

Årsredovisning 2024

Svensk luftambulans



Foto: Klas Sjöberg



Svensk luftambulans är ett kommunalförbund med huvudkontor i Karlstad.

Medlemmar i förbundet har under verksamhetsåret varit regionerna
Värmland, Dalarna, Norrbotten och Västerbotten.

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

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Kommunalförbundet.....	4
3	Förvaltningsberättelse	5
3.1	Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans	5
3.1.1	Vision och värdegrund	5
3.1.2	Den politiska organisationen och samverkansytor.....	5
3.2	Översikt av verksamhetens utveckling.....	6
3.3	Aktiviteter för nya medlemmar.....	7
3.4	Befintliga helikoptrar	8
3.5	Administration	8
3.6	Flygskolan (ATO)	9
3.7	Tekniska avdelningen.....	9
3.8	Med-SLA	10
4	Viktiga förhållanden för resultat & ekonomisk ställning	12
4.1	Samverkan med andra aktörer.....	12
4.2	Ekonomisk utveckling.....	12
4.3	Personal.....	13
4.4	Arbetsmiljö.....	15
4.5	Händelser av väsentlig betydelse	16
4.5.1	Tillgänglighet.....	17
4.5.2	Flygtid och genomförda uppdrag.....	17
4.5.3	Värmland.....	18
4.5.4	Dalarna.....	19
4.5.5	Norrbottn.....	21
4.5.6	Västerbotten.....	22
4.6	SLA:s medicinska avdelning	24
5	Styrning och uppföljning av verksamheten.....	25
5.1	Måluppfyllelse	25
5.1.1	Långaiktiga mål (2–5 år).....	25
5.1.2	Kortsiktiga mål för SLA (2024)	25
5.1.3	Finansiella mål för 2024 (måluppföljning).....	27
5.2	Kontrollområden 2024	28
5.3	Uppföljning kontrollområden.....	29
6	God ekonomisk hushållning	30
6.1	Finansiell analys.....	30

6.1.1	Årsresultat 2024.....	30
7	Finansiella rapporter	32
7.1	Resultaträkning.....	32
7.2	Balansräkning	33
8	Noter	34
9	Kassaflödesanalys	37
10	Drift- och investeringsredovisning	38
10.1	Investeringsredovisning.....	38

1 Inledning

Med mycket god tillgänglighet har Svensk Luftambulans (SLA) skött den operativa ambulanshelikopterverksamheten på baserna i Karlstad, Mora, Gällivare och Lycksele, samt tekniskt underhåll i verkstaden på Karlstad flygplats. Det resulterade i en sammanlagd flygtid på 2125 timmar. Kommunförbundet SLA ger de samverkande regionerna en stor rådighet över prehospital sjukvård.

2024 har inneburit ett mer ekonomiskt stabilt år. Omvärldsfaktorer har i viss mån påverkat SLA:s ekonomiska utfall för 2024. Ett fortsatt högt ränteläge har inneburit ett intensivt arbete med fokus på en långsiktig lånestrategi och beslut om att uppta lån vid Kommuninvest. SLA har även fått en ekonomisk påverkan av myndighetshandläggning av medarbetares tillstånd vilket inte kunnat förutses.

Det sparprogram som beslutats och verkställt har bidragit till en positiv effekt under året.

För perioden januari till december 2024 uppgick resultatet till -1,626 mnkr, vilket utgör mindre än 1% avvikelse från fastställd budget.

Verksamhetens kostnader uppgick till 215 mnkr, vilket är ca 0,3 mnkr lägre än budgeterat.

Ett område som utöver den flygoperativa delen som SLA aktivt arbetar med är den medicinska avdelningen, Med-SLA. Medlemsregionerna tillsammans med SLA utför idag ett uppdrag av mycket hög kvalitet och målsättningen är att kontinuerligt och ytterligare utveckla detsamma. Region Uppsala kvarstår i ett fortsatt samarbete kring den medicinska utvecklingen.

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.

I tider där ett allt större fokus behöver läggas på beredskap och kontinuitetsplanering, är SLA en viktig aktör för att tillsammans med medlemmarna säkerställa att en luftburen prehospital intensivvård kan upprätthållas under olika förhållanden. Med bakgrund av detta ser vi också ett behov av att stärka samverkan ytterligare inom detta område i Sverige.

Vi har ett händelserikt år framför oss och ser med stor optimism på den fortsatta utvecklingen av förbundet och luftburen prehospital intensivvård.

Anders Öberg
Ordförande direktionen

Anna-Lena Danielsson
Vice ordförande direktionen

2 Kommunalförbundet

Kommunalförbundet Svensk Luftambulans bildades av Landstinget Dalarna och Landstinget Värmland under våren 2014, för att bedriva en gemensam ambulanshelikopterverksamhet åt medlemsregionerna. Syftet med förbundet var och är fortfarande att driva utvecklingen mot en nationell, heltäckande och samordnad verksamhet.

Under 2019 ansökte Region Norrbotten och Region Västerbotten om och beviljades medlemskap i Svensk Luftambulans. De ingår som medlemmar i förbundet sedan 1 januari 2020. Den operativa verksamheten i Region Norrbotten övertogs den 1 juni 2021 och i Region Västerbotten den 28 december 2021.

Kommunalförbundet leds av en direktion som består av två ordinarie ledamöter och två ersättare från varje medlemsregion. Direktionens sammansättning under 2024 har varit enligt nedan:

Namn	Roll
Anders Öberg (S) – Norrbotten	Ordförande
Kenneth Backgård (SJVP) – Norrbotten	ledamot
Camilla Friberg (S) – Norrbotten	Ersättare
Monika Nordvall Hedström (M) – Norrbotten	Ersättare
Anna-Lena Danielsson (S) – Västerbotten	Vice ordförande
Hans-Inge Smetana (KD) – Västerbotten	Ledamot
Jonas Karlberg (V) – Västerbotten	Ersättare
Maria Lundqvist Brömster (L) – Västerbotten	Ersättare
Sebastian Karlberg (S) – Dalarna	Ledamot
Björn Ljungqvist (M) – Dalarna	Ledamot
Sofia Jarl (S) – Dalarna	Ersättare
Ulf Berg (M) – Dalarna	Ersättare
Patrik Fornander (M) – Värmland	Ledamot
Ulric Andersson (S) - Värmland	Ledamot
Erik Evestam (C) – Värmland	Ersättare
Sara Kihlström (KD) – Värmland	Ersättare

Under året har direktionen haft ett verksamt arbetsutskott med en ledamot från varje medlemsregion. Ledamöter i arbetsutskottet har varit Ulric Andersson, Anna-Lena Danielsson, Sebastian Karlberg och Anders Öberg.

Inga avgående ledamöter eller ersättare under verksamhetsåret 2024.

Direktionen har genomfört sex möten och arbetsutskottet har haft sju möten under 2024.

3 Förvaltningsberättelse

3.1 Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans

3.1.1 Vision och värdegrund

Svensk Luftambulans vision

Svensk Luftambulans vision är att verka för en 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.

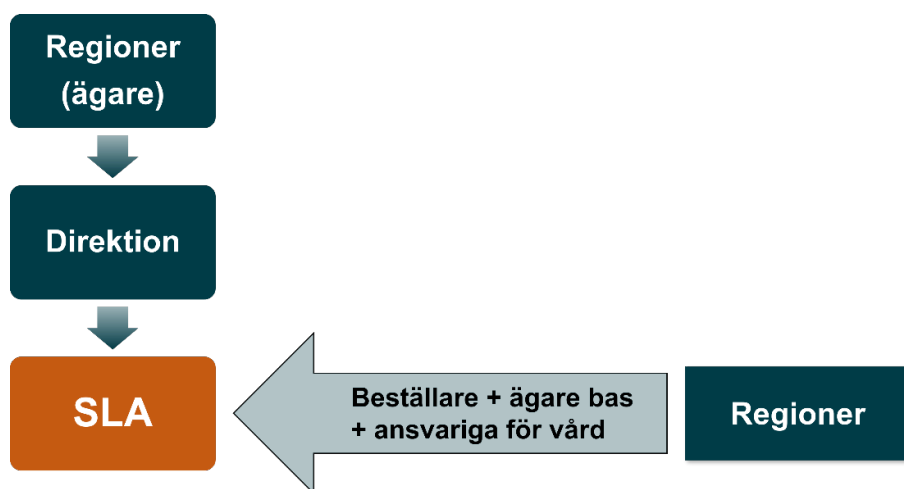
Värdegrunden innebär att Svensk Luftambulans genomsyras av en humanistisk grundsyn där respekten för människors lika och okränkbara värden, jämlikhet och jämställdhet betonas. Alla patienter och anhöriga ska känna sig säkra och trygga samt bli väl bemötta av alla verksamhetens företrädare.

De prioriteringar som verksamheten tvingas göra sker alltid efter patientens behov.

