

Årsredovisning 2025

Svensk luftambulans



Foto: Klas Sjöberg



Svensk luftambulans är ett kommunalförbund med huvudkontor i Karlstad.

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

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

Innehåll

1	Inledning.....	3
2	Kommunalförbundet.....	4
3	Förvaltningsberättelse	5
3.1	Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans	5
3.1.1	Vision och värdegrund	5
3.1.2	Den politiska organisationen och samverkansytor.....	5
3.2	Översikt av verksamhetens utveckling.....	6
3.3	Aktiviteter för nya medlemmar.....	7
3.4	Befintliga helikoptrar	8
3.5	Administration	8
3.6	Flygoperativt	9
3.7	Flygskolan (ATO)	10
3.8	Tekniska avdelningen.....	11
3.9	MedSLA.....	12
3.9.1	Forskningsrapport.....	12
4	Viktiga förhållanden för resultat & ekonomisk ställning	13
4.1	Samverkan med andra aktörer.....	13
4.2	Ekonomisk utveckling.....	13
4.3	Personal.....	14
4.4	Arbetsmiljö.....	14
4.5	Händelser av väsentlig betydelse	15
4.5.1	Tillgänglighet.....	16
4.5.2	Flygtid och genomförda uppdrag.....	17
4.5.3	Värmland.....	17
4.5.4	Dalarna.....	19
4.5.5	Norrbottn.....	20
4.5.6	Västerbotten.....	22
4.6	SLA:s medicinska avdelning	24
5	Styrning och uppföljning av verksamheten.....	25
5.1	Måluppfyllelse	25
5.1.1	Långsiktiga mål (2–5 år).....	25
5.1.2	Kortsiktiga mål för SLA (2025)	25
5.1.3	Finansiella mål för 2025 (måluppföljning).....	27
5.2	Kontrollområden 2025.....	28
5.3	Uppföljning kontrollområden.....	29

6	God ekonomisk hushållning	30
6.1	Finansiell analys.....	30
6.1.1	Årsresultat 2025.....	30
7	Finansiella rapporter	32
7.1	Resultaträkning.....	32
7.2	Balansräkning	33
8	Noter	34
9	Kassaflödesanalys (tkr)	40
10	Drift- och investeringsredovisning	41
10.1	Driftsredovisning	41
10.2	Investeringsredovisning.....	41
11	Bilagor	41
	Forskningsrapport 2025	41
	Årsrapport från Region Norrbotten.....	41

1 Inledning

Med mycket god tillgänglighet har Svensk Luftambulans (SLA) skött den operativa ambulanshelikopterverksamheten på baserna i Karlstad, Mora, Gällivare och Lycksele, samt tekniskt underhåll i verkstaden på Karlstads flygplats.

2025 har inneburit ett mer ekonomiskt stabilt år. Ett intensivt arbete med fokus på en långsiktig lånestrategi har börjat verkställas under året.

För perioden januari–december 2025 uppgick resultatet till +2,8 mnkr.

Verksamhetens kostnader uppgick till 221 mnkr, vilket är 0,6 mnkr lägre än budgeterat.

Det sparprogram som tidigare beslutats, har gett effekt under året.

SLA har tillskrivit Transportstyrelsen angående långdragna myndighetshandläggningar vilket i flera fall föranlett en mer kostsam situation för SLA.

Upphandlingsprocessen av nya helikoptrar har tagit fart och en annonsering av upphandlingen planeras att ske i början av 2026. Medlemsregionerna har under året fattat beslut om ett gemensamt borgensåtagande för att genomföra upphandlingen av nya helikoptrar.

I december verkställdes en överlåtelse till SLA från Region Dalarna respektive Region Värmland avseende de två först inköpta helikoptrarna.

Inom ramen för den medicinska samordningen, MedSLA, arbetar medlemsregionerna tillsammans med SLA i ett uppdrag av hög kvalitet och med målsättningen att ytterligare utveckla detsamma.

Under 2026 står SLA inför flera spännande utmaningar, bland annat:

- Genomföra upphandlingsprocessen med syfte att säkerställa en utbytesstrategi för befintliga helikoptrar.
- Fortsatt och intensifierad dialog och aktiviteter för att utöka medlemskretsen.
- Fortsatt arbete och uppföljning för en ekonomi i balans.

