



Verksamhetsplan och budget 2023 med plan för 2024 och 2025

SAMMANFATTNING	3
PLAN OCH VERKSAMHETSMÅL FÖR 2023	4
Inledning och förutsättningar	4
Beredskapens betydelse för budget	4
Upphandlingar och avtal	5
Planering	5
Kansli	5
Information och kommunikation	6
Informationssäkerhet	6
Internkontrollsystem	6
Personal	6
Ledningssystem	7
Styrande dokument	7
Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2023	7
Verksamhetsmål 2023	8
Budget 2023	9
Inledning	9
Finansiella mål	10
Intäkter	10
Personalkostnader	11
Medarbetare – anställda	11
Medarbetare – inhyrda	11
Konsult- och projektkostnader	12
Externa kostnader	12
Avskrivningar	12
Finansiella kostnader	12
Befarande kostnader som inte hanterats	12
Plan 2024 och 2025	12
Verksamheten	13
Finansiella mål 2024 och 2025	13
God ekonomisk hushållning	13
Budgettabeller	14
Resultaträkning 2023–2025	14
Fördelningsmodell	14
Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2023 och plan 2024 och 2025	16
Tabell 2 – Styrelsens budget 2023 och plan 2024 och 2025	17
Tabell 3 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader 2023–2025 inkl SSK-bemanning	18
Tabell 4 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader 2023–2025 exkl SSK-bemanning	18
Tabell 5 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2023 inkl SSK-bemanning	19
Tabell 6 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2023 exkl SSK-bemanning	20

Sammanfattning

Dokumentet innehåller budget och verksamhetsplan för 2023 med plan för åren 2024 och 2025. Budgeten redovisar en ekonomi i balans.

Svenskt Ambulansflyg är Sveriges samtliga regioners eget ambulansflyg. Operativ start i Umeå november 2021, Landvetter och Arlanda februari 2022. Utgångspunkten är en verksamhet med hög patientsäkerhet och beredskap, dygnet runt för Sveriges samtliga regioner.

Enligt Förbundsordning 2022 utgör 30 procent av intäktsbudgeten, den särskilda avgiften vilken fördelas på regionerna med utgångspunkt från invånarantal och geografi. 70 procent av intäktsbudgeten baseras på prognoser av beställda ambulansflyguppdrag, dvs samtliga regioners förväntade beställningar. Den är för 2022 fastställd till 6 000 flygtimmar och prognosen för 2023 är att den ligger kvar på samma volym.

Vid tiden för budgetarbetet har samtliga regioner ännu inte växlat över från privata operatörer. Det innebär att det under budgetprocessen råder viss osäkerhet om ett intäktsutfall baserat på samtliga regioners beställningar av ambulansflyguppdrag.

Den operativa verksamheten som varit igång under några månader, medför att kunskapen om såväl fasta som löpande kostnader har ökat. Därmed har kostnadsbudgeten för 2023 förutsättningar att vara mer kvalitativt säkerställd än för 2022. En osäkerhet är dock det spända världsläget som har genererat stora svängningar i priser för exempelvis flygbränsle.

Den tidigare lagda budgetprocessen innebär en ökad osäkerhet, speciellt första året, dels av ett pressat tidsschema, dels att det saknas erfarenhet av ett helt budgetår med operativ verksamhet i drift. På motsvarande sätt kan brist på erfarenhet om verksamhetens potential innebära en försiktighet gällande möjligheter till optimering och effektivisering. Svenskt Ambulansflyg har heller inte haft möjlighet att pröva den operativa verksamhetens maximala kapacitet.

Inför 2023 finns befarande kostnadsökningar som denna budget inte tagit höjd för. Skälet till att kostnaderna inte hanterats är stor osäkerhet i kostnadsvolymen och/eller osäkerhet i när och hur kostnaden skall hanteras;

1. Befarade bränslekostnadshöjningar under 2023
2. Kostnader för sjukskötersketjänster i flygkoordineringscentralens medicinska bedömning
3. Eventuellt underskott för KSA under 2022

Plan och verksamhetsmål för 2023

Inledning och förutsättningar

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

2023 förväntas samtliga regioner ha växlat över sina beställningar av ambulansflyguppdrag från privata operatörer till Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg. Verksamheten är då i full operativ drift och med dygnet-runt-beredskap vid samtliga tre beredskapsbaser.

