

Årsredovisning 2021



Svensk Luftambulans

Svensk Luftambulans är ett kommunalförbund med säte i Karlstad, organisationsnummer 222000-3061. Medlemmar i förbundet har under verksamhetsåret varit Region Värmland, Region Dalarna, Västra Götalandsregionen, Region Uppsala, Region Norrbotten och Region Västerbotten. 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	Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans	5
3.1.1	Vision och värdegrund	5
3.2	Översikt av verksamhetens utveckling	7
3.3	Upphandling av medeltung helikopter	8
3.4	Övergångslösning i avvaktan på upphandling av nya helikoptrar	8
3.5	Nya helikoptrar	8
3.6	Befintliga helikoptrar	8
3.7	Covid-19	9
3.8	Administration	9
3.9	Flygskolan (ATO)	9
3.10	Teknisk verkstad	9
3.11	Med-SLA	9
4	Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning	10
4.1	Nya medlemmar	10
4.2	Samverkan med andra aktörer	10
4.3	Ekonomisk utveckling	10
4.4	Personal	11
4.5	Arbetsmiljö	13
4.6	Händelser av väsentlig betydelse	13
4.6.1	Tillgänglighet	13
4.6.2	Flygtid och genomförda uppdrag	15
4.6.3	Värmland	16
4.6.4	Dalarna	17
	Medicinsk utveckling	17
4.6.5	Västra Götaland	18
4.6.6	Uppsala	20
4.6.7	Norrbottnen	21
4.6.8	Västerbotten	22
4.7	Med-SLA	23
5	Styrning och uppföljning av verksamheten	27
5.1	Måluppfyllelse	27
5.1.1	Operativa mål för 2021	27

5.1.2	Måluppföljning operativa mål 2021 - kommentarer	27
5.1.3	Finansiella mål för 2021	29
6	Internkontroll	30
6.1	Kontrollområden 2021	30
6.2	Uppföljning.....	31
7	God ekonomisk hushållning	32
7.1	Finansiell analys	32
7.1.1	Driftredovisning 2021	32
7.2	Årsresultat 2021	32
7.3	Finansiell ställning.....	33
8	Finansiella rapporter	34
8.1	Resultaträkning	35
8.2	Balansräkning	36
8.3	Noter	37
8.3.1	Not 1, Verksamhetens intäkter	37
8.3.2	Not 2, Verksamhetens kostnader.....	37
8.3.3	Not 3, Medlemsbidrag.....	38
8.3.4	Not 4, Materiella anläggningstillgångar.....	38
8.3.5	Not 5, Fordringar.....	39
8.3.6	Not 6, Avsättningar	39
8.3.7	Not 7, Skulder	39
8.4	Kassaflödesanalys.....	40

1 Inledning

Kommunalförbundet Svensk Luftambulans startades av Landstinget Dalarna och Landstinget i Värmland under våren 2014, för att bedriva en gemensam ambulanshelikopter verksamhet 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 Sävbasen över av Svensk Luftambulans. Från 1 juni 2018 bedrivs verksamheten, under en övergångsperiod, 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 eller snarast därefter när upphandling av ny helikopter är genomförd.

Under 2019 sökte Region Norrbotten och Region Västerbotten om och beviljades medlemskap i Svensk Luftambulans. De ingår som medlemmar från 2020-01-01. För att möjliggöra övertagande för SLA i dessa regioner har option i tidigare avtal med möjligt avrop av 3 helikoptertyp H145 från Airbus nyttjats. Verksamheten i Region Norrbotten övertogs 2021-06-01 och i Region Västerbotten 2021-12-28.

För att möjliggöra övertagandet av Uppsalas operativa verksamhet samt återtagande av Västra Götalands verksamhet har en upphandling av större helikoptertyp påbörjats igen då den tidigare upphandlingen avbrutits till följd av bristande konkurrens. I upphandlingsarbetet deltar även Region Norrbotten samt Västerbotten. Upphandlingen avser en något större helikopter än de tre H 145 som förbundet bedriver operativ verksamhet med sedan slutet av 2015. De större helikopterna kommer att vara bättre anpassade för långa primäruppdrag och sekundärtransporter.

Björn-Owe Björk
Ordförande direktionen

Kenneth Backgård
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 2021 har varit Patrik Fornander och Ulric Andersson från Region Värmland, Kent Svens och Elin Norén från Region Dalarna, Linn Brandström och Håkan Linnarsson från Västra Götalandsregionen samt Björn-Owe Björk och Vivianne Macdisi från Region Uppsala, Kenneth Backgård och Anders Öberg från Region Norrbotten samt Peter Olofsson och Hans-Inge Smetana från Region Västerbotten.

Björn-Owe Björk har varit ordförande och Kenneth Backgård vice ordförande i direktionen under 2021.

Ersättare har varit Hans Nilsson och Mats Sandström från Region Värmland, Per Kindlund och Abbe Ronsten från Region Dalarna, Nicklas Attefjord och Maria Hjærtqvist från Västra Götalandsregionen, Malin Sjöberg Högrell och Håkan Collin från Region Uppsala, Monika Nordvall Hedström och Elisabeth Lindberg från Region Norrbotten samt LiseLotte Olsson och Carin Hasslow från Region Västerbotten.

Under året har direktionen tillsatt ett arbetsutskott med en ledamot från varje medlem. Ledamöter i arbetsutskottet har varit Linn Brandström, Björn-Owe Björk, Patrik Fornander, Kent Svens, Peter Olofsson samt Kenneth Backgård.

Avgående ledamöter och ersättare under året: Ledamot Elin Noren från dalarna har avgått som ledamot och ersatts med Abbe Ronsten Region Dalarna. Ersättare Abbe Ronsten Region Dalarna har avgått som ersättare och ersatts med Gunnar Barke Region Dalarna. LiseLotte Olsson Region Västerbotten har avgått som ersättare och ersatts av Jonas Karlberg Region Västerbotten. Ersättare Carin Hasslow Region Västerbotten har avgått som ersättare och ersatts av Maria Lundqvist Brömster Region Västerbotten. Ersättare Nicklas Attefjord Västra Götalandsregionen har avgått som ersättare och ersatts utav Gustaf Josefsson Västra Götalandsregionen.

Direktionen har haft åtta sammanträden under verksamhetsåret.

3 Förvaltningsberättelse

3.1 Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans

3.1.1 Vision och värdegrund

Svensk Luftambulans vision

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

Svensk Luftambulans värdegrund

Rädda liv utan att riskera liv - Säkerheten kommer alltid först

Prioriteringar sker alltid efter patientens behov

Alla människor har lika värde och ska bemötas med empati och respekt.

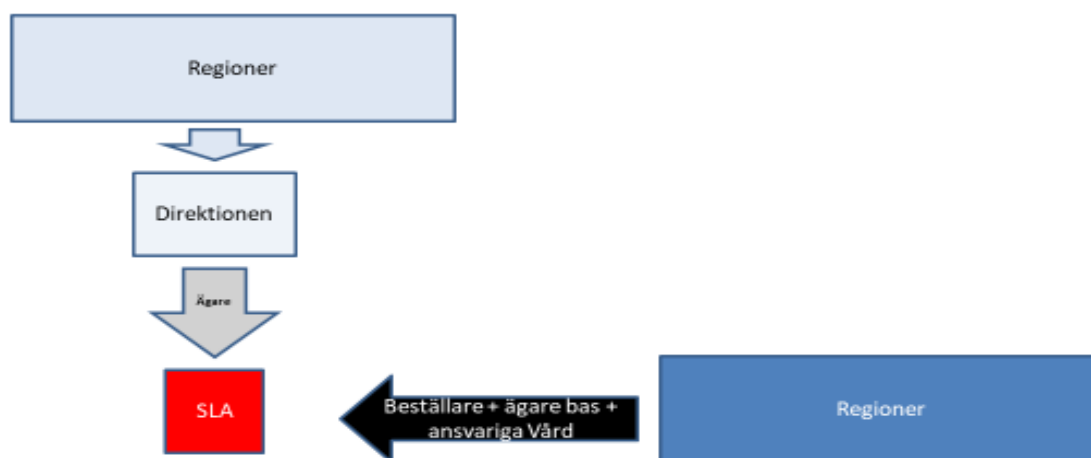
Värdegrunden innebär att SLA genomsyras av en humanistisk grundsyn där respekten för människors lika och okränkbara värden, jämlikhet och jämställdhet betonas. Alla patienter och anhöriga ska känna sig säkra och trygga samt bli väl bemötta av alla verksamhetens företrädare.

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

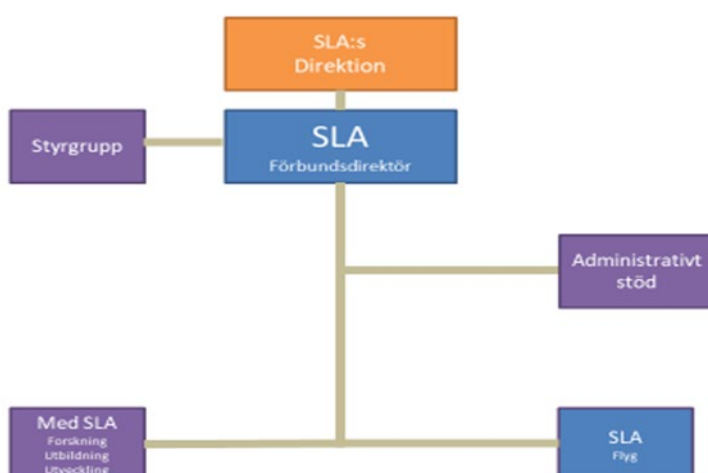
Värdegrunden ska prägla medarbetarnas förhållningssätt mot varandra och möten med andra. Allas insatser och synpunkter är viktiga i denna specialiserade verksamhet.

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.

3.2.2 Den politiska organisationen och samverkansytor



Direktionen inom Svensk Luftambulans 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

Svensk luftambulans medlemsregioner har uppvisat stor aktivitet under nu två speciella år, såväl avseende den operativa driften, där pandemin ställt extra stora krav, som inom den medicinska utvecklingen. En del utbildnings- och utvecklingsverksamhet har av uppenbara skäl tvingats ställas in men mycket har fortsatt kunnat genomföras via nya digitala lösningar.

Operativ verksamhet har bedrivits vid baserna i Karlstad och Mora under hela året. Uppstart av operativ drift har skett i Region Norrbotten 2021-06-01 samt i Region Västerbotten 2021-12-28. Större och påverkande faktorer under 2021 har framför allt bestått av pandemins effekter samt försenade leveranser från Airbus avseende helikoptrar och försenat material för uppgradering av de äldre helikoptrarna.