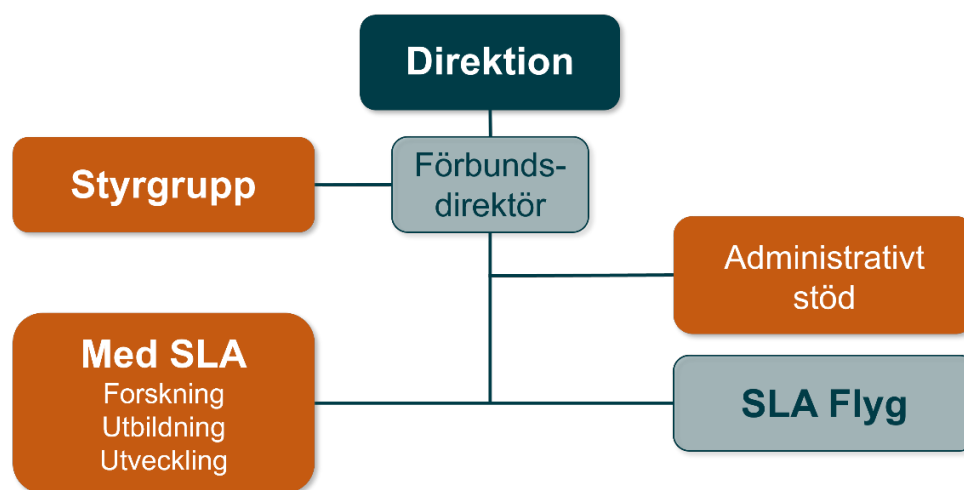
Värdegrunden ska prägla medarbetarnas förhållningssätt mot varandra och möten med andra. Allas insatser och synpunkter är viktiga i denna specialiserade verksamhet.

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 (SLA) är organisationens högsta beslutande och består idag av 12 ledamöter samt 12 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.



3.2 Översikt av verksamhetens utveckling

Operativ verksamhet har bedrivits vid baserna i Karlstad, Mora, Gällivare och Lycksele under hela året samt underhållsverksamhet i verkstaden i Karlstad. Verksamheten har bedrivits med god tillgänglighet och uppfylld målbild i det säkerhetsrelaterade arbetet.

Verksamheten har under året arbetat med och skapat förutsättningar för att skapa en ekonomi i balans. De största åtgärderna har i detta avseende gjorts inom den tekniska organisationen.

Under året har tillståndsmyndigheten Transportstyrelsen utövat tillsyn på våra samtliga fyra tillstånd, AOC, CAMO, ATO och Part-145.

Beslut om att ansöka om tillstånd för SPA/PBN för att flyga enligt PinS har tagits under året. Ansökan är inlämnad till Transportstyrelsen.

En förstudie om en utbytesstrategi och upphandlingsprocess har presenterats för direktionen. Beslut har därefter tagits om att starta förberedelsearbetet inför en upphandling. Arbetet har pågått sedan hösten 2024. Parallellt med detta sker en kompletterande ekonomisk analys som belyser olika scenarion om kostnadsutvecklingen över tid beroende av olika faktorer.

Beredskapsplanering är ett område som i högre grad och utifrån ett omvärldsperspektiv som SLA arbetat med.

Dialoger med potentiella medlemmar har skett vid flera tillfällen under året. Fokus i detta avseende har varit Region Jämtland Härjedalen och Region Stockholm. Möten har ägt rum både digitalt och fysiskt.

Under maj månad genomfördes SLA-dagarna vid två tillfällen med ett mycket gott resultat. All personal samlades för utbildning, information och erfarenhetsutbyte.

Under juni månad deltog SLA på European HEMS and Air Ambulance Committees årsstämma i Oslo. Det är en intresseorganisation som gemensamt arbetar med medlemmarnas intressen i bland annat Europeiska myndighetsforum.

Under hösten 2023 tecknades avtal om ett nytt system för planering och uppföljning för den operativa verksamheten och luftvärdighet. Systemet (Air Maestro) har implementerats under 2024.

Personalläget vid huvudkontoret har varit stabilt under året. Utöver den operativa verksamheten har vi haft en bra fördelning mellan fysisk närvaro och hemarbete. Sjukfrånvaron har varit relativt låg.

3.3 Aktiviteter för nya medlemmar

Under 2024 har en dialog pågått med representanter från SLA:s tjänstemannaledning och representanter för Region Stockholm, gällande möjligheter för ett framtida medlemskap i SLA. Region Stockholm har efter en avbruten upphandlingsprocess övervägt olika alternativ. De kommer fortsätta att jobba med frågan efter att ha tecknat ett kortare avtal med en extern aktör. SLA är förberedda på en fortsatt dialog kring förutsättningarna för medlemskap om så önskas.

Under december månad så genomfördes ett möte på plats i Östersund mellan regionledningen och representanter från politisk och tjänstemannaledningen i SLA. Syftet har varit att diskutera förutsättningar om ett medlemskap i SLA inför att deras avtal med en extern aktör löper ut. Ett uppföljande möte är utlovat under januari månad 2025.

Region syd som tidigare varit inblandade i frågan om eventuell utveckling av helikopterverksamhet har tillfrågats om intresse för fortsatt diskussion. De har låtit meddela att frågan för närvarande är vilande hos dem.

3.4 Befintliga helikoptrar

Då nya helikoptrar beställdes till Region Norrbotten och Region Västerbotten, ingick i kontraktet även en uppgradering av befintliga helikoptrar till samma status.

I samband med en tillsyn modifierades de äldre helikoptrarna till samma version som de tre nyare. SLA har en nära enhetlig flotta av Airbus H145 version D3.



3.5 Administration

Under 2022 antogs en reviderad förbundsordning för SLA. Ambitionen är att sammanfoga förbundsordningen med en ny ekonomimodell. En ny modell kommer nu att anpassas för de kvarvarande medlemmarna. Arbetet och uppdatering av en ny ekonomimodell har fått stå tillbaka för andra prioriterade områden men kommer att återupptas som en del av förberedelsearbetet inför en kommande upphandlingsprocess av helikoptrar.

I slutet av maj månad gjordes en rundresa bland medlemmarna där en dialog genomfördes med respektive regionledning. Fokusområden var uppföljning av ekonomi, kommande upphandlingsprocess, PinS SPA/PBN samt beredskapsfrågor,

Ett arbete kring SLA:s övergripande verksamhets- och säkerhetsskydd har påbörjats och kommer att fortgå under 2025.

Under 2024 har SLA haft ett fortsatt fokus på strategier för beredskap- och kontinuitetsplanering. Ett arbete som fortsätter även under 2025. En djupare planering inför risk- och sårbarhetsanalyser har påbörjats.

SLA har lagt grunden för en krigsorganisation i samverkan med medlemmarna. Ett uppföljande arbete pågår med Försvarmakten.

Mycket tid har under året lagts på för att hantera de lån som SLA har idag och fatta beslut om framtida långivare, gemensamt borgensåtagande samt regressavtal mellan medlemmarna. Innan årets slut hade samtliga medlemmars fullmäktige fattat likalydande beslut och en process för att flytta lånen till Kommuninvest har påbörjats. Lånen kommer att flyttas succesivt, utifrån löptid.

Flera uppdateringar har gjorts inom området kommunikation. SLA:s webbplats har uppdaterats och ett digitalt verktyg används för interna nyhetsbrev.

Ett arbete med SLA:s struktur kring informationssäkerhet har genomförts och nya rutiner och riktlinjer har tagits fram. En information till alla medarbetare har även genomförts.

Utveckling av det administrativa stödet från Region Värmland har fortsatt under 2024. En ekonomifunktion på strategisk nivå har tillkommit och en medarbetare skolats in i området.

I juni deltog SLA vid ett par seminarier i Almedalen. Ett av dem var ett större arrangemang i samverkan med Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA). Det andra var ett mindre och riktat i huvudsak till våra medlemmar med fokus på samverkan i norra Sverige.

Ett omfattande förberedelsearbete har under året pågått inför en kommande upphandlingsprocess av helikoptrar. En förstudie har genomförts vilken lagt grunden för upplägget av arbetet. Flera grupper har aktivt arbetat med behovsanalyser. Utöver detta sker parallellt och med stöd av en upphandlad konsult en kompletterande kostnadsanalys som stöd inför beslut om formell start av upphandlingen. Analysen belyser alternativ för upphandlingen samt ägar-nas kommande kostnader för nya helikoptrar.

3.6 Flygskolan (ATO)

Flygskolan (ATO, Approved training organisation) har under 2024 utbildat två nya piloter för placering i Lycksele. Fördelningen har varit en under våren och en under hösten.

Piloterna har utbildats mot rollen som Copilot (styrman) i ett multipilotsystem. Båda piloterna har tillgodogjort sig utbildningen väl.

Den senaste typutbildningen genomfördes enligt ny utbildningsmetodik som innebär att all flygträning görs i simulator med påföljande flygprov för att sedan göra slutgiltig träning i helikopter. Det har fungerat bra utan att ATO har behövt göra några kompletterande justeringar till utbildningsplanen.

Under 2024 har också Transportstyrelsen genomfört verksamhetskontroll på ATO. Ny CFI, (chief flight instructor) är rekryterad från de egna instruktörerna och insatt i sin nya befattning.