2023 innebär att kommunalförbundet har övergått från uppstartsfas till drifts- och utvecklingsfas. Den operativa verksamheten har då ett fokus på optimering och samordning av regionernas beställningar men också effektivisering av kommunalförbundets resurser.

Beredskapens betydelse för budget

Förbundets ändamål är att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg. En central del är beredskap, dygnet runt med kort inställelsetid för att möta samtliga regioners behov av ambulansflyguppdrag. En nationell beredskap har aldrig tidigare erbjudits eller prövats.

Ambulansflyguppdrag består i huvudsak av sekundärtransporter mellan sjukhus och medborgares tillgänglighet till specialistsjukvård. En större andel uppdrag kan planeras dagen före transportens genomförande. Det kan även gälla transport till patientens hemmaregion för fortsatt vård vid sitt hemmasjukhus. Ibland är en transportförfrågan föranledd av sjukvårdens behov för förändrad belastning eller för att passa en behandlingstid vid ett annat sjukhus. Dvs även en transport utan ett kritiskt sjukdomstillstånd kan behöva utföras akut.

Ambulansflygets funktion förutsätter beredskap med kort inställelsetid, dygnet runt för patienter med kritiska sjukdomstillstånd och för sjukvårdens behov.

Nuvarande beredskap med tre beredskapsbaser, ambulansflygplan och bemanning av piloter, sjuksköterskor, tekniker är utformad utifrån ett beredskapsbehov med förmåga att utföra patienttransporter enligt ett förväntat mönster. Huruvida nuvarande beredskap till fullo motsvarar regionernas behov, behöver årligen prövas. Men det är först när samtliga regioner har växlat över sina beställningar som beredskapen till fullo kan utvärderas.

En minskad beredskap i form av bemanning kan innebära ett överskott av flygplanskapacitet och i beredskapsbaser, motsatt kan underskott uppstå vid behov av ökad beredskap.

Budgeten 2023 är satt utifrån ett utpekat beredskapsbehov vid tre baser med bemanning för två ambulansflyg dagtid i Umeå och på Arlanda, ett flygplan dagtid vid Landvetter och ett ambulansplan nattetid vid respektive beredskapsbas.

Beredskapen är intäktsmässigt initialt tänkt att motsvara den särskilda avgiften, på 30 procent av intäktsbudgeten (Förbundsordning 2022). Resterande, 70 procent utgörs av rörliga intäkter för genomförda ambulansflyguppdrag, vilket skulle kunna betraktas som en rörlig intäkt. En utmaning är dock att förbundets kostnader för flyguppdrag inte är rörliga på motsvarande sätt. En stor del av kostnaden för utförandet av ambulansflyguppdragen är kopplat till personalbehovet för att upprätthålla hög beredskap. Det som är en direkt rörlig kostnad är framför allt bränsle, tekniskt underhåll och avgifter kopplat till respektive ambulansflyguppdrag.

Upphandlingar och avtal

Under 2023 kommer ett antal upphandlingar att löpa ut. Processen för förnyade upphandlingar inleds 2022 med kartläggning och planering.

Överenskommelse mellan KSA och de vårdgivande regionerna om bemanning av sjuksköterskor och vårdgivaransvar löper ut den 31 december 2023. Utvärdering av befintligt upplägg och hur en fortsättning ska se ut inleds hösten 2022 för att slutföras under 2023.

Planering

2023 kommer att handla om uppföljning och utvärdering av nuvarande upplägg gällande beredskap och kapacitet. Svenskt Ambulansflyg kommer då ha erfarenhet av ett år i operativ drift. Statistik ska omvandlas till verktyg för ökad effektivitet i verksamheten och till nytta för utveckling av regionernas sjukvård. Koordinering och samordning är nyckelord för att nyttja samhällets resurser på bästa sätt. Samarbetet med regionernas larmcentraler, verksamheter för helikopter och vägambulans kan komma att utökas.

En potential ligger i Svenskt Ambulansflyg som en del i regionernas uppdrag inom nationell krisberedskap med exempelvis ansvar och utvecklad funktion av nationella beredskapsflygplatser.

Kansli

Svenskt Ambulansflygs kansli och koordineringscentral är sedan 1 juli 2021 inrättad i lokaler inom Norrlands Universitetssjukhus. Lokalerna hyrs och nyttjas delvis gemensamt av kommunalförbundet och Region Västerbotten.

