

# Årsredovisning 2018



Foto: Johan Agin

## Svensk Luftambulans

Svensk Luftambulans är ett kommunalförbund med säte i Karlstad, organisationsnummer 222000-3061. Medlemmar i förbundet är Region Värmland, Region Dalarna, Västra Götalandsregionen och Region Uppsala. Ändamålet med kommunalförbundet är att ansvara för och driva ambulanshelikopterverksamhet och annan därtill anknuten verksamhet åt medlemmarna samt verka för etablering av en nationell samordning av ambulanshelikopterverksamheten.

## Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Kommunalförbundet .....	4
3	Förvaltningsberättelse .....	5
3.1	Utveckling av verksamheten .....	5
3.1.1	Upphandling av nya helikoptrar .....	5
3.1.2	Övergångslösning för Västra Götalandsregionen .....	5
3.1.3	Övergångslösning för Region Uppsala .....	5
3.1.4	Aktiviteter för att värva nya medlemmar .....	5
3.1.5	Ekonomisk utveckling.....	6
3.1.6	Personal .....	6
3.1.7	Utbildning.....	7
3.1.8	Arbetsmiljö.....	7
3.1.9	Teknisk verkstad .....	7
3.2	Utförd verksamhet under året .....	8
3.2.1	Tillgänglighet .....	8
3.2.2	Flygtid och genomförda uppdrag .....	8
3.2.3	Värmland.....	9
3.2.4	Dalarna .....	11
3.2.5	Västra Götaland.....	11
3.2.6	Uppsala.....	13
3.2.7	Med-SLA .....	14
4	Måluppfyllelse.....	15
4.1	Operativa mål för 2018.....	15
4.2	Måluppföljning .....	15
4.3	Finansiella mål för 2018 .....	16
5	Internkontroll.....	17
5.1	Kontrollområden.....	17
5.1.1	Efterlevnad av gällande flyglagstiftning .....	17
5.1.2	Överlämnande av verksamhet till privat leverantör .....	17
5.1.3	Kostnadskontroll .....	17
5.1.4	Anslutning av nya medlemmar .....	17
5.2	Uppföljning.....	18
5.2.1	Efterlevnad av gällande flyglagstiftning .....	18
5.2.2	Överlämnande av verksamhet till privat leverantör .....	18
5.2.3	Kostnadskontroll .....	18

5.2.4	Anslutning av nya medlemmar .....	18
6	Finansiell analys .....	19
6.1	Årsresultat 2018.....	19
6.2	Finansiell ställning.....	20
7	Finansiella rapporter.....	21
7.1	Resultaträkning.....	22
7.2	Balansräkning .....	23
7.3	Noter .....	24
7.3.1	Not 1, Verksamhetens intäkter .....	24
7.3.2	Not 2, Verksamhetens kostnader.....	24
7.3.3	Not 3, Medlemsbidrag.....	25
7.3.4	Not 4, Materiella anläggningstillgångar.....	25
7.3.5	Not 5, Fordringar.....	25
7.3.6	Not 6, Avsättningar .....	26
7.3.7	Not 7, Skulder .....	26
7.4	Kassaflödesanalys.....	27

# 1 Inledning

Kommunalförbundet Svensk Luftambulans startades av Landstinget Dalarna och Landstinget i Värmland under våren 2014, för att bedriva en gemensam ambulanshelikopterverksamhet åt medlemmarna samt även driva utvecklingen mot en nationell heltäckande och samordnad verksamhet.

Under våren 2015 blev Västra Götalandsregionen medlem i kommunalförbundet och från den 1 juli samma år togs driften av Sävebasen över av Svensk Luftambulans. Från 1 juni 2018 bedrivs verksamheten, under en övergångsperiod på fyra år, av en privat operatör i avvaktan på upphandling av en ny helikoptertyp.

Region Uppsala blev medlem i förbundet februari 2016. Deras operativa verksamhet drivs dock för närvarande av en privat operatör. Övertagandet av den verksamheten beräknas ske när nuvarande avtal löper ut, 2020-12-31, eller snarast därefter när upphandling av ny helikopter är genomförd.

För att möjliggöra övertagandet av Uppsalas operativa verksamhet samt återtagande av Västra Götalands verksamhet har en upphandling av större helikoptertyp påbörjats, som ett komplement till nuvarande typ. Upphandlingen avser en något större helikopter än de tre H 145 som förbundet opererar, sedan slutet av 2015. De nya helikoptrarna kommer att vara bättre anpassade för långa primäruppdrag och sekundärtransporter. De kommer att kunna ta med personal under utbildning, medföljande anhöriga och utrustning som krävs vid specialtransporter.

Linn Brandström  
Ordförande direktionen

Björn-Owe Björk  
Vice ordförande, direktionen

## 2 Kommunalförbundet

Kommunalförbundet Ambulanshelikopter Värmland-Dalarna bildades i maj 2014. I samband med Västra Götalands anslutning till förbundet våren 2015 ändrades namnet till Svensk Luftambulans.

Kommunalförbundet leds av en direktion bestående av två ordinarie ledamöter och två ersättare från varje medlem.

Ledamöter under verksamhetsåret 2018 har varit Fredrik Larsson och Ulric Andersson från Landstinget i Värmland, Gunnar Barke och Crister Carlsson från Landstinget Dalarna, Annika Tännström och Jim Aleberg från Västra Götalandsregionen samt Bertil Kinnunen och Johan Öres från Region Uppsala. Bertil Kinnunen ersattes av Vivianne Macdisi från 1 juli.

Gunnar Barke har varit ordförande och Annika Tännström vice ordförande i direktionen under 2018.

Ersättare har varit Jane Larsson och Monica Gundahl från Landstinget i Värmland, Elin Norén och Birgitta Sacrédeus från Landstinget Dalarna, Nicklas Attefjord och Annette Ternstedt från Västra Götalandsregionen samt Erik Hemmingsson och Anna-Karin Klimp från Region Uppsala.

Under året har direktionen tillsatt ett arbetsutskott med en ledamot från varje medlem. Ledamöter i arbetsutskottet har varit Gunnar Barke, Annika Tännström, Fredrik Larsson och Bertil Kinnunen/Vivianne Macdisi.

Direktionen har haft fem sammanträden under verksamhetsåret. I juni var mötet förlagt till Oslo. Övriga möten har genomförts som videosammanträden. Arbetsutskottet har inte haft något sammanträde under året. Direktionen genomförde ett studiebesök hos Norsk Luftambulans i Oslo 7–8 juni.

