



Plan och budget 2026 med plan för 2027 och 2028

KSA Förbundsfullmäktige 19 juni 2025

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
Verksamhet	3
Personal	4
Ekonomi	4
ÖVERGRIPANDE STRATEGISKA MÅL 2026	5
Mål 2026	5
BUDGET 2026 MED PLAN 2027 OCH 2028	6
INTÄKTER	7
Finansiering genom beredskapsavgift	7
Finansiering genom rörlig fakturering	7
KOSTNADER	7
Personal- och konsultkostnader	7
Externa kostnader	8
Avskrivningskostnader	8
Finansiella kostnader	8
Risk för tillkommande kostnader	9
GOD EKONOMISK HUSHÅLLNING	9
Finansiella mål	10
BUDGETTABELLER	10
Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2026 med plan 2027 och 2028	10
Tabell 2 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader budget 2026 med plan 2027 och 2028	10
Tabell 3 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader per region budget 2026	11

Inledning

Samtliga Sveriges regioner är medlemmar i kommunalförbundet.

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

Utveckling av Svenskt Ambulansflyg sker i samverkan med och utifrån regionernas behov.

Dokumentet innehåller budget och plan för 2026 med plan för åren 2027 och 2028.

Verksamhet

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

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

Svenskt Ambulansflyg hyr lokaler för beredskapsbaser på tre flygplatser. Flygkoordineringscentral och kansli är beläget inom Umeå universitetssjukhus. I närheten av respektive bas finns avtal med hotell för besättningarnas behov av övernattning och vila under beredskap. Administrativa kontorsplatser finns vid kansliet i Umeå, men också på Landvetter och Arlanda. Med digitala mötesverktyg överbryggas geografiskt avstånd.

Kansliets medarbetare hanterar var för sig, en eller flera funktioner som i en större verksamhet ofta utgörs av hela avdelningar. Att förbundet utgörs av 21 medlemsregioner med individuella förutsättningar och behov utgör en ökad komplexitet.

Svenskt Ambulansflyg väcker stort intresse och återkommande tar verksamheten emot besök av politiker och tjänstepersoner, från såväl regioner som statliga myndigheter och för regering och riksdag som vill ta del av hur ambulansflyget fungerar i praktiken. Verksamheten deltar även vid möten, konferenser och mässor.

Aktuellt världsläge med ökad risk för cyberattacker har ökat kravet på IT-säkerhet. En revisionsledd fördjupad granskning av IT- och cybersäkerhet har genomförts under 2024. Viss utveckling med anledning av bl.a. nya regelverk behöver genomföras, men på det hela taget står sig Svenskt Ambulansflyg – enligt granskningen – väl.

Beredskapsorganisation är etablerad och fortsätter utvecklas. Svenskt Ambulansflyg verkar för att ingå samarbeten och överenskommelser med andra aktörer och fortsätter arbetet för att kommunalförbundet ska inlemmas i lagstiftning inom området.

Personal

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

Omsättning av personal förväntas stabiliseras under tio procent i genomsnitt kommande år. Flygbranschens återhämtning efter pandemin har bidragit till en marknadsmässig konkurrens om piloter och flygtekniker. En offentlig aktör kan inte mäta sig i lönemässig konkurrens på en global marknad. Förbundet noterar ett fortsatt högt söktryck på utlysta tjänster. Svenskt ambulansflyg kan erbjuda en stabilitet och långsiktighet, med arbete i relativ närhet av hemmet med möjlighet att förena arbete och familjeliv och framför allt intressanta och meningsfulla arbetsuppgifter.

Ekonomi

Turbulenta tider med osäker världsekonomi gör det svårare än tidigare att förutspå framtiden och de ekonomiska förutsättningarna är fortsatt osäkra. Tidigare hög inflation med tillkommande prishöjningar har påverkat både förbundets generella kostnader som de kostnader som är specifika för flygbranschen. Den ekonomiska osäkerheten med högre priser på varor och tjänster bedöms fortsätta påverka förbundet men i mindre omfattning. Detta blir särskilt tydligt på de branschspecifika indexuppräkningsarna som är lägre för budgetåret 2026 än tidigare års indexuppräkning.

