkommande avgifter som kan uppstå i samband med transport. Detta handlar om kostnader för avisning, öppning av flygplats samt marktransporter. Vid exkludering av dessa kostnader (27,3 mkr) så blir budgetavvikelsen på intäkterna i stället cirka 2,4 mkr lägre än budgeterat vilket beror på att antalet fakturerade flygtimmar uppgick till 5 930 för året i jämförelse med budgeterade flygtimmar på 6 000. En negativ avvikelse med 70 flygtimmar och cirka 2,9 mkr i intäktsbortfall. Förbundet har under året haft övriga intäkter motsvarande 0,5 mkr vilket gör att den totala intäktsförlusten blir 2,4 mkr.

Förbundets kostnader exklusive tillkommande avgifter är 5,8 mkr lägre än budgeterat. Främsta anledningen till det är personalkostnaderna som under året varit lägre till stor del på grund av tillfälligheter som exempelvis föräldraledigheter och tjänster som varit vakanta del av året under tiden rekrytering pågått. Det beror också på en positiv effekt av en minskande semesterlöneskuld samt arbete med bemanningsplanering.

Resultat jämfört med föregående år

Förbundets resultat för året uppgick till +10,5 mkr (2023 +9,5 mkr) och innebär en förbättring mellan åren med 1,0 mkr. Intäkterna har ökat med 10,3 mkr (3,0 %) och kostnaderna har ökat med 9,3 mkr (2,7 %). Både intäkter och kostnader är exklusive tillkommande avgifter i samband med transport. Ökningen på intäkterna beror på pris och på ett högre flygtimpris och en högre beredskapsavgift som båda naturligt ökat till följd av en större budget. Det genomsnittliga antalet flygtimmar har däremot minskat något mot föregående år, där det genomsnittliga antalet timmar per månad var 494 under 2024 medan under 2023 var det i snitt 515 timmar per månad. Ökningen på kostnaderna mellan åren är en effekt av en större budget med bland annat fler anställda men också på grund av löne- och prishöjningar som genererat högre driftskostnader. Kostnader för avskrivningar och finansiella kostnader är tillsammans lägre än föregående år vilket i huvudsak beror på att räntekostnaderna för flygplanslånet minskat i samband med amortering.

Prognos

Helårsprognosen för förbundet var beräknad till +10,0 mkr. I prognosen var det hänsyn taget till en förväntan om både högre intäkter och högre kostnader till följd av en förväntat högre efterfrågan. Den förväntade ökningen uteblev och slutligt antal flygtimmar blev i stället 5 930 dvs 70 flygtimmar färre än budgeterat. Det innebär att både intäkter och de rörliga kostnaderna blev något lägre än prognostiserat. Verksamheterna har också aktivt arbetat med kostnaderna under året som exempelvis bemanningsplanering och avtalsöversyn vilket också bidragit till ett bättre resultat än prognostiserat.

Investeringsredovisning

Investeringsredovisningen ska innehålla en samlad redovisning av förbundets investeringar. Redovisat belopp är anskaffningsvärdet med avdrag för avskrivning. Med anskaffningsvärde menas kostnaderna för tillgångens inköp, men inte räntekostnader och andra finansiella kostnader. Förbundet har inga investeringar i immateriella och finansiella anläggningstillgångar att redovisa för perioden.

Förbundets investeringar i materiella anläggningstillgångar under 2024 uppgår till 628,2 mkr (653,4 mkr), vilket är 25,2 mkr lägre än 2023 års utfall. I årets investeringsredovisning ingår flygplan med 623,1 mkr, maskiner och inventarier med 3,6 mkr samt medicinteknisk utrustning med 1,4 mkr. För 2024 uppgick investeringarna till 1,3 mkr (0,6 mkr) och avser verktyg, utrustning samt medicinteknisk utrustning. Förbundet har inga pågående investeringar som ännu inte färdigställts.

Se tabell på följande sida.