### **3 Förvaltningsberättelse**

#### **3.1 Utveckling av verksamheten**

Verksamhet har bedrivits under hela året vid baserna i Karlstad och Mora. Västra Götalandsregionens verksamhet övergick den 1 juni till extern operatör, i avvaktan på upphandling av en större helikoptertyp.

##### **3.1.1 Upphandling av nya helikoptrar**

En grundtanke inom Svensk Luftambulans är att bedriva en effektiv verksamhet bl.a. genom att minimera antalet helikoptertyper. Bedömningen är att det behövs två typer av helikoptrar för att klara både primär- och sekundäruppdrag. Idag bedrivs verksamheten i Värmland och Dalarna med tre H 145. En större helikoptertyp behövs för att kunna operera verksamheterna i Västra Götaland och Uppsala.

En upphandling genomfördes under 2017/18 men fick avbrytas på grund av för dålig konkurrens. Enligt nuvarande planering kommer upphandlingen att genomföras under hösten 2019.

##### **3.1.2 Övergångslösning för Västra Götalandsregionen**

Västra Götalandsregionens tidigare helikopter byttes ut under 2018. Man var i behov av en större helikoptertyp än den som SLA disponerar, varför man ansökte om att få upphandla en extern operatör under en övergångsperiod. Ansökan beviljades av övriga medlemmar och verksamheten bedrivs nu av en extern operatör i avvaktan på att upphandlingen av en större helikoptertyp ska genomföras.

##### **3.1.3 Övergångslösning för Region Uppsala**

Region Uppsala har ett avtal med en extern operatör till 2020-12-31. Med anledning av att upphandlingen av ny helikoptertyp avbröts, kommer troligen inte en ny helikopter kunna levereras till dem innan avtalstiden löper ut. Region Uppsala har bedömt att man är i behov av en övergångslösning i avvaktan på leverans av den nya helikoptern. Diskussioner pågår om denna övergångslösning kan hanteras av SLA.

##### **3.1.4 Aktiviteter för att värva nya medlemmar**

Enligt gällande förbundsordning ska SLA, förutom att bedriva operativ verksamhet åt medlemmarna även verka för en nationell utveckling och samordning av ambulanshelikopterverksamheten. Under året har ett antal aktiviteter genomförts för att nå detta långsiktiga mål.

SLA har varit aktivt deltagande i Sydöstra sjukvårdsregionens utredning om behovet av en helikopter i regionen. En utredning presenterades för samverkansnämnden i december där man beslutade om en fördjupad utredning inför ett ställningstagande i september 2019.

Förbundet har bjudit in sig till samverkansnämnden i Region Syd och där presenterat ett förslag till etablering av en helikopter i södra Sverige.

Förbundet har också presenterat ett förslag till heltäckande helikopter verksamhet i Uppsala-Örebroregionen. Förslaget innebär en utökning av nuvarande två baser till fyra. Samverkansnämnden beslutade att uppdra till sitt arbetsutskott att utreda frågan vidare.

SLA har även genomfört ett seminarium i Almedalen med syfte att påvisa behoven av en samordnad verksamhet för att kunna åstadkomma jämlik vård inom detta område.

### **3.1.5 Ekonomisk utveckling**

Utvecklingen av verksamheten har pågått sedan starten 2014. Under 2015 övertogs verksamheten i Västra Götaland och i mars 2016 påbörjades den operativa driften i Dalarna. Under 2017 var verksamheten i full drift på tre baser.

Sedan 1 juni 2018 bedrivs verksamheten i Västra Götaland av en extern operatör och förbundets omsättning har därefter minskat. Västra Götalandsregionen svarar fortfarande för sin del av de gemensamma kostnaderna.

Under 2016 blev även Uppsala medlem i förbundet. Den operativa verksamheten där sköts fortfarande av en extern operatör och har inte påverkat förbundets omsättning. Uppsala svarar för viss del av de gemensamma kostnaderna.

Förbundets rörliga kostnader är direkt kopplade till flygtiden för helikoptrarna, 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.

### **3.1.6 Personal**

Totala antalet anställda har inte förändrats under året. Däremot har piloterna vid Västra Götalandsbasen gått på tjänstledighet från 1 juni och fyra år framåt, till följd av Västra Götalands övergångslösning med en privat operatör.

#### **Antal anställda 2018-12-31**

<b>Tjänster</b>	<b>Antal</b>	<b>Varav kvinnor</b>
Piloter	24	1
HCM (Hems crew member)	13	5
Teknisk personal	7	inga kvinnor
Övriga	9	2
Totalt	53	8

I gruppen piloter ingår ett antal befattningshavare med kombinerade tjänster med chefsuppdrag och flygtjänst. Tolv piloter är tjänstlediga, för tjänstgöring åt annan arbetsgivare, sedan 1 juni 2018 och fyra år framåt.

### **Sjukfrånvaro**

Den totala sjukfrånvaron har varit låg under året, 0,33 procent. Sjukfrånvaron fördelat på kön och yrkeskategori redovisas ej med hänvisning till undantagsregeln i Lagen om Kommunal Redovisning, som säger att uppgiften ej ska lämnas om antalet anställda i gruppen är högst tio eller om uppgiften kan hänföras till enskild individ. Med grupp avses både ålderskategori och könsfördelning.

#### **Sjukfrånvaro**

Anst-dagar	0-1 dgr		1-14 dgr		14-60 dgr		60-90 dgr		90- dgr		Totalt	
	Dagar	Frekvens	Dagar	Frekvens	Dagar	Frekvens	Dagar	Frekvens	Dagar	Frekvens	Dagar	Frekvens
19006	5	0,03%	57	0,30%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	62	0,33%

### **3.1.7 Utbildning**

Organisationens HCM (Hems crew member, sjuksköterska med uppdrag att stödja piloten vid flygning) har utvecklats flygoperativt, genom en teknisk kurs med teoretisk och praktisk träning i checklistehantering samt deltagande i simulatorträning. Kompetensutvecklingen av HCM kommer att fortsätta under 2019.

Flygskoletillståndet (ATO) har utökats med tillstånd med procedurer för PBN (Performance Based Navigation), vilket innebär att instrumentinflygningar baserad på GPS kan genomföras. Samtliga piloter har också utbildats i PBN.

### **3.1.8 Arbetsmiljö**

Det systematiska arbetsmiljöarbetet har utvecklats under året. Riskanalyser, skyddsronder, chefsutbildningar har genomförts och en handbok i systematiskt arbetsmiljöarbete har tagits fram. Direktionen har också fastställt en arbetsmiljöpolicy.