Antal uppdrag och flygtimmar för Dalarna och Värmland ligger på ungefär samma nivå som förra året dock med viss ökning avseende primäruppdrag för Värmland. Andelen sekundäruppdrag har ökat något som en följd av pandemin. Från 1 juni har även Norrbotten med bas i Gällivare tillkommit. Där med ett flygtidsuttag i linje med initial prognos. Möjlighet till helårsuppföljning i SLA:s regi kommer vara möjligt år 2022 för båda baserna.

Pandemin med påföljande reserestriktioner har varit ett stort problem med osäkerhet i planeringen av tillgång av helikopter för utbildning.

Arbetet med att uppstart av operativ drift i Region Norrbotten samt Region Västerbotten har varit en av de större arbetsuppgifterna under 2021. Under året rekryterades och anställdes en nu Accountable Manager vid SLA. Verksamheten har såsom övriga hälso- och sjukvården och samhället i stort fått fortsätta anpassa sig till pandemins förutsättningar.

Fortsatta framsteg har gjorts och under året genom att SKR bidragit med att anordna ett mötesforum för de organisationer som bedriver ambulanshelikopterverksamhet.

Arbetet med den nya operativa basen i Karlstad är klar och verksamheten har flyttat in i den samma, invigning skedde sen höst 2021. Delar av den tidigare operativa basens lokaler har tagits över av SLA då behovet har ökat till följd av fler anställda inom området teknik och underhåll. Ombyggnationer har genomförts för att lokalerna ska bli mer ändamålsenliga. En översyn av lokalbehovet har även genomförts i samverkan mellan SLA, Regionfastigheter Värmland samt Karlstad Airport vilket resulterat i nya hyresavtal.

Eftersom allt planerat tekniskt underhåll genomförs i egen verkstad i Karlstad och verksamheten har växt så har det inneburit att även dessa lokaler behövt anpassas och byggts om under året.

Region Värmland är värdregion för SLA och ett administrativt avtal reglerar olika stödfunktioner. En översyn av avtalet har skett under två års tid och i relation till SLA:s utveckling och behov av stöd inom olika områden. Ett nytt avtal är nu fastslaget och beslutat.

SLA har tagit fram en övergripande kommunikationsstrategi vilken beslutats av direktionen under året. En översyn av IT och informationssäkerhet har färdigställts under året.

Ett fortsatt arbete med fokus på utveckling av budgetunderlag och budgetprocess pågår.

Under året har även en kanslifunktion och sekreterarstöd utvecklats inom ramen för det administrativa stödet från Region Värmland.

Utveckling av fackliga samråd/informationsmöten fortsätter.

Processen kring metod och stöd för målstyrning av verksamhetens arbete har utvecklats men ett fortsatt arbete pågår.

Flera medarbetare med NP befattningar har nått pensionsålder och en rekrytering och resursförstärkning har pågått under hela året.

SLA har tagit flera steg i sin utveckling av arbetet inom SLA avseende utbildning, utveckling och forskning.

Upphandlingsarbetet för de iblandade regionerna kring medelstor helikopter har fortgått under året och en RFI har genomförts. Inför en annonsering av upphandling kommer inblandade regioner att få ta ställning om fortsatt deltagande samt volym på upphandling.

3.3 Upphandling av medeltung helikopter

En grundtanke inom Svensk Luftambulans är att bedriva en effektiv verksamhet bland annat genom att minimera antalet helikoptertyper. Bedömningen är att det behövs två typer av helikoptrar för att tillgodose både primär- och sekundäruppdrag. Idag bedrivs verksamheten i Region Värmland, Dalarna, Norrbotten samt Västerbotten med 6 stycken H 145. En större helikoptertyp behövs för verksamheterna i Västra Götaland och Uppsala. Region Norrbotten samt Västerbotten nyttjade inledningsvis H 145 då SLA tog över driften och siktade mot att kunna återgå till en större helikoptertyp men har nu valt att inte gå vidare i upphandlingen mot en större helikopter då man är nöjd med nuvarande helikopter.

En upphandling av medeltung helikopter genomfördes under 2017/18 men fick avbrytas på grund av brist på konkurrens. En ny upphandlingsprocess har påbörjat under hösten 2020 där Regionerna Västra Götaland, Uppsala, Norrbotten samt Västerbotten inledningsvis deltog. Eftersom Regionerna Norrbotten samt Västerbotten anser att H 145 uppfyller deras behov har man valt att inte fortsätta sitt deltagande i upphandlingsarbetet.

3.4 Övergångslösning i avvaktan på upphandling av nya helikoptrar

Region Uppsala har haft ett avtal med en extern operatör till 2020-12-31. Med anledning av att upphandlingen av ny helikoptertyp avbröts, kom inte en ny helikopter att kunna levereras till dem innan avtalstiden löpte ut. Region Uppsala har bedömt att man är i behov av en övergångslösning i avvaktan på leverans av den nya helikoptern vilket gjort att man under hösten upphandlat och förlängt övergångslösning. En liknande situation hanteras av Västra Götaland där en förnyad upphandling av övergångslösning blir aktuell. Båda regionerna försöker anpassa övergångslösningarna i relation till en tänkt tidslinje för upphandling och leverans av större helikopter.

3.5 Nya helikoptrar

Tre nya Airbus H 145 beställdes i december 2019 med tänkt leverans i april respektive juli 2021 samt den tredje i januari 2022. Den första blev försenad två månader vilket ställde till problem, dels för att klara beredskap utan reservhelikopter och dels för utbildning av piloter till framför allt Norrbotten. Detta löstes genom ökat flygtidsuttag på befintliga helikoptrar med hård belastning på verkstaden samt påverkan på beredskap för Dalarna och Värmland. SLA hyrde även under juni in en helikopter för att klara utbildningen av piloter.

3.6 Befintliga helikoptrar

Då de nya helikoptrarna beställdes ingick även en uppgradering av befintliga helikoptrar till samma status i kontraktet. Leveransen av dessa blev också försenade, 1:a från kvartal 1 2021 till kvartal 4. 2:a från kvartal två 2021 till kvartal ett 2022 och den sista från kvartal fyra 2021 till kvartal två 2022.

Detta fick flera konsekvenser då modifieringen är ett omfattande arbete i verkstaden och därför

var planerat sammanfalla med de längre årliga underhållstillsynerna. En av de första helikopterna hade även sprickbildning vilket krävde reparation av en specialverkstad, denna flögs till Italien i september 2021 för reparation, modifiering och var åter i drift i SLA i januari 2022. Detta ansträngde ytterligare tillgängligheten på helikopter.

3.7 Covid-19

SLA har med hjälp av respektive region tagit fram rutiner och varit förhållandevis förskonade från större utbrott. Trots detta har pandemin haft stor påverkan på verksamheten. Dels genom karantän och provtagning som påverkat bemanningen. Dels med flygtidsuttag med Covid-19 transporter som varierat utifrån normalläget vilket gjort verksamheten, framför allt underhållet svårplanerat. Men framför allt reserestriktioner som av och till omöjliggjort resor till simulator för utbildning av nya piloter och repetitionsutbildning av de befintliga.

3.8 Administration

Att öka den administrativa kapaciteten har prioriterats dels genom att anställa ytterligare kompetens till huvudkontoret och dels utveckla Region Värmlands administrativa stöd. Avtalet med regionen är nu i sin helhet genomgången och reviderat. Beslut har under 2021 tagits om nytt avtal där bl.a. några nya områden för stöd ingår såsom juridik och kommunikation.

Huvudkontoret har under 2021 även byggts om efter beslut i direktionen. En anpassning till fler kontorsytor har gjorts utifrån att det blivit fler medarbetare och lokalerna har fått en allmän översyn och anpassning. I samband med flytt av den operativa basens verksamhet så har även en översyn av befintliga lokaler/ytor skett i samverkan med Karlstad Airport vilket lett fram till justering av hyresavtal. Vissa gemensamma ytor hyrdes av Region Värmland tidigare vilket nu har förts över till SLA.

Det har under året rekryterats kopplat till främst pensionsavgångar. Accountable manager, nominated person fortsatt luftvärdighet samt flygchef. Samtliga dessa befattningar kräver myndighetens godkännande och de två förstnämnda blev godkända under 2021.

3.9 Flygskolan (ATO)

Har haft ett hektiskt år med skolning av nya piloter, 15 piloter och en instruktör.

Till det har problematiken med resor till simulatorm samt tillgänglighet av utbildningshelikopter gjort att planer hela tiden fått reviderats. Det ökade antalet piloter kommer även att påverka framåt då det nu är fler piloter som skall på halvårs kontroll och utbildning i simulatorm. Flygskolan har därför behov av att utbilda fler instruktörer.

3.10 Teknisk verkstad

Då SLA har fördubblat sin helikopter flotta har tekniker och mekaniker rekryterats och utbildningar för dessa genomförts. Reservdelar och Specialverktyg har levererats för att distribueras till de nya baserna. Anpassning av Verkstaden vid Karlstad flygplats har påbörjats för att klara det utökade underhållsbehovet med sex helikoptrar och etapp ett blir klar under 2022.

3.11 Med-SLA

Under 2020 rekryterades och tillsattes en tjänst som samordningsansvarig för Med-SLA. Ett arbete har därefter pågått för att ta fram en övergripande och långsiktig plan för Med-SLA. Området består av den övergripande samordningen, utbildning samt forskning.

4 Viktiga förhållanden för resultat och ekonomisk ställning

4.1 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 fortsatt genomförts för att nå detta långsiktiga mål. Flera möten har hållits med Region Syd om förutsättningarna för medlemskap i SLA utgående från en utredning där de ser på förutsättningarna om att etablera en ambulanshelikopterverksamhet.

Region Norrbotten och Region Västerbotten är nya medlemmar sedan 2020-01-01. Uppstart av verksamheten i Region Norrbotten skedde 2021-06-01 samt i Region Västerbotten 2021-12-28.

Planerade aktiviteter och seminarium, med syfte att påvisa behoven av en samordnad verksamhet för att kunna åstadkomma jämlik vård inom detta område har i flera fall fått stå tillbaka till följd av pandemin. En utveckling av forum för samverkan har dock i begränsad omfattning fortsatt via SKR.

4.2 Samverkan med andra aktörer

Ett nära samarbete pågår alltså med Norsk Luftambulans kring olika frågor. Samverkan med Norsk Luftambulans är en viktig del i att utbyta kunskaper och erfarenheter. 2021 togs nya initiativ till en mer fördjupad diskussion med NLA om olika frågor. Flera NP funktioner inom SLA har nu kontaktytor vid NLA.