Kansliets uppgifter utförs av anställda medarbetare med stöd av konsulttjänster inom exempelvis HR, ekonomi, IT och upphandling.

IT-system kopplat till flyg och flygkoordinering genererar data som i paketerad form ska nyttjas för utveckling av verksamheten, men också för regionernas sjukvård. 2023 kommer bland annat ha fokus på utveckling av automatiserade funktioner för statistik och uppföljning.

HR-funktion fortsätter arbetet med utveckling av gällande kollektivavtal, facklig samverkan, arbetsmiljöfrågor med mera.

Information och kommunikation

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

2023 är etablerade kanaler utvecklade till fullo för kommunikation internt och med medlemmar. Fokus ligger då på utveckling av kommunikationens innehåll och kriskommunikation.

Informationssäkerhet

Aktuellt världsläge med ökad risk för cyberattacker kräver en kontinuerlig uppbyggnad och värdering av IT-säkerhet. Under 2023 kommer det vara ett fortsatt utvecklingsområde.

Samverkan med IT Region Västerbotten ger möjlighet till ökad robusthet. Dataskyddsombud och informationssäkerhetsansvarig är två viktiga funktioner för organisationen.

Internkontrollsystem

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

Personal

Under 2022 består rekryteringar i huvudsak av komplettering av de tjänster som ej hann besättas under 2021, exempelvis piloter där det saknades simulatorträning under 2021. Två piloter avslutade sin anställning i början av 2022. En *Ground Operation Manager* anställs under hösten 2022. Tidigare tjänst i kombination med medicinteknisk chef visade sig vara en ohållbar lösning. *Ground Operation Manager* ansvarar för baser, flygplatser, boenden, kansli och övriga fordon. Antalet avtal och överenskommelser är omfattande, vilket kräver kontinuerlig avtalsvård och förhandling. Medicinteknisk chef har ett stort ansvar i att utbilda och implementera samtliga universitetssjukhusens specialteam. Kontinuerligt krävs även anpassning och utveckling av medicinteknisk utrustning på baser, i flygplan med standardisering och därutöver fungera som stöd till utveckling av regionernas medicintekniska utrustning anpassat för ambulansflyguppdrag. Även flygkoordineringscentralen ser ett behov tillföra en planeringstjänst för att skapa den robusthet som krävs för uthållighet även under sommar och semesterperioder.

Pilotbemanning för planerad beredskap har visat svagheter. I befintligt upplägg och schemanyckel har behov av föräldraledigheter, semester, sjukfrånvaro och veckoarbetstid enligt gällande avtal underskattats. För att upprätthålla en god beredskap med robust bemanning är det nödvändigt med en förstärkning av antalet piloter, sex tjänster i ett första steg. Att avstå från förstärkning av antalet piloter innebär en risk för ökade kostnader kopplat till inhyrning av privata aktörer och att befintliga medarbetare pressas till orimliga arbetsvillkor. Flyget har strikta regler gällande tjänstgöringstid kopplat till flygtid och vila. Ökat tidsutnyttjande i början av ett kalenderår, innebär risk för att stå utan piloter i tjänst under slutet av året.

Flygbranschen har återtagit volymer efter pandemin och det är en stor efterfrågan på kompetenta piloter runt om i världen. Svenskt Ambulansflyg har dock ett unikt erbjudande med pilottjänst på hemmaplan. Många av verksamhetens piloter bor i närheten av baserna där de har sin tjänstgöring, vilket är unikt för pilotyrket. Men det finns en ökande risk för konkurrensutsättning framför allt från flygbolag verksamma i Sverige och även att löneutvecklingen tagit fart inom privat sektor, vilket kan medföra ökat tryck på anställningsvillkor.

Ledningssystem

Svenskt Ambulansflyg har ett lagstadgat krav på ledningssystem för flygsäkerhet och HSLs krav för patientsäkerhet. Flygtjänstens ledningssystem tillämpas fullt ut, likaså de vårdgivande regionernas ledningssystem. Ett utvecklingsområde är att synkronisera rutiner och gemensam uppföljning mellan de olika systemen.

Styrande dokument

Arbetet med att förnya och utveckla styrande dokument kommer att fortsätta under 2023.