Samarbetsavtal har träffats om företagshälsovård med landstingen i Värmland och Dalarna.

Arbetsmiljöverket har genomfört en inspektion över det systematiska arbetsmiljöarbetet under året. Efter vissa kompletterande åtgärder var de nöjda och avslutade ärendet.

### **3.1.9 Teknisk verkstad**

Den tekniska verkstaden har utökat sitt tillstånd för underhåll (Base Maintenance), vilket innebär att man nu kan sköta allt planerat underhåll på helikoptrarna.



En av teknikerna har genomgått en fördjupningutbildning (B2), som ger honom utökad behörighet att arbeta med avionik och det elektriska systemet i helikoptrarna.

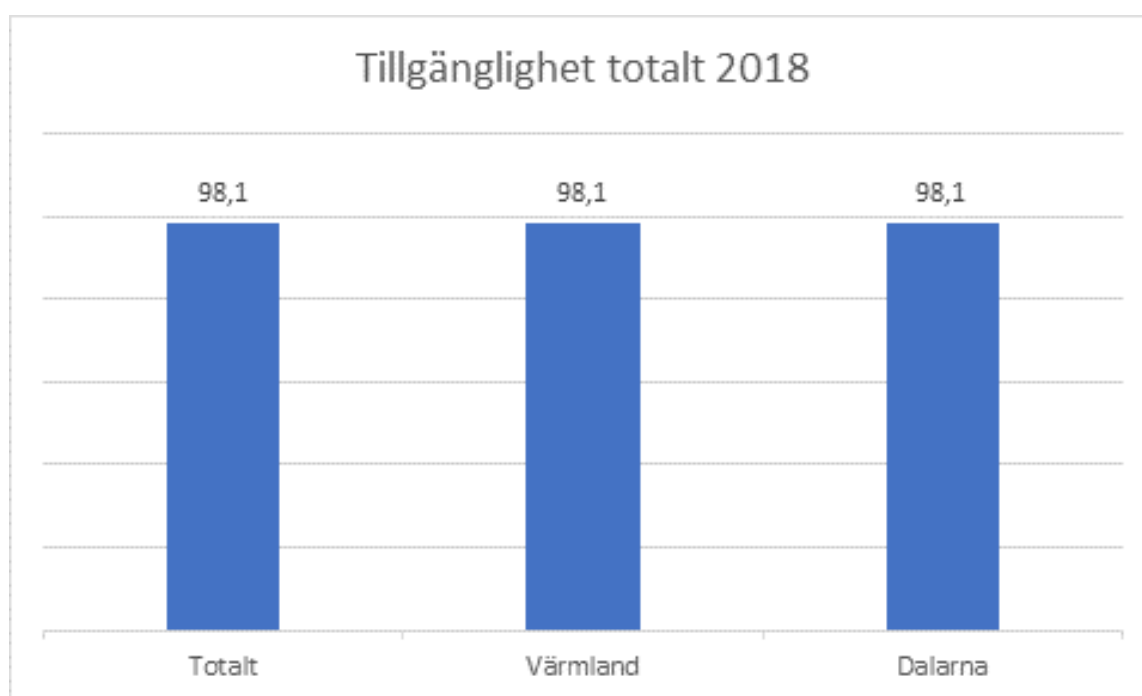
## 3.2 Utförd verksamhet under året

### 3.2.1 Tillgänglighet

Tillgängligheten inom Svensk Luftambulans är hög. I genomsnitt låg tillgängligheten på båda baser på drygt 98 %. Tittar man enbart på den tekniska tillgängligheten låg den på 99,3 %.

I siffrorna ingår stillestånd på grund av tekniska problem och brist på personal. När det gäller personalbrist kan det bero på sjukdom med kort varsel eller att taket för flygtid uppnåtts. Stillestånd på grund av väder ingår inte i denna statistik.

#### Tillgänglighet per bas 2018



### 3.2.2 Flygtid och genomförda uppdrag

Verksamheterna har varit i full drift vid baserna i Karlstad och Mora under 2018. Västra Götalandsregionen övergick till en privat operatör från juni månad.

Flygtid för 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 – december 2018

<b>Flygstatistik 2018</b>	<b>Västra</b>				
<b>Flygtid (timmar)</b>	<b>Värmland</b>	<b>Dalarna</b>	<b>Götaland</b>	<b>Uppsala</b>	<b>Totalt</b>
Flygtid uppdrag	570	601	791	1056	3018
Flygtid övrigt	44	44	58	12	158
<b>Total flygtid</b>	<b>614</b>	<b>645</b>	<b>850</b>	<b>1068</b>	<b>3176</b>
<b>Uppdrag (antal)</b>					
Primäruppdrag med helikopter	310	334	611	202	1457
Sekundäruppdrag med helikopter	122	78	147	575	922
- Samtidighetskonflikter	155	68	125	16	364
- Antal avvisade uppdrag	196	238	578	126	1138
- Antal avbrutna uppdrag	339	295	311	130	1075
<b>Totala antalet genomförda uppdrag</b>	<b>432</b>	<b>412</b>	<b>758</b>	<b>777</b>	<b>2379</b>

### 3.2.3 Värmland

#### Produktion

Utöver i tabellen redovisade uppdrag med helikopter har 220 uppdrag genomförts med akutbil.

Behovet av en central styrning av sekundäruppdrag blev påtagligt under sommaren då många långa och komplicerade transporter utfördes. De hade kunnat ha minskats betydligt med en bättre samordning mellan regionerna

Kommunikation via Rakel in i Norges NÖD-net har lösts under året, så det nu går att kommunicera med de norska enheterna.

Avtal mellan Västra Götalandsregionen och Region Värmland har slutits beträffande utlarmning av och ersättning för helikoptertransporter.

Under hösten har verksamheten varit på ovanligt många trafikolyckor med dödlig utgång, vilket naturligtvis har krävt mycket av personalen. Samtidigt har det varit ovanligt många sjukdomsfall med yngre människor med dödlig utgång. Detta har slitit hårt på vissa i personalgruppen men rutiner finns för att fånga upp och stödja personalen i dessa situationer.

## **Medicinskutveckling**

Fortsatt utbildning enligt lagd plan för HCM:er. Efter att föräldraledig HCM återgått i tjänst under hösten, så att har tid för utbildning har kunnat lösgöras. Tre timmars scenarioövningar för hela medicinska teamet var sjätte vecka samt KUU (Klinisk utbildning och utvecklingsdag) på sex timmar var åttonde vecka, där intressanta fall tas upp och eventuellt ny utrusning eller nya rutiner diskuteras eller provas. Öppen KUU-dag för övrig medicinsk verksamhet planeras till april, då SLA kommer att redovisa statistik, genomföra föreläsningar och beskriva ett antal patientfall. Allt för att andra verksamheter skall få förståelse för ambulanshelikopterverksamheten kan tillföra den prehospitala vården.