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

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

Anna-Lena Danielsson
Ordförande direktionen

Ulric Andersson
Vice ordförande direktionen

2 Kommunalförbundet

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

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

Kommunalförbundet leds av en direktions som består av två ordinarie ledamöter och två ersättare från varje medlemsregion. Direktions sammansättning under 2025 har varit enligt nedan:

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

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

Inga avgående ledamöter eller ersättare under verksamhetsåret 2025.

Direktionen har genomfört sex möten och arbetsutskottet har haft sju möten under 2025.

3 Förvaltningsberättelse

3.1 Den kommunala koncernen – kommunalförbundet Svensk Luftambulans

3.1.1 Vision och värdegrund

Svensk Luftambulans vision

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

Svensk Luftambulans värdegrund

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

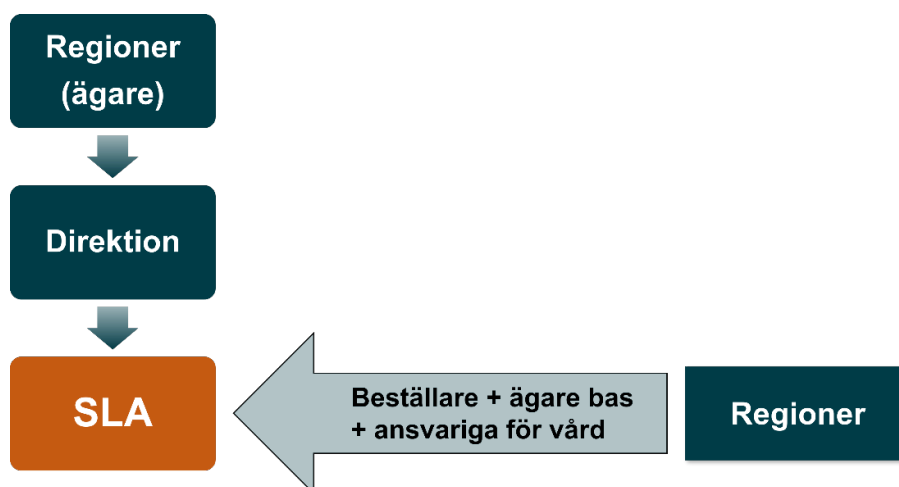
Värdegrunden innebär att Svensk Luftambulans genomsyras av en humanistisk grundsyn där respekten för människors lika och okränkbara värden, jämlikhet och jämställdhet betonas. Alla patienter och anhöriga ska känna sig säkra och trygga samt bli väl bemötta av alla verksamhetens företrädare.

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

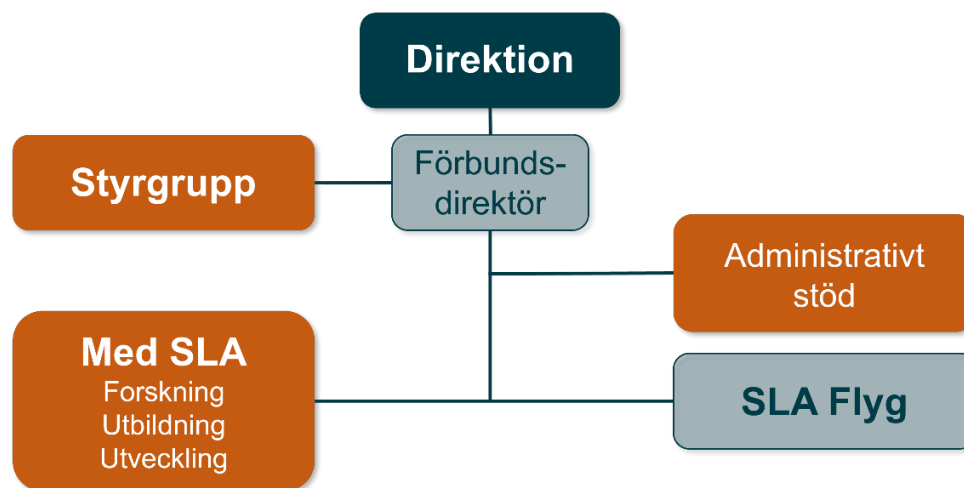
Värdegrunden ska prägla medarbetarnas förhållningssätt mot varandra och möten med andra. Allas insatser och synpunkter är viktiga i denna specialiserade verksamhet.