Två instruktörer har genomfört teoretisk utbildning till PC-kontrollant (proficiency check). Deras utbildning fortsätter med praktik under våren 2025.

En PC-kontrollant har genomfört utbildning till flygprovskontrollant under året.

ATO har gjort en analys av vad som förväntas av utbildningsorganisationen om vi ska överta en ny bas.

Planering för detta och eventuellt ny helikoptertyp har påbörjats.

Inför 2025 har budget lagts mot utbildning av två piloter.

3.7 Tekniska avdelningen

Då ett par av våra kollegor i viktiga management roller valde att fortsätta sina karriärer i våra nordiska grannländer togs ett omtag av underhållsorganisationen (Part-145). Större andelen av berörda och aktuella management roller kunde tillsättas internt med hjälp av befintliga resurser från både Part-145 och ingenjörskontoret (Part-CAMO). Dock medförde det att vi påbörjade en rekrytering av en 100% tjänst som Line Maintenance Manager, som framöver även kommer ta över personalansvaret för våra operativa och ambulerande tekniker.

Vi anställde under året en praktikant från flygteknikerutbildningen som mekaniker till vår Base Maintenance verksamhet. Samtidigt tog två av våra tidigare mekaniker steget in i rollen som ambulerande tekniker. Då en av våra mer rutinerade tekniker beslutade sig för att gå i pension startade vi även en rekrytering av ytterligare en ambulerande tekniker. Utmaningarna att rekrytera tekniker till Base Maintenance kvarstår och medför att den fasta bemanning fortsatt varit nedbantad och behovet av mantimmar fyllts på genom en kombination av de ambulerande och operativa teknikerna.

Utöver de ordinarie operativa uppdragen och de rullande återkommande 400/800 timmars och tolv månaders inspektionerna, utförde vi under den senare delen av året ett av våra större underhållsarbeten till dags datum i form av växellådsbyten på en av våra första helikoptrar. Vilket i nuläget utförs vid 4000 timmar gångtid men med en förhoppning att det skall förlängas till 4500 timmar i närtid och 5000 timmar därefter för resterande delen av vår helikopterflotta.

Internt gick allt enligt plan men tyvärr har det varit stora leveransproblem på i synnerhet just växellådor vilket ledde till kraftiga förseningar och återkommande behov av omplaneringar.

Med Part-CAMO vid rodret startades ett par nya lite större modifieringsprojekt för våra helikoptrar som skall ge bättre mobiltäckning framför allt i våra nordligare regioner samt möjlighet till extern strömförsörjning på marken utanför våra hemmabaser. Under årets första månad signerades även reservdelsförsörjningsavtalet med Airbus.

3.8 Med-SLA

Med-SLA är SLA:s medicinska avdelning som under 2024 bestått av en forskningsansvarig och en utbildningsansvarig. Dessa leds av en medicinskt samordningsansvarig. Uppgifterna för Med-SLA är av en samordnande och understödjande karaktär där målsättningen är ”god vård” i form av hög medicinsk kvalitet i medlemsregionernas verksamhet. Med-SLA är också SLA:s interna organisationsstöd avseende medicinsk kompetens.

Med-SLA har även informella samarbeten av olika omfattning med andra externa regioner. Flera diskussioner har under året utkristalliserat de formella formerna för sådant samarbete. En utveckling med formella avtal med flera regioner om medicinskt samarbete utan medlemskap i SLA kommer också ställa ökade krav på Med-SLA.

Forskningsrapport Med-SLA

Tydlig vetenskaplig förankring kännetecknar framstående medicinska organisationer. Det är därför glädjande att SLA senaste åren genomfört ett stort antal studier som publicerats i välrenommerade vetenskapliga tidskrifter. Forskningen fokuserar på för nordisk ambulanshelikoptersjukvård kliniskt viktiga frågeställningar, syftandes till stor patientnytta. Mer än 25 prehospitla artiklar har publicerats 2018–2024. Ett bra forskningssamarbete har etablerats med ledande akademiska institutioner och HEMS-organisationer i våra nordiska grannländer (Norsk luftambulans, Dansk HEMS, FinnHEMS).

SLA:s forskningschef Mikael Gellerfors har publicerat >24 prehospitla publikationer varav flertalet som huvudansvarig forskare (sistanamn). Han handleder flera doktorander och har varit medorganisatör för flera internationella konferenser för ambulanshelikopterverksamhet. Mikael blev i maj Docent (eng. associate professor), den första i Sverige baserad på kli-

nisk ambulanshelikopterforskning. Genom forskningen har ett fint samarbete med prehospitalkliniska organisationer, expertkommittéer och beslutsfattare uppnåtts, där SLA uppfattas som en mycket seriös och kompetent aktör. Mest glädjande är dock det ökande forskningsintresset där många helikopterläkare och sjuksköterskor vid samtliga SLA-baser mycket framgångsrikt deltagit i och stärkt den kliniska prehospitalkliniska intensivvårdsforskningen i Sverige.

Se även bilaga "Forskningsrapport".

4 Viktiga förhållanden för resultat & ekonomisk ställning

4.1 Samverkan med andra aktörer

En del av SLA:s uppdrag och frågor ligger nära Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA). Under året har olika samverkansfrågor och erfarenheter diskuterats mellan förbunden. Ett fortsatt arbete kommer att ske och i den långsiktiga strategin finns en ambition om ett fördjupat samarbete på sikt.

SLA har under 2024 haft ett fortsatt samarbete med Norsk Luftambulans samt med vår finska motsvarighet Finnhems. Ett antal möten har utvecklats till ett ömsesidigt och positivt utbyte av erfarenheter.

SLA har under 2024 deltagit tillsammans med övriga nordiska länder som bedriver ambulanshelikopter verksamhet, vid den årliga Ehac-konferensen med årsstämma, där SLA varit medlemmar sedan starten av kommunalförbundet.

Under september månad deltog under tre dagar SLA vid den årliga FLISA-kongressen (Föreningen för ledningsansvariga inom svensk ambulanssjukvård). SLA var representerade såväl i utställningen som i föreläsningsprogrammet.

Den medicinska avdelningen deltog i oktober vid en internationell konferens, Tactical Trauma, vilken i år var förlagd till Sundsvall. I samband med utställningen så gavs möjligheter till information om SLA samt föreläsning kopplat till vår verksamhet.

4.2 Ekonomisk utveckling

De ekonomiska förutsättningarna för SLA har under 2024 varit stabilare jämförelsevis med 2023. En stor del av avvikelserna i kostnadsutvecklingen är kopplade till räntekostnader och personalkostnader. Personalkostnaderna är i huvudsak kopplade till övertid i samband med sjukfrånvaro.

Kostnaderna för Med-SLA:s utbildningsverksamhet har hållits väl inom budget.

SLA:s försäkringskostnader har fortsatt kunnat sänkas under 2024. Detta med bakgrund av en gedigen och professionell hantering av våra helikoptrar inom ramen för SLA:s underhållsorganisation samt hur vi handskas med helikoptrarna generellt i vårt uppdrag.

Förbundets rörliga kostnader är direkt kopplade till helikoptrarnas flygtid, vilken styrs av inkomna larm samt väderbegränsningar som hindrar flygning. Flygtiden har varierat mellan åren men möjligheten att göra rimliga bedömningar har ökat sedan verksamheten startades. Flygtid och kriterier för utlarmning är den enskilt största parametern för en medlemsregion att själv påverka kostnaderna. Under året ses en generell minskning av antalet flygtimmar.

Som ett led i att på sikt stabilisera räntekostnaderna över tid har åtgärder vidtagits. Direktionen och samtliga medlemmar har under året fattat beslut om lån, långivare, gemensamt borgensåtagande samt regressavtal. Detta för att successivt och utifrån nuvarande löptider lägga över lånen till Kommuninvest. Den administrativa processen med Kommuninvest har pågått under hösten och överflyttning av lån påbörjas inom kort.

Förutsättningarna om att genomföra delar av tyngre underhåll på basen i Gällivare har godkänts av Transportstyrelsen. Syftet med det är att minska antalet flygtidstimmar vid förflyttning av helikopter. Arbetet med tyngre underhåll på basen har påbörjats under 2024.

En åtgärdsplan för att möta den ekonomiska utvecklingen har beslutats av direktionen. Planen har följts upp vid styrgruppsmöten samt vid arbetsutskottets och direktionens möten. Arbetet har fortsatt under 2024 och flera delar av planen har gett positiva effekter.

Direktionen har fattat beslut om en princip för att återställa årets negativa resultat.

4.3 Personal

Antal anställda 2024-12-31

Antalet tillsvidareanställda i Svensk Luftambulans uppgick vid årsskiftet 2024-12-31 till totalt 79. Antalet män var 72 och antal kvinnor 7. Könsfördelning var 91 % män och 9 % kvinnor.

Utöver de tillsvidareanställda finns några timavlönade medarbetare.

Under året har det skett rekrytering och tillsättning av piloter med anledning av två avgångar. Annonsering och rekryteringsprocess för tekniker och Line maintenance manager har påbörjats men ännu inte slutförts.