Blöt plasma istället för torrplasma har införts i verksamheten. Blöt plasma är lättare att administrera och mycket mer kostnadseffektiv. Numera har Värmlands helikopter/akutbil alltid med sig två enheter blod samt två enheter plasma. Vid stora olyckor skulle kan man få med det dubbla då det alltid finns lika mycket på kylning, som finns med i helikoptern och akutbilen.

## **Personal**

En ny pilot har anställts under året då en av basens piloter valde att börja arbeta i Mora. Den nya piloten påbörjade sin tjänst under juni månad. En HCM har kommit tillbaka efter föräldraledighet och började sin reaktiveringsträning i oktober och gick sedan i operativ tjänst under november. I stort sett ingen sjukfrånvaro har förekommit under året.

Samtliga Piloter och HCM:er har varit i simulator i Helsingfors under hösten med mycket gott resultat och många nya erfarenheter för framförallt HCM:er.

## **Övrigt**

Basen har bemannat en helikopter, som medical team, under Rally Cross VM i Höljes under tre dygn i juli. Tillsammans med blodcentralen, vid centralsjukhuset i Karlstad, medverkade basen på evenemangsområdet vid Blodomloppet i Karlstad, med syfte att rekrytera fler blodgivare till landstinget.

Ett samarbete har också inletts med projektgruppen för FLISA (Föreningen för Ledningsansvariga inom Svensk Ambulanssjukvård) för deltagande i deras kongress i Karlstad 2019.

En projektgrupp för bygge av ny bas har bildats bestående representanter för de olika yrkesgrupperna inom SLA, Karlstads flygplats samt Region Värmland. Den nya basbyggnaden beräknas kunna tas i drift under 2020. Hyreskostnaden kommer Region Värmland att svara för enligt gällande gränsdragningslista.

### **3.2.4 Dalarna**

#### **Produktion**

Det har inkommit totalt 1 729 larm under året. Av dessa har 334 primäruppdrag och 78 sekundäruppdrag genomförts med helikopter. 52 uppdrag har genomförts med akutbil. 295 larm har avbrutits och 238 har avvisats.

Dalarnas ambulanshelikopter bemannas av en 3-crew besättning bestående av pilot, HCM och anestesiläkare med spetskompetens inom prehospitalluftburens intensivvård. Produktionen har löpt på bra under året och är i princip oförändrad i omfattning mot 2017. Primäruppdragen är välriktade till de mest behövande kritiskt sjuka och skadade patienterna enligt framtagen uppföljning.

#### **Medicinsk utveckling**

Helikopterläkarna/HCM vid Dalarnas ambulanshelikopter har de senaste två åren tagit fram 35 skriftliga medicinska behandlingsriktlinjer inom prehospitallintensivvård. Behandlingsriktlinjerna säkerställer ett optimalt omhändertagande, enligt vetenskap och europeiska riktlinjer inom t.ex. trauma, kardiologi, internmedicin, pediatrik och obstetrik m.m. Flertalet riktlinjer är författade i samråd med respektive sjukhusspecialist.

Prehospitalltransfusion med frystorkad plasma och rutin att vid behov hämta blod/plasma på Mora lasarett vid flygning till skadeplats har implementerats för en effektivare och snabbare behandling av patienter i blödningschock.

De olika personalkategorierna HCM, pilot, läkare och flygtekniker har samarbetat för att utveckla ett nu välfungerande system för säker uppdragsplanering (meteorologi/rekognosering), relativt snabb start och kommunikation med ambulans. Rutiner är utvecklade och implementerade för bl.a. veckokontroll av utrustning och narkotikaklassade läkemedel.

#### **Personal**

Utbildningsansvarig HCM/läkare har organiserat ett bra system för kontinuerlig vidareutbildning med återkommande mikroövningar, övningsmaterial och en uppskattad medicinsk utbildnings- och simuleringsdag. I syfte att effektivisera arbetet på skadeplats har ambulanshelikoptern bytt till ett två-väskkoncept, där den mindre förstaväsken innehåller resusciteringsutrustning som t.ex. läkemedel, ultraljudsapparat och luftvägsinstrument.

### **3.2.5 Västra Götaland**

#### **Produktion**

Produktionen under 2018 visar på en påtaglig ökad precision i utalarmeringen till följd av införandet av HEMS-koordinatorfunktionen. Detta har lett till att helikoptern larmas i betydligt mindre omfattning till patienter där kompetensen ej är nödvändig. Antal transporter där patienten var i behov av läkare- och sjuksköterskevård ökade trots att det totala antalet flygtimmar endast ökade marginellt.

Antalet avbrutna uppdrag i luften samt antalet samtidigt konflikter minskade också som ett resultat av den ökade larmprecisionen. Den tekniska tillgängligheten ökade under året med den nya

helikoptern och antalet avvisade uppdrag till följd av väder minskade också, delvis på grund av införandet av väderkameror.

HEMS-koordinatorkfunktionen etablerades i december 2017, först på deltid och från 1 juni med bemanning hela dygnet. Funktionen, som består av kvalificerade sjuksköterskor, har övertagit utalarmeringen från SOS, vilket lett till ökad precision samt minskat antal samtidighetskonflikter. De dagliga videomötena i samband med vaktskifte ger möjlighet till snabb återkoppling och utveckling av verksamheten.

#### *Väderkameror*

Sex väderkameror har installerats vid regionens sjukhus. De tar bilder var 15:e minut, i 3–4 riktningar, dygnet runt som presenteras via en app. Kamerorna har kunnat förverkligas via ett samarbete med NLA solutions och är de första i Sverige. Norge och Danmark har redan ett omfattande nät utbyggt. Kamerorna har bidragit till en ökad flygsäkerhet, möjlighet till snabbare beslut och fler genomförda turer.

#### *Ny operatör och ny helikopter*

Den förste juni övertog Babcock den operativa flygtjänsten. Övergången skedde utan större problem. Samtliga piloter valde att ta tjänstledigt från SLA och ta anställning hos den nya operatören, vilket gav god kontinuitet i samband med uppstart. Även tre tekniker erbjöds anställning hos den nya operatören. Med bytet av operatör följde en ny helikopter vilket har förbättrat den tekniska tillgängligheten och ökat möjligheten att landa vid sjukhus med upphöjda helikopterplatser. Helikoptern är väl anpassad för uppdraget och öppnar för framtidens navigeringssystem med GPS-baserade inflygningar och flygleder. Med identisk back-up helikopter ökar flygsäkerheten och behovet av simulatorträning har minskat.