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

Underskottet som uppstod under uppstartsåret 2022 har minskat efter 2023 och 2024, från drygt 60 mkr till runt 40 mkr. Minskningen av underskottet under åren är ett resultat av god köptrohet och minskade kostnader i verksamheten vilket kommer att vara fortsatt nödvändigt för att hämta igen återstående underskott. Åtgärder för minskade kostnader är en kontinuerlig process av åtgärder på både kort och lång sikt. Underskottet ska enligt fullmäktigebeslut återställas inom 10 år vilket möjliggör långsiktigt hållbara åtgärder.

Efter uppstartsåret 2022 har det genomsnittliga antalet flygtimmar per år (2023-2024) varit drygt 6 000 flygtimmar och uppnådda volymer från första tertiet 2025 (1 991 flygtimmar) bekräftar att förbundet rimligen borde uppnå även 6 000 flygtimmar för innevarande helår. Därav baseras även budget 2026 på 6 000 flygtimmar. Planer för 2027 och 2028 utgår i nuläget från motsvarande volym, vilket behöver värderas inför fastställande av respektive års budget, utifrån aktuella data.

Övergripande strategiska mål 2026

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

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

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

Mål 2026

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

Budget 2026 med plan 2027 och 2028

Budgeten omfattar tre år, budgetåret samt två planeringsår. Grunden för förbundets driftbudget är föregående års budgetramar. Dessa har uppräknats med landstingsprisindex exkl läkemedel (LPIK) och dess delkomponenter för löner och drift. För delar av kostnaderna som är direkt kopplade till den flygoperativa verksamheten har branschspecifika index använts. Förutom indexuppräkning har justering av avskrivningskostnader och finansiella kostnader gjorts till reella nivåer samt justering av personalkostnader till följd av utvecklad kompetensmix avseende piloter. Förbundet har i budget 2026 med plan 2027 och 2028 ett årligt resultatkrav på två procents överskott.

Förändrade kostnader jämfört med tidigare beslutad plan gäller för:

- Uppräkning landstingsprisindex exklusive läkemedel
- Uppräkning branschspecifika index
- Justering personalkostnader med anledning av utvecklad kompetensmix piloter
- Justering avskrivningskostnader
- Justering finansiella kostnader

Sammantaget är totalkostnaden för budget 2026 cirka 15,0 mkr högre, inklusive resultatkrav på två procent, i jämförelse med budget 2025. Det motsvarar en ökning på 3,9 procent.

	Beslut 240619	Förslag 250619		
(tkr)	Budget 2025	Budget 2026	Förändring 2025-2026	Not
Personal- och konsultkostnader	182 261	188 322	6 061	1
Externa kostnader	162 653	171 804	9 151	2
Avskrivningskostnader	26 338	26 816	478	3
Finansiella kostnader	8 418	7 400	-1 018	4
Summa	379 670	394 342	14 672	
Resultatkrav 2 %	7 593	7 887	294	5
KSA totalsumma	387 263	402 229	14 965	

Not 1 - Förändring utifrån indexuppräkning LPIK samt justering personalkostnader med anledning av utvecklad kompetensmix piloter

Not 2 - Flygplatsavgifter, luftfartsavgifter och service- och underhåll flygplan uppräknad med branschspecifika index samt indexuppräkning enligt LPIK för övriga externa kostnader

Not 3 - Justering avskrivningskostnader utifrån faktiska investeringsnivåer

Not 4 - Justering finansiella kostnader utifrån lägre lånekostnader i samband med amortering av flygplanslån

Not 5 - Automatisk ökning till följd av större budget

Intäkter

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

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

Finansiering genom beredskapsavgift

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

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

Finansiering genom rörlig fakturering

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

Beräknade flygtimmar för perioden 2026–2028 har som utgångspunkt 6 000 h per år.

Kostnader

Personal- och konsultkostnader

Personal- och konsultkostnader är förbundets största budgeterade post med 46,8 procent av totala budgeten och motsvarar 188,3 mkr. Här återfinns kostnader för anställd personal bestående av piloter, tekniker, flygkoordinatorer, kanslipersonal med flera. Personalkostnaderna är uppräknade med LPIK. Budgeten motsvarar 90,5 årsarbetare.