Region Värmland		Jämställdhet per 2024-12-31			
: Totalt					
Basenhet	-----Tillsvidareanst.-----				
	---Kvinnor---		---Män---		
	Antal	Andel	Antal	Andel	
SLA Gemensamt (959)	7	8.9	72	91.1	
Summa	7	8.9	72	91.1	

Övertid

Totalt utfördes 4097 timmar fyllnadstid och övertid sammanlagt. Övertidsuttaget har legat runt 4000 timmar årligen de senaste tre åren. Runt hälften av övertiden utförs av piloter. Resterande övertid fördelas i huvudsak på HCM och Tekniker.

Region Värmland

Övertid - timmar 2024-01 -- 2024-12

Sida: 1

	2024-01	2024-02	2024-03	2024-04	2024-05	2024-06	2024-07	2024-08	2024-09	2024-10	2024-11	2024-12	Totalt
Ersatt med pengar													
- Enkel	89	42	30	37	40	44	54	68	48	97	62	29	639
- Kval	232	213	153	222	307	175	352	333	187	279	276	199	2928
- Fyllnad	40	41	2	21	94	14	18	10	41	94	84	72	530
*Summa	360	296	185	279	440	232	424	411	276	470	422	300	4097
Ersatt med tid													
- Enkel													
- Kval													
- Fyllnad													
*Summa													
J/B Läkare T/P													
TOTALT	360	296	185	279	440	232	424	411	276	470	422	300	4097

Region Värmland

Övertid - timmar 2023-01 -- 2023-12

Sida: 1

Basenhet SLA Gemensamt

	2023-01	2023-02	2023-03	2023-04	2023-05	2023-06	2023-07	2023-08	2023-09	2023-10	2023-11	2023-12	Totalt
Ersatt med pengar													
- Enkel	65	39	63	33	58	49	42	37	71	53	38	34	580
- Kval	135	207	222	170	339	285	212	124	495	357	152	224	2921
- Fyllnad	0	0	88	15	114	40	9	66	133	48	103	0	615
*Summa	200	246	373	219	511	374	262	227	698	458	292	258	4117
Ersatt med tid													
- Enkel	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
- Kval	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
- Fyllnad													
*Summa	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
J/B Läkare T/P													
TOTALT	200	246	374	219	511	374	262	227	698	458	292	258	4118

Sjukfrånvaro

För helåret 2024 uppgick sjukfrånvaron till 1,05% totalt för hela SLA.

Region Värmland

Arbetad tid och sjuktimmar 2024-01-01 -- 2024-12-31 Periodiserat

Sida: 1

Totalt

Basenhet	Ordinarie timmar	Faktiska timmar	Sjuktimmar			>=60 dgr	
			Totalt	Sjukers	%	Sjuk.tim.	%
SLA Gemensamt (959)	126228	125287	1321	0	1.05	440	33.31
Summa	126228	125287	1321	0	1.05	440	33.31



SVENSK
LUFTAMBULANS

4.4 Arbetsmiljö

Det systematiska arbetsmiljöarbetet har fortgått under året och arbetsplatsträffar och skyddsronder har genomförts. Arbete med att följa upp den alkohol- och drogpolicy som SLA tog fram 2022 har skett. Under 2023 infördes alkoholtester på baserna och vid huvudkontoret i Karlstad. Tester har genomförts regelbundet under 2024.

Inom ramen för interkontrolluppföljning har en särskild genomgång av bisysslor genomförts.

4.5 Händelser av väsentlig betydelse

Under hösten 2023 påbörjade SLA arbetet med en förstudie inför en framtida upphandling av nya helikoptrar. Syftet är att kunna hantera en utbytesstrategi liksom att skapa alternativ för nya medlemmar i förbundet. Ett intensivt förberedelsearbete har genomförts med utsedda arbetsgrupper där ett stort fokus legat på behovsanalyser. Därutöver har flera administrativa stödfunktioner förberetts och planeringen fortgår på olika områden.

Enligt beslut av medlemmarna har en fristående konsult upphandlats och genomför parallellt med övrigt arbete en kompletterande kostnadsanalys med syfte att redovisa olika kostnadsalternativ inför beslut om upphandling. Även medlemmarnas långsiktiga kostnader för nya helikoptrar belyses.

En ny samordningsansvarig läkare för Med-SLA har rekryterats under året och påbörjat sitt arbete.

En förstudie genomfördes 2023 för att nyttja och flyga enligt PinS. Ett underlag för ett utökat tillstånd för SLA om att flyga efter PinS har överlämnats till Transportstyrelsen efter ett gemensamt beslut av medlemmarna under 2024.

Omvärldsläget fortsätter att påverka SLA. Behovet ökar av att kartlägga och analysera vår förmåga att upprätthålla verksamheten vid olika störningar.

Ett arbete med översyn av kollektivavtalet för piloter har pågått under året. Arbetet är ännu ej slutfört men är nu inne i ett förhandlingsskede.

SLA-dagar har genomförts med all personal samlade vid två olika tillfällen under maj månad. Obligatorisk utbildning för all personal har genomförts vid dessa tillfällen.

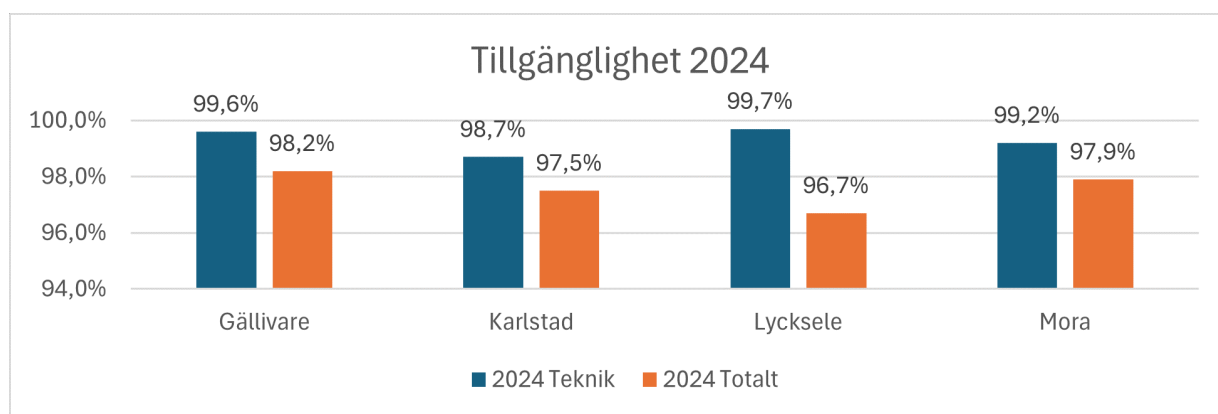
Det kvalitetsuppföljningssystem som startats upp under 2023 med syfte att stärka förutsättningen för en bra framtida uppföljning och utveckling av en luftburen prehospital akut- och intensivvård har fortsatt att användas. Det finns idag mycket data samlad och ett arbete pågår just nu för att möjliggöra ett nationellt kvalitetsregister inom området.

En ny riktlinje för informationssäkerhet för SLA antogs 2023 och har implementerats under 2024.

4.5.1 Tillgänglighet

Kommentarer för 2024 års data anges nedan. 2023 års data anges inom parentes ().

- Tillgänglighet SLA totalt: 97,6% (98,1%). -0,5% enheter från föregående år.
 - Gällivare totalt: 98,2% (99,9%). -1,7% enheter från föregående år.
 - Karlstad totalt: 97,5% (97,2%). +0,3% enheter från föregående år.
 - Lycksele totalt: 96,7% (96,6%). +0,1% enheter från föregående år.
 - Mora: totalt: 97,9% (98,5%). -0,6% enheter från föregående år.
- Tillgänglighet SLA teknik: 99,3% (99,6%). -0,4% enheter från föregående år.
 - Gällivare teknik: 99,6% (99,9%). -0,3% enheter från föregående år.
 - Karlstad teknik: 98,7% (99,6%). -0,9% enheter från föregående år.
 - En enskild händelse har bidragit till kraftigare nedgång. Spricka i swashplate.
 - Lycksele teknik: 99,7% (99,7%). Ingen förändring från föregående år.
 - Mora teknik: 99,2% (99,3%). -0,1% enheter från föregående år.



Väderpåverkan redovisas inte i diagrammet ovan då det är regelstyrt och inte kan påverkas av SLA.

4.5.2 Flygtid och genomförda uppdrag

Verksamheterna har varit i full drift vid samtliga baser under 2024.

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.

