

# Delårsrapport 1 – 2025

## Svensk luftambulans



Svensk Luftambulans (SLA) är ett kommunalförbund med huvudkontor i Karlstad.

Medlemmar i kommunalförbundet är regionerna Värmland, Dalarna, Norrbotten och Västerbotten.

Kommunalförbundet ansvarar för att driva ambulanshelikopter verksamhet och annan därtill knuten verksamhet åt medlemmarna samt verka för en nationell samordning av ambulanshelikopter verksamhet.

# Innehåll

<b>1</b>	<b>Inledning .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Kommunalförbundet .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Förvaltningsberättelse .....</b>	<b>4</b>
3.1	Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans.....	4
3.1.1	Vision och värdegrund.....	4
3.1.2	Den politiska organisationen och samverkansytor .....	4
3.1.3	Översikt av verksamhetens utveckling.....	6
3.2	MedSLA.....	7
<b>4</b>	<b>Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning.....</b>	<b>8</b>
4.1	Ekonomisk utveckling.....	8
4.2	Personal .....	8
4.3	Händelser av väsentlig betydelse.....	8
4.3.1	Flygtid och genomförda uppdrag .....	8
4.3.2	Värmland.....	10
4.3.3	Dalarna .....	11
4.3.4	Norrbottn .....	12
4.3.5	Västerbotten.....	13
4.4	MedSLA.....	14
4.4.1	Verksamhetens förutsättningar under 2025.....	14
4.4.2	Utmaningar och pågående projekt.....	14
<b>5</b>	<b>Styrning och uppföljning av verksamheten.....</b>	<b>15</b>
5.1	Måluppfyllelse långsiktiga mål (2–5 år) .....	15
5.2	Kortsiktiga mål för SLA 2025.....	16
5.2.1	Finansiella mål för 2025 .....	17
<b>6</b>	<b>Internkontroll 2025.....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>God ekonomisk hushållning.....</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>Finansiell analys.....</b>	<b>19</b>
8.1	Delårsresultat och helårsprognos.....	19
8.2	Finansiell ställning.....	22

# 1 Inledning

Under första tertialet 2025 har operativ verksamhet bedrivits vid baserna i Karlstad, Mora, Gällivare och Lycksele. 2025 har hitintills inneburit ett mer ekonomiskt stabilt läge.

För perioden januari till april år 2025 uppgick resultatet till +4 112 tkr beräknat mot periodens ägarbidrag.

Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och räntekostnader för perioden uppgick till 73 136 tkr vilket är 4 157 tkr lägre än periodens budgeterade kostnader som var 77 293 tkr.

I tider där ett allt större fokus behöver läggas på beredskap och kontinuitetsplanering är Svensk Luftambulans en viktig aktör för att tillsammans med medlemmarna säkerställa att en luftburen prehospital intensivvård kan upprätthållas under olika förhållanden.

Kommunförbundet Svensk Luftambulans (SLA) ger de samverkande regionerna en stor rådgivning över prehospital sjukvård. Med detta som bakgrund ser vi också ett behov av att samverkan stärks ytterligare inom detta område i Sverige. Därför kommer vi även i år att hålla anförande i Almedalen där SLA samverkar med Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA).

Inför 2025 står SLA inför flera spännande utmaningar. Bland de viktigaste områdena vill vi lyfta fram:

- Planerad uppstart av upphandlingsprocess med syfte att säkerställa en utbytesstrategi för befintliga helikoptrar.
- Fortsatt och intensifierad dialog och aktiviteter för att utöka medlemskretsen.
- Fortsatt arbete och uppföljning för en ekonomi i balans.

Direktionen och utsett arbetsutskott följer kontinuerligt, i samverkan med tjänstemannaledning för Svensk Luftambulans, kostnadsutvecklingen för verksamheten.

Ett ägarråd har genomförts under februari månad. Den framtida ambitionsnivån och förutsättningar för åtgärder för att minska kostnaderna har varit i fokus, liksom hanteringen av medlemsbidrag inför 2026.

Anna-Lena Danielsson

Ordförande, direktionen

Ulric Andersson

Vice ordförande, direktionen

## 2 Kommunalförbundet

Kommunalförbundet Svensk Luftambulans startades av landstinget i Dalarna och landstinget i Värmland under våren 2014, för att bedriva en gemensam ambulanshelikopterverksamhet. Idag är följande regioner medlemmar i kommunalförbundet; Region Dalarna, Region Värmland, Region Norrbotten och Region Västerbotten.

De fyra helikopterbaserna är operativa 365 dagar om året och dygnet runt. I Karlstad, Mora och Gällivare finns också en akutbil att använda i närområdet och vid ej flygbart väder.

Svensk Luftambulans bidrar till att stärka och utveckla en infrastruktur som underlättar för ambulanshelikopterverksamhet och intensivvårdstransporter i hela landet.

Organisationen är en del av totalförsvaret och utgör därmed en viktig del av medlemmarnas beredskap och redundans vid en krissituation eller beredskapshöjning.

Kommunalförbundet leds av en direktion bestående av två ordinarie ledamöter och två ersättare från varje medlemsregion; Dalarna, Värmland, Norrbotten och Västerbotten.

Inom direktionen finns ett arbetsutskott med en ledamot från varje medlem. Ledamöter i arbetsutskottet är Anna-Lena Danielsson, Anders Öberg, Ulric Andersson, och Sebastian Karlberg.



## 3 Förvaltningsberättelse

### 3.1 Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans

#### 3.1.1 Vision och värdegrund

##### Svensk Luftambulans vision

SLA:s vision är att verka för nationellt samordnad och jämlik luftburen prehospital akutsjukvård och intensivvårdstransporter av högsta kvalitet, som ökar överlevnad och förebygger allvarliga medicinska komplikationer hos svårt skadade och sjuka patienter. Verksamheten bedrivs med hög flygsäkerhet och bästa tillgänglighet.