En oroande och bekymmersam händelse var när en av de tidigast producerade maskinerna av denna typ totalhavererade i England under hösten. Detta föranledde noggranna och frekventa inspektioner av drivlinan. Haverikommissionen har nu kommit fram till att orsaken var ett skuret lager i stjärtrotorn och som det verkar nu inte kopplat till själva konstruktionen, vilken även existerar i andra helikoptertyper.

#### *Säve Flygplats*

Säve flygplats övertogs av Serneke AB från Svedavia i maj 2016 och flygledningen stängdes i januari 2017. Detta ledde till ett antal incidenter och ett flertal förseningar vid start. Flygledningen återinfördes under 2 kvartalet 2018, vilket har gett ökad flygsäkerhet i kombination med bättre förmåga att operera i sämre väder. Fortsatt utveckling av flygfältet genom samarbete med bl.a. Sjöfartsverket planeras.

#### **Medicinsk utveckling**

Totalt har nu 48 patienter i blödningschock erhållit blod och 51 patienter frystorkad plasma. Erfarenheterna av första årets transfunderade patienter publicerades i oktober i Läkartidningen tillsammans med en redaktionell kommentar. Arbetet har även accepterats för redovisning på en av de internationellt största prehospitala mötena i världen- SMACC i Sydney mars 2019.

Ett arbete pågår tillsammans med en nationell grupp samt laboriemedicin vid Kungälvssjukhus, att ta fram helblod för prehospitalt bruk. Förhoppningsvis kommer detta att förverkligas un-

der 2019. En forskningsgrupp med representanter från verksamheten samt Sahlgrenska Universitetssjukhuset och universitetet har också bildats för att komma igång med prospektiva studier på området.

En patientgrupp som ökar är strokegruppen där helikoptern i många fall erbjuder snabbare möjlighet till såväl trombolys och trombectomi, vilket är ett stort steg mot visionen jämlik vård, när avståndet till denna behandlingsform är lång.

#### *Flygning med kuvös*

Frågan har varit aktuell i ett 10 tal år men aldrig blivit realiserad. Den tidigare av regionen beslutade neonatala transportorganisationen, i form av transportteam bestående av läkare samt sjuksköterska från neonatalavdelningen, startade under 2018. Den 1 oktober påbörjades flygning med kuvös efter att totalt ett 40-tal personer har utbildats på konceptet. Bemanning i samband med kuvösflygning sker i form av ordinarie piloter samt sjuksköterska. Kuvös och kuvösteam hämtas från Drottning Silvias sjukhus. Kuvöskonceptet har visat sig fungera bra och tio transporter har genomförts på tre månader.

#### **Personal**

Den medicinska organisationen har under året varit stabil. Två nya sjuksköterske- och två nya läkarvikarier har utbildats.

### **3.2.6 Uppsala**

#### **Produktion**

Verksamheten har haft stabil produktion under året med en liten minskning av IVA-transporter och av neonatala transporter. Antalet Prio-1 uppdrag ökade däremot i samma utsträckning som de andra uppdragen minskade.

#### **Medicinsk utveckling**

De nya infusionspumparna fungerar mycket bra och erbjuder både stor användarvänlighet och ökade möjligheter till infusionsterapi för patienten.

#### **Personal**

Tre nya läkare är anställda, två är inskolade och den tredje börjar senare i vår. Sjuksköterskegruppen är intakt.

På pilotsidan har det varit en viss omsättning. Två piloter slutat, den ena har bytt arbetsplats till Gotland och den andra har blivit baschef på Åland. Nyrekrytering av piloter är inte aktuellt, istället har två timvikarierande piloter, som arbetat åt oss, fått fast anställning på basen.

#### **Övrigt**

Många möten och diskussioner har hållits tillsammans med SLA under året, för att finna lösningar till övergångsperioden efter att vårt kontrakt löper ut. Resultat från diskussionerna kommer att presenteras under de första månaderna på 2019.

### **3.2.7 Med-SLA**

#### **Forskning**

Helikopterläkare och HCM, vid Med-SLA, har under 2018 publicerat sju vetenskapliga studier. Detta är jämfört med andra internationella ambulanshelikopterorganisationer en hög vetenskaplig artikelproduktion.

Forskningen är huvudsakligen inriktad på för Skandinavisk HEMS-verksamhet (Helicopter Emergency Medical Service) kliniskt viktiga frågeställningar, som prehospital intubation, blodtransfusion och teknisk utrustning inklusive invasivt blodtryck. Även en studie av HEMS flyg-, uppdrags- och intensivvårdskaraktäristika har utförts. Forskningen är generellt av hög kvalitet och innehåller exempelvis en stor prospektiv internationell multicenterstudie, publicerad i välrenommerad tidskrift (Gellerfors et al, BJA 2018;1103-09 samt BJA 2019;122(1):e6-e7). En uppdaterad lista över publicerade artiklar finns på SLA:s hemsida.

José Folatre och medförfattare, publicerade under hösten en intressant studie om erfarenheterna av blodtransfusion, vid Västra Götalandsregions ambulanshelikopter. Juni 2016 till juni 2018 gavs 34 prehospitala blodtransfusioner av förhållandevis unga (medelålder 45 år) och svårt skadade patienter. Blodtransfusionen gav en bättre hemodynamisk stabilitet och den prehospitala överlevnaden var 79,4%. Författarna drog slutsatsen att prehospital blodtransfusion är en både säker och fullt genomförbar behandlingsmetod i Sverige.

Hösten 2018 har använts till planering, vetenskapliga förberedelser och inklusion av viktiga skandinaviska förstärkningsenheter, till två stora kommande multicenterstudier. PHAASTER syftar till att visa på förkortad skadeplatstid med hjälp av intubation i helikopter-kabinen. Studien undersöker även en potentiell förbättrad luftvägshanteringen i den utmanande och ofta kalla prehospitala nordiska miljön.

Den andra multicenterstudien ämnar studera ett nytt sätt att resuscitera patienter i blödningschock med hjälp av helblod. Helblod innehåller både röda blodkroppar, plasma och blodplättar medförandes flera potentiella fördelar mot nuvarande prehospital resusciteringsvätska. Helikopterläkare utför även två retrospektiva studier, varav den ena undersöker användande av s.k. RSI-checklista inför prehospital sövning medan den andra studien analyserar anestesi och intubation av traumapatienter i blödningschock.