Flygstatistik januari – december 2024

Värmland													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	septembe	Oktober	Novembe	Decembe	Totalt
Flygtid uppdrag 2024	23,80	23,30	34,00	26,3	55,9	46,6	58,6	45,5	25,6	30,9	23,2	30,00	423,7
Flygtid uppdrag 2023	31,50	34,80	40,70	44,90	53,7	58,7	36,00	39,80	18,60	36,5	14,50	15,60	425,3
Dalarna													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	septembe	Oktober	Novembe	Decembe	Totalt
Flygtid uppdrag 2024	27,10	32,20	25,30	35,9	59,9	52,1	50,3	38,2	40,1	32,5	32,5	26,60	452,70
Flygtid uppdrag 2023	44,00	38,30	49,30	37,10	48,5	43,9	39,30	32,90	21,70	20,6	21,30	18,90	415,80
Norrbottnen													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	Septemb	Oktober	Novemb	Decembe	Totalt
Flygtid uppdrag 2024	32,5	26,1	45,7	53,7	46,3	63	72,9	72,4	47,6	29,6	30,5	23	543,3
Flygtid uppdrag 2023	48,2	34,8	59,6	78	65,9	76,9	96,8	80,4	51,4	50,7	15,1	8	665,8
Västerbotten													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	Septemb	Oktober	Novemb	Decembe	Totalt
Flygtid uppdrag 2024	32,7	45,2	48,4	75,3	73,3	56	84,2	66,8	67,2	54,5	50	52,4	706
Flygtid uppdrag 2023	34,8	48,6	67,2	59,1	62,3	70,9	90	63,1	63,7	69,6	22	23,3	674,6

4.5.3 Värmland

Produktion

Verksamheten har under året förlöpt på sedvanligt vis. Vi har varit fem år i vår nya bas och det har skett en del garantiarbeten under året. SLA och Region Värmlands personal på basen är nöjda med lokalerna och med samarbetet med Karlstads Flygplats.

Vi har under 2024 haft en normal larmfrekvens. Fördelningen mellan primäruppdrag och sekundäruppdrag ligger fortsatt tämligen konstant på ca 80/20 %.

Under februari 2024 startade Region Värmlands egen larmcentral, Sjukvårdens larmcentral (SvLc). Uppstartsfasen har varit präglad av tekniska bekymmer som vi tillsammans har arbetat för att lösa. Stor del av de tekniska svårigheterna har varit hos leverantören. Vi har upplevt att Region Värmland på alla sätt har arbetat för att lösa dessa utmaningar på bästa vis. Under hösten blev stabiliteten bättre. Mot slutet av året, efter en uppdatering, blev funktionaliteten sämre.

Efter att regionen tagit över utalarmeringen har catteringsfrekvensen sjunkit under året. Ett kontinuerligt arbete sker för att få till bästa utnyttjande av vår verksamhet. Vi har dagliga möten med den operativa personalen på SvLC och helikopterpersonalen samt regelbundna möten på ledningsnivå. Vi upplever en betydlig större möjlighet att föra en konstruktiv dialog nu än med föregående operatör.

Arbetet med en ny upphandling för att ersätta nuvarande ambulanshelikopter har startat under 2024 och flera medarbetare har varit involverade i denna process.

Medicinsk utveckling

Arbetet med att öka vår beredskap vid större händelser har fortsatt. Avtalet mellan Region Värmland och SLA för HCM är i slutfasen. Detta avtal är viktigt då det möjliggör en mycket

större flexibilitet för det medicinska teamet vid större händelser. Anskaffning av medicinteknisk utrustning till ett tredje team fortsätter. Den ansträngda ekonomiska situationen i Region Värmland gör detta arbete svårt. Förhoppningen är att det ska vara på plats innan sommaren 2025.

Anskaffning av en uppsättning Rakelenheter till det tredje teamet är under verkställande och arbetet med larmvägar vid en större händelse har hög prioritet.

Högflödesbehandling med syrgas/luft är en etablerad behandling på sjukhus sedan flera år och har blivit en mycket viktig del av behandlingsarsenalen för olika typer av andningsbesvär hos både unga och gamla. Vi har hittills inte haft den möjligheten utanför sjukhus. Ett stort arbete har gjorts under 2024.

Vi har upphandlat utrustningen och tillsammans med SLA utarbetat godkännande och rutiner för fastsättning och arbetsmodell för högflödesbehandling i helikopter och rutiner för behandlingen. Region Värmlands ambulanshelikopter kommer att bli den första i Sverige som kommer att ha denna möjlighet.

Personal

Personalmässigt fungerar det väl med liten omsättning på personal. Ingen medarbetare har slutat under 2024.

Under mars 2024 fick regionen dispens under ett år för att fortsätta jobba dygn för läkarna på ambulanshelikopter verksamheten. Om denna dispens inte förlängs finns det anledning att tro att flera kommer att avsluta sin tjänst vid ambulanshelikopter verksamheten. Samma utmaning finns på flera ställen i Sverige. Region Värmland har ansökt om ny dispens.

4.5.4 Dalarna

Produktion

Antal fullbordade uppdrag d.v.s. med patientkontakt var 329 varav 243 primäruppdrag och 85 sekundäruppdrag. Detta innebär ca 25 % sekundäruppdrag, vilket är en något högre siffra än tidigare år då antalet sekundäruppdrag legat på ca 20 %. 174 uppdrag avvisades p.g.a. väder och 422 avvisades av medicinska orsaker.

Jämförelse med 2023 kan inte göras fullt ut då registreringssystemet Log Eze inte infördes förrän 2023-02-21. Uppdragsrelaterad flygtid var 453 timmar vilket är en ökning jämfört med 2023 års helårsrapport. En anledning till detta skulle kunna vara ett antal färre avbrutna uppdrag.

Uppdragen fördelar sig något ojämnt över året med, normalt sett, en topp under den turisttåta vintersportsäsongen årets första månader då man kan notera att många utomlans respektive utlandspatienter behöver akut sjukvård och snabb transport till akutsjukhus i Dalarna.

Något förvånande var januari–mars, en period av markant minskade uppdrag och flygtimmar som inte avspeglade sig i väderförhållanden utan vars orsak måste förklaras på annat sätt.

En möjlig orsak skulle kunna vara en nedgång i vintersportturismen till följd av den för många ansträngda ekonomin.

Antal larm som inkommit till ambulanshelikoptern var fler (även med hänsyn till ovanstående vad gäller registrering) med 1356 larm. Fortlöpande samverkan och diskussion sker med SOS Alarm och Inre Befäl Ambulans (IB) kring larmprioritering och larmkriterier.

Ett samverkansmöte med SOS Alarm och IB (tillsammans med baschef och verksamhetschef från ambulanshelikoptern) genomfördes i slutet av maj för att diskutera larmprioritering och åtgärder för att minska risken för undertriagering från IB. Uppföljande möte genomfördes under december tillsammans med personal från SOS Alarm samt ambulans.

Fortsatt detaljerad verksamhetsanalys planeras för att öka träffsäkerheten i ambulanshelikopterns uppdrag och för att möjliggöra att ambulanshelikoptern kan åta sig och fullfölja fler prio 1-klassade uppdrag (livshotande tillstånd).

Medicinsk utveckling

Under våren erhöll SLA:s forskningschef Mikael Gellerfors en docentur i anestesi och intensivvård och den första docenturen i Sverige med forskning baserad huvudsakligen på klinisk, prehospital intensivvård.

Mikael har publicerat 24 artiklar huvudsakligen inom prehospital intensivvård. Flera studier pågår, bl.a. en studie som undersöker luftvägsassistentens roll vid prehospital akutanestesi.

Nyligen har en studie på vasopressin vid trauma och en studie om luftvägshantering i trånga utrymmen skickats in till vetenskapliga tidskrifter. Forskning sker fortlopande och målet är att flertalet av basens personal ska vara involverade i denna.

Ett flertal studier pågår mellan helikopterbaserna både nationellt och internationellt. Ett exempel är REBOA som är en samstudie mellan ambulanshelikoptrarna i Värmland och Dalarna.

På basen har utbildning och kompetensutveckling stått i fokus med inrättandet av gemensamma basdagar i syfte att utbilda, undervisa och teamträna koncentrerat; dessa kommer att fortsätta och utvecklas vidare under 2025.

Under hösten kommer en del av fokus på basen att ligga på utveckling av personalgruppsöverskridande projektarbeten och gemensam utbildning med mål att såväl utveckla verksamheten som att hitta besparingsmöjligheter.

Omvärldsbevakning vad gäller nya behandlingsmetoder och strategier kommer att fortsätta både inom den egna verksamheten och inom SLA som håller i gemensamma utbildningar och konferensdeltagande, både inom flygsäkerhet och medicinsk fortbildning.

Personal

Den 1 mars tillträdde en ny verksamhetschef.

En nionde läkare hade under året ett vikariat på 30% med sikte på en fast anställning på 50%, detta för att möjliggöra arbete med funktionsuppdrag och verksamhetsutveckling.

Ytterligare en pilot anställdes under året. Antalet anställda piloter vid basen är fem.

Övrigt

Ambulanshelikoptern har fått beviljad dispens från 11 timmars dygnsvila.

Ett arbete har påbörjats under året med att utveckla en organisation och plan för civila massskadesituationer, kriser och krig. Detta kommer att ske i samråd och samarbete med Region Dalarna, SLA och Försvarsmakten.

Under året har Morabasen tagit emot internationella gäster på studiebesök.