Sammanfattning av övergripande verksamhetsmål 2023

De övergripande verksamhetsmålen är etablerade i enlighet med förbundsordningens intentioner och medlemmarnas uttalade viljeinriktning. 2023 förväntas Svenskt Ambulansflyg lämna uppstartsfas och utgöra en etablerad transportfunktion integrerad i ett heltäckande system som stöd för regionernas sjukvård.

Förväntat är att samtliga regioner växlat över beställningar från tidigare privata operatörer och att intäkter från den särskilda avgiften och rörliga flygintäkter motsvarar budgeterade kostnader. Verksamhetsmålen kommer därför övergå till att möta behovet av ökad samordning för effektivisering och utveckling av ambulansflygtjänsten.

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

Verksamhetsmål 2023

Tillståndsmål	Processmål	Uppnås
Sv Ambulansflyg är tillgängligt över hela Sveriges yta	Samtliga regioner beställer alla flygambulanstransporter av Svenskt Ambulansflyg	Jan 2023
Sv Ambulansflyg har hög beredskap och utför sina uppdrag på rätt tid	Av beställaren angivna medicinska väntetider överskrids inte	Jan 2023
Sv Ambulansflyg prioriterar sina uppdrag efter medicinsk angelägenhetsgrad	Flyguppdragen utförs i enlighet med överenskommen medicinsk prioritering	Jan 2023
Sv Ambulansflyg upprätthåller hög flygsäkerhet	Safety- och Compliance vidmakthålls i enlighet med Transportstyrelsens krav genom kontinuerligt förbättringsarbete med målen att minimera avvikelser och främja en aktiv rapporteringskultur	Jan 2023
Sv Ambulansflyg utvecklar patientsäkerhet	Svenskt Ambulansflyg har rutiner för samordning och gemensam uppföljning av avvikelser i vårdgivarnas avvikelssystem med flygets system.	Augusti 2022
Sv Ambulansflyg samordnar sina uppdrag kostnadseffektivt	Tid per patientuppdrag = Kostnaden för flugen patientkilometer reduceras med stigande beställningsvolym	Juli 2023
Sv Ambulansflyg är en attraktiv arbetsgivare	Personalomsättning och sjukfrånvaro håller låga nivåer	December 2023

Budget 2023

Inledning

Vid inledningen av 2021 baserades budget på beslut om planerad driftstart från augusti 2021. Under första kvartalet 2021 förändrades förutsättningarna och driftstarten flyttades fram till november 2021. I samband med det fattade styrelsen i juni 2021 beslut om en reviderad budget baserad på den förändrade projektplanen. Ny budget för 2021 med plan 2022 och 2023 fastställdes av fullmäktige i augusti 2021. I februari 2022 antog fullmäktige en reviderad förbundsordning där budgetprocessen tidigare lades till våren och att budgeten skulle fastställas i fullmäktige senast 30 juni före nästkommande år.

Den tidigare lagda budgetprocessen innebär en ökad osäkerhet då 2022 fortfarande är ett uppstartsår och att det därmed saknas erfarenhet av ett helt budgetår med operativ verksamhet i drift.

Förbundets ändamål är att bedriva luftfartsverksamhet och för medlemmarna tillhandahålla ambulansflyg. En central del är beredskap, dygnet runt med kort inställelsetid för att möta samtliga regioners behov av ambulansflyguppdrag. Budget 2023 med plan 2024 och 2025 har sedan årets början koncentrerats på att kvalitetssäkra tidigare underlag och identifiera upptäckta budgetposter för att på så sätt säkerställa en budget som går hand i hand med förbundets uppdrag och ändamål och som ska tillgodose övergången mellan 2022 års uppstartsfas och 2023 års driftsfas. Det betyder att nya och ökade kostnader har tillkommit i föreliggande budget.

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

- Pilotbemanning
- Utbildning av piloter
- Ground handling avtal
- IT supportavtal
- Finansiella kostnader
- Avskrivningar

Sammantaget är totalkostnaden för 2023 (exklusive skattad kostnad för sjuksköterskebemanningen) 45,5 mkr högre i jämförelse med budget 2022 (beslut 211125). Vid hänsyn tagen till regionernas kostnad för sjuksköterskebemanningen blir totalkostnaden i stället 49,8 mkr högre än budget 2022 (beslut 211125).