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

Externa kostnader

Externa kostnader är den näst största posten i förbundets budget med 171,8 mkr (42,7 procent av totala budgeten). Ungefär 20 procent av de externa kostnaderna är jämförbara med regioners kostnader och resterande del, cirka 80 procent, består av kostnader som är direkt kopplade till den operativa flygverksamheten som flygbränsle, tekniskt underhåll, flygplats- och luftfartsavgifter, hyra hangarer med mera. De kostnader som är jämförbara med regioners kostnader tillsammans med flygbränsle har räknats upp med LPIK exklusive läkemedel. Övriga kostnader har räknats upp med branschspecifika index.

Detta med anledning av de senaste årens ekonomiska utveckling som varit instabil med inflationsökningar och kraftigt ökade kostnader inom en rad områden som är väsentliga för förbundet såsom flygplatsavgifter, luftfartsavgifter samt service- och underhåll för flygplanen. Tidigare år har branschspecifika index inneburit nivåer mellan 15-25 procent.

För 2026 bedöms ekonomin fortsatt oförutsägbar men trots det är bedömningen att priserna inte kommer att höjas i samma omfattning som tidigare år. I budget för 2026 beräknas fortsatt dessa områden med branschspecifika index men på avsevärt lägre nivåer, cirka sju till nio procent.

Avskrivningskostnader

Budget för avskrivningar är 26,8 mkr (6,7 procent av totala budgeten) och avser generell investeringar kopplade till den flygoperativa verksamheten och specifikt flygplanen. I övrigt har förbundet ett måttligt behov av investeringar. Avskrivningskostnaden för flygplanen är beräknade utifrån komponentindelning och med ett restvärde om 40 procent av anskaffningsvärdet för flygplanskroppen efter 30 år. Avskrivningstiden för jetmotorerna är satt till 20 år. Avskrivning på medicinsk teknik är sju år enligt regionernas standard.

En mindre justering av avskrivningsbudgeten har skett till budget 2026 med 0,5 mkr och det med koppling till faktiska investeringsnivåer. Arbete med en investeringsplan kommer att bli klart för beslut hösten 2025.

Finansiella kostnader

De finansiella kostnaderna 7,4 mkr (1,8 procent av totala budgeten) består av räntekostnader kopplat till förbundets medlemslån för finansiering av inköp flygplan. Från 2021-12-31 omvandlades enligt gällande avtal tidigare upprättade kreditiv till skuldreverser där räntan är fastställd till en fem-årig swap ränta plus en marginal på 0,5 procent. Enligt skuldebrev ska räntan bindas i fem år vilket innebär att räntan är 1,18 procent under åren 2022–2026.

Nästkommande femårsperiod är 2027–2031 där räntan ska bindas på nytt i slutet av 2026. Ett troligt scenario är att räntenivåerna är mycket högre då och i planen för 2027 är det prognostiserat med en ränta på 3,21 procent vilket skulle innebära cirka 18,4 mkr i räntekostnader mot nuvarande 7,4 mkr.

För budgetåret 2026 är dock budgeten för de finansiella kostnaderna minskad med cirka 1,0 mkr utifrån tidigare amortering av flygplanslånen. Förbundets totala låneram vid ingången till 2025 är 621,6 mkr.

Risk för tillkommande kostnader

Inför 2026 finns risk för kostnadsökningar som denna budget inte tagit höjd för. Skälet till att kostnaderna inte hanterats är stor osäkerhet i kostnadsvolymen och/eller osäkerhet i när och hur kostnaden skall hanteras och detta gäller i huvudsak flygbränsle. Det går inte idag att med någon större säkerhet värdera flygbränslepriset vid ingången till 2026 och svängningarna under året kan förväntas vara fortsatt stora. Därför föreslås ett rörligt bränsletillägg även för 2026.

God ekonomisk hushållning

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

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

Finansiella mål

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

Med god ekonomisk hushållning avses såväl verksamhetsmässiga som finansiella mål för perioden 2026–2028. Det övergripande målet för förbundet är att bedriva och utveckla en långsiktigt hållbar och kostnadseffektiv verksamhet.