I juli fick basen besök av Dr Ben Nicholson, HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) och akutläkare från Virginia, USA. Planer finns för samverkan inom läromedel för HEMS och prehospital vård. Under oktober hade vi en medåkare från Skottland; Aebhric O' Kelly, HEMS paramedic och erfaren NATO-instruktör i prehospitalt omhändertagande i svåra miljöer.

Aebhric föreläste senare på konferensen Tactical Trauma i Sundsvall.

Både HCM och läkare deltog i internationella kurser och konferenser under året, bl.a. ovan nämnda Tactical Trauma samt London Traumakonferensen i december där även Dr Mikael Gellerfors föreläste om videolaryngosop som hjälpmedel vid prehospital och in cabin intubation.

4.5.5 Norrbotten

Produktion

Under fjärde kvartalet av 2024 har mycket fokus lagts på att jobba med en förstudie inför upphandling av medicinsk inredning och att ta fram underlag internt för kommande helikopterupphandling.

Vägambulansbehovet med 9490 har ökat och vi har uppgraderat IVA-bilen från en Volvo XC70 till en XC90. Denna bil gör skillnad när vädret inte tillåter oss att flyga.

Projektet-REACH med PinS är i slutfasen för Region Norrbotten, där ett godkännande från Luftfartsverket har dragit ut på tiden. Detta medför en stor säkerhetshöjning och ökar tillgängligheten på ambulanshelikoptern i sämre väder till de två destinationerna Kiruna och Sunderbyns sjukhus. En rutin för kommunikation via Rakel med markbunden personal har implementerats och används både mot Norrbottens och Västerbottens sjukhus.

Personal

Helikopterverksamheten har tagit över samtliga tio sjuksköterskor som tidigare varit utlånade till verksamheten och är nu anställda under ambulanshelikopterverksamheten.

Fem läkare har sagt upp sig och valt att tjänstgöra närmare hemorten och en inskolning av nya läkare skall inom kort påbörjas.

Medicinsk utveckling

Två forskningsstudier är påbörjade. En handlar om den mobila täckningen inom Region Norrbotten. Den andra är en studie på om VR skulle kunna vara ett övningsverktyg inom ambulanshelikoptern.

Nya journalsystemet Cosmic har implementerats och vi har påverkats en del av det arbetet.

Ny medicinsk utrustning har investerats där helikopter verksamheten har uppgraderats med en ny variant av videolaryngoskopi.

Övrigt

En uppgradering av dom fysiska testerna på regionens helikopterpersonal är genomförd. Nytt för i år är ett rullbandstest där personalen får bära en tyngre väska på ryggen för att simulera verkliga belastningen på personalen under ett uppdrag.

Förstudien på att göra Gällivare sjukhusplatta till en "godkänd" platta är klar och ett byggstartdatum inväntas från regionens fastighetsavdelning under hösten 2025. En förstudie på Kalix sjukhusplatta skall beslutas.

Helikopterbasen som ägs av Gällivare kommun har haft upprepade problem men en port som havererar. Det är nu tillsatt ett projekt där man konstaterat att porten ska bytas ut. Utbytet kommer att ske under våren 2025 och en upphandling av ny port pågår.

På kommunikationssidan har samtliga piloter genomgått Grundutbildning i Rakelanvändning samt lokala sambandsplaner vilket breddat kunskapsnivån i helikopterteamet. Samtliga är även godkända för PNG 30 systemet.

4.5.6 Västerbotten

Produktion

Hösten innebar många uppdrag för verksamheten. Under året genomfördes 691 uppdrag och 702 flygtimmar, vilket är en ökning med 108 uppdrag från föregående år.

Ett läkemedelsskåp är monterat och används med hjälp av SITHS-kort av behörig personal på helikopterbasen. Personalen upplever en bättre arbetsmiljö utifrån att de inte behöver åka upp till sjukhuset för att fylla på läkemedel innan nästa uppdrag.

Förfyllda sprutor med läkemedel har underlättat den medicinska personalens arbetsbörda när de är på väg på uppdrag. De kan nu i större utsträckning fokusera på det larm som de åker på och förbereda sig inför det. Vi håller även på att utöka de förfyllda sprutorna utifrån behovet som finns. Alla sprutor används på operation ifall de inte kommer till användning i helikopter verksamheten vilket gör att vi minimerar risken att läkemedel måste kasseras.

De elbilar som verksamheten fick under våren uppfyller inte de krav som verksamheten har och fungerar inte riktigt i det klimat som råder i Lycksele under vintermånaderna. Nu har vi fått beviljat att byta ut dessa elbilar och får därmed hybridbilar med fyrhjulsdrift till verksamheten. En mycket positiv nyhet. I nuläget är det en av bilarna som kommer att kunna bytas ut. De befintliga bilarna ska omplaceras inom regionen och ska få nya ägare innan helikopter verksamheten kan få hybridbilar i stället.

Problem som varit är att elbilarna går ner i nödläge, att ett av batterierna i bilarna inte håller utifrån att det är korta körsträckor och svårigheter med att ladda när det inte finns snabbladare på regionens laddstationer. Problemen gör att bilarna inte kan köras ut på uppdrag i den utsträckning som det finns behov av.

Förrådet i hangaren håller på att ta ny form med hyllor och skåp vilket förbättrar arbetsmiljön.

Personalen arbetar med att färdigställa filmsekvenser som den medicinska personalen tillsammans med övrig besättningspersonal filmat under hösten. Målet är att kunna dela filmerna med ambulansverksamheterna i regionen. Vi arbetar för att skapa ännu bättre förståelse mellan verksamheterna utifrån hur ambulanshelikopterverksamheten arbetar i olika situationer och uppdrag utifrån geografi, väder, arbetssätt, säkerhet med mera.

Under våren kommer vi att planera inför 30-årsjubileum med helikopterverksamheten i Västerbotten.

Verksamheten har arbetat med snabbspår på sjukhusen vilket visat ett positivt utfall för patienterna.

Avvikelse är en del i vår verksamhet och målet med avvikelse är att kunna uppnå kvalitetsförbättringar, vilket i slutändan ska gynna både patienterna och medarbetarna. Den stora delen avvikelse vi har i helikopterverksamheten handlar om att SOS inte uppnår den kvalitet som vi förväntar oss av en larmcentral. Det finns ett stort behov av att förbättra koordinering av larm i regionen.

Region Västerbotten har etablerat en inre befäl-funktion som hittills har förbättrat framför allt koordinering av lågprioriterade uppdrag som är mycket resurskrävande för ambulanssjukvården. Inflytande över akuta ärenden har visat sig vara mer komplicerat. En gemensam HEMS-koordinator med andra regioner skulle öka möjligheten för att göra skillnad för patient genom en bättre koordinering utifrån formell utbildning.

Utbildning

Under hösten hölls HUET-utbildningen för den medicinska personalen, vilken blev väldigt uppskattad.

En del ur personalen fick under hösten åka på Tactical Trauma som arrangerades i Sundsvall, mycket uppskattade dagar.

Efter ett uppehåll har de SLA gemensamma M&M åter kommit i gång.

Utbildning för den medicinska personalen planeras nu under våren 2025.

Personal

Rekrytering av den medicinska personalen är klar. Inskolning sker under våren.

All personal har fått beställa nya gjutna öronproppar för att använda i arbetet.

4.6 SLA:s medicinska avdelning

Utmaningar och pågående projekt

Målsättningen att utveckla vår medicinska verksamhet ytterligare kräver en bra kvalitetsregistrering av verksamheterna. Medlemsregionerna har förbundet sig att registrera gemensamma kvalitetsparametrar i ett gemensamt kvalitetsregistreringssystem. Kvalitetsregistreringssystemet är nu i drift sedan drygt två år tillbaka.

En utvecklingsansvarig funktion har beviljats men har av olika skäl ännu ej tillsatts.

En ny samordningsansvarig läkare har rekryterats under året och påbörjat sitt arbete.

Utbildning Med-SLA

Ett beslut har tagits av direktionen under året om att säkerställa och utveckla AMTT-kurser samt den medicinska fakulteten för desamma. Vi har byggt upp en stark och välfungerande organisation som möjliggör för samtliga medlemsregioner att påverka vår gemensamma utbildningsverksamhet. Vi har byggt upp ett gemensamt ansvar i att utveckla utbildningsdelen så att den är anpassad efter samtliga medlemsregioners önskemål och krav.

AMTT- kurs

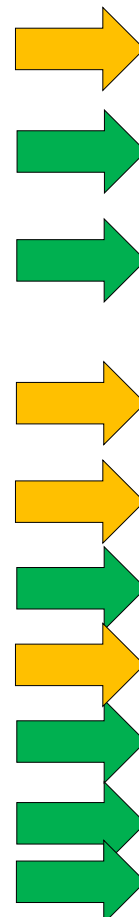
Under 2024 har utbildningsgruppen genomfört en AMTT-kurs, tillsammans med KMC (Katastrofmedicinskt centrum) i Linköping. Kursen fick mycket bra kritik från deltagarna på kursen.