Under 2020 blev SLA medlemmar i Nordic Hems Cooperation. Ett samarbetsforum som inkluderar Norge, Finland samt Danmark och numera även Sverige.

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

Kontakter har under 2021 etablerats med MSB om förutsättningen att finna forum för dialog om frågor relaterade till utvecklingen av nationell samordning av ambulanshelikopterverksamhet.

4.3 Ekonomisk utveckling

Utvecklingen av verksamheten har pågått sedan starten av 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.

Förberedelse för övertagande av den operativa verksamheten i Region Norrbotten och Region Västerbotten påbörjades under 2019 och har haft ett stort fokus under 2020 samt 2021. Uppstartskostnaderna har kvalitetssäkrats och några tröskeeffekter uppstår för de nya medlemmarna inför uppstarten. Då tidigare uppstartskostnader för Värmland respektive Dalarna omhändertogs av dåvarande respektive landsting så har det varit problematiskt att finna rättvisande underlag vid budgeteringen. Fördelningen av kostnaderna i övrigt bland samtliga medlemmarna innebär på sikt en viss lättnad för tidigare medlemmar.

Samtliga nuvarande medlemsregioner är nu anslutna till Kommuninvest vilket innebär att SLA under senare delen av året fört en dialog med dem som framtida långgivare. Frågan om att kunna hantera proprieborgen innebär dock att frågan skjuts på framtiden i väntan på att en reviderad förbundsordning kan beslutas. Det har även förts en dialog med Nordea som nuvarande långgivare om deras framtida förutsättning som ett alternativ.

Under senare delen av året har förhandlingar inletts med helikoptertillverkaren Airbus till följd av de förseningar som uppstått vid leveranser av helikoptrar samt uppgraderingarna, ”mod-kit”. Förseningarna har väsentligen påverkat kostnadsutfallet för SLA under 2021, framför allt i relation till uppstarten i Region Norrbotten samt Västerbotten. Uppgraderingarna beräknades bidra till att sänka driftskostnaderna under året.

Försäkringskostnaderna har sjunkit något under 2021.

Eurokursen har sjunkit under pandemin och medfört en förbättring av resultatet.

Lönekostnaderna har stigit under 2021 till följd av större mängd övertidsuttag relaterat till pandemin men också till följd av försenade leveranser och omplanering samt inköp av extra instruktörer. En personalutökning till följd av att vi blivit fler medlemmar har inneburit högre lönekostnader. Sammantaget uppvisar förbundet ett negativt resultat för 2021 relaterat till ovan nämnda faktorer.

Direktionen har fattat beslut om åtgärder för återställande av årets negativa resultat.

4.4 Personal

Totala antalet anställda har ökat med 26 personer under året. En stor del av detta beror på övertagande av operativ drift i Region Norrbotten samt Västerbotten och viss resursförstärkning som en del av detta. Piloterna vid Västra Götalandsbasen är fortfarande tjänstlediga till följd av Västra Götalands övergångslösning med en privat operatör. Könsfördelningen inom SLA är 89,5 % män och 10,5 % kvinnor.

Antal anställda 2021-12-31

Region Värmland

Antal anställningar per 2022-01-01

Sida: 1

Totalt

Basenhet	-----Månadsavlönade-----						Timavl.	Summa
	-----Tillsvidareanst.-----			-----Visstidsanst.-----				
	Heltid	Deltid	Totalt	Heltid	Deltid	Totalt		
SLA Gemensamt (959)	76	1	77	5	0	5	0	82
Summa	76	1	77	5	0	5	0	82

I gruppen piloter ingår ett antal befattningshavare med kombinerade tjänster med chefsuppdrag och flygtjänst. Åtta piloter är tjänstlediga varav en har slutat sin tjänst.

Region Värmland

Jämställdhet per 2021-12-31

: Totalt

Basenhet	-----Tillsvidareanst.-----			
	---Kvinnor---		-----Män-----	
	Antal	Andel	Antal	Andel
SLA Gemensamt (959)	8	10.5	68	89.5
Summa	8	10.5	68	89.5

Sjukfrånvaro

Den totala sjukfrånvaron är 1,05 % för hela 2021. 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.

Basenhet	Ordinarie timmar	Faktiska timmar	Sjuktimmar			>=60 dgr	
			Totalt	Sjukers %	%	Sjuk.tim.	%
SLA Gemensamt (959)	101568	94700	1066	0	1.05	0	0.00
Summa	101568	94700	1066	0	1.05	0	0.00

4.5 Arbetsmiljö

Det systematiska arbetsmiljöarbetet av naturliga skäl fått gå på sparlåga under året. Trots det har exempelvis riskanalyser, arbetsplatsträffar och skyddsronder genomförts. Arbete pågår fortfarande med att ta fram en alkohol- och drogpolicy för SLA. Fackliga samråd har genomförts och kommer att fortsätta kontinuerligt under 2022. Förutom ordinarie arbetsmiljöarbete har fokus legat på pandemin och utmaningen i att undvika smittspridning. Pandemin har påverkat verksamheten där SLA i samråd med Regionernas smittskydd framtagit rutiner för patienthantering och sanering efter Covid-19 transporter. Även rutiner för att undvika smitta som påverkar produktionen har utvecklats under året.

4.6 Händelser av väsentlig betydelse

4.6.1 Tillgänglighet

Tillgänglighet Svensk Luftambulans 2021

2021 hade många utmaningar, främst försenade leveranser av nya helikoptrar avsedda för Norr- och Västerbotten. Till det covid-19 med reserestriktioner vilket framför allt påverkade möjligheten att genomföra utbildning av nya piloter till Norr- och Västerbotten men även årligt återkommande repetitionsutbildning och kontroll av befintlig flygande personal som genomförs två gånger per år.

Då vi i slutet av 2020 fick indikationer på att våra nya helikoptrar skulle vara försenade, planerades underhållet om för att täcka beredskap vid de redan operativa baserna.

Eftersom simulator inte kunde användas på grund av reserestriktioner behövde även utbildning och kontroll genomföras på våra egna helikoptrar.

Uppstart av Gällivare basen krävde utbildning av ca 10 piloter som tvunget skulle vara klara till uppstart 1 juni, detta prioriterades framför beredskap. För att minimera påverkan hyrde SLA även in en extra utbildningshelikopter från Österrike under juni för att täcka försenad leverans. Som ytterligare utmaning ökade flygtidsuttaget utöver planerat normaluttag under våren på grund av många långa Covid-19 transporter.

Detta gjorde att vi till stor del var helt utan reservhelikopter under 2021. För att klara utbildningsinsatsen prioriterades denna genom att dels använda beredskapshelikoptern för en viss utbildning och dels prioritera underhåll och reservdelsbehovet till skolningen.

Då vi på grund av leveransförseningar och reserestriktioner hårt prioriterat utbildningen var vi känsliga för tekniska fel vilket också visade sig komma då vi utnyttjade de helikopterresurser vi hade maximalt.

SLA kunde därför inte uppnå målet på en 98 procentig tillgänglighet.

Större stillestånd under 2021

Tekniska

IBF-filter problematiken som är väl känd tillkommer också men då man delvis var operativ utom i vissa väderförhållanden så är den inte bokförd förutom i Norrbotten då tillfället togs att installera cold-weather-kit under 92 timmar.

Komplicerad felsökning och åtgärd av startproblem vid Mora basen 76,6 timmar.

Bladskada i Karlstad som efter byte av samtliga blad som med teknisk expertis från Airbus på plats löstes efter 200 timmar. Ingen tillgänglig reservhelikopter.

På grund av prioriterad utbildning var inte reservhelikopter klar för operativ drift vilket resulterade i 146,6 timmars totalt stillestånd i väntan på service.

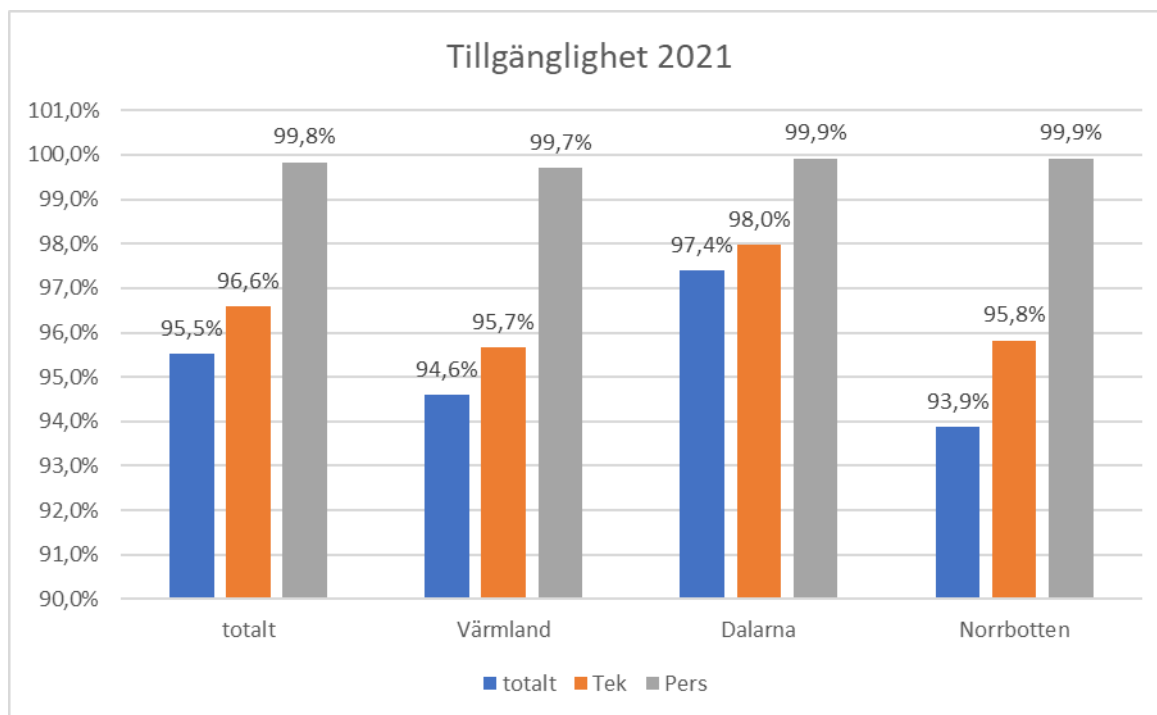
Personal

Covid-19 har varit relativt skonsamt från fall men ändå påverkat med karantäner och väntan på provtagning vilket resulterat i totalt 40 timmar stillestånd.