##### Svensk Luftambulans värdegrund

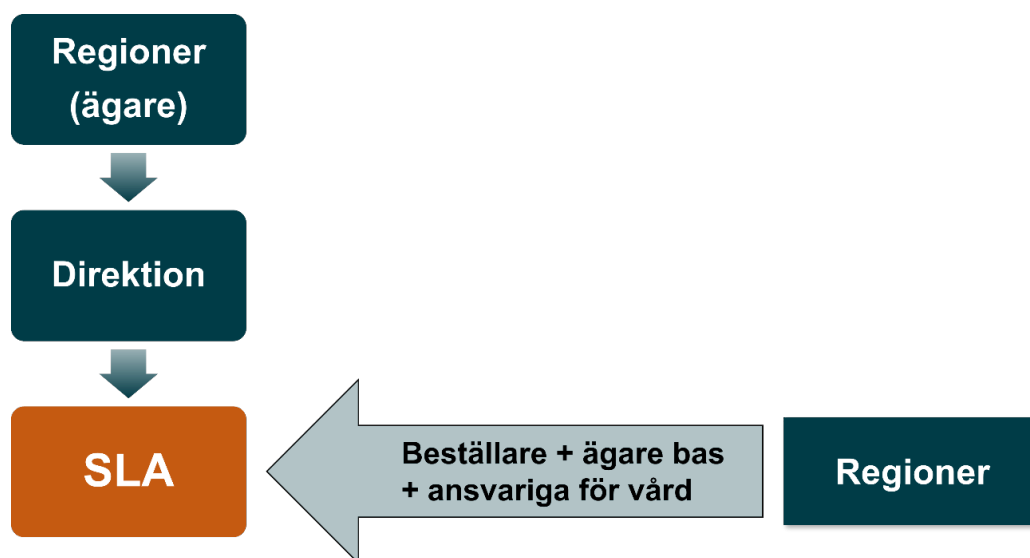
- Rädda liv utan att riskera liv – Säkerheten kommer alltid först
- Prioriteringar sker alltid efter patientens behov
- Alla människor har lika värde och ska bemötas med empati och respekt.

Värdegrunden innebär att SLA genomsyras av en humanistisk grundsyn där respekten för människors lika och okränkbara värden, jämlikhet och jämställdhet betonas. Alla patienter och anhöriga ska känna sig säkra och trygga samt bli väl bemötta av alla verksamhetens företrädare. De prioriteringar som verksamheten tvingas göra sker alltid med hänsyn till patientens behov.

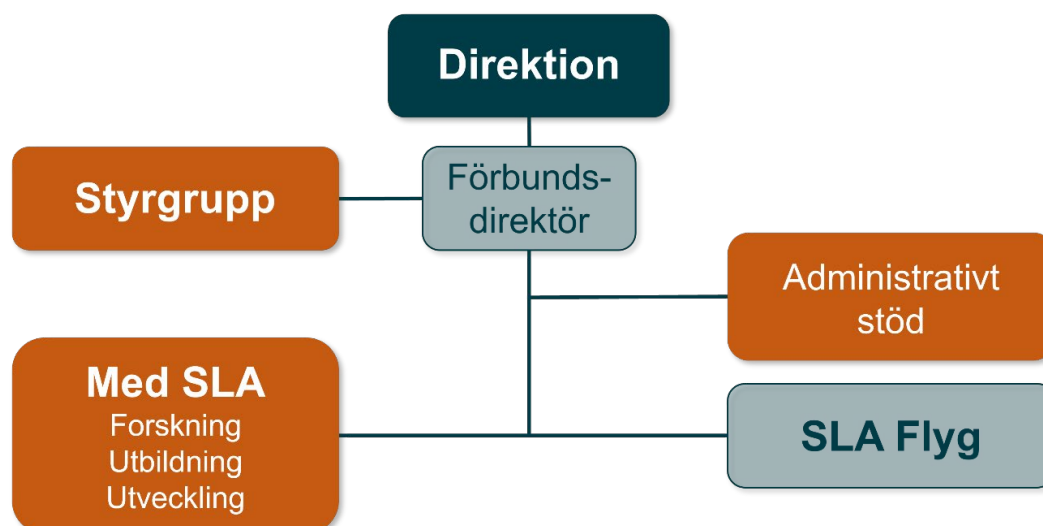
Värdegrunden ska prägla medarbetarnas förhållningssätt mot varandra och möten med andra. Allas insatser och synpunkter är viktiga i denna specialiserade verksamhet.

Gott samarbete och goda relationer är en förutsättning för ett väl utvecklat säkerhetsarbete. Alla i ledningen och alla anställda är ansvariga för att säkerheten genomsyrar hela organisationen.

#### 3.1.2 Den politiska organisationen och samverkansytor



Direktionen inom Svensk Luftambulans är organisationens högsta beslutande och består idag av åtta ledamöter och åtta ersättare. Direktionen beslutar bland annat om mål och riktlinjer för verksamheten, budget och andra stora ekonomiska frågor. Ansvarig för organisation och högst beslutande tjänsteperson inom kommunalförbundet är förbundsdirektören.





### 3.1.3 Översikt av verksamhetens utveckling

Operativ verksamhet har bedrivits vid baserna i Karlstad, Mora, Gällivare och Lycksele perioden januari–april. Verksamheten inom SLA ska under 2025 bedrivas i oförändrad omfattning när det gäller den operativa driften.

Verksamheten och produktionen har förlöpt väl med hög tillgänglighet samt utan allvarliga tillbud eller olyckor.

Processen för upphandling av helikoptrar pågår inför en kommande utbytesstrategi samt för att tillgodose eventuellt tillkommande medlemmar. Det är en process som är tidskrävande och som fordrar extra avsatt tid för såväl medarbetare inom SLA som från medlemmarna. Ett flertal grupper med specifika uppgifter är tillsatta för det kommande arbetet.

Beslut har tagits om ägaröverlåtelse av de först inköpta helikoptrarna, som en del i en kommande utbytesstrategi. Medlemsregionerna fattar just nu beslut om borgensåtagande för att SLA ska kunna uppta mer lån vid övertagandet.