	Beslut 211125	Förslag 220630		
(tkr)	Budget 2022	Budget 2023	Förändring	Not
Personalkostnader	84 741	102 226	17 485	1
Konsult- och projektkostnader	11 342	12 850	1 508	2
Externa kostnader	117 669	140 065	22 396	3
Avskrivningar	24 131	25 821	1 690	4
Finansiella kostnader	6 851	8 418	1 567	5
Summa	244 733	289 381	44 647	
Resultatkrav 2 %	4 895	5 788	893	
KSA totalsumma	249 628	295 168	45 540	
<i>Kostnad för sjuksköterskebemanning</i>	<i>27 828</i>	<i>32 068</i>	<i>4 239</i>	<i>6</i>
Regionernas totalsumma	277 456	327 236	49 780	

Not 1 - Ökade personalkostnader för piloter inkl. utbildning, NPGO, medicinskt ansvarig, flygkoordinatorer och flygplanerare

Not 2 - Ökning inom tekniskt underhåll, konsulttjänster

Not 3 - Ökning förklaras av ground handling avtal 9,1 mkr, IT supportavtal 2,3 mkr och lokalkostnad hangarer 1,5 mkr

Not 4 - Förändrad avskrivningsmodell till komponentavskrivning

Not 5 - Vid övergång från kreditiv till skuldrevers ökar räntekostnad

Not 6 - Skattad kostnad för regionernas sjuksköterskebemanning 32,1 mkr (kostnad 2022 27,8 mkr). Ej inkluderad i KSA budget utan som en information om regionernas totalkostnad

Finansiella mål

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

Med god ekonomisk hushållning avses såväl verksamhetsmässiga som finansiella mål för perioden 2023–2025.

Då verksamheten är i fortsatt uppstartsfas blir de finansiella målen för god ekonomisk hushållning för 2023 av övergripande karaktär:

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

Intäkter

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

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

I förbundsordningen 2022 (bilaga 1. fördelningsmodell) anges att 70 % av förbundets intäkter ska fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista och ska framgå av förbundets budget. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm.), faktureras från förbundet till beställande part. Detta gäller även om uppdraget av någon anledning inte genomförts. Kostnader för särskilda vårdteam (neonatal, ECMO och IVA) faktureras ifrån den part som tillhandahåller teamet till beställande part. Antalet flygtimmar för 2023 kommer att fastställas efter behovsinventering hos medlemmarna. Budgetposten baseras på en prognosticerad beställningsvolym om 6 000 flygtimmar för 2023.

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

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

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

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

Personalkostnader

Medarbetare – anställda

Budgeterade kostnader för i förbundet anställda medarbetare består av piloter, flygkoordinatorer, teknik, ground operation manager, kanslipersonal m.fl. Personalkostnaderna är uppräknade med landstingsprisindex exkl. läkemedel (LPIK) och tar på så sätt hänsyn till den föreslagna höjningen av PO-pålägget för pensioner 2023.

Medarbetare – inhyrda

Det är främst tekniskt underhåll på flygplanen som kommer att utföras av inhyrd personal som tidigare upphandlats, line och base maintenance.

Inhyrd personal finns även för specifika utbildningsändamål.

Sjuksköterskor i kabin anställs av tre vårdgivarregioner och kommer att på 50 % av sin tjänst nyttjas som *Flight Nurse* i ambulansflygplanen. KSA reglerar fördelningen av kostnaden på förbundets medlemmar enligt den vid varje tidpunkt gällande fördelningsmodell som beslutats för förbundets kostnader.

Konsult- och projektkostnader

Under 2023 kommer det fortsatt att finnas behov av konsulter för upphandlingsstöd, flygoperativt regelverk och riktade utbildningar. Tidigare kostnad för medicinskt stöd har omvandlats till en tjänst som Medicinskt ansvarig.

Externa kostnader

Den största posten i förbundets budget med ca 140,1 mkr och består till stora delar av kostnader som är direkt kopplade till flygplanen som bränsle, tekniskt underhåll, luftfartsavgifter, ground handling, hyra hangarer med mera men posten innehåller även kostnader för exempelvis lokalhyror, IT supportavtal, IT program och arbetskläder. Externa kostnader har indexuppräknats med LPIK 2,8 % och någon särskild uppräkning vad gäller bränsle har inte skett trots troliga prishöjningar med anledning av världsläget. Detta med anledning av svårigheten att bestämma ett index som kommer att vara hållbart över tid då prissvängningarna varit stora på kort tid.