Forskningen fokuserar på för nordisk ambulanshelikoptersjukvård kliniskt viktiga frågeställningar, syftandes till stor patientnytta. Genom forskningen har ett fint samarbete med nordiska ambulanshelikopterbaserna och organisationer åstadkommit. Med-SLA:s forskningschef har blivit invald i flera forsknings- och expertgrupper (FAAME, NoPRA, PHAAM) med bra nätverksmöjligheter. Flera helikopterläkare och sjuksköterskor, vid samtliga SLA-baser, har varit involverade i den prehospitala forskningen.

## 4 Måluppfyllelse

### 4.1 Operativa mål för 2018

#### *Operativa mål för 2018*

- SLA har två helikoptertyper att erbjuda medlemmarna.
- SLA har anslutit minst ett landsting/region till som medlem i förbundet
- SLA har träffat avtal med Karlstads Airport om permanenta lokaler för huvudkontoret.
- SLA har initierat en nationell process för etablering av GPS-baserade inflygningar till sjukhusplattor
- SLA har initierat en nationell process för samordning av sjukhusplattor, underlag och rutiner
- Med-SLA deltar i, eller startar, minst en ny prehospital studie.
- SLA har hög medicinsk kompetens hos HCM genom ett program för medicinsk vidareutbildning.
- SLA har hög kompetens hos tekniker genom ett utbildningsprogram.

### 4.2 Måluppföljning

- Upphandling av nya helikoptrar pågår. Upphandlingen har varit utannonserad men fick avbrytas p.g.a. för få anbud. Enligt nuvarande planer kommer den att återupptas under hösten 2019.
- Kontakter har tagits med flera landsting och regioner som kan tänkas bli medlemmar. Sydöstra sjukvårdsregionen har startat en utredning om anskaffande av ambulanshelikoptrar. En presentation har gjorts för Uppsala-Örebroregionens samverkansnämnd med ett förslag till heltäckande lösning av helikoptrar i regionen. Kontakt har även tagits med Södra sjukvårdsregionen.
- Avtal har träffats mellan Karlstad Airport och Landstinget i Värmland om ny basbyggnad. Diskussioner om förändrade lokaler för huvudkontoret kommer att upptas då Värmlandsbasens lokaler är klara.
- En skrivelse har skickats till styrelsen för Sveriges Kommuner och Landsting med begäran om hjälp att initiera både frågan om GPS-inflygningar och samordning av sjukhusplattor, underlag och rutiner.
- Med-SLA har lett multicenterstudien PHAST om prehospital inkubation. British Journal of Anaesthesia har publicerat studien.
- Ett program för medicinsk vidareutbildning av HCM finns framtaget och är under genomförande.
- Utbildningsprogram för tekniker är framtaget och det uppdateras kontinuerligt. Genomförande pågår.



### 4.3 Finansiella mål för 2018

#### *Finansiella mål för 2018*

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 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. Om förbundets egna kapital överstiger begränsningen efter bokslutet skall den överskjutande delen återbetalas till förbundets medlemmar.

Svensk Luftambulans ska inte bedriva finansiell verksamhet eller kapitalplacering. Eget kapital hanteras på bankkonto.

Det egna kapitalet uppgår till 10 717 tkr vid verksamhetsårets slut. Verksamhetens balansomslutning 2018 var 90 751 tkr. Det egna kapitalet överstiger den övre gränsen, enligt fastställt finansiellt mål, med 1 641,9 tkr. Återbetalning av eget kapital kommer att ske under 2019, enligt omfattning och fördelning som fastställs av direktionen.

## 5 Internkontroll

Direktionen fastställde en internkontrollplan för 2018 vid sitt sammanträde 2017-11-30. Planen innehåller fyra kontrollområden.

### 5.1 Kontrollområden

Följande fyra kontrollområden har identifierats för 2018.

- Efterlevnad av gällande flyglagstiftning
- Överlämnande av verksamhet till privat leverantör
- Kostnadskontroll
- Anslutning av nya medlemmar

Inom dessa områden har ett antal kontrollåtgärder tagits fram.

#### 5.1.1 *Efterlevnad av gällande flyglagstiftning*

- Redovisa i direktionen samtliga resultat från Transportstyrelsens verksamhetskontroller av SLA:s tillstånd.
- Redovisa förändringar i regelverket kring flygverksamheten som påverkar drift eller ekonomin.

#### 5.1.2 *Överlämnande av verksamhet till privat leverantör*

- En plan för överlämnandet ska redovisas till direktionen innan arbetet påbörjas.
- Planen ska innehålla bedömning av tillkommande kostnader samt risker för försämring av tillgängligheten under överlämningsperioden.
- Rapport om genomförandet ska regelbundet lämnas till direktionen under överlämningsperioden.

#### 5.1.3 *Kostnadskontroll*

- Samtliga större avvikelser från budgeten ska snarast möjligt redovisas i direktionen.
- En modell för uppdelning av budgeten på en fast del och en rörlig del baserad på flygtid ska redovisas för direktionen under året.
- Förslag till uppräkningsbidraget för 2019, ska redovisas för direktionen före sommaren.
- Förslag till budget för 2019 ska presenteras för direktionen senast under oktober månad.

#### 5.1.4 *Anslutning av nya medlemmar*

- Kontakta landsting/regioner med befintliga avtal om ambulanshelikopterverksamhet och undersök när deras avtal löper ut och om intresse då finns för anslutning till SLA.
- Kontakta landsting/regioner som idag inte har någon ambulanshelikopterverksamhet och undersök om de planerar att starta upp en sådan och om de i så fall är intresserade av medlemskap i SLA.

## **5.2 Uppföljning**

### **5.2.1 Efterlevnad av gällande flyglagstiftning**

Resultatet av Transportstyrelsens verksamhetskontroller redovisas i direktionen.

### **5.2.2 Överlämnande av verksamhet till privat leverantör**

En plan för överförandet av Västra Götalandsregionens verksamhet till privat operatör har tagits fram och presenterats för direktionen. Övergången genomfördes enligt plan 1 juni.

Revidering av ägarbidraget för Västra Götalandsregionen för 2018 har presenterats och godkänts av direktionen, 18-03-13. En slutgiltig revidering av ägarbidraget fastställdes av direktionen 2018-10-18.

Direktionen har vid varje sammanträde fått rapport om genomförandet.

### **5.2.3 Kostnadskontroll**

Uppföljningen av budget i direktionen sker tertialvis om inte särskilda skäl föranleder annat.