Driftsredovisning (tkr)

		Utfall	Budget	Budget- avvikelse	Prognos helår	Prognos- avvikelse	Utfall	Budget- avvikelse
Verksamhetens intäkter	Not	2024	2024	2024	2024	2024	2023	2023
Beredskapsavgift	3	108 528	108 528	0	108 528	0	98 171	0
Flygverksamhet	3	271 653	253 232	18 421	296 665	-25 012	272 389	43 324
Samarbetsavtal SSK/MK	3	5 978	0	5 978	0	5 978	12 518	12 518
Övriga intäkter	3	538	0	538	0	538	1 540	1 540
Verksamhetens intäkter		386 697	361 760	24 936	405 193	-18 496	384 617	57 381
Verksamhetens kostnader								
Personal- och konsultkostnader	4,5,6	-167 777	-169 424	1 647	-169 535	-1 758	-160 770	-13 626
Övriga kostnader	7	-173 928	-150 525	-23 403	-191 046	-17 118	-179 096	-39 031
Verksamhetens kostnader		-341 706	-319 949	-21 756	-360 581	-18 875	-339 866	-52 657
Avskrivningar	8	-26 574	-26 300	-274	-26 550	24	-26 283	-462
Verksamhetens nettokostnader		-368 279	-346 249	-22 031	-387 131	-18 852	-366 149	-53 119
Verksamhetens resultat		18 417	15 511	2 906	18 062	355	18 468	4 263
Finansiella kostnader	9	-7 949	-8 418	469	-8 062	113	-8 985	-567
Finansiella intäkter								
Resultat efter finansiella poster		10 468	7 093	3 375	10 000	468	9 483	3 695
Årets resultat		10 468	7 093	3 375	10 000	468	9 483	3 695

Revisionsberättelse för år 2024

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. Styrelsen 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 sammantaget att styrelsen i Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg har 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 yttrande, att årsredovisningens balansräkning, resultaträkning, kassaflödesanalys, drift- och investeringsredovisning samt noter, är upprättade i enlighet med lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) och ger en, i allt väsentligt, rättvisande bild av kommunalförbundets finansiella ställning per den 31 december 2024 och dess finansiella resultat och kassaflöde för året.

Vi noterar att styrelsen agerat på underskottet från 2022 genom att vidta åtgärder under 2024 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 för god ekonomisk hushållning. Vi noterar att förbundsstyrelsen efterlever kraven på redovisning och beräkning av balanskravsresultatet, samt för 2024 efterlever kommunallagens krav på en ekonomi i balans. Emellertid finns ett ackumulerat underskott som återstår att reglera. Förbundsstyrelsen bedömer att en god ekonomisk hushållning delvis uppfylls utifrån en sammanvägd bedömning av förbundets verksamhetsmässiga och finansiella mål. Det är svårt att klart och tydligt spåra hur väl förbundets verksamhetsmål uppnås. Detta beror på avsaknaden av indikatorer och andra mätinstrument som skulle kunna visa på vilket sätt aktiviteterna/utvecklingen bidrar till att målen nås för året.

Vi tillstyrker att fullmäktige beviljar ledamöterna i styrelsen ansvarsfrihet. Vi tillstyrker att förbundets årsredovisning för 2024 fastställs. Som underlag för vår bedömning åberopar vi bifogade verksamhetsredogörelse, revisionsskrivelser och rapporter. I verksamhetsredogörelsen sammanfattar vi iakttagelser som vi förutsätter ägnas fortsatt uppmärksamhet.

Umeå den 10 april 2025

Klaus Leidecker (KD)
ordförande
förtroendevald revisor

Kenneth Strömberg (S)
vice ordförande
förtroendevald revisor

Revisionsberättelsen är digitalt signerad

Bilagor:

- Redogörelse för revisionen år 2024
- Det sakkunniga bitrådets yttrande och rapport om årsredovisningens balansräkning, resultaträkning, kassaflödesanalys, drift- och investeringsredovisning samt noter
- Granskning av god ekonomisk hushållning och balanskravsresultat
- Grundläggande granskning 2024

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
Sara Nylund (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

Elof Hansjons (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



Ola Karlsson (M), styrelseordförande

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
Emil Torstensson (KD), 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 Hallin (KD), ersättare

Region Örebro län

Jenny Steen (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

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

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

Foto

Foto: medarbetare vid Svenskt Ambulansflyg, där inget annat är angivet.

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 //