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

3.1.2 Den politiska organisationen och samverkansytor



Direktionen inom Svensk Luftambulans (SLA) är organisationens högsta beslutande och består idag av 12 ledamöter samt 12 ersättare. Direktionen beslutar bland annat om mål och riktlinjer för verksamheten, budget och andra stora ekonomiska frågor. Ansvarig för organisation och högst beslutande tjänsteperson inom kommunalförbundet är förbundsdirektören.



3.2 Översikt av verksamhetens utveckling

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

Verksamheten har under året arbetat med och skapat förutsättningar för att skapa en ekonomi i balans. De största åtgärderna har i detta avseende gjorts inom den tekniska organisationen utöver ett aktivt arbete med fokus på hanteringen av lån och räntor. I övrigt sker en alltjämt kontinuerlig uppföljning av såväl ekonomi som möjliga effektiviseringar.

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

Beslut om att ansöka om tillstånd för SPA/PBN (prestandabaserad navigation) för att flyga enligt PinS (Point in space) har tagits under året. Ansökan är inlämnad till Transportstyrelsen.

Förberedelsearbetet inför en upphandling av nya helikoptrar har pågått med stort engagemang och tidsåtgång för fler medarbetare. Arbetet har pågått sedan hösten 2024 men intensifierats under 2025.

Informationssäkerhetsarbetet har fördjupats och tagit mycket tid i anspråk. Det är en del av förberedelserna för att kunna möta kraven i förhållande till ICAO 2-direktivet för flygbranschens Information Security Management System (ISMS). Samtliga förekommande IT-system har genomgått en informationssäkerhetsklassning och respektive system har fått en utpekad systemansvarig. Ett system för kontinuerlig uppföljning och kontroll har skapats.

Ur ett omvärldsperspektiv är beredskapsplanering ett viktigt område som Svensk Luftambulans fortsatt att arbeta med under året.

Dialoger med potentiella medlemmar har skett vid flera tillfällen under året. Fokus i detta avseende har varit en uppföljning mot Region Jämtland Härjedalen och ett aktivt arbete för att möta Region Gotland. Möten har ägt rum både digitalt och fysiskt.

Under 2025 genomfördes SLA-dagar vid totalt fem tillfällen då vi genomförde dem som lokala aktiviteter. Det innebar att huvudkontorets personal i större utsträckning åkte runt för att möta personalen vid våra fyra helikopterbaser. Ett tillfälle ägnades åt huvudkontoret specifikt. Det genomfördes utbildning, information och erfarenhetsutbyte vid samtliga tillfällen.

Under hösten 2023 tecknades avtal om ett nytt system för planering och uppföljning för den operativa verksamheten och luftvärdighet. Systemet som heter Air Maestro implementerades under 2024 och fortsatt att utvecklas inom organisationen under 2025.

Under året har ett nytt avvikelssystem implementerats, som omfattar hela verksamheten.

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

3.3 Aktiviteter för nya medlemmar

Under 2025 har en dialog pågått med representanter från Svensk Luftambulans politiska ledning och tjänstemannaledning med motsvarande för Region Gotland, gällande möjligheter för ett framtida medlemskap i Svensk Luftambulans (SLA). Ett besök har även gjorts i Visby på Gotland. Region Gotland kommer fortsätta att jobba med frågan för att se över framtida förutsättningar. SLA är förberedda på en fortsatt dialog kring förutsättningarna för medlemskap om så önskas.

Ett uppföljande möte skedde med Region Jämtland Härjedalen under januari månad 2025. De meddelade att de under den kommande perioden avser förlänga avtalet med nuvarande leverantör men att de inte stänger dörren för att återkomma när det avtalet löper ut.

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

Region Östergötland har en pågående diskussion om en framtida etablering av ambulanshelikopter och i den processen deltar SLA med inspel.

3.4 Befintliga helikoptrar



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

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

De två helikoptrar som från starten av förbundet ägts av Region Värmland respektive Region Dalarna har under senare delen av 2025 övertagits av SLA.