Stillestånd på grund av att taket för flygtid uppnåtts inträffade vid fem tillfällen vardera i Karlstad och Mora under året. Gällivare ställde vid tolv tillfällen på grund av tjänstgöringstid då basen inte var fullt bemannad under uppstartstiden juni-augusti utan med två piloter mot normalt tre. Ett periodvis högt Covid-19 tryck med långa transporter bidrog också.

Tjänstgöringstid redovisas inte i diagrammet nedan då den är regelstyrd och beror på regionernas val av bemanning. Det samma gäller för väder som också är regelstyrt och inte kan påverkas av SLA.

Ett udda fall var också ett Gasutsläpp i Värmland som ledde till byte av besättning och sanering av helikoptern 28,1 timmar stillestånd.



4.6.2 Flygtid och genomförda uppdrag

Verksamheterna har varit i full drift vid samtliga baser under 2021.

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 2021

Flygtid (timmar)	Värmland	Dalarna	Västra Götaland	Norrboten	Västerbotten	Uppsala	Totalt
Flygtid uppdrag	484,4	563,1	931	623,98	692	1282	4576,48
Flygtid övrigt	53,7	62	0	27,8	0	15	158,5
Total flygtid	538,1	625,1	931	651,78	692	1297	4734,98
Uppdrag (antal)							
Primäruppdrag med helikopter	278	261	627	266	387	151	1970
Sekundäruppdrag med helikopter	110	116	223	128	93	657	1327
Primäruppdrag med akutbil	156	41	0	6	0	0	203
Sekundäruppdrag med akutbil	33	3	0	8	0	0	44
Samtidighetskonflikter	194	83	113	0	8	8	406
Antal avvisade uppdrag	904	556	357	397	251	65	2530
Antal avbrutna uppdrag	449	366	198	65	89	88	1255

4.6.3 Värmland

Produktion

Året 2021 har till stor del präglats av inflytten i nya basen. Ambulanshelikoptern i Värmland har nu mycket bra lokaler som i alla delar är helt anpassade till vår verksamhet. Självklart innebär en inflytt i nya lokaler att man måste anpassa arbetssätt men det har på det hela taget fungerat mycket bra.

Medicinsk utveckling

Utlarmningsfunktionen från SOS har fortsatt förbättringsmöjligheter. De regelbundna utvärderingsmötena som MLA tillsammans med baschefen håller med SOS har fortsatt och upplevs som meningsfulla. Trots detta är andelen avvisade och avbrutna uppdrag pga ej medicinskt behov fortsatt för hög. Under hösten pågick tillsammans med SOS arbete med att anpassa utlarmningen till STEP. Införandet av STEP flyttades fram i tiden flera gånger under och planeras nu implementeras först i januari 2022. Förhoppningen är att utlarmningen blir både snabbare och mer träffsäker. Rent medicinskt har utvecklingen fortsatt på ett positivt sätt med nya och uppdaterade vårdrutiner, bl a rutiner för hjärtstoppspatienter. När det gäller tromboembolier så har vi övergått till att flyga dessa till Örebro vilket krävt ett lite annat arbetssätt för att helikoptertransport verkligen ska ge en tidsvinst jämfört med vägambulans. Hittills verkar det dock lyckosamt. Under året har vi återstartat våra KUU dagar vilket varit mycket efterlängtat. Ett av dessa möten var även ambulanshelikoptern i Östersund med vilket var uppskattat från båda baser. I Region Värmland startade en ny organisation kring trauma under året. Ambulanshelikoptern är i dessa sammanhang representerad av MLA som deltar på alla arbetsgruppsmöten. Den prehospitaledvårdningen får allt större uppmärksamhet från övriga verksamheter, vilket positivt. Ett arbete som påbörjats är att utveckla särskilda larmkriterier för traumapatienter som med stor sannolikhet kommer behöva massiv transfusion och damage control resuscitation. Bland annat i UK har man särskilda larm, Code Red för dessa patienter och målet är nu att implementera detta i Värmland.

Personal

En läkare har slutat och en ny har rekryterats.

4.6.4 Dalarna

Produktion

Under 2021 utförde teamen på Dalarnas ambulanshelikopter totalt 421 fullbordade uppdrag, varav 302 (72%) primäruppdrag och 119 (28%) sekundäruppdrag. Antalet fullbordade insatser var oförändrat jämfört med 2020 då det också gjordes 421 uppdrag (325 primär och 96 sekundär) men man noterar under 2021 en ökning i andelen sekundärtransporter till 28% från 23% föregående år.

Ökningen av antal sekundärtransporter kan härledas till det avlastningsbehov som funnits på många intensivvårdsavdelningar pga fortsatt relativt stor mängd Covid-19 patienter.

Uppdragsrelaterad flygtid är något lägre (563 timmar) jämfört med 2020 (572 timmar). 366 uppdrag avbröts pga väderfaktorer eller att patienten, efter att ambulanspersonal anlät, bedömts kliniskt stabil och utan behov av prehospital intensivvård.

Per capita utfördes 10,5 primäruppdrag/10000 invånare, med betydligt fler uppdrag per capita i nordvästra- och västra Dalarna där avstånden till akutsjukhus är längst.

Dalarnas ambulanshelikopter ger länets innevånare och turister tillgång till snabb prehospital intensivvård även om de befinner sig långt ifrån akutsjukhus. Primäruppdragen är välriktade enligt NACA-skalan (National Advisory Committee for Aeronautics 0-7)

En hög andel av patienterna är kritiskt sjuka eller svårt skadade och i behov av prehospital intensivvård. NACA \geq 5 hos 42,0% patienterna i Dalarna.

Den medicinska orsaken till att teamen träffade patienter var oftast trauma (32%), hjärtstopp (19%), akut neurologi, medvetslöshet (19%) och andningssvårigheter/anafylaxi (7%).

Under 2021 noterades dock en nedgång i andelen trauma från 39% till 32%.

Orsaken till nedgången i andelen trauma under 2021 är inte säkerställd men kan delvis vara en konsekvens av pandemi och minskad fjällturism. Det är i så fall troligt att andelen trauma ökar under 2022.

Medicinsk utveckling

Ambulanshelikopter verksamheten har sen starten, i samråd med respektive sjukhusspecialitet i Dalarna, tagit fram 35 evidensbaserade prehospitala intensivvårdriktlinjer. Dessa revideras med intervall men under hösten har ett antal riktlinjer identifierats som fokusområden. Dessa fokusområden gäller stroke samt sekundärtransporter som båda ökat i mängd samtidigt som logistik och patienthantering har utvecklats.

Projektet kring kapacitetsförstärkning vid särskild händelse, som avstannade vid pandemistart, har tagits upp på nytt tillsammans med Region Dalarnas beredskapsenhet.

4.6.5 Västra Götaland

Produktion

2021 har varit ett mycket händelserikt år, pandemin har fortsatt präglat verksamheten med insatser över förväntan från såväl medicinsk personal som piloter och tekniker.

Tillbygget av basen har vållat en del praktiskt stök under året men slutresultatet har varit värt det. Mycket arbete har under året lagt ner på förnyad upphandling av operatör för perioden 2022 till 2026 vilken nu är klar, samt det fortsatta arbetet med PinS – GPS baserad inflygning vilket är i slutfas.

Utmärkande händelser under året:

- Bemanning och operativ ledning av extra hkp för IVA transporter juni -augusti på begäran SoS/SKR
- Extra medicinsk besättning i beredskap jan – juni för Covidtransporter FM/SjöV
- Genomförande av förnyad upphandling av operatör juni 2022- juni 2026
- Fortsatt arbete med PinS projektet , första PinS godkänd – Säve
- Fortsatt focus på forskningsverksamheten blodprodukter prehospitalt.
- Ytterligare förbättrade siffror vad gäller utfall av HEMS funktionen
- Arbete tillsammans med Västfastigheter för att få regionens sjukhusbaserade hkp landningsplatser enligt regelverk
- Nya väderkameror Svenljunga samt Varberg.
- Arbetet med upphandling av medeltung hkp i SLA – ett villkor för operativt deltagande från VGR:s sida har under året löpt på bra.

Organisation VGR

Personalsituationen har varit stabil under året, 2 läkare har efter 19 års tjänstgöring dvs sedan starten, slutat som ordinarie doktorer. De har ersatts av tidigare vikarier.

Focus på regional fördelning i den medicinska gruppen har bibehållits.

Under 2022 förväntas 1 läkare och 1 ssk behöva rekryteras.

Resursen för ledning, styrning samt administration har under året som tidigare bestått av verksamhetschef på 66 % enhetschef på 33 % samt ansv. forskning/utveckling på 33 %.

Covidproblematiken:

Rutiner för hantering av såväl primäruppdrag som intensivvårdstransporter etablerades under 2020 och har under 2021 utvecklats.

VGR har under perioden januari till augusti på SKR/SoS begäran hållit en extra medicinsk besättning i beredskap dagtid. Detta tillsammans med FM och Sjöfartsverket under våren samt delat med Uppsala under perioden juni till augusti. Tiden jan till juni har plattformen varierat mellan försvarsmaktens Blackhawk helikopter, Hercules samt Sjöfartsverkets Leonardo 139.

Under perioden juni till augusti har plattformen varit en Leonardo 169 upphandlad av VGR på hälso och sjukvårdsdirektörerna i landet begäran.

Utbildning

Repetitionsutbildning på såväl Försvarmaktens (FM) Blackhawk helikopter som Hercules genomfördes i januari månad.

Traditionellt 2 dagars APT under våren fick ånyo ställas in men kunde genomföras fysiskt i oktober.

I maj genomfördes ett 1 dags APT på teams.

Scenarioträning/övning som normalt genomförs på regelbunden basis har under hösten återupptagits.

Evakuering av helikopter under vatten, HUET genomfördes i september.

Medåkning, elever, ambulanssjukvårdare HEMS koordinater: inställt pga Covid, planeras att återupptas så snart detta är möjligt.

Två doktorander vid enheten har fortsatt sin utbildning under året.

Medicinsk utveckling/forskning

	Utan HEMS-k	Med HEMS-k 2020	Med HEMS-k 2021	
Totalt antal larm	2939	1702	1737	- 42 %
Totalt genomförda uppdrag	826	841	943	+14 %
Cancellerings före start ej behov	697	163	134	- 81 %
Samtidighetskonflikter	301	129	135	- 55 %

Den medicinska forskningen har koncentrerats till området prehospital blod och plasma transfusion. Totalt har nu 97 patienter i blödningschock erhållit blod sedan starten 2016 varav 26 (4%) under året. Sedan 2019 ges helblod.