Den ekonomiska utvecklingen innebär ett alltjämt pågående uppföljningsarbete där SLA tar fram extra prognoser för avstämning med medlemmarna. Ett utvecklat strategiskt perspektiv har tagit fram i samverkan med medlemmarna.

Efter beslut om att flytta lån från Nordea till Kommuninvest har arbetet med en strategi för överflyttning påbörjats. Syftet är att skapa en mer förutsägbar räntehantering men även en mer utvecklad strategi för hantering av lån över tid.

I samband med processen inför beslut om upphandling har en ekonomisk analys och modell för ekonomisk kalkyl tagits fram av företaget Trilogik. Syftet är att kunna simulera och beräkna kostnadsutveckling för nya helikoptrar över tid.

Under våren har SLA varit fri från tillbud och produktionen har varit stabil med en teknisk tillgänglighet motsvarande 99,6 procent.

Verksamhetskontroll av Continuing Airworthiness Management Organisation (CAMO) är genomförd med gott resultat.

Ett utbildningsmaterial gällande alkohol och droger har tagits fram i samarbete med Regionhälsan i Värmland. Utbildningen ska genomföras av samtlig personal under 2025.

Stort fokus har fortsatt legat på rekrytering och utbildning av personal, dels på pilotsidan, för att möta kommande behov. Under första kvartalet har vi rekryterat en ny flygchef (NPFO) då nuvarande ska gå i pension.

På underhållssidan har underhållstillsyner utförts och vår äldsta helikopter SE-JXA har genomgått en av de största tillsynerna under livscykeln med bland annat byte av växellåda.

En skada på ett kompressorblad (motorn) upptäcktes under tillsyn på en av helikoptrarna vilket resulterade i ett motorbyte. Skadan har konstaterats bero på okänt föremål (FOD).

Transportstyrelsen genomförde i februari månad en verksamhetskontroll (tillsynsaktivitet) på vårt operativa flygtillstånd Air Operator Certificate (AOC). Kontrollen förlöpte väl.

I vårt management (ledningsfunktion) har stort fokus legat på revision av regelefterlevnad och manualarbete för att hålla oss uppdaterade med europeiska och nationella regelverk. Framtagande av en ny manual för att möta kravet på informationssäkerhet pågår.

Svensk Luftambulans tecknade under våren avtal med ASQS om verksamhetssystemet IQSMS för Safety & Compliance. Systemet ska ersätta två separata system och ska vara implementerat under 2026. Gällande Safety har vi fortsatt god rapporteringsvilja och en bra säkerhetskultur.

SLA-dagar genomförs i år lokalt på baserna och vid huvudkontoret. Personalen på våra baser samt från medlemsregionerna erhåller såväl information som fortbildning kopplat till SLA:s uppdrag.

## **3.2 MedSLA**

Under våren sker ett möte i Danmark där våra medarbetare kommer att öva och utbyta erfarenheter.

En kontinuerlig uppföljning och utveckling sker via SLA:s kvalitetsuppföljningssystem.

En populär omstart har skett av möten för dialog och erfarenhetsutbyte kring patientfall. Deltagare finns från fler regioner, än de som är medlemmar i SLA.

Under våren rekryteras en funktion som utvecklingsansvarig inom MedSLA.



## 4 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

### 4.1 Ekonomisk utveckling

Den ekonomiska utvecklingen i verksamheten har stabiliserats något under 2024. De ekonomiska poster som fortsatt utgör en utmaning är följande:

1. Kostnad för pilotbemanning
2. Räntor
3. Den ökande kostnaden för PBH/SBH (helikoptrar som går ur garantitiden)

Verksamheten har fortsatt jobbat med schemaoptimering samt med i övrigt möjliga åtgärder för att bidra till en ekonomi i balans.

Åtgärder för att omedelbart sänka kostnaderna för SLA innebär konkret en dialog med medlemmarna om att minska flygtiden vilket också påverkar tillgängligheten. Konkret skulle det innebära att verksamheten "står stilla" under vissa tider.

Ett ägarråd har genomförts avseende prognos samt inför uppräknings av medlemsbidrag/budget 2026. En plan för 2027 och 2028 har även tagits fram och presenterats för medlemmarna.

### 4.2 Personal

Totalt antal anställda 2025-03-31 var 77 personer varav visstidsanställda två personer och anställda tills vidare 75 personer.

### 4.3 Händelser av väsentlig betydelse

#### 4.3.1 Flygtid och genomförda uppdrag

Verksamheterna har varit i full drift vid samtliga baser perioden januari–april 2025.

*Flygtid uppdrag* baseras på den tekniska flygtiden från det att helikoptern lättar till att den landar. *Flygtid övrigt* beräknas på samma sätt som ovan men avser träning, skolning och teknisk flygning.

Med primäruppdrag avses transport av sjuka eller skadade patienter till sjukhus medan sekundäruppdrag avser transporter mellan två sjukvårdsinrättningar.

Med samtidighetskonflikter avses då flera uppdrag tidsmässigt står i konflikt med varandra och en medicinsk prioritering måste göras.

Avvisande av uppdrag görs på grund av medicinska skäl, tekniska skäl samt väderbegränsningar. Uppdrag kan avbrytas av samma skäl som ovan men sker efter det att helikoptern lyft.

Ett uppdrag räknas som fullföljt om personalen haft patientkontakt, oavsett om patienten åker med helikoptern eller ej.

## Flygstatistik januari – april 2025

Värmland					
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Totalt
Flygtid uppdrag	24,6	29,6	49,4	44,4	148,0
Flygtid övrigt	4	1,1	2,8	1,8	9,7
<b>Total flygtid</b>	<b>28,6</b>	<b>30,7</b>	<b>52,2</b>	<b>46,2</b>	<b>157,70</b>
Dalarna					
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Totalt
Flygtid uppdrag	39,2	34,1	47,4	51,6	172,30
Flygtid övrigt	6,3	1,3	2,7	2,1	12,4
<b>Total flygtid</b>	<b>45,50</b>	<b>35,40</b>	<b>50,10</b>	<b>53,70</b>	<b>184,70</b>
Norrbotten					
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Totalt
Flygtid uppdrag	28,2	24,5	54,9	59,1	166,7
Flygtid övrigt	4,5	0,9	3,1	2,4	10,9
<b>Total flygtid</b>	<b>32,7</b>	<b>25,4</b>	<b>58</b>	<b>61,5</b>	<b>177,6</b>
Västerbotten					
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Totalt
Flygtid uppdrag	24,1	54,7	87,2	78,1	258,3
Flygtid övrigt	3,9	2,1	5	3,2	14,2
<b>Total flygtid</b>	<b>28</b>	<b>56,8</b>	<b>92,2</b>	<b>81,3</b>	<b>258,3</b>

Observera att det inom ramen för den totala flygtiden även ingår utbildning av piloter.