5 Styrning och uppföljning av verksamheten

5.1 Måluppfyllelse

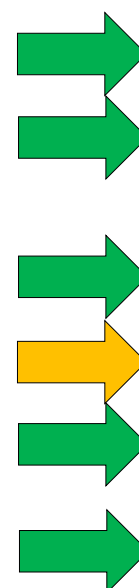
5.1.1 Långsiktiga mål (2–5 år)

- 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 baser.
- SLA har en utvecklad och tydlig medlemsstrategi för nya medlemmar.

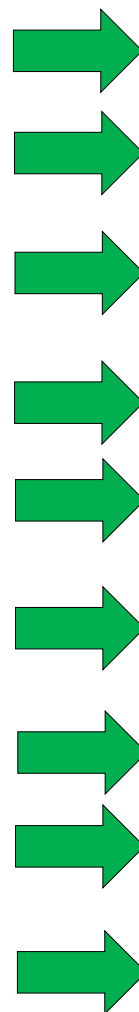


5.1.2 Kortsiktiga mål för SLA (2024)

- 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 Med-SLA.
- SLA ska fortsätta arbeta med en upphandlingsprocess för att lägga grunden för en utbytesstrategi av helikoptrar.

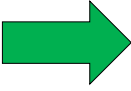
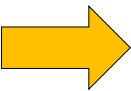


- SLA ska återuppta process för ägarbyte avseende helikopter JXA samt JXB.
- SLA ska i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner och andra inblandade myndigheter arbeta för en nationell samordning.
- SLA ska vara en aktiv part i arbetet med att skapa en nationell struktur för luftburna sekundärtransporter.
- SLA ska delta i dialoger och arbetet för uppbyggnaden av civilt försvar.
- SLA ska vidareutveckla sin säkerhetsskyddsorganisation och verksamhetsskydd.
- 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.



5.1.3 Finansiella mål för 2024 (måluppföljning)

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, möta eventuella oförutsedda kostnader och 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 ska 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.

5.2 Kontrollområden 2024

Följande fyra kontrollområden har identifierats och beslutats av direktionen för år 2024:

- Uppföljning och revidering av riktlinjer för bisysslor
- Kostnadskontroll
- Uppföljning och revidering av delegationsordning
- Medicinska ansvarsförhållanden för HEMS-personal
- Beredskap och redundansplanering

Inom dessa områden har ett antal kontrollåtgärder tagits fram:

Uppföljning och revidering av riktlinjer för bisysslor



1. Uppföljning av förekomst av bisysslor
2. Uppföljning av riktlinjer för bisysslor
3. Vid behov revidering av riktlinjer för bisysslor

Kostnadskontroll



1. Följa upp de poster som gett avvikelser i budget 2024
2. Redovisa analys av avvikelse samt åtgärder för ekonomi i balans
3. Följa upp åtgärdsplan för ekonomi i balans

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 samt nuvarande organisation

Medicinska ansvarsförhållanden för HEMS-personal



1. Följa upp medicinska ansvarsförhållanden för HEMS-personalen
2. Vid behov vidta åtgärder för att säkerställa att ansvarsförhållanden klargörs

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

5.3 Uppföljning kontrollområden

Uppföljningen av genomförda kontrollåtgärder har redovisats inför direktionen och i delårsrapport 1 och 2. En sammanställning över resultatet av samtliga kontrollåtgärder lämnas till direktionen i samband med årsredovisningen. Rapporten ska både innehålla en redovisning av om åtgärderna är genomförda och om syftet med kontrollerna har uppnåtts.

Uppföljning och revidering av riktlinjer för bisysslor

En uppföljning av förekomst av bisysslor har genomförts under 2024 via en enkät till alla medarbetare. Som ett led i arbetet har även en översyn av SLA:s riktlinjer för bisysslor setts över och reviderats.

Kostnadskontroll

Direktionen har särskilt erhållit en redovisning för de poster som gett avvikelser i budget 2024. Det har särskilt redovisats inom ramen för delårsrapport 1 och 2, 2024. En åtgärdsplan för hantering av underskott har följts och redovisats som grund för beslut om åtgärder.

Arbete med kostnadsbesparande åtgärder fortgår enligt beslutad plan.

Uppföljning och revidering av delegationsordning

En uppföljning av delegationsordning i relation till utvecklingen av förbundet är påbörjad men ännu inte klar. Arbetet kommer fortsätta under 2025. Arbetet är avhängigt fortsatt stöd och prioritering från SLA:s juridiska stöd vid Region Värmland.

Medicinska ansvarsförhållanden för HEMS-personal

Under året har en representant från Region Värmland bidragit i arbetet med att följa upp medicinska ansvarsförhållanden för HEMS-personalen.

Arbetet med att finna rätt åtgärder för att säkerställa ansvarsförhållanden mellan SLA och medlemmarna som vårdgivare har verkställts under 2024. Frågan är nu färdigutredd och en lösning för hantering är presenterad och kommer att verkställas.

Beredskap och redundansplanering

Under året har ett arbete utförts för att följa upp planering avseende beredskap och redundansplanering. Risk och sårbarhetsanalyser har påbörjats som grund för en fortsatt kontinuitetsplanering.

6 God ekonomisk hushållning

6.1 Finansiell analys

6.1.1 Årsresultat 2024

Svensk Luftambulans (SLA) År 2023	UTFALL 2024	Budget 2024	Avvikelse utfall 2024 - budget 2024
3 Verksamhetens intäkter	914	-	914
4 Kostn f personal, förtr valda	- 125 430	- 125 886	456
5 Kostn för köpt verks,material,bidr	- 533	- 781	248
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 66 521	- 66 100	- 422
79 Avskrivningar	- 22 538	- 22 546	8
8 Ägarbidrag	223 133	223 133	-
8 Int, kost utanför vsh-resultat	- 10 650	- 7 821	- 2 829
	- 1 626	- 0	- 1 626

För perioden januari till december år 2024 uppgick resultatet till -1,626 mnkr.

Intäkterna under året består av, vidarefakturerings samt ersättning försäljning av reservdelar och en anläggning.

Verksamhetens kostnader uppgick till 215 mnkr, vilket är ca 0,3 mnkr lägre än budgeterat.

Ovanstående tabell visar personalrelaterade kostnader ett totalt överskott på ca 0,5 mnkr mot budget, där utbildningsbudgeten har gett överskott på ca 1,5 mnkr.

Hög sjukdomsfrånvaro samt övrig frånvaro har behövt ersättas med övertid/inköp för att säkerställa tillgång på piloter, och årets budgeterade kostnader överskreds med -4,7 mnkr.

Huvudkontoret, verkstad och Med-SLA lämnar överskott inom kostnadsslaget, p.g.a. budgeterade tjänster som i stället fått bemannas med tjänsteinköp/konsultinsatser.

Under året har ytterligare konsultinsatser behövts utöver budgeterat, bland annat för kostnader kopplade till upphandling av nya helikoptrar, ca 600 tkr, och auditeringar.

Kostnader för drift och underhåll av helikopter, inom kostnadsslag 6, ger ett överskott på ca 3,9 mnkr där kostnaden för reservdelar och förbrukningsmaterial samt bränslekostnaden ger ett överskott på 0,9 mnkr.

PBH/SBH samt försäkringspremie ger ett överskott på 3 mnkr. Överskottet inom PBH/SBH beror på totalt lägre flygtid än budgeterat. Övriga kostnader inom gruppen 6 överskrider budgeten med ca 1,8 mnkr där hyreshöjningar, IT-licenser samt fraktkostnader står för merparten. Här återfinns även leasingkostnaden för våra basbilar samt korttidsleasing av bilar.

Kostnadsslag 7 överskrider budget med ca -1,0 mnkr och beror främst på ovan nämnda konsultinsatser.

Från och med juni 2022 redovisas kostnaderna för hyrda lokaler från Karlstad Kommun som långtidsleasad finansiell anläggning, men hyreshöjningar utanför detta grundavtal redovisas som hyreskostnad.

Årets avskrivningskostnader uppgår till 22,5 mnkr varav 1,7 mnkr utgör avskrivning av långtidsleasing av lokaler.

De finansiella kostnaderna/intäkterna uppgår till 10,7 mnkr. Räntekostnader till långivare uppgår till 12 mnkr. Räntedelen för långtidsleasing av lokaler uppgår till 0,4 mnkr. Årets ränteintäkt på våra plusgiron uppgår till 1,7 mnkr.

Resultat per medlem

I nedanstående tabell redovisas kostnader och resultat per medlem i förhållande till ägarbidrag 2024. Region Norrbotten har i uppställningen gottskrivits ett ägarbidrag som är 244 tkr högre än budgeterat utifrån ett tillskott i form av ej fakturerad hyra för hangarplats för reservhelikopter i Gällivare.