Utalarmeringen - HEMS kordinatorfunktionen

Funktionen har varit aktiv sedan dec 2017, 7/24 sedan maj 2018. Resultatet är kraftigt ökad precision i utalmeringen samt förbättrad flightfollowing. Vi ser fortsatt förbättrade siffror med minskat antal samtidighetskonflikter och minskande antal cancelleringar före start även om en viss brasklapp skall läggas in för 2021 då en kraftig ökning av sekundäruppdragen påverkat statistiken.

(se tabell, jämförelse juni 2016-2017 med juni 2019-2020 och juni 2020-2021.)

Vår helikopter AW 169

Maskintypen har sen starten visat sig ytterst lämplig för det uppdrag vi har i form av 80% primär, 20% sekundäruppdrag samt kuvösuppdraget. Totalt 20 tekniska cancelleringar under 2021 ger en tillgänglighet på 98.8 % vilket kan bedömas som mkt bra.

Sk. wirecutter dvs linkapare på ovansidan av hkp har under året monterats.

Infästning och dämpare av rotorblad de sk hundbenen kräver frekventa byten, ett problem som vi hoppas skall få sin lösning från fabrikanten under 2022.

Regionens helikopterplattor

Ett stort arbete har med Västfastigheter (VF) som huvudman gjorts under året. Detta för att få regionens helikopterplattor till av Transportstyrelsen godkänd standard och i enlighet med regelverket. Verksamheten har här bistått VF ffa genom sakkunskap från vår operatör Babcock.

Samarbete Sjöfartsverket (SjöV)

Den minskning av antalet uppdrag vi såg under 2020 har under 2021 återtagits, detta mkt beroende på att färjetrafiken på Västerhavet återupptagits.

Helikopterbasen – Säve flygplats

Flygoperativt har även 2021 avlöp ut utan allvarliga flygsäkerhetsmässiga avvikelser. PinS för ankomst till Säve har under året godkänts och har använts skarpt x flera för att möjliggöra säker återkomst till basen då vädret varit marginellt. Utbyggnaden av basen färdigställdes under hösten och har blivit mkt bra. 2 nya jourrum, flygplaneringsrum/konferensrum, tekniskt och medicinskt förråd, saneringsrum och katastrofförråd ingår i nybygget.

SLA

Arbetet med upphandling av medeltung helikopter som är ett villkor för VGR:s operativa återinträde i SLA har under året fortsatt i god anda. En RFI gick ut under sommaren där tyvärr endast en leverantör svarat.

4.6.6 Uppsala

Produktion

Produktionen för Luftburen Intensivvård har under 2021 återhämtat sig och verksamheten utförde flera intensivvårdstransporter än året innan. Detta tros bero på en sorts rebound-effekt av att vården varit mindre påverkad av Covid-19 pandemin. Detta har i sin tur fått en viss påverkan på verksamhetens Prio-1 arbete som minskat något.

Medicinsk utveckling

Verksamheten har jobbat vidare med det tunga arbetet att åstadkomma en digital journal samt att omvandla historiska dokument till sökbar digital data. Man har också utvecklat flertalet rapporter som kan användas för att mäta och styra verksamheten.

Personal

Viss omsättning av personal kommer att ske under 2022 då två sjuksköterskor slutar och börjar på Kommunalförbundet Svenskt ambulansflyg och tre piloter slutar för att ta anställning på Stockholms nyetablerade helikopterverksamhet. Under 2021 fanns ingen omsättning av personal, varken på den medicinska sidan eller på pilotsidan.

4.6.7 Norrbotten

Produktion

Mycket fokus under året 2021 har gått till att få en bredd och funktionalitet i de arbeten och rutiner som genomförts tidigare i samband med övergången till SLA. Personalomsättning både inom pilot och läkarsidan har gjort att mycket har fått repeteras och arbetssättens har fått prövas på nytt. En ny grundläggande helikopterutbildning på en vecka har implementerats för att höja kunskapen hos dom nya rekryterade läkarna samt att få dem att stanna kvar längre.

Medicinsk utveckling

Implementeringen av blodprodukter i helikopterorganisationen har fallit ut väl. Där vi har gett blod vid 15 tillfällen och 10 av dem var blod direkt livräddande.

Ett projekt ”Inflight ACLS” är i uppstartfas där man ska ta fram ett koncept för HLR i helikoptermiljö för att få fram ett nationellt koncept som idag ej existerar.

PNA-Patientnära analys- Projektet PNA är i slutskedet och inom några veckor har vi en fältanpassad blodgasanalysator.

Projekt med att förkorta tiden mellan larm till lyft tid har slagit väl ut och medeltiden ligger på 15 minuter från larm till vi befinner oss i luften. Bla. att läkarna befinner sig på basen i större frekvens har bidragit till detta.

Vägambulansbehovet med 9490 har ökat och även omfattat primäruppdrag pga. ambulansbrist i området. Här har vår IVA ambulans gjort skillnad för Regionens invånare.

M&M- Nationellt medicinskt möte en gång i månaden där månadens patientfall tas upp från varje helikopterbas det är regelbundna erfarenhetsutbyten mellan Ambulanshelikoptrarna i medicinska frågor baserat på faktiska frågeställningar. Det har bidragit till att breddat kunskapsnivån nationellt.

Projektet med Axnes PNG och den trådlösa intercom möjligheten förbättrar vår arbetsmiljö och säkerhet. Här har nu projektet gått från kunskapsinhämtning och förberedelser för införande, till beslut och genomförande operativt. Datum för drift start 2022-02-03.

På kommunikations sidan så har samtliga piloter genomgått Grundutbildning i Rakelanvändning samt lokala sambandsplaner vilket breddat kunskapsnivån i helikopter teamet.

En uppgradering från NVG med grön fosfor till vit fosfor ökar sikten på natten och är en säkerhetshöjande förändring.

Sjukvårdsinsats vid fjällräddning- Efter SamSAR rapporten från 2019 där Regionernas sjukvårdsansvar beskrivs har vi i samarbete med Polisens Fjällräddning och Ambulanssjukvården tagit fram en rutin där helikopterläkaren kan finnas med som ett bakre stöd vid insatser i oländig terräng där helikoptern är upptagen med annat uppdrag eller inte kan flyga pga. annan anledning tex. regelverket för väderbedömning.

Ett arbete med att ta fram koordinater av STF fjällstugor/stationer i FMS kartstöd i helikopter för att underlätta vid sämre sikt har påbörjats.

Ett arbete har tagit fart där helikopterpersonalen skall kunna verka bättre i högalpinterräng där utbildning i lavinkunskap, transiversök och en nöd säck har tagits fram.

Tekniskt operativt medicinskt-TOM möte som infördes 2021 pgr. ett behov från Regionerna nationellt och SLA för att diskutera och lösa medicinsk tekniska frågor för att få en så hög tekniskt kompetens som möjligt.

Helikopterplattan på Sunderbyn sjukhus är färdigställ och invigdes i november vilket gjort att lojistiken och tiden kring överflyttningar har minskat med 30-60 minuter.

PinS- ”De väderkamera GPS baserade inflygningssystemet” som pågått under 2020 och 2021 är i slutskedet och installeras och driftsätts på Sunderby och Kiruna sjukhus i Maj.

Detta medför en stor säkerhethöjning och ökar tillgängligheten på ambulanshelikoptern i sämre väder till dom 2 destinationerna.

4.6.8 Västerbotten

Produktion

2021 har präglats av organisationsövergången till SLA samt byte av helikoptertyp. Mycket planering och många möten har gjort att övergången skett smidigt.

Ett långt samarbete med Babcock avslutas och piloter byts ut mot nya. Dock ser hela helikoptergruppen fram emot förändringen med entusiasm och vilja att utvecklas. Flyguppdrag är redovisad enligt tabell. Uppdragsfrekvensen har återgått till det normala efter en liten sänkning pga pandemin.

Medicinsk utveckling

Nytt väsksystem har införts. Ny övervakning och defibrillator. Ny hjärtkompressionsapparat. Ny reponerings/stabiliseringsutrustning. Nya infusionspumpar.

Genomförd utbildning i PDV, pågående dödligt våld. Mikroövningar fortsatt sedan tidigare med onsdagar som övningsdag för besättningen. Introduktionsutbildning H-145 genomförts på helikopterbasen Lycksele.

Personal

Bemanningen består av tre narkosläkare som roterar med helikopterveckor var sjätte vecka, samt tre narkosläkare som roterar på samma sätt men som även bemannar kliniken. Vi använder oss av en vikarierande narkosläkare då luckor i schemat uppstår. I övrigt vidareutbildade sjuksköterskor som roterar mot IVA/narkos samt en undersköterska med mångårig erfarenhet av prehospitalt arbete. Två narkosläkare anställda på deltid under året.

4.7 Med-SLA

Verksamhetens utveckling 2021

Svensk luftambulans har de sista åren expanderat med 50% till nuvarande 6 medlemsregioner. De senast anslutna regionerna har en medicinsk verksamhetshistoria av att driva prehospital intensivvård på en hög nivå. Sammanfattningsvis innebär detta att SLA nu består av en majoritet av landets ambulanshelikoptrar där alla medlemmar driver prehospital intensivvård med god kvalitet och där alla också bidrar med sin speciella inriktning och kompetens. Utmaningarna att tillsammans gå framåt är stora men förutsättningarna att driva utvecklingen inom prehospital intensivvård är också bättre än på länge. Tillsammans kommer vi inom MedSLA således att under 2022 fortsätta att utveckla prehospital intensivvård och ge de svårast sjuka och skadade patienterna i landet den bästa vården under transporten till rätt vårdnivå.

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 och också gett SLA i uppdrag att upphandla ett gemensamt kvalitetsregistreringssystem. Denna upphandling inleddes i slutet av 2021 och under första hälften av 2022 räknar vi med att kunna inleda registreringen i vårt gemensamma medicinska kvalitetsregistreringssystem. Parallellt med detta fortsätter MedSLAs gemensamma medicinska morbiditets och mortalitets konferenser som inleddes under andra halvåret 2021. Även dessa är en mycket viktig del i vår gemensamma kvalitetsutveckling och engagerar alla medlemsregioner.

Forskning är en mycket viktig del av MedSLAs utveckling av prehospital intensivvård. Forskningen som MedSLA är inblandad i präglas av mycket hög, både kvalitet och kostnadseffektivitet, och även under 2021 kan vi notera ett, sett till vår organisations storlek och medicinska budgetomslutning, mycket högt antal publikationer och annan medicinsk publicitet.