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 två procent av omsättningen.

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

Budgettabeller

Tabell 1 – Fullmäktiges budget 2026 med plan 2027 och 2028

(tkr)	Budget 2026	Plan 2027	Plan 2028
INTÄKTER	402 229	425 227	437 049
Beredskapsavgift	120 669	127 568	131 115
Flygkostnader	281 560	297 659	305 934
KOSTNADER	402 229	425 227	437 049
Personal - och konsultkostnader	188 322	194 148	200 150
Externa kostnader	171 804	177 558	183 939
Avskrivningskostnader	26 816	26 816	26 816
Finansiella kostnader	7 400	18 367	17 574
RESULTAT	7 887	8 338	8 570

Tabell 2 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader budget 2026 med plan 2027 och 2028

	Fördelningsnyckel budget 2026	Fördelningsnyckel plan 2027	Fördelningsnyckel plan 2028
Beredskapsavgift	30%	30%	30%
Flygkostnader	70%	70%	70%
Beredskapsavgift	120 669	127 568	131 115
Flygkostnader	281 560	297 659	305 934
Summa (tkr)	402 229	425 227	437 049
Flygtimmar	6 000	6 000	6 000
Flygtimpris (kr)	46 927	49 610	50 989

Tabell 3 – Fördelning av beredskapsavgift och flygkostnader per region budget 2026

Region	Andel beredskapsavgift (%)	Andel flygtimmar (%)	Prognos flygtimmar	Summa beredskapsavgift* (tkr)	Summa avgift flygtimmar (tkr)	Total beräknad kostnad 2026 (tkr)	Total beräknad kostnad per flygtimme (kr)
Region Stockholm	9,67%	6,85%	411	11 663	19 294	30 957	75 293
Region Uppsala	2,31%	1,73%	104	2 788	4 879	7 667	73 740
Region Sörmland	1,75%	1,29%	78	2 112	3 640	5 752	74 160
Region Östergötland	3,20%	2,81%	169	3 865	7 915	11 780	69 845
Region Jönköpings län	2,08%	1,11%	67	2 512	3 128	5 639	84 613
Region Kronoberg	1,46%	0,92%	55	1 767	2 593	4 359	78 905
Region Kalmar län	2,52%	2,57%	154	3 038	7 247	10 285	66 599
Region Gotland	1,75%	2,86%	172	2 114	8 061	10 175	59 236
Region Blekinge	0,95%	0,82%	49	1 145	2 300	3 445	70 297
Region Skåne	6,76%	5,51%	331	8 158	15 524	23 682	71 587
Region Halland	1,77%	1,27%	76	2 131	3 568	5 699	74 953
Västra Götalandsregionen	10,68%	9,76%	586	12 881	27 493	40 375	68 913
Region Värmland	2,72%	1,67%	100	3 281	4 690	7 970	79 751
Region Örebro län	1,61%	0,69%	41	1 942	1 936	3 879	94 001
Region Västmanland	1,46%	0,97%	58	1 768	2 731	4 499	77 295
Region Dalarna	3,27%	1,80%	108	3 940	5 073	9 013	83 374
Region Gävleborg	2,75%	1,97%	118	3 321	5 542	8 863	75 046
Region Västernorrland	6,55%	9,39%	564	7 903	26 447	34 350	60 950
Region Jämtland-Härjedalen	8,77%	10,90%	654	10 579	30 691	41 269	63 102
Region Västerbotten	6,71%	5,51%	330	8 095	15 507	23 601	71 422
Region Norrbotten	21,27%	29,59%	1 775	25 666	83 302	108 968	61 385
Totalt	100,00%	100,00%	6 000	120 669	281 560	402 229	

*Den budgeterade beredskapsavgiften för 2026 per region har beräknats utifrån genomsnittligt antal flygtimmar under perioden december 2022 till och med november 2024. Den faktiska beredskapsavgiften för 2026 som faktureras i slutet av 2025 kommer att baseras på respektive regions andel flygtimmar av totalt fakturerade flygtimmar under perioden december 2022 till och med november 2025. Siffrorna för beredskapsavgift i tabell 3 ovan är därmed en prognos och kan komma att förändras.