Ae	Värmland	Dalarna	VGR	Uppsala	Norrbotten	Västerbotten	Totalt
SLA Gemensamt	9 954	9 949	5 244	336	18 023	18 042	61 547
Safety & Compliance	111	111	33	-	111	111	477
Crew Training	1 173	1 173	-	-	2 105	2 105	6 555
Flight Operation	146	146	-	-	146	146	585
Part 145	6 614	6 681	733	23	6 885	7 251	28 187
Ground Operations	21 591	20 964	51	9	23 950	24 482	91 047
Air Training Org (ATO)	143	143	-	-	143	143	572
Continuing Airworthiness	6 818	7 170	560	31	8 232	10 145	32 955
Med SLA	504	504	252	564	504	504	2 833
S:a kostnader	47 054	46 840	6 872	964	60 099	62 929	224 758
Ägarbidrag 2024	46 692	47 541	6 872	964	61 738	59 326	223 132
Resultat per ägare	- 363	700	-	0	1 638	- 3 602	- 1 626

Låneskuld och likviditet

Förbundet hade den 31 december 2024 på konton i Nordea Bank AB (publ.) 21 358 tkr. Av dessa utgörs 6 408 tkr av en omräknad euro-depå på 557,9 tusen EUR.

Ett långfristigt lån, med bunden ränta, finns upptaget hos Nordic Investment Bank på 43 030 tkr samt kortfristiga ettåriga och tvåårigt lån hos Nordea på totalt 228 570 tkr. Lånen hos Nordea har rörlig ränta kopplade till Stibor 3 mån + 0,54%.

Balanskravsresultat

Efter bedömning uppgår årets balanskravsresultat till -1626 tkr.

Föregående årsresultat har återställts via ägartillskott.

Balanskravsutredning	2024	2023	2022
Årets resultat enl resultaträkningen	- 1 626	- 17 365	- 6 149
-Samtliga realisationsvinster	-	-	-
+ Realisationsvinst enligt undantagsmöjligheter	-	-	-
+ Realisationsförluster enligt undantagsmöjligheter	-	-	-
-/+ Orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-	-
+/- Återföring av orealiserade vinster och förluster i värdepapper	-	-	-
Årets resultat efter balanskravsjusteringar	- 1 626	- 17 365	- 6 149
- Reservering av medel till resultatutjämningsreserv	-	-	-
+ Användning av medel för resultatutjämningsreserv	-	-	-
Årets balanskravsresultat	- 1 626	- 17 365	- 6 149

7 Finansiella rapporter

7.1 Resultaträkning

Resultaträkning Tkr	Not	Utfall 2024	Budget 2024	Avvikelse 2024	Utfall 2023
	1				
Verksamhetens intäkter	2	914	-	914	250
Verksamhetens kostnader	3	- 192 484	- 192 765	281	- 191 711
Förlust vid avyttring/utrangering		- 33	-	- 33	
Avskrivningar		- 22 506	- 22 546	40	- 22 421
Verksamhetens nettokostnader		- 214 110	- 215 311	1 202	- 213 882
Ägarbidrag	4	223 133	223 133	-	206 747
Verksamhetens resultat		9 024	7 822	1 202	- 7 135
Finansiella intäkter		1 865	-	1 865	910
Finansiella kostnader		- 12 514	- 7 821	- 4 694	- 11 140
Resultat efter finansiella poster		- 1 626,0	1	- 1 627	- 17 365
Årets resultat		- 1 626	0	- 1 626	- 17 365



7.2 Balansräkning

Balansräkning (tkr)			
	Not	2024-12-31	2023-12-31
TILLGÅNGAR	1		
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar	5		
Preliminära anläggningar			
Leasing byggnader	9	20 954	22 630
Maskiner och inventarier		11 080	13 996
Utbytes/reservdelar		825	915
Övriga materiella anläggningstillgångar		270 497	288 161
Summa anläggningstillgångar		303 355	325 703
Omsättningstillgångar			
kortfristiga fordringar	6	70 032	62 010
Förråd		1 668	1 668
Kassa och Bank		21 358	10 255
SUMMA TILLGÅNGAR		396 413	399 635
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Balanserat resultat	7	1 474	4 376
Balanserat anslutningsavgift			2 270
Periodens/årets resultat	-	1 626	- 17 365
Summa eget kapital	-	151	- 10 719
Skulder	8		
Kortfristiga skulder		333 657	342 747
Långfristiga skulder		43 030	46 175
Leasing byggnad		19 877	21 432
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		396 413	399 635

8 Noter

Not 1

Redovisnings- och värderingsprinciper

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. Outtagen 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

	2024-01-01- 2024-12-31		2023-01-01- 2023-12-31
Vidarefakturerade kostnader	130		85
Ers försäkringsbolag för skada/stillestånd			114
SOLO-projektet			51
Försäljning reservdel/anläggning	784		
	914		250

Not 3 Verksamhetens kostnader		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Personalkostnader	117 108	118 115
Utbildningskostnader	5 510	5 090
övr personalkostnader	2 701	3 471
Rekryteringskostnader	110	63
Inhyrd personal tekniker/piloter/adm	35	95
Kontors och förbrukningsmaterial	912	917
Arbetskläder och utrustning	647	887
Flygbränsle	10 719	10 927
Reparation och reservdelar helikopter	2 778	3 601
Serviceavtal helikopter	24 898	23 240
Övriga transportmedel	1 347	1 312
Resekostnader	3 392	3 453
Försäkringspremier	5 116	7 033
Adm tjänster Region Värmland	4 835	4 142
Revisionsarvoden	170	100
Konsultarvoden	2 294	1 485
AOC, Transportstyrelsen	653	659
Övrigt	9 258	7 122
	192 484	191 711

Not 4 Ägarbidrag		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Region Värmland	46 692	43 907
Region Norrbotten	61 738	55 888
Region Västerbotten	59 326	53 594
Region Dalarna	47 541	45 479
Region Uppsala	964	966
Västra Götalandsregionen	6 872	6 914
	223 133	206 747

Not 5 Materiella anläggningstillgångar		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Ingående anskaffningsvärden	402 864	396 094
Utrangering/försäljning		
Pågåendee investeringar		
Inköp	341	6 770
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	403 205	402 864
Ingående avskrivningar	- 72 320	- 49 899
Utrangering	-	-
Periodens avskrivningar	- 22 421	- 22 421
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 94 740	- 72 320
Utgående redovisat värde	308 464	330 544

Not 6 kortfristiga fordringar		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Kundfordringar	56 778	53 763
<i>Varav ägarbidrag: 56369 tkr</i>		
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	8 945	5 205
Övriga kortfristiga fordringar	4 310	3 689
Förskott, uppgrad, utrustning		187
	70 032	62 844

Not 7 Eget kapital		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Balanserat resultat exkl anslutningsavgifter	10 719	- 2 647
Ägartillskott för täckande av underskott förgående år	- 17 365	- 6 269
Del av eget kapital VGR, utträde	3 570	
Del av eget kapital Uppsala, utträde	1 601	
Balanserad anslutningsavgift		2 270
Periodens/årets resultat	1 626	17 365
Summa eget kapital	151	10 719

Not 8 Skulder		
	2024-01-01- 2024-12-31	2023-01-01- 2023-12-31
Kortfristiga skulder till kreditinstitut	228 570	253 910
Långfristiga skulder till kreditinstitut	43 030	46 175
Långfristig skuld leasing lokaler	19 877	21 394
Leverantörsskulder	12 334	7 054
Upplupna personalkostnader	14 885	13 563
Avsatt pensioner och löneskatt	8 740	9 475
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	66 029	56 167
<i>Varav ägarbidrag: 63734 tkr</i>		
Kortfristiga skuld leasing lokaler	1 517	1 517
Övriga kortfristiga skulder	1 584	1 099
	396 564	410 354

Not 9 Leasing anläggningstillgång		
	2024-01-01- 2024-12-31	2021-01-01- 2021-12-31
Nuvärdesberäknat hyreskontrakt 15 år fr 220601		
Karlstad Kommun lokaler SLA	20 954	22 630

9 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys (tkr)		
	2024	2023
Kassaflöde från den löpande verksamheten		
Årets resultat	- 1 626	- 17 365
Justering för ej likviditetspåverkande poster		
Av- och nedskrivningar	22 538	22 421
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital		
Ökning (-) /minskning (+) av kortfristiga fordringar	- 8 022	- 10 967
Ökning (-) /minskning (+) av förråd	-	-
Ökning (+) /minskning (-) av kortfristiga skulder	- 9 128	- 13 722
Ökning (+) /minskning (-) av långfristiga skulder	- 1 517	- 1 517
Ökning (+) /minskning (-) EK	12 194	6 269
Kassaflöde från den löpande verksamheten	14 440	- 14 881
Investeringsverksamhet		
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 192	- 1 928
<i>Investering i finansiella anläggningstillgångar</i>	-	-
Kassaflöde från investeringsverksamhet	- 192	- 1 928
Finansieringsverksamheten		
Amortering av långfristiga skulder	- 3 145,0	- 3 145
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	- 3 145,0	- 3 145
Årets kassaflöde	11 103	- 19 954
Likvida medel vid årets ingång, korrigerat värde IB 2024	10 255	29 375
Likvida medel vid årets utgång	21 358	9 421

10 Drift- och investeringsredovisning

10.1 Investeringsredovisning

Svensk Luftambulans har under året aktiverat investeringar på totalt 341 tkr. Årets utbetalningar för investeringar utgörs av verktyg. En anläggning har försålts till anskaffningsvärde samt en anläggning har utrangerats.