Effektiv utbildning av vår medicinska personal är en absolut förutsättning för att nå våra högt ställda verksamhetsmål. MedSLA arrangerar centrala utbildningsaktiviteter och samordnar också de lokala utbildningarna som samtliga medlemmar genomför. Under 2021 har vi trots rådande restriktioner framgångsrikt genomfört utbildningar. Både de centrala och lokala utbildningsaktiviteterna förutsätter medicinskt utbildningsansvariga hos medlemmarna. De utbildningsansvarigas samarbete har under 2021 organiserats i en utbildningsgrupp ledda av MedSLAs utbildningsansvarige. Detta samarbete har varit mycket effektivt men har också påvisat stora skillnader mellan förutsättningarna de utbildningsansvariga arbetar under i de olika regionerna. Under 2021 har SLA således fått medlemmarnas godkännande att ställa krav på alla medlemmar att avsätta tjänstetid hos operativ medicinsk personal på motsvarande 20% av heltid för uppgiften lokalt medicinskt utbildningsansvarig.

Utbildning MedSLA 2021

Det gångna året har fortsatt präglats av den pågående pandemin. Men trots svåra förutsättningar har utbildningsdelen tagit stora steg framåt.

I början av året så utökades utbildningsgruppen med representanter från alla regioner. Det medför att utbildningsgruppen har tagit ett stort steg i riktningen mot att bli den samordningsfunktion för utbildning som MedSLA har som ambition.

Det första arbetet som utbildningsgruppen axlade var att ta fram ett eget SLA program till Tac Mini konferensen hösten 2021. Utbildningsgruppen ordnade så att medlemsregionerna fick en

inbjudan till att konferensen med ett exklusivt och verksamhetsanpassat konferensschema för vår verksamhet. På grund av pandemin och rådande restriktioner fick vi i samråd med MLAerna och utbildningsgruppen dessvärre ta beslutet att ställa in konferensen.

1-3 juni så genomfördes AMTT kursen tillsammans med KMC (Katastrof Medicinskt Centrum) i Linköping. 7st team från våra medlemmar genomförde kursen på ett föredömligt sätt. Kursen fick också mycket bra kritik från deltagarna på kursen. Vi har under 2021 startat upp AMTT fakulteten som kommer att vara det organ som styr och organiserar AMTT kursen för våra medlemsregioner. Målet med fakulteten är att varje medlemsregion ska vara representerad och på så sätt ha en ingång och kunna påverka kursens innehåll. (för mer info se kursbeskrivning AMTT) Under året så har AMTT fakulteten haft sammankomster för att diskutera kursupplägg och inriktning för kommande kurser. MedSLA har fått ekonomiska medel för att kunna genomföra AMTT kursen vid två tillfällen under 2022, vår och höst. MedSLA kommer att kunna erbjuda samtliga medlemsregioner att skicka ett team på varje kurs inklusive Kurskostnad, boende och resa.

Utbildningsgruppen har haft flera sammankomster där vi har fortsatt med vårt arbete att ta fram en medicinsk konferens för våra medlemsregioner. Konferensen kommer genomföras under SLA dagarna våren 2022. Utbildningsansvariga från medlemsregionerna ansvarar tillsammans med utbildningsansvarig från MedSLA för att ta fram ett intressant program.

Utbildningschefen har tillsammans med lokaltutbildningsansvariga Mora, Karlstad tagit fram utbildningsplan för HCM:erna Mora och Karlstad för året 2022. Planerna är godkända. Utbildningsplanen startar januari 2022 och fortlöper under året 2022.

Under hösten har SLA gjort en utredning/analys om hur respektive region har strukturerat utbildningsfunktionen. Vid denna analys framkom det stora variationer avseende hur de olika regionerna har löst det med lokalt utbildningsansvariga. Analysen visar att det är en förutsättning för effektivt utbildningsarbete att alla regioner ger sina utbildningsansvariga samma förutsättningar. MedSLA har givit ett förslag med funktionsbeskrivning på hur medlemmar inom SLA bör strukturera de lokalt utbildningsansvariga på respektive region. Det är önskvärt att en sådan tjänst är knuten till MedSLA.

Medicinsk forskning MedSLA 2021

Helikopterläkare/ssk vid SLA har föregående tre år (2018-2020) publicerat tio vetenskapliga studier. 1-10 Detta är jämfört med andra internationella ambulanshelikopterorganisationer en, per capita, hög vetenskaplig produktion. Forskningen är huvudsakligen inriktad på för Skandinavisk HEMS-verksamhet kliniskt viktiga frågeställningar som prehospital intubation, blodtransfusion, intensivvårdstransporter, teknisk utrustning inklusive invasivt blodtryck och kvalitet i ambulanshelikopterverksamhet. Forskningen håller en hög nivå och har även genererat artiklar i s.k. high-impact tidskrifter.

Trots utmaningarna med Covid-19 och mycket kliniskt arbete under året har MedSLAs forskning fortsatt att leverera framgångsrikt. Tre studier har publicerats i peer reviewed vetenskapliga tidskrifter under 2021. Studierna har bl.a. undersök prehospital akutanestesi hos svårt skadade/sjuka barn¹¹ respektive traumapatienter i blödningschock.¹² I ett samarbete med Karolinska Institutet studerades möjligheten att med hjälp av artificiell intelligens bättre triagera traumapatienter. ¹³

Svensk luftambulans har initierat och driver den stora multicenterstudien PHAASTER. Studien syftar till att visa på förkortad skadeplatstid och förbättrad luftvägshantering mha intubation i helikopter-kabinen. Det har bland europeiska ambulanshelikopterverksamheter inte bara varit ett mycket stort intresse för den vetenskapliga frågeställningen utan även för att delta i själva stu-

dien. Tolv stycken framstående ambulanshelikoptrar deltar i PHAASTER, däribland SLA-baserna i VGR, Värmland, Dalarna och Västerbotten. Patientinklusionen har varit framgångsrik och kunde avslutas efter 1,5 år som planerat i september 2021. Nu pågår omfattande databasarbete och statistiska beräkningar. Studieresultatet kommer att presenteras vid vetenskapliga kongresser och publiceras under 2022.

Ambulanshelikopter verksamheten VGR är aktiva inom prehospita forskning med två doktorander (Sato Folatre, Skallsjö) i samarbete med Göteborgs Universitet. Sato Folatre kartlägger hur helblod fungerar i den prehospita miljön. Helikopterläkare Skallsjö studerar hur torrplasma påverkar utfallet hos patienter i blödningschock.⁵ Under året har datainsamling pågått till en studie av helikopterpåverkan av helblodskvaliteten samt en s.k. före-efterstudie för att kartlägga prehospita resuscitering med helblod. Glädjande har också en ny studie av plasma- och vätskerescucitering fått etiskt godkännande.

Värmlands ambulanshelikopter driver utveckling kring femoralartäraccess och REBOA. Uppsalas ambulanshelikopter har undersökt Covid-intensivvårdstransporter.¹⁴ Studien har presenterats på SFAI och planeras att publiceras under 2022. En doktorand från ambulanshelikoptern inom ämnet intensivvårdstransporter planeras att registreras i samarbete med Uppsala universitet. Flera av Svensk luftambulans baser kommer ha möjlighet att inkludera patienter i denna forskning. Senaste åren har samarbetet mellan ambulanshelikopterbaserna i Sverige ytterligare stärkts. Genom framtagande av ett standardiserat gemensamt dataset för kvalitetsuppföljning av ambulanshelikopteruppdragen kommer kvalitetsuppföljning av verksamheten förbättras. Detta kommer även resultera i goda möjligheter att med vetenskaplig kvalitet kunna studera SLAs högkvalitativa ambulanshelikopter verksamheten i Sverige. Ovan beskrivna dataset kommer ursprungligen ifrån en sk. Delphi-process av en internationell prehospita expertgrupp och planeras implementeras i flera olika länders ambulanshelikopter verksamhet.

Forskningsansvarig vid respektive ambulanshelikopter representerar sin bas vid prehospita forskningsmöten som hålls två gånger per år, senast 21-11-16. Genom forskningssamarbetet nås synergier och goda förutsättningar för multicenterstudier.

Flera av SLAs helikopterläkare är arrangörer/styrgruppsmedlemmar för stora internationella prehospita kongresser som tex The Big Sick 2022 (Kornhall) och AirMed World Congress 2022 (Gellerfors) samt ledande prehospita utbildningar som Prehospital Akutsjukvård för Läkare (Linde). Linde har även skrivit en lärobok i prehospita resuscitering och under 2021 tillsammans med internationellt kända författare publicerat en artikel kring utbildning¹⁵. Vidare är SLAs helikopterläkare, HCM och NSK uppskattade föreläsare och instruktörer. De undervisar både nuvarande helikopterläkare/ssk och kommande generation i form av t.ex. läkarstudenter och ST-läkare. MedSLAs forskningschef handleder två doktorander inom prehospita akutsjukvård och har bl.a. presenterat på European HEMS and Air Ambulance Committé (EHAC). Under året har SLAs helikopterläkarna dock inte bara presenterat på stora kongresser utan minst lika viktigt i mindre forum till ledande beslutsfattare och politiker.

Sammanfattning forskning SLA

Tydlig vetenskaplig förankring kännetecknar framstående medicinska organisationer. Det är därför glädjande att MedSLA 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. Lyckade exempel på detta är t.ex. SLAs multicenterstudie PHAASTER samt pågående kvalitetsregistreringsprojekt. MedSLA forskningschef har publicerat 19 artiklar i s.k. peer reviewed vetenskapliga tidskrifter, varav tre st prehospita studier publicerats under 2021, samt arbetar i prehospita forsknings- och expertgrupper. Genom forskningen har ett fint

samarbete med prehospitala organisationer, expertkompetenser och beslutsfattare uppnåts, där SLA uppfattas som en mycket seriös och kompetent aktör. Mest glädjande är dock det ökande forskningsintresset där många helikopterläkare/ssk vid samtliga SLA-baser mycket framgångsrikt deltagit i och stärkt den kliniska prehospitala intensivvårdsforskningen i Sverige.