Avskrivningar

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

Finansiella kostnader

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

Befarande kostnader som inte hanterats

Inför 2023 finns befarande kostnadsökningar som denna budget inte tagit höjd för. Skälet till att kostnaderna inte hanterats är stor osäkerhet i kostnadsvolymen och/eller osäkerhet i när och hur kostnaden skall hanteras;

- 1) Befarande bränslekostnadshöjningar under 2023
- 2) Kostnader för sjukskötersketjänster i flygkoordineringscentralens medicinska bedömning
- 3) Eventuellt underskott för KSA under 2022

Det går inte idag att med någon större säkerhet värdera flygbränslepriset vid ingången till 2023 och svängningarna under året kan förväntas vara fortsatt stora.

Sjuksköterskekostnaden för medicinsk bedömning i flygkoordineringscentralen bestrids idag av Region Västerbotten men behöver fördelas på samtliga medlemmar. Ett avtal saknas.

Ett befarat underskott för 2022 kommer att behöva hanteras under året, eller de närmaste tre åren, beroende på om beslutad ny förbundsordning vinner laga kraft. Underskottets storlek avgörs av årets beställningsvolym och medlemmarnas köptrohet.

Plan 2024 och 2025

Verksamheten

2022 var förbundets uppstartsår med flygverksamhet och övergår under 2023 till löpande drift. Kostnadmässigt innebär det förändringar; flertalet kostnader ökar eftersom de avser längre tid, medan vissa initialkostnader – till exempel utbildningskostnader för piloter och tekniker – minskar.

Finansiella mål 2024 och 2025

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

Med god ekonomisk hushållning avses såväl verksamhetsmässiga som finansiella mål för perioden 2024–2025.

Det löpande verksamhetsåret har påvisat behovet av en stark finansiell ställning för att säkra likviditet och stabilitet under varierande intäktsförhållanden. Det finns därför skäl att se över de finansiella målen för kommande period och överväga att komplettera och konkretisera tidigare fastställda mål;

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

God ekonomisk hushållning

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

- Förbundets verksamhet styrs av förbundsfullmäktiges mål, riktlinjer och budget för drift och investeringar.
- Förbundsstyrelsen har det övergripande ansvaret för att förbundet har en god ekonomisk hushållning och följer kommunallagens krav på budget i balans.
- Den ekonomiska planeringen ska utgå ifrån försiktighetsprincipen och där säkerhet i antaganden är en viktig grundförutsättning.

- De i budget och verksamhetsplan angivna målen ska följas upp under budgetåret och avrapporteras i delårsrapport och årsredovisning.
- Alla beslut ska innehålla en ekonomisk konsekvensbeskrivning som tydliggör hur beslutet påverkar förbundets ekonomi och hur det ska finansieras.
- Överskott är en nödvändig förutsättning för att förbundet ska ha en buffert för att kunna möta oväntade händelser eller sämre tider.
- Om förbundet redovisar eller prognostiserar ett underskott ska förbundet snarast redovisa en pris- och tidsatt åtgärdsplan till förbundsstyrelsen och vidta de åtgärder som krävs för att uppnå en budget i balans.
- Om förbundets resultat för ett visst räkenskapsår är negativt skall det enligt kommunallagens balanskrav regleras genom åtgärder under de närmast följande tre åren.

Budgettabeller

Resultaträkning 2023–2025

Budget 2023 med plan 2024 och 2025 baseras på en uppskattning av medlemmarnas behov och förbundets kostnader för att leverera det medlemmarna efterfrågar.

Landstingsprisindex exkl. läkemedel (LPIK) har använts vid uppräknings av förbundets kostnader för perioden 2023–2025. Utöver indexuppräknings har förbundets budget justerats med anledning av beredskapen.

Fördelningsmodell

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

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

Finansiering genom särskild avgift

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

Finansiering av flygverksamheten

I förbundsordningen anges att 70 % av förbundets budgeterade intäkter ska fördelas utifrån antalet faktiska uppdrag och flygtimmar. Tjänsterna ska prissättas i en prislista och ska framgå

av förbundets budget. Andra beställda tjänster, extra avgifter som tillkommer för att genomföra ett specifikt uppdrag (som öppning av flygplats och avisning av flygplan mm.), faktureras från förbundet till beställande part. Detta gäller även om uppdraget av någon anledning inte genomförts. Kostnader för särskilda vårdteam (neonatal, ECMO och IVA), faktureras ifrån den part som tillhandahåller teamet till beställande part.