### **4.3.2 Värmland**

#### **Produktion**

Det var en lugn början på året med relativt få larm. Mot slutet av perioden har larmfrekvensen varit mer normal för årstiden. Vi har haft 123 uppdrag med patientkontakt, varav 86 primäruppdrag. De motsvarar 70 % av uppdragen.

Under första kvartalet 2025 har basen i Karlstad varit utan tekniker på plats 30 dagar. Övriga baser har legat kring fem dagar. Vi har upplevt det som problematiskt och det har genererat ett par stopp av operativ helikopter i väntan på tekniker från Mora.

Det har även saknats kända och förankrade rutiner för hur vi skall agera vid tekniska problem på operativ helikopter då det inte finns tekniker på basen. Vi har haft ett möte med HQ som vi upplevde som mycket konstruktivt och där det finns en bra plan framåt.

#### **Medicinsk utveckling**

Vi har varit i drift med sjukvårdens larmcentral under ett år och jobbat nära varandra för att optimera nyttan för patienterna. Vi upplever ett bra och nära samarbete med bra dialog om vilka larm vi ska aktiveras på, drar lärdomar av de händelser där det finns lärdomar att göra, med mera. Vi har fortsatt ett problem med den tekniska plattformen som SvLc anländer där vi ibland inte får den information vi behöver. SvLc arbetar aktivt med leverantören för att lösa problemen.

Vi arbetar, liksom övriga Sverige, mycket med beredskap, robusthet, resursgrupper m.m. Ambulanshelikopterverksamheten är involverad i flera processer i Region Värmland som en del av AnOpIVA-kliniken.

### 4.3.3 Dalarna

#### Produktion

Antal fullbordade uppdrag d.v.s. med patientkontakt var 124 varav 92 primäruppdrag och 32 sekundäruppdrag. Detta innebär ca 25 % sekundäruppdrag, vilket är en siffra som i stort överensstämmer med tidigare. 63 uppdrag avvisades p.g.a. väder och 172 avvisades av medicinska orsaker.

Uppdragsrelaterad flygtid var 190 timmar vilket är en ökning jämfört med samma tidsperiod 2024 och 2023. Antalet avvisade och avbrutna uppdrag på grund av väder minskade samtidigt som antalet avvisade och avbrutna uppdrag på medicinska grunder var högre än föregående period under 2024.

Uppföljning och analys av de uppdrag och larm som dirigeras av SOS larmcentral till ambulanshelikoptern fortsätter då det totala antalet uppdrag tenderar att öka på samma gång som antalet larm som avvisas på medicinska grunder ökar.

En annan tolkning av ökningen av antalet larm och uppdrag är att det skulle kunna bero på en högre beläggning i Sälenfjällen under den första delen av året jämfört med fjolåret då en sämre privatekonomi skulle kunna utgjort grund för en minskad vinterturism.

#### Medicinsk utveckling

SLAs forskningschef Mikael Gellerfors fortsätter att publicera forskning samt medverka i olika forskningsartiklar och samarbeten, senast en artikel om luftvägshantering i begränsade utrymmen.

På basen utvecklas utbildningskoncept i form av gemensamma basdagar med uppdrag att utbilda personalen och utveckla teamarbetet.

Inom MedSLA pågår arbeten med gemensamma riktlinjer.

#### Personal

Rekrytering av ytterligare en fast anställd pilot gjordes under senare delen av 2024.

En av de nio läkarna har valt att avsluta sin anställning men kommer att vara kvar i verksamheten som vikarie. Försättningsvis kommer åtta läkare att vara fast anställda vid basen och ett mindre antal vikarier planeras in i verksamheten.

En av basens tekniker tillträdde en delad position Line Maintenance Manager i början av året.

#### **4.3.4 Norrbotten**

##### **Produktion**

- Nationell strategisk PINS är diskuterad och där Abisko är under uppstart i projektet SOLO.
- Slutgiltig verifiering av Luftfartsverket har dragit ut på tiden för PinS Sunderbyn och Kiruna. Inväntar godkännande.
- Upprättande av nya versioner av flygplatshandböcker är i slutfasen inför framtida PinS-operationer.

##### **Personal**

- Inskolning av nya läkare är på gång då några slutar och går ner i tid.

##### **Medicinsk utveckling**

- Nya medicinska rutiner och riktlinjer har tillkommit och uppdaterats.
- KSA samarbete i Norrbotten för att utföra LIV-team transport inom och mellan länen.

##### **Övrigt**

- Upphandling av helikopter inom SLA har startat upp där Norrbotten finns med i den medicinska gruppen och i upphandlingsgruppen.
- En NATO-övning är genomförd tillsammans med Kiruna sjukhus och NATO övande förband för att stärka och öka kunskapen inom beredskap och samhällsviktiga resurser.
- Sista delarna i projektet Peplink 4 och 5 G är i slutfasen för alla sex helikoptrar där Norrbottens MTS är delaktig.
- Byggnationen av "inomhus" tankstation är slutförd och används nu. Den är den första av sitt slag i hela världen.
- Jokkmokks HC landningsplats är öppnad för HEMS-uppdrag.

### 4.3.5 Västerbotten

#### Produktion

Uppdrag och flygtimmar: Antal uppdrag under januari–mars 2025 ser ut som föregående år medan det är betydligt fler flygtimmar januari–mars 2025 relaterat till 2024.