3.5 Administration

Under 2022 antogs en reviderad förbundsordning för SLA. Ambitionen är att sammanfoga förbundsordningen med en uppdaterad ekonomimodell. En uppdatering av modell kommer att anpassas i ett kontinuerligt utvecklingsarbete tillsammans med medlemmarna. Arbetet och uppdatering av en ny ekonomimodell har fått stå tillbaka för andra prioriterade uppgifter men kommer att återupptas som en del av förberedelsearbetet inför en kommande upphandlingsprocess av helikoptrar.

Ett arbete med SLA:s verksamhets- och säkerhetsskydd har fortgått under 2025.

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

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

Mycket tid har under året lagts på för att hantera de lån som SLA har idag genom att successivt flytta dem till Kommuninvest. Lånen kommer att flyttas utifrån den löptid de har hos Nordea som är nuvarande långgivare. Det har även fattats beslut om ett gemensamt borgensåtagande mellan medlemmarna inför upphandlingen av nya helikoptrar. Innan årets slut hade samtliga medlemmars fullmäktige fattat likalydande beslut.

En riktlinje för SLA:s finansstrategi har tagits fram och beslutats under året.

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

Ett arbete med SLA:s struktur kring informationssäkerhet har genomförts och nya rutiner och riktlinjer har tagits fram. En information till alla medarbetare har genomförts vilken kontinuerligt följs upp vid olika evenemang.

Utveckling av det administrativa stödet från Region Värmland har fortsatt under 2025. En ekonomifunktion på strategisk nivå har startat sitt arbete och bistår med att utveckla det interna ekonomiarbetet och presentera det för medlemmarna.

I juni deltog SLA vid ett seminarium i Almedalen. Det skedde i samverkan med Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (KSA). Utöver detta skedde samtal på plats med olika regioner och myndigheter.

Ett omfattande förberedelsearbete har under året pågått inför en kommande upphandlingsprocess av helikoptrar. En förstudie har genomförts vilken lagt grunden för upplägget av arbetet. Flera grupper har aktivt arbetat med behovsanalyser som nu övergått i arbete med kravspecifikationer. En kompletterande kostnadsanalys som stöd inför beslut om formell start av upphandlingen slutfördes i början av 2025. Analysen belyser alternativ för upphandlingen samt ägarnas kommande kostnader för nya helikoptrar.

SLA har som remissinstans besvarat en remiss om ansvaret för hälso- och sjukvården – luftburen ambulanssjukvård och luftburna ambulanstransporter.

SLA har under året tillskrivit Transportstyrelsen angående långdragna myndighetshandläggningar vilket i flera fall föranlett en mer kostsam situation för SLA. Svaren har dröjt och med anledning av det har påminnelser med begäran om förtydliganden skickats till myndigheten. Under senare delen av året har Transportstyrelsen svarat och ökat sin förmåga att möta upp enligt våra förväntningar på dem som ansvarig myndighet.

Ett kompletterande informationsmaterial med syfte att spridas till andra regioner och potentiella medlemmar har arbetats fram i nära samspel med arbetsutskottet samt direktionen.

3.6 Flygoperativt

Samtliga fyra baser har upprätthållit HEMS-förmågan med gott resultat utan avgörande avbrott eller nedgång i verksamheten. Uppdrag har genomförts dagar och i mörker med Night Vision Goggles. Flygning på instrument har kunnat genomföras när det är dåligt väder under förutsättning att det inte är risk för isbildning.

Flygtjänsten har under året genomförts med fortsatt hög flygsäkerhetsnivå utan incidenter eller allvarliga flygsäkerhetsrapporter.

Uppgradering av helikopterns avioniksystem med fler funktioner på styrautomaten och nya kartor med hinderdata i navigeringssystemen har ökat flygförmågan och flygsäkerheten.

Studien som påbörjades 2023 gällande PinS-inflygningar med hög precision på sjukhusens helikopterplattor resulterade under 2024 i en ansökan om tillstånd som i slutet av 2025 fick Transportstyrelsens godkännande. SLA har under 2025 arbetat fram operativa procedurer och konkreta införande- och utbildningsplaner. Planen är att införa PinS-inflygningar operativt under 2026. Parallellt fortsätter arbetet med fler kameror i det så kallade HemsWX-systemet och införande av PinS-inflygningar på sjukhusens helikopterplattor.

Trådlöst sambandssystem mellan helikopter och medicinsk personal på marken har införts på Lyckselebasen. Systemet finns sedan tidigare på Gällivarebasen och försök med baserna i Mora och Karlstad genomförs i början av 2026.