Beräknade flygtimmar för perioden 2023–2025 har som utgångspunkt 6 000 h per år. Det finns skäl att anta att efterfrågan ökar i enlighet med den långsiktiga trenden över mer än 10 år.

Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2023 och plan 2024 och 2025

(tkr)	Budget 2023	Plan 2024	Plan 2025
INTÄKTER	295 168	292 863	296 205
Särskild avgift	88 551	87 859	88 862
Flygkostnader	206 618	205 004	207 344
KOSTNADER	289 381	287 120	290 397
Personal - och konsultkostnader	115 076	111 965	114 485
Externa kostnader	140 065	140 916	141 673
Avskrivningar	25 821	25 821	25 821
Finansiella kostnader	8 418	8 418	8 418
RESULTAT	5 788	5 742	5 808
SSK-bemanning (2024+2025 endast uppr med LPIK)	32 068	32 901	33 790
KOSTNADER inkl SSK-bemanning	327 236	325 764	329 995

Tabell 2 – Styrelsens budget 2023 och plan 2024 och 2025

(tkr)	Budget 2023	Plan 2024	Plan 2025
INTÄKTER	295 168	292 863	296 205
Särskild avgift	88 551	87 859	88 862
Flygkostnader	206 618	205 004	207 344
KOSTNADER	289 381	287 120	290 397
Personal	102 226	99 430	102 010
Kansli	16 573	16 964	17 365
Flygoperativ	70 856	67 342	69 188
FKC	9 521	9 749	9 983
Tekniskt underhåll	5 276	5 374	5 473
Konsult- och proj.kostn	12 850	12 536	12 474
Inhyrd personal	11 028	11 017	11 038
Konsulter	1 822	1 519	1 437
Externa kostnader	140 065	140 916	141 673
Lokalhyror	8 026	8 284	8 577
Hyra hangarer	8 503	8 608	8 740
IT-programvara/avtal	6 355	6 757	6 890
Flygplan - bränsle	41 120	41 861	42 740
Flygplan - ground handling	9 373	9 486	9 628
Flygplan - rep och underhåll	34 305	34 636	34 670
Luftfartsavgifter	8 179	8 234	8 396
Övrigt	24 204	23 050	22 033
Avskrivningar	25 821	25 821	25 821
Finansiella kostnader	8 418	8 418	8 418
RESULTAT	5 788	5 742	5 808
SSK-bemanning (2024+2025 endast uppräknad med LPIK)	32 068	32 901	33 790
KOSTNADER inkl SSK-bemanning	327 236	325 764	329 995

*Tabell 3 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader
2023–2025 inkl SSK-bemanning*

	Fördelningsnyckel budget 2023	Fördelningsnyckel plan 2024	Fördelningsnyckel plan 2025
Särskild avgift	30%	30%	30%
Flygkostnader	70%	70%	70%
Särskild avgift	98 171	97 729	98 998
Flygkostnader	229 065	228 035	230 996
Summa	327 236	325 764	329 995
Flygtimmar	6 000	6 000	6 000
Flygtimpris	38 178	38 006	38 499

*Tabell 4 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader
2023–2025 exkl SSK-bemanning*

	Fördelningsnyckel budget 2023	Fördelningsnyckel plan 2024	Fördelningsnyckel plan 2025
Särskild avgift	30%	30%	30%
Flygkostnader	70%	70%	70%
Särskild avgift	88 551	87 859	88 862
Flygkostnader	206 618	205 004	207 344
Summa	295 168	292 863	296 205
Flygtimmar	6 000	6 000	6 000
Flygtimpris	34 436	34 167	34 557

Tabell 5 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2023 inkl SSK-bemannning