Kameror på sjukstugor: Piloterna har uttryckt önskemål om att få kameror utanför fler sjukstugor i inlandet i Västerbotten. Frågan är lyft till politikerna och nu pågår arbete med att ta fram ett kostnadsförslag för tre kameror. Det är mycket värdefullt för piloterna att kunna se vädret utanför sjukstugorna för att bedöma landningsmöjligheterna.

Funktionsgrupper: Funktionsgrupperna för den medicinska personalen har reviderats. Det pågår ett aktivt arbete av både narkosläkare och specialistsjuksköterska för att förbättra både arbetsmiljö och vården av patienterna på alla plan i verksamheten.

Helikopterplatta: Helikopterplattan på Lycksele sjukhus är en öppen flygplats. Nu pågår ett arbete utifrån avslutad upphandling, awarn har fått uppdraget.

Fordon: Verksamheten har bytt ut en av elbilarna till en hybridbil med fyrhjulsdraft. Den medicinska personalen är mycket nöjda då det blir tryggare transporter både till och från helikopterbasen. Det blir även tryggare under vintertid för den medicinska personalen när de ska åka ut på förstärkningslarm då helikoptern inte kan flyga utifrån väder.

Datasystem: Regionen har under april månad bytt datasystem till Cosmic. Helikopterverksamheten har inte påverkats nämnvärt.

#### Utbildning

Den 27 mars anordnades en utbildningsdag för medicinsk personal och tjänstgörande besättning. Dagen innefattade prehospitalt ultraljud och demonstration av Kosmos ultraljud. Det hölls även en genomgång av alla team från Tactical Trauma samt kring uppdragsstatistik.

Jacob Smith från EMRS Scotland var på besök och berättade om deras verksamhet. Under maj månad är det mycket utbildningar för den medicinska personalen, AMTT, ATSS och förflyttningsteknik.

#### Personal

Under våren har verksamheten inskolat en narkosläkare och en narkossjuksköterska. Medarbetarna arbetar vanligtvis på IVA/Operation och gör sedan en del av sina tjänster i helikopterverksamheten.



## **4.4 MedSLA**

### **4.4.1 Verksamhetens förutsättningar under 2025**

Alla medlemmar bedriver prehospital intensivvård med god kvalitet och där alla också bidrar med sin speciella inriktning och kompetens. Förutsättningarna att driva utvecklingen inom prehospital intensivvård under 2025 är goda.

### **4.4.2 Utmaningar och pågående projekt**

Målsättningen att utveckla vår medicinska verksamhet ytterligare kräver en bra kvalitetsregistrering av verksamheterna. Medlemsregionerna har förbundit sig att registrera gemensamma kvalitetsparametrar i ett gemensamt kvalitetsregistreringssystem. Detta ger vår organisation betydligt bättre förutsättningar att kontinuerligt följa vår medicinska verksamhet.

Ett ytterligare fokusområde under året är utbildning, där vi bland annat fortsatt genomför AMTT-kurser med gott resultat. AMTT står för avancerad medicinsk teamträning.

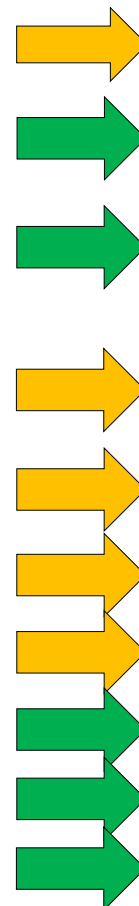
Forskning inom SLA sker på ett lika aktivt vis som tidigare med ett flertal pågående projekt. Forskning är en mycket viktig del av MedSLA:s utveckling av prehospital intensivvård.

## 5 Styrning och uppföljning av verksamheten

### 5.1 Måluppfyllelse långsiktiga mål (2–5 år)

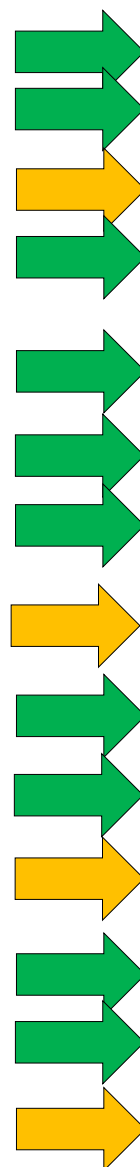
*”Svensk Luftambulans – Den nationella ambulanshelikopter- och intensivvårdstransportorganisationen”*

- SLA bedriver en samordnad ambulanshelikopter- och intensivvårdstransportverksamhet i hela Sverige.
- SLA är en förebild för operativa ambulanshelikopterverksamheter med hög tillgänglighet och flygsäkerhet samt god effektivitet.
- SLA är en aktiv part nationellt och internationellt, som driver kvalitetssäkring, forskning och kompetensutveckling inom luftburen prehospital sjukvård och intensivsjukvård.
- SLA är en del av en nationellt gränslös samverkansorganisation för all luftburen helikoptersjukvård.
- SLA:s långsiktiga arbete ska vara en del av att främja en god hälsoekonomi såväl regionalt som nationellt.
- SLA har en attraktiv och långsiktig personalstrategi.
- SLA har en ekonomi i balans.
- SLA är en formell part som deltar i samverkan kring uppbyggnad och förstärkning av civilt försvar.
- SLA har utvecklat samarbetet mellan helikopterbaser.
- SLA har en utvecklad och tydlig medlemsstrategi för nya medlemmar.