Slutprov med högflödessyrgas med luftfuktare på patient har slutförts under 2025 och införs operativt under första delen av 2026.

3.7 Flygskolan (ATO)

Flygskolan, Approved training organisation (ATO) har under 2025 utbildat tre nya piloter för placering i Lycksele, Gällivare samt för ny flygchef. Fördelningen har varit två under våren och en under sensommaren. Piloterna har utbildats mot rollen som Copilot (styrman) och CMD (befälhavare) i ett multipilotsystem. Alla piloterna har tillgodogjort sig utbildningen väl, trots liten flygerfarenhet för en pilot. Noterbart är att rekryteringen för dessa tjänster har uppkommit ganska sent och skapat en del planeringsproblem avseende tillgängliga tider i simulator och för egen helikopter för den slutliga träningen. I början av 2026 har ett arbete påbörjats för att få till en mer långsiktig planering för ATO som kommer att kräva en mer långsiktig plan för rekrytering av piloter med rätt kompetens.

2025 gjorde ATO en analys av vad som förväntas av utbildningsorganisationen om vi ska överta en ny bas/ny helikoptertyp. Vi har efter det genomfört en repetitionsutbildning för CFI på helikoptertyp AW169 för att vid ett eventuellt utfall av upphandlingen omedelbart kunna ta fram utbildning för denna. Utbildningen kommer att vidmakthållas fram till det vi vet resultatet av upphandlingen.

Reglerna för PC-kontrollanter har ändrats och de kontrollanter som idag enbart innehar PC-kontrollant kommer vidareutbildning till fullständig kontrollant att påbörjas under 2026. Detta innebär dock ingen begränsning i ATO-verksamhet. ATO har genomfört, med hjälp av ProFlight skoltillstånd, en repetitionsutbildning i instruktörsrollen för ny deputy CT (ställföreträdande crew training).

ATO tillsammans med CT (crew training) har rekryterat en ny instruktör då en erfaren instruktör valt att lämna för ett annat flygbolag och ansökt om pension från SLA. Ny instruktör kommer att utbildas under 2026. Även här har det uppkommit sent och det finns problem att hitta en flygskola som kan göra den inledande teoretiska utbildningen. ATO har inte den utbildningen idag men det vore önskvärt att ta fram den. Dock saknas just nu tid för detta.

Tappet av den instruktören påverkar inte ATO-verksamhet.

Inför 2026 har budget lagts för utbildning av två piloter, en ny instruktör, vidmakthållande av instruktörskompetens AW169, för en instruktör samt vidareutbildning av PC-kontrollanter.

3.8 Tekniska avdelningen

SLA förstärkte Part-145 management med att få rollen som Line Maintenance Manager (100 %) på plats. Den delas 50/50 mellan två av våra tekniker som därmed går ner till 50% i respektive teknikertjänst. Vår tillsynsledare för Base Maintenance (tungt underhåll) har även axlat rollen som produktionsledare.

Tre nya rutinerade ambulerande tekniker har anställts och successivt slussats in under andra halvan av året. Ytterligare en pensionering skedde under året och två av våra yngre medarbetare valde att ta sig an nya utmaningar som mekaniker respektive tekniker i Norge. Därför påbörjades ytterligare en rekryteringsomgång på teknikerfronten med plan att gå i mål under början av 2026. Ny mekaniker anställdes till Base Maintenance under hösten.



Utmaningarna kring bemanning av fast personal till Base Maintenance kvarstår och lösningen är fortsatt att fylla på med mantimmar från de ambulerande och operativa teknikerna. Tiden för att rekrytera nya och därefter skola in de nyanställda i vår verksamhet och på vår helikoptertyp bidrar fortsatt till att vi är en relativt slimmad Part-145 organisation sett till det totala antalet mantimmar som är tillgängliga för både line- och base maintenance.

Vi genererade ca 25 veckor base maintenance (tungt underhåll) under året och på line (löpande underhåll) fick vi för blott andra gången sedan SLA startade byta en motor oplanerat med anledning av en mindre skada, sannolikt orsakad av is - en så kallad "mjuk" Foreign Object Damage (FOD).

Två planerade Part-145 verksamhetskontroller genomfördes av Transportstyrelsen under hösten – en större i Karlstad och en mindre på Line i Gällivare.