Arbetet med att ta fram en budgetmodell med en fast och en rörlig del pågår.

Förslag till kostnadsuppräknings av ägarbidrag för 2019, har presenterats och godkänts av direktionen vid mötet 18-06-07.

Förslag till budget för 2019 presenteras för direktionen den 18 oktober.

### **5.2.4 Anslutning av nya medlemmar**

Kontakter med landsting och regioner, som inte är medlemmar i SLA, pågår.

## 6 Finansiell analys

### 6.1 Årsresultat 2018

#### Årsresultat

Budget och ägarbidrag för 2018 fastställdes av direktionen i oktober 2017. Därefter har justeringar av budget samt ägarbidraget för Västra Götalandsregionen reviderats vid två tillfällen som en följd av Västra Götalandsregionens övergångslösning, som trädde ikraft den 1 juni 2018. Budgetsiffrorna i tabellen nedan har anpassats till den slutgiltiga revideringen.

Svensk Luftambulans (SLA) År 2018	UTFALL 2018	UTFALL 2017	jmf 2018-2017	Helårsbudget 2018	Avvikelse utfall 2018-budget 2018
3 Verksamhetens intäkter	374	174	200	-	374
4 Kostn för personal, förtroende valda	- 56 015	- 66 478	10 463	- 58 212	2 197
5 Kostnader köpt verksamhet, material, bidrag	- 1 316	- 1 827	511	- 926	390
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 29 132	- 37 435	8 303	- 29 942	810
79 Avskrivningar	- 4 396	- 4 373	- 23	- 4 380	16
8 Medlemsbidrag	93 530	108 766	- 15 237	93 530	-
8 Finansiella intäkter och kostnader	- 267	- 199	- 68	- 70	197
	2 779	- 1 371	4 149	-	2 779

Resultatet för perioden januari till december år 2018 uppgick till 2 779 tkr.

Verksamhetens intäkter uppgick till 374 tkr och består av vidarefakturerings av flygbränsle samt intäkter från Rally-Cross VM i Höljes.

Verksamhetens kostnader, exklusive finansiella kostnader och avskrivningar, uppgick till 86 462 tkr, vilket är 2 617 tkr lägre än budgeterat.

I ovanstående tabell visar kostnaden för personalen ett överskott på ca 2 197 tkr mot budget. Förklaringen till detta är lägre direkta lönekostnader på grund av minskat övertidsuttag, lägre teknikerbemanning och vakanser på administrativa tjänster samt färre genomförda utbildningar mot planerat.

Vakanserna på de administrativa tjänsterna har lett till en viss ökning av tjänsteköp utöver budget, inom kostnadsslag 5.

Inom kostnadsslagen 6 och 7 har kostnaderna för drift och underhåll av helikoptrarna ökat bl.a. till följd av dyrare serviceavtal och förändrad Euro-kurs. Däremot har kostnaderna för konsulter minskat. Införandet av tekniksystemet Gannet kunde göras med egen personal i större omfattning än planerat och anpassningsbehoven av ekonomi- och HR-system har inte varit så stort som tidigare bedömts. Även kostnaderna för Med-SLA var lägre än budgeterat.

Periodens avskrivningar uppgår för året till 4 396 tkr och är 16 tkr högre än budget. I samband med övergångslösningen för Västra Götalandsregionen utrangerades anläggningar till ett kvarvarande restvärde av 96 tkr.

De finansiella kostnaderna/intäkterna uppgår till 267 tkr och utgörs till största del av valutadifferenser mellan preliminärbokning i leverantörsreskontra och verklig kurs vid utbetalningstillfälle. Räntekostnader till långgivare har ökat med 30 tkr mellan 2017 och 2018.

#### *Årsresultat per medlem*

Kostnaderna är här fördelade per bas. De gemensamma kostnaderna är fördelade enligt en överenskommen fördelningsnyckel. Vissa kostnader fördelas lika mellan de tre baserna, andra fördelas per flugen timme eller annan överenskommen princip.

#### **Kostnad per medlem**

<b>Ae</b>	<b>Värmland</b>	<b>Dalarna</b>	<b>VGR</b>	<b>Reg Uppsala</b>	<b>Totalt</b>
<b>SLA Gemensamt</b>	7 417	7 523	7 356	304	22 600
<b>Safety &amp; Compliance</b>	4	4	4	0	12
<b>Crew Training</b>	1 303	1 303	507	-	3 114
<b>Flight Operation</b>	257	196	153	-	606
<b>Part 145</b>	4 444	4 444	1 299	-	10 186
<b>Ground Operations</b>	15 663	15 588	8 153	-	39 404
<b>Air Training Org (ATO)</b>	36	36	4	-	75
<b>Continuing Airworthiness</b>	5 967	6 260	2 527	-	14 754
<b>S:a kostnader</b>	<b>35 091</b>	<b>35 354</b>	<b>20 003</b>	<b>304</b>	<b>90 751</b>
<b>Ägarbidrag 2018</b>	35 456	36 761	20 837	476	93 530
<b>Resultat per ägare</b>	365	1 408	833	172	2 779

## **6.2 Finansiell ställning**

### *Investeringar*

SLA har under året investerat för totalt 1045 tkr. Ett verktyg för reparation och byte av mast för totalt 935 tkr till verkstaden i Karlstad samt en lättbockskran till hangaren vid Morabasen till ett värde av 110 tkr.

### *Likvida medel*

Förbundet hade den 31 december 2018 på konton i Nordea Bank AB (publ.) 17 262,2 tkr. Ett långfristigt lån finns upptaget hos Nordic Investment Bank på 61 900 tkr.

### *Balansavstämning*

Efter bedömning uppgår årets balanskravsresultat till 2 779 tkr.

Årets resultat	2 779
Avgår realisationsvinst anläggningstillgångar	0,0
<b>Årets resultat efter balanskravsjusteringar</b>	<b>2 779</b>
<b>Balanskravsresultat</b>	<b>2 779</b>

## 7 Finansiella rapporter

### *Bokslutsperiod*

De finansiella rapporterna redovisar utfall för perioden 1 januari – 31 december 2018.

### *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. Det innebär att förbundet redovisar intäkter till nominellt värde (fakturabelopp).