## 5.2 Kortsiktiga mål för SLA 2025

- SLA ska ha en tillgänglighet om 98 % (exklusive stillestånd p.g.a. väder)
- SLA ska upprätthålla ett väl fungerande management för att säkerställa SLA:s tillstånd
- SLA ska förankra och vidareutveckla sin kommunikationsplan
- SLA ska genomföra åtgärder för ekonomi i balans
- SLA ska ta fram avtalsunderlag för samverkan med MedSLA
- SLA ska fortsätta arbeta med en upphandlingsprocess för att lägga grunden för en utbytesstrategi av helikoptrar
- SLA ska återuppta process för ägarbyte avseende helikopter JXA samt JXB
- SLA ska i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner och andra berörda myndigheter arbeta för en nationell samordning
- SLA ska vara en aktiv part i arbetet med att skapa en nationell struktur för luftburna sekundärtransporter
- SLA ska delta i dialoger och arbetet för uppbyggnaden av civilt försvar
- SLA ska vidareutveckla sin säkerhetsskyddsorganisation och verksamhets-skydd
- SLA ska stärka sin uthållighetsförmåga vid krissituationer och utveckla sin krishanteringsplan (avser ej haveriplan – hanteras separat)
- SLA ska fortsatt arbeta med en informationssäkerhetsstrategi
- SLA ska ha ett proaktivt förhållningssätt såväl flygoperativt som inom luftburen medicinsk samordning
- SLA ska fortsatt arbeta för en långsiktig personalstrategi




### 5.2.1 Finansiella mål för 2025

Svensk Luftambulans ska inte ackumulera vinst utan bedriva verksamhet utifrån självkostnadsprincipen. Följande finansiella mål ska därför gälla för förbundet.

- SLA ska inte ackumulera vinst utan ska ha en budgetprocess och ekonomimodell som utgår från självkostnad. 
- Ett eget kapital kan generas genom anslutningsavgifter från nya medlemmar eller överskott i verksamheten. Det egna kapitalet ska vara en buffert för att kunna täcka uppstartskostnader vid anslutning av nya medlemmar samt möta eventuella oförutsedda kostnader samt hantera likviditetsförändringar. 

Storleken på det egna kapitalet för förbundet begränsas till ett belopp motsvarande högst 10 % av balansomslutningen för föregående verksamhetsår, exklusive anslutningsavgifter. Om förbundets egna kapital överstiger begränsningen efter bokslutet skall den överskjutande delen återbetalas till förbundets medlemmar.

Vid beräkning av det egna kapitalet, enligt ovan, ska inbetalda anslutningsavgifter inte medräknas. Återbetalningsskyldigheten gäller således ej för inbetalda anslutningsavgifter, vilka i första hand ska användas till att täcka kostnader i samband med uppstart av nya baser. 

## 6 Internkontroll 2025

Följande fyra kontrollområden har identifierats och beslutats av direktionen för år 2025:

- Kostnadskontroll
- Upphandlingsprocess helikoptrar
- Uppföljning och revidering av delegationsordning
- Beredskap mot välfärdsbrott
- Beredskaps- och redundansplanering

Inom dessa områden har ett antal kontrollåtgärder tagits fram vilka redovisas nedan. Observera att arbete pågår med uppföljning och åtgärder varpå en redovisning vid denna tidpunkt på året ej blir rättvisande.

### **Kostnadskontroll**

1. Följa upp de poster som gett avvikelser i budget 2025
2. Redovisa analys av avvikelse samt åtgärder för ekonomi i balans
3. Följa upp åtgärdsplan för ekonomi i balans

### **Upphandlingsprocess helikoptrar**

1. Följa upp upphandlingsprocessen olika steg

### **Uppföljning och revidering av delegationsordning**

1. Följa upp delegationsordningen i relation till utvecklingen av förbundet
2. Vid behov revidera delegationsordningen i relation till utvecklingen av förbundet och nuvarande organisation.

### **Beredskap mot välfärdsbrott**

1. Följa upp och identifiera risker i förhållande till att bli utsatt för välfärdsbrott

### **Beredskap och redundansplanering**

1. Följa upp arbete och planering avseende beredskap och redundansplanering
2. Vid behov vidta åtgärder för att säkerställa att beredskap och redundans, på bästa sätt, kan upprätthållas för verksamheten.

## 7 God ekonomisk hushållning

## 8 Finansiell analys

### 8.1 Delårsresultat och helårsprognos

#### Delårsresultat

Den finansiella rapporten redovisar utfall för perioden januari–april 2025.

Svensk Luftambulans (SLA)	Utfall	Utfall	Förändring	Budget	Periodens resultat	Budget	Helårs-budget
SEK (tkr)	Jan–april 2025	Jan–april 2024	mellan åren	Jan–april 2025	Budget minus ack. utfall 2025	Period Maj–dec 2023	2025
3 Intäkter	33	-	33		33	-	-
4 Lönekostnader för personal, förtroende-valda	- 39 486	- 40 302	816	- 39 378	- 108	- 77 097	- 116 475
46 Övriga personalkostnader	- 2 256	- 3 343	1 087	- 2 875	618	- 6 899	- 9 773
5 Kostnader för köpt verksamhet, material, bidrag	- 153	- 117	- 36	- 299	147	- 494	- 793
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 21 051	- 20 447	- 604	- 24 947	3 896	- 47 385	- 72 332
79x Avskrivningar	- 7 396	- 7 430	34	- 7 564	168	- 15 127	- 22 691
8 Finansiella intäkter och kostnader	- 2 827	- 3 847	1 019	- 2 231	- 597	- 7 450	- 9 680
8 Ågarbidrag	77 248	75 630	1 619	77 248	-	154 497	231 745
Totalsumma	4 112	144	3 968	- 44	4 157	44	- 0

För perioden januari till april 2025 uppgick resultatet till +4 112 tkr beräknat mot periodens ågarbidrag.

Verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar och räntekostnader för perioden uppgick till 73 136 tkr vilket är 4 157 tkr lägre än periodens budgeterade kostnader som var 77 293 tkr.

Underskottet inom området lönekostnader uppgår till ca 108 tkr. Piloternas lönekostnader överstiger budgeten med ca 600 tkr och HCM ca 450 tkr. Detta täcks upp av vakanser inom verkstadsorganisationen.

Kostnadsslaget övriga verksamhetskostnader, 6 och 7, visar överskott för perioden till följd av färre flygna timmar mot budgeterat utrymme samt återbetalning av försäkringspremie för 2024.

Den rörliga driftskostnaden för helikoptertransporter och underhåll av helikoptrar visar ett överskott på ca 2 822 tkr. Därtill återbetalning av försäkringspremie för 2024 vilket bidrar till överskottet inom kontoslagen motsvarande är ca 1 200 tkr.