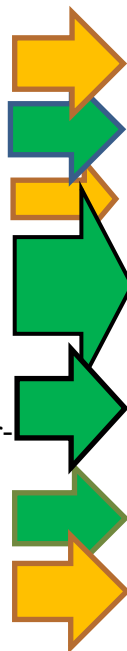
5 Styrning och uppföljning av verksamheten

5.1 Måluppfyllelse

5.1.1 Operativa mål för 2021

Operativa mål för 2021

- SLA ska ha en tillgänglighet på minst 98 %, exklusive stillestånd p.g.a. väder
- SLA ska ha genomfört upphandlingen av en större helikoptertyp
- SLA är klar för övertagande av Region Norrbottens verksamhet, 21-06-01
- SLA är klar för övertagande av Region Västerbottens verksamhet, 22-01-01.
- Minst en region ska ha ansökt om medlemskap i SLA
- SLA ska ha bedrivit en betydande prospektiv nordisk HEMS multicenterstudie
- SLA ska ha publicerat tre vetenskapliga artiklar under året
- SLA ska ha synts i medicinsk media och presenterat forskningen vid vetenskapliga kongresser
- SLA ska delta i luftburen prehospital intensivvårdsutbildning av svenska läkarbemannade HEMS/RRC förstärkningsenheter
- SLA ska i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner och andra inblandade myndigheter arbeta för en nationell samordning
- Samtliga pågående processer (se separat redovisning nedan) är hanterade



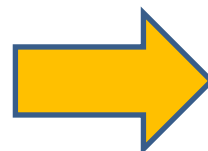
5.1.2 Måluppföljning operativa mål 2021 - kommentarer

- Tillgängligheten, exklusive stillestånd på grund av väder, har varit mycket hög under året men nådde inte riktigt upp till målet om 98%.
- Upphandlingen av en större helikoptertyp har startats under hösten 2021. Start av arbetet kom igång senare än planerat till följd av pandemin. Underlag för en kravspecifikation har tagits fram samt en tidslinje för genomförandeprocessen. En RFI har även genomförts.
- SLA tog över och startade upp Region Norrbottens verksamhet, 21-06-01
- SLA tog över och startade upp Region Västerbottens verksamhet, 21-12-28.
- Dialog har fortsatt förts med Region Syd för att beskriva SLA:s möjligheter och styrkor vid ett medlemskap.
- SLA driver den internationella multicenterstudien PHASTER. SLA har under 2021 fortsatt att bedriva en betydande nordisk HEMS multicenterstudie.
- SLA har på ett bra sätt synts i medicinsk media.
- Flera presentationer avseende forskningen inom SLA har skett under året.
- SLA har aktivt deltagit i nationella utbildningar avseende luftburen prehospital intensivvård och traumaomhändertagande
- SLA har i samverkan med SKR och andra inblandade myndigheter fortsatt arbeta för en nationell samordning.

Pågående processer inför och under 2021

- Administrativt avtal om stödfunktioner från Region Värmland
- Projekt IT:
- Uppföljning och genomlysning av informationssäkerhet
- Uppföljning och genomlysning av It-säkerhet
- Utveckling av budgetunderlag och budgetprocess
- Utveckling av kanslifunktion/sekreterarstöd
- Utveckling av fackliga samråd
- Utvecklade målstyrning
- Fastställande av internkontrollområden 2021
- Arbete och utveckling av en kommunikationsstrategi
- Pågående upphandlingar genomförda och kartläggning av kommande behov av upphandlingar
- Arbete med översyn av förbundsordning och ekonomimodell
- Samverkan med Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg

- Uppstartsarbete för Region Norrbotten samt Västerbotten
- Fortsatt dialog med Socialstyrelsen om gränsöverskridande samverkan med Norge
- Samverkan med SKR kring utveckling av nationell samverkan för ambulanshelikopter- verksamhet
- Utvecklat samarbete för ambulanshelikopter- verksamhet inom Nordic Hems Cooperation
- Ny helikopterbas i Karlstad klar för driftsättning
- Dialog med Kommuninvest om lån för SLA
- Rekrytering och resursförstärkning
- Utveckling av arbetet inom SLA avseende:
 - Utbildning
 - Utveckling
 - Forskning
- Lokalutveckling och kompletterande åtgärder för teknisk verkstad och huvudkontoret vid Karlstad Airport
- Upphandling medelstor helikopter samt mindre helikopter
- Uppdrag om utredning av infrastruktur för ambulanshelikopter- verksamheten



5.1.3 Finansiella mål för 2021

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 ska i huvudsak möta eventuella oförutsedda kostnader samt hantera likviditetsförändringar. Eget kapital utgör till en begränsad omfattning förutsättning att kunna täcka uppstartskostnader vid anslutning av nya medlemmar
- Storleken på det egna kapitalet för förbundet begränsas till ett belopp motsvarande högst 10 % av balansomslutningen för föregående verksamhetsår, exklusive anslutningsavgifter. Om förbundets egna kapital överstiger begränsningen efter bokslutet skall den överskjutande delen återbetalas till förbundets medlemmar.

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

I samband med Region Uppsalas och Västra Götalandsregionens medlemskap i Svensk Luftambulans inbetalade de totalt 5 959 000 kr i anslutningsavgift. Direktionen har vid tre tillfällen, 2015-06-25, 2015-09-02, 2015-12-09, beslutat att ta anslutningsavgiften i anspråk för att täcka uppstartskostnader. Vid utgången av 2019 kvarstår totalt 2 270 000 kr av anslutningsavgifter att nyttja för uppstartskostnader. Dessa medel finns kvar även inför 2022. Dessa medel är reserverade för Uppsala respektive Västra Götaland. 2020-01-01 blev Region Norrbotten sam Region Västerbotten medlemmar och betalat in en anslutningsavgift om 750 300 kr respektive 815 200 kr. I samband med planeringen av uppstart under året har det uppmärksammats att anslutningsavgifterna inte förmår täcka den totala uppstartskostnaden för nya medlemmar. Vid årets ingång var andelen ej förbrukade anslutningsavgifter 2 472 000 kr, varav 202 000 kr utgjordes av Norrbotten och Västerbottens andel. Under 2021 har dessa medel förbrukats.

En del medel av anslutningsavgifterna används även för administrativa omkostnader inom SLA (overhead) i samband med uppstart vilket föranleder att det finns en mindre mängd medel kvar att nyttja. Svensk Luftambulans ska inte bedriva finansiell verksamhet eller kapitalplacering. Eget kapital hanteras på bankkonto.

6 Internkontroll

Direktionen fastställde en internkontrollplan för 2021 vid sitt sammanträde 2021-03-12. Planen innehåller sju kontrollområden.

6.1 Kontrollområden 2021

Efterlevnad av gällande flygslagstiftning

1. Redovisa eventuella avvikelser till direktionen avseende resultat från Transportstyrelsens verksamhetskontroller av SLA:s tillstånd.

Genomförda upphandlingar

1. Redovisa antalet genomförda upphandlingar för direktionen.
2. Redovisa kostnader för genomförda upphandlingar.

Kostnadskontroll

1. Särskilt följa de poster som gett avvikelser i budget 2020
2. Redovisa analys av avvikelse samt åtgärder för ekonomi i balans

Uppstartskostnader för verksamheterna i Region Norrbotten och Region Västerbotten

1. Presentera lägesrapporter avseende uppstartskostnader.
2. Precisera beräknade uppstartskostnader inför budget 2022.

Förbundsordning samt fastställande av ekonomimodell

Säkerställa en införandeplan av en ny ekonomimodell i relation till beslut om en reviderad förbundsordning inför 2022.

Policy mot mutor och otillbörlig påverkan samt för representation

1. Uppföljning av kunskap om beslutad policy

Utveckling av medicinsk samordning, utbildning och forskning

Redovisa lägesrapport om utvecklingen av medicinsk samordning, utbildningsverksamhet och forskning vid direktionsmöte under året.

Presentera en långsiktig plan med förslag till medlemmarna om utveckling av medicinsk samordning, utbildning och forskning.

6.2 Uppföljning

Uppföljningen av genomförda kontrollåtgärder har redovisats inför direktionen och i delårsrapport 1 samt 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 (se nedan).

Efterlevnad av gällande flyglagstiftning

Redovisning av genomförda kontroller har skett vid styrgruppsmöte samt direktionens möten under året. Samtliga kontroller är dokumenterade och protokollförda av Transportstyrelsen.

Genomförda upphandlingar

Redovisning av antalet genomförda upphandlingar och kostnader för genomförda upphandlingar har presenterats för direktionen samt inom ramen för delårsrapport 1 och 2 2021.

Kostnadskontroll

Direktionen har särskilt erhållit en redovisning för de poster som gett avvikelser i budget 2021. Det har särskilt redovisats inom ramen för delårsrapport 1 och 2 2021. En åtgärdsplan för hantering av underskott har arbetats fram och redovisats som grund för beslut om åtgärder.

Uppstartskostnader för verksamheterna i Region Norrbotten och Region Västerbotten

Direktionen har löpande erhållit en presentation och lägesrapporter avseende uppstartskostnader. Det har särskilt redovisats inom ramen för delårsrapport 1 och 2. En precisering har gjorts under året som lagt grund för beslut om fördelningen av kostnader liksom en beräkning av uppstartskostnader inför budget 2022.

Förbundsordning samt fastställande av ekonomimodell

Förslag om reviderad förbundsordning har inte blivit klar under året vilket inneburit att det inte gått att säkerställa en införandeplan av en ny ekonomimodell i relation till beslut om en reviderad förbundsordning inför 2022.

Policy mot mutor och otillbörlig påverkan samt för representation

En uppföljning i verksamheten har löpande skett under året kring kunskap om beslutad policy. Uppföljningen har skett i samband med ledningsgruppsmöte och andra förekommande möten där berörda medarbetare deltagit. Dialog om innehållet i policyn har skett liksom uppdatering om vikten av att hålla sig uppdaterad om innehållet.

Utveckling av medicinsk samordning, utbildning och forskning

En särskild redovisning av lägesrapport om utvecklingen av medicinsk samordning, utbildningsverksamhet och forskning har skett vid direktionens möte under året.

En långsiktig plan med förslag till medlemmarna om utveckling av medicinsk samordning, utbildning och forskning har påbörjats.

7 God ekonomisk hushållning

7.1 Finansiell analys

7.1.1 Driftredovisning 2021

7.2 Årsresultat 2021

Svensk Luftambulans (SLA) År 2020	UTFALL 2021	UTFALL 2020	jmf 2021-2020	Helårsbudget 2021	Avvikelse utfall 2021 - budget 2021
3 Verksamhetens intäkter	104	2 080	- 1 976	433	- 328
4 Kostn f personal, förtr valda	- 85 333	- 56 047	- 29 287	- 82 694	- 2 640
5 Kostn köpt verks,material,bidr	- 1 524	- 742	- 782	- 900	- 624
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 50 358	- 29 458	- 20 900	- 45 529	- 4 829
79 Avskrivningar	- 9 015	- 4 377	- 4 638	- 4 391	- 4 624
8 Ägarbidrag	134 276	87 659	46 617	134 276	- 0
8 Int, kost utanför vsh-resultat	- 1 718	- 1 178	- 540	- 1 195	- 523
	- 13 568	- 2 063	- 11 505	0	- 13 568

För perioden januari till december år 2021 uppgick resultatet till -13 568 tkr.