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

## 7.1 Resultaträkning

Resultaträkning Tkr	Not	Utfall 2018	Budget 2018	Avvikelse 2018	Utfall 2017
Verksamhetens intäkter	1	374	-	374	174
Verksamhetens kostnader	2	- 86 367	- 91 365	4 998	- 105 739
Förlust vid avyttring/utrangering		- 96			
Avskrivningar		- 4 396	- 4 380	- 16	- 4 373
<b>Verksamhetens nettokostnader</b>		<b>- 90 484</b>	<b>- 95 745</b>	<b>5 357</b>	<b>- 109 938</b>
Medlemsbidrag	3	93 530	95 815	- 2 286	108 766
Finansiella kostnader		- 267	- 70	- 197	- 199
<b>Resultat före extraordinära poster</b>		<b>2 779</b>	<b>-</b>	<b>2 874</b>	<b>- 1 371</b>
<b>Periodens/Årets resultat</b>		<b>2 779</b>	<b>-</b>	<b>2 874</b>	<b>- 1 371</b>

## 7.2 Balansräkning

Balansräkning Tkr	Not	2018-12-31	2017-12-31	
<b>TILLGÅNGAR</b>				
<b>Anläggningstillgångar</b>				
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	<b>4</b>			
Maskiner och inventarier		3 080	2 834	
Utbytes/reservdelar		773	818	
Övriga materiella anläggningstillgångar		61 512	65 158	
<b>Summa anläggningstillgångar</b>		<b>65 364</b>	<b>68 811</b>	
<b>Omsättningstillgångar</b>				
Fordringar	<b>5</b>	3 676	34 073	30 397,3
Kassa och Bank		17 262	23 229	
<b>SUMMA TILLGÅNGAR</b>		<b>86 302</b>	<b>126 112</b>	
Balansräkning Tkr	Not	2018-12-31	2017-12-31	
<b>EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>				
Balanserat resultat		7 938	9 309	
Periodens/årets resultat		2 779	- 1 371	
<b>Summa eget kapital</b>		<b>10 717</b>	<b>7 938</b>	
<b>Avsättningar</b>				
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser	<b>6</b>	1 880	6 878	
Löneskatt pensioner		1 380	3 200	
<b>Skulder</b>				
Kortfristiga skulder	<b>7</b>	10 426	108 096	
Långfristiga skulder		61 900		
<b>SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER</b>		<b>86 302</b>	<b>126 112</b>	39 810



## 7.3 Noter

### 7.3.1 Not 1, Verksamhetens intäkter

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Anslutningsavgift nya medlemmar		
Vidarefakturerade kostnader		
Övrigt	374	174
	<b>374</b>	<b>174</b>

### 7.3.2 Not 2, Verksamhetens kostnader

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Personalkostnader	52 333	64 774
Utbildningskostnader	2 710	1 585
Rekryteringskostnader	80	119
Inhyrd personal tekniker/piloter/adm	1 092	1 816
Kontors och förbrukningsmaterial	394	818
Arbetskläder och utrustning	181	115
Flygbränsle	4 789	7 181
Reparation och reservdelar helikopter	1 216	1 084
Serviceavtal helikopter	12 408	15 071
Övriga transportmedel	165	437
Resekostnader	1 212	1 172
Försäkringspremier	2 403	3 028
Redovisnings- och revisionsarvoden	2 126	2 420
Konsultarvoden	486	1 657
AOC, Transportstyrelsen	491	566
Övrigt	4 281	3 897
	<b>86 367</b>	<b>105 739</b>

### 7.3.3 Not 3, Medlemsbidrag

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Landstinget i Värmland	35 456	34 104
Landstinget i Dalarna	36 761	33 914
Region Uppsala	476	464
Västra Götalandsregionen	20 837	40 285
	<b>93 530</b>	<b>108 766</b>

### 7.3.4 Not 4, Materiella anläggningstillgångar

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Ingående anskaffningsvärden	76 986	76 387
Utrangering	- 289	
Inköp	1 045	599
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	<b>77 742</b>	<b>76 986</b>
Ingående avskrivningar	- 8 175	- 3 802
Utrangering	193	
Periodens avskrivningar	- 4 396	- 4 373
Utgående ackumulerade avskrivningar	- <b>12 378</b>	- <b>8 175</b>
Utgående redovisat värde	<b>65 364</b>	<b>68 811</b>

### 7.3.5 Not 5, Fordringar

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Kundfordringar	-	28 516
Varav medlemsbidrag	-	28 496
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	994	965
Övriga kortfristiga fordringar	2 682	4 593
	<b>3 676</b>	<b>34 073</b>

### 7.3.6 Not 6, Avsättningar

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31									
Avsatt pensioner	1 880	6 878									
Avsatt löneskatt	1 380	3 200									
<table border="1"><tr><td>slutskatt tax 2018</td><td>1512</td><td></td></tr><tr><td>tax 2019</td><td>-132</td><td></td></tr><tr><td></td><td>1380</td><td></td></tr></table>			slutskatt tax 2018	1512		tax 2019	-132			1380	
slutskatt tax 2018	1512										
tax 2019	-132										
	1380										
	<b>3 260</b>	<b>10 078</b>									

### 7.3.7 Not 7, Skulder

	2018-01-01- 2018-12-31	2017-01-01- 2017-12-31
Kortfristiga skulder till kreditinstitut		64 730
Långfristiga skulder till kreditinstitut	61 900	
Leverantörsskulder	3 000	3 015
Upplupna personalkostnader	6 214	7 752
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	739	30 047
varav medlemsbidrag		28 496
Övriga kortfristiga skulder	473	2 553
	<b>72 326</b>	<b>108 096</b>

## 7.4 Kassaflödesanalys

### Kassaflödesanalys (tkr)

Kassaflöde från den löpande verksamheten	2018		2017
Resultat efter finansnetto	2 779	-	1 371
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet:			
Av- och nedskrivningar	4 491		4 373
Förändringar i avsättningar	- 6 818		5 440
<i>Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet</i>	452		8 442
Ökning (-) /minskning (+) av fordringar	30 397	-	41
Ökning (+) /minskning (-) av kortfristiga skulder	- 97 670	-	9 538
Ökning (+) /minskning (-) av långfristiga skulder	61 900		
Kassaflöde från den löpande verksamheten	- 4 921	-	1 137
Kassaflöde från investeringsverksamhet			
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	- 1 045	-	599
<i>Kassaflöde från investeringsverksamhet</i>	- 1 045	-	599
Periodens kassaflöde	- 5 966	-	1 736
Likvida medel vid årets ingång	23 229		24 965
Likvida medel vid årets utgång	17 262		23 229
	- 5 966	-	1 736

**Denna årsrapport är fastställd av kommunalförbundets direktion  
den 28 februari 2019**

Linn Brandström

Björn-Owe Björk

Fredrik Larsson

Kent Svens

Håkan Linnarsson

Vivianne Macdisi

Ulric Andersson

Elin Norén