Under 2025 kan arbete i den tekniska avdelningen och CAMO sammanfattas enligt nedan:

Underhåll och modifieringar

- Ca 6400 jobbkort utförda under löpande/dagligt underhåll, varav:
 - Ca 6200 planerade
 - Ca 200 oplanerade
- Ca 2400 jobbkort utförda under tungt underhåll, varav:
 - Ca 2000 planerade
 - Ca 300 oplanerade

Projekt

- Införandeprocess av ett nytt moderniserat loggbokssystem.
- Kontrakt klart för installation av nya antenner samt ny router för förbättrad täckning, bandbredd samt kompatibilitet med modernare kommunikationsteknik, exempelvis 4G/5G/WiFi.
- Installation av DEFA uttag som möjliggör strömförsörjning av bland annat medicinskutrustning och uppvärmning genom 230VAC när externt markaggregat saknas, exempelvis vid sjukhus.

3.9 MedSLA

MedSLA är SLA:s medicinska avdelning som under 2025 består av en forskningsansvarig, utbildningsansvarig och utvecklingsansvarig. Dessa leds av en medicinskt samordningsansvarig. Uppgifterna för MedSLA är av en samordnande och understödande karaktär där målsättningen är ”god vård” i form av hög medicinsk kvalitet i medlemsregionernas verksamhet. MedSLA är också SLA:s interna organisationsstöd avseende medicinsk kompetens.

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

3.9.1 Forskningsrapport

Tydlig vetenskaplig förankring kännetecknar framstående medicinska organisationer. Det är därför glädjande att Svensk luftambulans (SLA) de senaste åren genomfört ett stort antal studier som publicerats i välrenommerade vetenskapliga tidskrifter. Forskningen fokuserar på för nordisk ambulanshelikoptersjukvård kliniskt viktiga frågeställningar, som syftar till stor patientnytta. Mer än 28 prehospitala artiklar har publicerats 2018–2025. Ett bra forsknings-samarbete har etablerats med ledande akademiska institutioner och HEMS-organisationer i våra nordiska grannländer (Norsk luftambulans, Dansk HEMS, FinnHEMS).

SLA:s forskningschef är docent med klinisk forskning på ambulanshelikopterverksamhet och har publicerat >27 prehospitala publikationer varav flertalet som huvudansvarig forskare (sistanamn). Forskningschefen har varit medorganisatör för flera internationella konferenser inom prehospital intensivvård, senast O-HEMS-C i december. Under 2025 har den fina forskningsproduktionen fortsatt med tre artiklar publicerade med SLA som s.k. affiliate och en doktorand, vilket ökat kunskapen inom prehospital intensivvård.

Genom forskningen har även ett fint samarbete med prehospital organisationer, expertkommittéer och beslutsfattare uppnåtts, där SLA uppfattas som en mycket seriös och kompetent aktör. Mest glädjande är dock ett ökande forskningsintresse bland helikopterläkare och sjuksköterskor vid samtliga SLA-baser. Det borgar för en fortsatt fin utveckling och forskning på SLA:s ambulanshelikopterverksamhet.

Se även bilaga: Forskningsrapport 2025.

4 Viktiga förhållanden för resultat & ekonomisk ställning

4.1 Samverkan med andra aktörer

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

SLA har under 2025 haft ett fortsatt samarbete med Norsk Luftambulans samt med vår finska motsvarighet Finnhems. Ett antal möten har utvecklats till ett ömsesidigt och positivt utbyte av erfarenheter.

4.2 Ekonomisk utveckling

De ekonomiska förutsättningarna för SLA har under 2025 varit stabilare i jämförelse med 2024. En stor del av avvikelserna i kostnadsutvecklingen är kopplade till räntekostnader och personalkostnader. Personalkostnaderna är i huvudsak kopplade till övertid.

Kostnaderna för MedSLA:s utbildningsverksamhet har hållits väl inom budget.

SLA:s försäkringskostnader har sänkts under 2025. Bakgrunden till det är en gedigen och professionell hantering av våra helikoptrar inom ramen för SLA:s underhållsorganisation samt den generella hanteringen av helikoptrarna inom vårt uppdrag.