Region	Nyckel Särskild avgift (%)	Flygtimmar budget	Särskild avgift före justering (tkr)	Justering takbelopp (tkr)	Särskild avgift efter justering (tkr)	Rörlig flygkostnad (tkr)	Total kostnad (tkr)	Total kostnad per FH (kr)
Region Stockholm	11,28%	622	11 070	3 376	14 446	23 746	38 192	61 402
Region Uppsala	2,76%	298	2 708	826	3 534	11 377	14 911	50 038
Region Sörmland	2,16%	59	2 123	-637	1 487	2 252	3 739	63 375
Region Östergötland	3,52%	198	3 460	1 055	4 516	7 559	12 075	60 984
Region Jönköping	3,02%	30	2 962	-2 207	756	1 145	1 901	63 375
Region Kronoberg	2,03%	59	1 992	-505	1 487	2 252	3 739	63 375
Region Kalmar län	2,49%	59	2 448	-962	1 487	2 252	3 739	63 375
Region Gotland	0,65%	119	640	195	835	4 543	5 378	45 193
Region Blekinge	1,06%	50	1 039	221	1 260	1 909	3 169	63 375
Region Skåne	7,43%	287	7 291	-60	7 232	10 957	18 189	63 375
Region Halland	2,16%	79	2 124	-134	1 991	3 016	5 007	63 375
Västra götalsregionen	11,05%	357	10 847	-1 852	8 995	13 629	22 625	63 375
Region Värmland	3,90%	30	3 826	-3 070	756	1 145	1 901	63 375
Region Örebro län	2,50%	30	2 459	-1 703	756	1 145	1 901	63 375
Region Västmanland	1,90%	50	1 862	-602	1 260	1 909	3 169	63 375
Region Dalarna	4,96%	99	4 866	-2 372	2 495	3 780	6 274	63 375
Region Gävleborg	3,65%	79	3 585	-1 594	1 991	3 016	5 007	63 375
Region Västernorrland	3,87%	448	3 802	1 160	4 962	17 104	22 066	49 253
Region Jämtland-Härjedalen	7,18%	674	7 045	2 148	9 193	25 732	34 925	51 817
Region Västerbotten	8,42%	465	8 266	2 521	10 787	17 753	28 539	61 374
Region Norrbotten	14,01%	1 908	13 754	4 195	17 948	72 843	90 791	47 584
Totalt	100,00%	6 000	98 171	0	98 171	229 065	327 236	

Tabell 6 – Fördelning av särskild avgift och flygkostnader inkl takbelopp per region 2023 exkl SSK-bemannning

Region	Nyckel Särskild avgift (%)	Flygtimma r budget	Särskild avgift före justering (tkr)	Justering takbelopp (tkr)	Särskild avgift efter justering (tkr)	Rörlig flygkostna d (tkr)	Total kostnad (tkr)	Total kostnad per FH (kr)
Region Stockholm	11,28%	622	9 985	3 045	3 045	21 419	34 449	55 385
Region Uppsala	2,76%	298	2 443	745	745	10 262	13 450	45 135
Region Sörmland	2,16%	59	1 915	-574	-574	2 032	3 373	57 164
Region Östergötland	3,52%	198	3 121	952	952	6 818	10 892	55 008
Region Jönköping	3,02%	30	2 672	-1 990	-1 990	1 033	1 715	57 164
Region Kronoberg	2,03%	59	1 797	-456	-456	2 032	3 373	57 164
Region Kalmar län	2,49%	59	2 209	-868	-868	2 032	3 373	57 164
Region Gotland	0,65%	119	577	176	176	4 098	4 851	40 764
Region Blekinge	1,06%	50	937	200	200	1 722	2 858	57 164
Region Skåne	7,43%	287	6 577	-54	-54	9 883	16 406	57 164
Region Halland	2,16%	79	1 916	-121	-121	2 720	4 516	57 164
Västra götalsregionen	11,05%	357	9 784	-1 671	-1 671	12 294	20 408	57 164
Region Värmland	3,90%	30	3 451	-2 770	-2 770	1 033	1 715	57 164
Region Örebro län	2,50%	30	2 218	-1 536	-1 536	1 033	1 715	57 164
Region Västmanland	1,90%	50	1 679	-543	-543	1 722	2 858	57 164
Region Dalarna	4,96%	99	4 389	-2 139	-2 139	3 409	5 659	57 164
Region Gävleborg	3,65%	79	3 233	-1 438	-1 438	2 720	4 516	57 164
Region Västernorrland	3,87%	448	3 430	1 046	1 046	15 427	19 903	44 427
Region Jämtland-Härjedalen	7,18%	674	6 354	1 938	1 938	23 210	31 503	46 740
Region Västerbotten	8,42%	465	7 456	2 274	2 274	16 013	25 742	55 360
Region Norrbotten	14,01%	1 908	12 406	3 783	3 783	65 704	81 894	42 921
Totalt	100,00%	6 000	88 551	0	88 551	206 618	295 168	