Intäkterna under året består till största delen av vidarefakturerings samt ersättning för höga sjuk-skrivningskostnader. Vårt deltagande vid Rally VM och Rallycross EM uteblev varför årets intäkter ej når uppsatt mål.

Verksamhetens kostnader uppgick till 137 215 tkr, vilket är 8 093 tkr högre än budgeterat. I ovanstående tabell visar personalrelaterade kostnader ett totalt underskott på ca 2 640 tkr mot budget, där lönekostnader står för ca 5 340 tkr i underskott och övriga personalkostnader ger ett överskott på ca 2 700 tkr. Det är framför allt för bemanningen av helikoptrarna som överdraget återfinns och är till stor del Covid-relaterat i form av inköp och övertid, men även ersättningsrekryteringar hos huvudkontoret bidrar till överdraget. Covid ligger också bakom överskottet inom gruppen övriga personalkostnader där simulatoranvändandet i stort uteblivit och kostnaden i stället uppkommit som flygtimmar på egna och inhyrd helikopter. Inom kostnadsslag 5 beror överdraget på inhyrd personal vid underhåll, föräldraledighet samt transport av JXC till och från Italien.

Kostnader för drift och underhåll av helikopter, inom kostnadsslag 6, överskrider budget med ca 720 tkr. I detta kostnadsslag återfinns även kostnaderna för leasing av helikopter 1640 tkr, reparation och modifiering av JXC 1 470 tkr samt ökade hyreskostnader 345 tkr. Kostnadsslag 7 överskrider budget med ca 675 tkr och beror främst på upphandlingskostnader samt nytt avtal angående IT-tjänster med Atea.

Årets avskrivningskostnader uppgår till 9 015 tkr, varav 4 576 tkr utgörs av avskrivningskostnader ej upptagna i årets ägarbidrag.

De finansiella kostnaderna/intäkterna uppgår till 1 718 tkr. Räntekostnader till långivare uppgår 1 633 tkr, varav 379 tkr utgörs av räntekostnader ej upptagna i årets ägarbidrag.

Direktionen har fattat beslut om åtgärdsplan för återställande av årets negativa resultat.

Resultat per medlem

I nedanstående tabell redovisas kostnader och resultat per medlem i förhållande till ägarbidrag 2021.

Ae	Värmland	Dalarna	VGR	Uppsala	Norrbottnen	Västerbotten	Totalt
SLA Gemensamt	7 079	7 267	7 005	237	7 455	3 416	32 461
Safety & Compliance	39	39	39	2	21	2	141
Crew Training	822	822	61	1	785	94	2 585
Flight Operation	76	76	12	-	46	37	247
Part 145	6 358	6 358	2 127	19	6 052	2 832	23 746
Ground Operations	18 574	19 194	43	16	18 035	2 758	58 620
Air Training Org (ATO)	24	24	2	-	2 798	1 657	4 505
Continuing Airworthiness	7 099	8 043	768	3	6 890	1 316	24 119
Med SLA	334	334	188	188	188	188	1 420
S:a kostnader	40 404	42 157	10 245	467	42 268	12 299	147 843
Ägarbidrag 2021	38 013	39 412	9 760	457	37 540	9 094	134 276
Resultat per ägare	- 2 391	- 2 745	- 485	- 10	- 4 728	- 3 205	- 13 567

7.3 Finansiell ställning

7.3.1 Investeringar

SLA har under året investerat totalt 185 517 tkr, varav de två nya helikoptrarna utgör 177 679 tkr, nya bårar till de äldre helikoptrarna 2 287 tkr, nya NVG till NB/VB 1580 tkr, verktyg 3325 och reservdelar 646 tkr

Förskotteringar till leverantörer för sista helikoptern har gjorts med 40 871 tkr.

7.3.2 Likvida medel

Förbundet hade den 31 december 2021 på konton i Nordea Bank AB (publ.) 17 093,9 tkr. Ett långfristigt lån finns upptaget hos Nordic Investment Bank på 52 465 tkr samt kortfristiga lån hos Nordea på totalt 230 340 tkr.

7.3.3 Balansavstämning

Efter bedömning uppgår årets balanskravsresultat till – 13 568 tkr.

Balanskravsutredning	2021	2020	2019
Årets resultat enl resultaträkningen	- 13 568	- 2 063	974
-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	- 13 568	- 2 063	974
- Reservering av medel till resultatutjämningsreserv	-	-	-
+ Användning av medel för resultatutjämningsreserv	-	-	-
Årets balanskravsresultat	- 13 568	- 2 063	974

8 Finansiella rapporter

Bokslutsperiod

De finansiella rapporterna redovisar utfall för perioden 1 januari – 31 december 2021.

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

8.1 Resultaträkning

Resultaträkning Tkr	Not	Utfall 2021	Budget 2021	Avvikelse 2021	Utfall 2020
Verksamhetens intäkter	1	104	433	- 328	2 080
Verksamhetens kostnader	2	- 137 215	- 129 122	- 8 093	- 86 247
Förlust vid avyttring/utrangering					
Avskrivningar		- 9 015	- 4 391	- 4 624	- 4 377
Verksamhetens nettokostnader		- 146 126	-133 081	- 13 045	- 88 544
Ägarbidrag	3	134 276	134 276	-	87 659
Finansiella kostnader		- 1 718	- 1 195	- 523	- 1 178
Resultat före extraordinära poster		- 13 568	0	- 13 568	- 2 063
Periodens/Årets resultat		- 13 568	-	- 13 568	- 2 063

8.2 Balansräkning

Balansräkning Tkr	Not	2021-12-31	2020-12-31
TILLGÅNGAR			
Anläggningstillgångar			
<i>Materiella anläggningstillgångar</i>	4		
Maskiner och inventarier		13 135	2 954
Utbytes/reservdelar		948	683
Övriga materiella anläggningstillgångar		220 274	54 218
Summa anläggningstillgångar		234 357	57 855
Omsättningstillgångar			
Fordringar	5	99 283	84 999
Förråd		1 668	
Kassa och Bank		17 094	12 513
SUMMA TILLGÅNGAR		352 402	155 367

Balansräkning Tkr	Not	2021-12-31	2020-12-31
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Balanserat resultat		4 376	6 642
Balanserat anslutningsavgift		2 472	2 270
Periodens/årets resultat		- 13 568	- 2 063
Summa eget kapital		- 6 720	6 848
Avsättningar	6		
Avsättningar för pensioner och liknande förpliktelser		3 067,3	1 740,8
Löneskatt pensioner		25,0	- 776,8
Skulder	7		
Kortfristiga skulder		303 565	91 945
Långfristiga skulder		52 465	55 610
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		352 402	155 367

8.3 Noter

8.3.1 Not 1, Verksamhetens intäkter

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Anslutningsavgift nya medlemmar		1 566
Vidarefakturerade kostnader	68	99
SKV ers sjuklönekostnader	37	30
Övrigt Rally Sweden	-	239
Övrigt Höljes Rallycross AB	-	146
	104	2 080

8.3.2 Not 2, Verksamhetens kostnader

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Personalkostnader	80 272	53 234
Utbildningskostnader	3 465	1 687
övr personalkostnader	1 179	736
Rekryteringskostnader	418	390
Inhyrd personal tekniker/piloter/adm	1 199	448
Kontors och förbrukningsmaterial	739	403
Arbetskläder och utrustning	1 547	248
Flygbränsle	6 225	3 487
Reparation och reservdelar helikopter	4 866	2 345
Serviceavtal helikopter	17 319	12 431
Övriga transportmedel	1 088	459
Resekostnader	2 513	818
Försäkringspremier	4 516	3 340
Adm tjänster Region Värmland	1 298	1 425
Revisionsarvoden	70	69
Konsultarvoden	1 315	358
AOC, Transportstyrelsen	634	502
Övrigt	8 552	3 867
	137 215	86 247

8.3.3 Not 3, Medlemsbidrag

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Region Värmland	38 013	37 108
Region Norrbotten	37 540	515
Region Västerbotten	9 094	515
Region Dalarna	39 412	38 473
Region Uppsala	457	495
Västra Götalandsregionen	9 760	10 553
	134 276	87 659

8.3.4 Not 4, Materiella anläggningstillgångar

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Ingående anskaffningsvärden	79 011	77 742
Utrangering	-	-
Inköp	185 517	1 269
Utgående ackumulerade anskaffningsvärden	264 528	79 011
Ingående avskrivningar	- 21 156	- 16 779
Utrangering	-	-
Periodens avskrivningar	- 9 015	- 4 377
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 30 171	- 21 156
Utgående redovisat värde	234 357	57 855

8.3.5 Not 5, Fordringar

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Kundfordringar	47 713	22 111
Varav medlemsbidrag	47702	
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	3 154	1 791
Övriga kortfristiga fordringar	4 965	4 222
Förskott helikoptrar + uppgradering	43 452	56 875
	99 283	84 999

8.3.6 Not 6, Avsättningar

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Avsatt pensioner	3 067	1 741
Avsatt löneskatt	25	- 777
	3 092	964

8.3.7 Not 7, Skulder

	2021-01-01- 2021-12-31	2020-01-01- 2020-12-31
Kortfristiga skulder till kreditinstitut	230 340	55 600
Långfristiga skulder till kreditinstitut	52 465	55 610
Leverantörsskulder	8 471	4 943
Upplupna personalkostnader	10 366	7 548
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	52 283	23 183
Varav ägarbidrag	47702	
Övriga kortfristiga skulder	2 105	671
	356 030	147 555

8.4 Kassaflödesanalys

Kassaflödesanalys (tkr)

Kassaflöde från den löpande verksamheten	2021	2020
Resultat efter finansnetto	- 13 568	- 2 063
Justering för poster som ej ingår i kassaflödet:		
Av- och nedskrivningar	9 015	4 377
Förändringar i avsättningar	2 128	- 346
Kassaflöde från den löpande verksamheten före förändring av rörelsekapitalet	- 2 425	1 968
Ökning (-) /minskning (+) av fordringar	- 14 284	- 25 399
Ökning (-) /minskning (+) av förråd	- 1 668	
Ökning (+) /minskning (-) av kortfristiga skulder	211 620	24 790
Ökning (+) /minskning (-) av långfristiga skulder	- 3 145	- 3 145
Kassaflöde från den löpande verksamheten	190 098	- 1 786
Kassaflöde från investeringsverksamhet		
Förvärv av materiella anläggningstillgångar	- 185 517	- 1 269
<i>Kassaflöde från investeringsverksamhet</i>	- 185 517	- 1 269
Periodens kassaflöde	4 581	- 3 055
Likvida medel vid årets ingång	12 513	15 568
Likvida medel vid årets utgång	17 094	12 513
	4 581	- 3 055