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

Som ett led i att på sikt stabilisera räntekostnaderna har åtgärder vidtagits. Successivt och utifrån nuvarande löptider läggs lånen över till Kommuninvest från nuvarande långgivare Nordea. Den administrativa processen med Kommuninvest har pågått under hösten och överflyttning av lån påbörjades i slutet av året.

En åtgärdsplan för att möta den ekonomiska utvecklingen har sedan tidigare beslutats av direktionen. Planen har följts upp vid styrgruppsmöten samt vid arbetsutskottets och direktionens möten. Arbetet har fortsatt under 2025 och flera delar av planen har bidragit till positiva effekter på ekonomin.

Överskott respektive underskott mellan regioner (baser) regleras enligt tidigare års förfarande.

4.3 Personal

Antal anställda 31 december 2025

Antalet tillsvidareanställda i Svensk Luftambulans uppgick vid årsskiftet 2025-12-31 till totalt 74 tillsvidareanställda. Antalet män var 66 och antal kvinnor åtta.

Utöver de tillsvidareanställda finns tre visstidsanställda samt en timanställd medarbetare.

Övertid

Totalt utfördes sammanlagt 4037 timmar fyllnadstid och övertid. Övertidsuttaget har legat runt 4000 timmar årligen de senaste åren. Runt hälften av övertiden utförs av piloter. Restande övertid fördelas i huvudsak av Hems Crew Member (HCM).

1502 HCM	Övertid	1072,75
8246 Enhetschef	Övertid	355,37
8540 Mekaniker	Övertid	121,25
8543 Pilot	Övertid	2251,00
8821 Tekniker	Övertid	238,50

Sjukfrånvaro

För helåret 2025 uppgick sjukfrånvaron till 1,16 procent, totalt för hela SLA.

4.4 Arbetsmiljö

Det systematiska arbetsmiljöarbetet har fortgått under året och arbetsplatsträffar och skyddsronder har genomförts. Arbete har gjorts med att följa upp den alkohol- och drogpolicy som SLA tog fram 2022. Under 2023 infördes alkoholtester på baserna och vid huvudkontoret i Karlstad. Tester har genomförts regelbundet under 2025.

4.5 Händelser av väsentlig betydelse

Under hösten 2023 började SLA arbetet med en förstudie inför en framtida upphandling av nya helikoptrar. Syftet är att kunna hantera en utbytesstrategi liksom att skapa alternativ för nya medlemmar i förbundet. Ett intensivt förberedelsearbete har genomförts med utsedda arbetsgrupper där ett stort fokus legat på behovsanalyser. Nu har arbetet intensifierats och underlag för kravspecifikationen inför en annonsering av upphandlingen har börjat ta form.

Enligt beslut av medlemmarna har en fristående konsult genomfört ett parallellt arbete för en kompletterande kostnadsanalys med syfte att redovisa olika kostnadsalternativ inför beslut om upphandling. Även medlemmarnas långsiktiga kostnader för nya helikoptrar belyses. Rapporten var klar i mars 2025.

En funktion som utvecklingsansvarig inom MedSLA har rekryterats under året och påbörjat sitt arbete.

En förstudie genomfördes 2023 för att nyttja och flyga enligt PinS (Point in space). Ett underlag för ett utökat tillstånd för SLA om att flyga efter PinS har överlämnats till Transportstyrelsen efter ett gemensamt beslut av medlemmarna under 2024. Ärendet har beslutats och godkänts av Transportstyrelsen i december 2025.

Omvärldsläget fortsätter att påverka SLA:s strategiska planering. Behovet har fortsatt ökat avseende att kartlägga och analysera vår förmåga att upprätthålla verksamheten vid olika störningar.

Ett arbete med översyn av kollektivavtalet för piloter har pågått under året.

SLA-dagar har genomförts med all personal samlade vid basspecifika arrangemang under 2025. Obligatoriska utbildningar och genomgång av riktad information för all personal har genomförts vid dessa tillfällen.

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

En ny riktlinje för informationssäkerhet för SLA antogs 2023 och har implementerats under 2024. Ett uppföljningsarbete inom ramen för att utveckla och implementera ett ledningssystem för informationssäkerhet har pågått under hela året. Nya regelverk ställer stora krav på en tydlig organisation inom området vilken även kommer att kontrolleras av Transportstyrelsen.

4.5.1 Tillgänglighet

2025 års data anges nedan.