Flygna timmar understiger budgeterade timmar för PBH/SBH med ca 140 timmar t.o.m. april månad.



Periodens avskrivningskostnader uppgår till 7 396 tkr. Räntekostnader för upptagna kortfristiga lån hos Nordea överstiger budgeten med 284 tkr. En nedjustering av värdet på vår EUR-ficka har gjorts med 287 tkr.

### Delårsresultat per medlem

Delårsresultat är här fördelat per medlem.

Kostnaderna är fördelade enligt de överenskomna principerna i budgetarbetet. Vissa kostnader fördelas lika mellan medlemmarna, andra fördelas per flugen timme eller annan överenskommen princip.

Ae	Region Värmland	Region Dalarna	VGR	Region Uppsala	Region Norrbotten	Region Västerbotten	Totalt
<b>SLA Gemensamt</b>	- 3 298	- 3 298	- 1 726	- 111	- 5 538	- 5 538	- 19 509
<b>Safety &amp; Compliance</b>	- 95	- 95	- 11	-	- 95	- 95	- 389
<b>Crew Training</b>	- 341	- 341	-	-	- 691	- 660	- 2 034
<b>Flight Operation</b>	- 147	- 147	-	-	- 147	- 147	- 590
<b>Part 145</b>	- 2 112	- 2 155	- 243	- 8	- 2 145	- 2 270	- 8 933
<b>Ground Operations</b>	- 7 297	- 7 128	- 17	- 3	- 7 809	- 8 222	- 30 475
<b>Air Training Org (ATO)</b>	- 65	- 65	-	-	- 65	- 65	- 258
<b>Continuing Airworthiness</b>	- 2 094	- 2 386	- 191	- 11	- 2 311	- 3 181	- 10 175
<b>MedSLA</b>	- 135	- 174	- 69	- 101	- 135	- 158	- 772
<b>S:a kostnader t.o.m. april 2025</b>	- 15 585	- 15 790	- 2 256	- 234	- 18 934	- 20 337	- 73 136
<b>Ägarbidrag t.o.m. april 2025</b>	16 518	16 326	2 243	334	21 069	20 759	77 248
<b>Resultat per ägare</b>	933	536	- 13	100	2 134	422	4 112

### Helårsprognos

Verksamheten beräknar klara den budgeterade nettokostnaden för 2025. Avvikelser mellan budgeterade kostnader och prognos skiljer sig dock per kostnadsslag.

De största förklaringarna till prognosavvikelsen i tabellen nedan ses inom:

#### 4 – Lönekostnader för personal, förtroendevalda

**-3 137 tkr**

Enskilt högsta avvikelsen är lönekostnader för piloter och HCM -3 955 tkr och det handlar mest om övertid och inköp. Vi har även kostnad för tillsättande av ny flygchef inom huvudkontoret. Det täcks till viss del upp av vakanser inom verkstadsorganisation under första halvåret.

#### 46 – Övriga personalkostnader

**101 tkr**

Bland annat simulatortimmar för PBN som ej beräknas kunna utföras.

#### 6 och 7 – Övriga verksamhetskostnader

**515 tkr**

Prognosen visar ett förhållandevis litet överskott för helåret i jämförelse med delårsresultatet. Det finns ett prognosticerat överskott relaterat till flygtimmar och helikopterförsäkring (ca 3 mnkr), men två stora modifieringskostnader för uppgradering av Euronav och Peplink väntas under året. Prognosen för flygtimmar maj-december har beräknats utifrån föregående års flygna timmar.

## 8 – Finansiella intäkter och kostnader

2 385 tkr

Räntorna för lån hos Nordea är beräknade utifrån 3% räntor samt prognos för intäktsränta vid årets slut för medel inestående på vår plusgiron.

Svensk Luftambulans (SLA)	Helårsbudget	Helårsprognos	Prognosavvikelse
SEK (tkr)	2025	2025	
3 Intäkter	-	58	58
4 Lönekostnader för personal, förtroendevalda	- 116 475	- 119 612	- 3 137
46 Övriga personalkostnader	- 9 773	- 9 673	101
5 Kostnader för köpt verksamhet, material, bidrag	- 793	- 734	60
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 72 332	- 71 817	515
79x Avskrivningar	- 22 691	- 22 672	19
8 Finansiella intäkter och kostnader	- 9 680	- 7 296	2 385
8 Ägarbidrag	231 745	231 745	-
Totalsumma	-	-	-

Prognosens fördelning i förhållande till medlemmarnas ägarbidrag redovisas i tabellform nedan. I tabellen nedan har eventuellt överskott/underskott för VGR fördelats på övriga operativa ägare.

Ae	Region Värmland	Region Dalarna	VGR	Region Uppsala	Region Norrbotten	Region Västerbotten	Totalt
<b>SLA Gemensamt</b>	9 999	9 999	5 128	329	16 478	16 481	58 414
<b>Safety &amp; Compliance</b>	292	292	32	-	292	292	1 200
<b>Crew Training</b>	1 086	1 086	-	-	2 116	2 042	6 329
<b>Flight Operation</b>	469	469	-	-	469	469	1 877
<b>Part 145</b>	7 410	7 632	717	23	7 577	8 239	31 600
<b>Ground Operations</b>	21 647	21 185	50	9	23 864	24 857	91 612
<b>Air Training Org (ATO)</b>	213	213	-	-	213	213	852
<b>Continuing Airworthiness</b>	7 556	8 521	558	33	8 271	11 145	36 083
<b>Med SLA</b>	856	856	243	546	634	641	3 777
S:a kostnader 2025	49 529	50 254	6 728	941	59 914	64 380	231 745
<b>Ägarbidrag jan-april 2025</b>	49 555	48 977	6 728	1 002	63 207	62 277	231 745
Resultat per ägare per april 2025	26	- 1 277	0	61	3 292	- 2 103	- 0

## 8.2 Finansiell ställning

### Investeringar

Under perioden januari-april har inköp av en reservdel gjorts som klassificerats som investering.

### Likvida medel

Förbundet hade den 30 april på konto i Nordea Bank AB (publ.) 67 326 133 kr, varav 6 111 252 kr utgörs av omräkning av 5 547 011,5 EUR. Ett långfristigt lån finns upptaget i bank (NiB) på 43 030 tkr.

### Balansavstämning

En bedömning av balansresultatet utifrån helårsprognos visar (tkr):

	prognos 2025	2024	2023
<b>Balanskravsutredning</b>			
<b>Årets resultat enligt prognos</b>	-	-1 626	-17 365
- Samtliga realisationsvinster	-	-	-
+ Realisationsvinst enligt undantagsmöjligheter	-	-	-
+ Realisationsförluster enligt undantagsmöjligheter	-	-	-
-/+ Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-	-
+/- Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-	-
<b>Årets resultat efter balanskravsjusteringar</b>	-	-1 626	-17 365
- Reservering av medel till resultatutjämningsreserv	-	-	-
+ Användning av medel för resultatutjämningsreserv	-	-	-
<b>Årets balanskravsresultat</b>	-	-1 626	-17 365

Resultaträkning	Not	Utfall	Utfall	Prognos	Budget
Tkr		2025-04-30	2024-04-30	2025	2025
Verksamhetens intäkter	2	33	-	58	
Verksamhetens kostnader	3	- 62 946	- 64 209	- 201 835	- 199 374
Förlust vid avyttring/utrangering					
Avskrivningar		- 7 396	- 7 430	- 22 672	- 22 691
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>- 70 309</b>	<b>- 71 639</b>	<b>- 224 450</b>	<b>- 222 065</b>
Ägarbidrag	4	77 248	75 630	231 745	231 745
<b>Verksamhetens resultat</b>		<b>6 940</b>	<b>3 991</b>	<b>7 295</b>	<b>9 680</b>
Finansiella intäkter		- 12	- 32,9	1 327	-
Finansiella kostnader		- 2 815	- 3 813,7	- 8 623	- 9 680
<b>Resultat efter finansiella poster</b>		<b>4 112</b>	<b>144</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Årets resultat</b>		<b>4 112</b>	<b>144</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Balansräkning (tkr)			
	Not	2024-05-30	2024-12-31
<b>TILLGÅNGAR</b>	<b>1</b>		
<b>Anläggningstillgångar</b>			
Materiella anläggningstillgångar			
Pågående investeringar			
Leasing byggnader		20 402	20 954
Maskiner och inventarier		10 230	11 080
Utbytes/reservdelar		795	825
Övriga materiella anläggningstillgångar		264 689	270 497
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>296 116</b>	<b>303 355</b>
<b>Omsättningstillgångar</b>			
kortfristiga fordringar		39 671	70 032
Förråd		1 668	1 668
Kassa och Bank		37 326	21 358
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>374 781</b>	<b>396 413</b>
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>			
Balanserat resultat		- 151	1 474
Balanserat anslutningsavgift			
Periodens/årets resultat		4 112	- 1 626
<b>Summa eget kapital</b>		<b>3 961</b>	<b>- 151</b>
<b>Skulder</b>			
Kortfristiga skulder		308 418	333 657
Långfristiga skulder		43 030	43 030
Leasing byggnad		19 372	19 877
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>374 781</b>	<b>396 413</b>

**Not 1:**

Förbundet redovisar enligt lagen om kommunal redovisning (1997:614) och följer god redovisningssed samt anvisningar lämnade av Rådet för kommunal redovisning (RKR). Intäkterna redovisas till verkligt värde av vad förbundet fått eller kommer att få.

Fordringar har värderats till det lägsta av anskaffningsvärde och det belopp varmed de beräknas bli reglerade.

Övriga tillgångar och skulder har värderats till anskaffningsvärde om annat ej anges.

Leverantörs- och kundfakturor med väsentliga kostnads- och intäktsposter periodiseras.

Löner och semester periodiseras över tid. Uttagen semester inklusive sociala avgifter skuldbokförs.

Materiella anläggningstillgångar redovisas till anskaffningsvärde minskat med ackumulerade avskrivningar enligt plan och eventuella nedskrivningar. Avskrivning sker linjärt över den förväntade nyttjandeperioden med hänsyn till väsentligt restvärde.

**Följande avskrivningstider tillämpas:**

- |                            |         |
|----------------------------|---------|
| - Fordon                   | 7 år    |
| - Inventarier och maskiner | 5–10 år |
| - Helikopter               | 20 år   |
| - Reservdelar/utbytesdelar | 20 år   |

Not 2 Verksamhetens intäkter			
	2025-01-01		2024-01-01
	2025-04-30		2024-04-30
SOLO-projektet 2024	34		
	34		-





**Not 3 Verksamhetens kostnader**

	2025-01-01	2024-01-01
	2025-04-30	2024-04-30
Personalkostnader	39 486	40 302
Utbildningskostnader	1 809	2 861
övriga personalkostnader	348	482
Rekryteringskostnader	100	-
Inhyrd personal tekniker/piloter/administration	-	-
Kontors och förbrukningsmaterial	135	130
Arbetskläder och utrustning	149	206
Flygbränsle	3 079	2 853
Reparation och reservdelar helikopter	722	681
Serviceavtal helikopter	8 419	6 923
Övriga transportmedel	392	535
Resekostnader	709	1 437
Försäkringspremier	1 008	1 951
Administration, tjänster Region Värmland	1 617	1 617
Revisionsarvoden	-	110
Konsultarvoden	1 028	671
AOC, Transportstyrelsen	217	221
Övrigt	3 728	3 228
	<b>62 946</b>	<b>64 209</b>

**Not 4 Ägarbidrag**

	2025-01-01	2024-01-01
	2025-04-30	2024-04-30
Region Värmland	16 518	15 564
Region Norrbotten	21 069	20 498
Region Västerbotten	20 759	19 775
Region Dalarna	16 326	15 847
Lån av ägarbidrag 2025		1 333
Region Uppsala	334	321
Västra Götalandsregionen	2 243	2 291
	<b>77 248</b>	<b>75 630</b>