Förändring i tillgänglighet HELIKOPTER (2024–2025)

Gällivare

- 2024: 99,6 %
- 2025: 99,6 %
- Förändring: 0,0 procentenheter

Karlstad

- 2024: 98,7 %
- 2025: 99,4 %
- Förändring: +0,7 procentenheter

Lycksele

- 2024: 99,7 %
- 2025: 99,2 %
- Förändring: -0,5 procentenheter

Mora

- 2024: 99,2 %
- 2025: 98,5 %
- Förändring: -0,7 procentenheter

Förändring i tillgänglighet TOTAL (2024–2025)

Gällivare

- 2024: 98,2 %
- 2025: 98,2 %
- Förändring: 0,0 procentenheter

Karlstad

- 2024: 97,5 %
- 2025: 98,8 %
- Förändring: +1,3 procentenheter

Lycksele

- 2024: 97,3 %
- 2025: 97,7 %
- Förändring: +0,4 procentenheter

Mora

- 2024: 97,9 %
- 2025: 97,8 %
- Förändring: -0,1 procentenheter

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

4.5.2 Flygtid och genomförda uppdrag

Verksamheterna har varit i full drift vid samtliga baser under 2025.

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

Flygtidsuttag totalt 2025 sammanfattas enligt nedan:

- Ca 2300 flygtimmar
- Ca 5300 start och landningar
- Störst flygtidsuttag under månaderna mars, juli och augusti

Flygstatistik januari – december 2025

Värmland													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Totalt
Flygtid uppdrag 2025	24,6	29,6	49,4	44,4	50,2	45,7	68,2	69,9	36	18,5	26,4	16,4	479,3
Flygtid uppdrag 2024	23,80	23,30	34,00	26,3	55,9	46,6	58,6	45,5	25,6	30,9	23,2	30,00	423,7
Dalarna													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Totalt
Flygtid uppdrag 2025	39,2	34,1	47,4	51,6	23,5	35,8	37,8	51,7	21,9	31,1	29,2	26,1	429,4
Flygtid uppdrag 2024	27,10	32,20	25,30	35,9	59,9	52,1	50,3	38,2	40,1	32,5	32,5	26,60	452,70
Norrbottnen													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Totalt
Flygtid uppdrag 2025	28,2	24,5	54,9	59,1	64,3	46,4	98,2	73,7	21,2	30,1	32,1	19,1	551,8
Flygtid uppdrag 2024	32,5	26,1	45,7	53,7	46,3	63	72,9	72,4	47,6	29,6	30,5	23	543,3
Västerbottnen													
Flygtid (timmar)	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Totalt
Flygtid uppdrag 2025	24,1	54,7	87,2	78,1	71,1	60,8	80,3	66	53,1	32,7	41	40,5	689,6
Flygtid uppdrag 2024	32,7	45,2	48,4	75,3	73,3	56	84,2	66,8	67,2	54,5	50	52,4	706
Total flygtid SLA uppdrag 2025													
	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Totalt
Värmland	28,6	30,7	52,2	46,2	52,1	49,8	69,5	74,9	40,7	20,5	27,30	17,50	510,00
Dalarna	45,5	35,4	50,1	53,7	24,4	39	38,5	55,4	24,8	34,4	30,20	27,90	459,30
Norrbottnen	32,7	25,4	58	61,5	66,8	50,6	100,1	78,9	24	33,3	33,20	20,40	584,90
Västerbottnen	28	56,8	92,2	81,3	73,9	66,3	81,8	70,7	60	36,2	42,30	43,30	732,80

4.5.3 Värmland

Produktion

Under 2025 hade vi 1688 larm, en ökning med 15 % jämfört med året innan, där det framför allt var sommarmånaderna som bidrog till ökningen. Vi hade patientkontakt med 580 patienter, även det en ökning med 15 %.

Av de genomförda uppdragen var 75 % primäruppdrag.

50 % av de patienter vi träffar under primäruppdragen är NACA 4–6 (livshotande tillstånd till återupplivning eller manifest svikt av vitala funktioner). 10 % av de vi träffar dör trots fulla insatser från sjukvården.

Av de larm där vi inte träffade patient var orsakerna flera; medicinska, väderrelaterade, samtidigtskonflikter eller teknisk orsak. 75 % (800 fall) var medicinska motbud där vi i 400 fall tog beslut innan avfärd och i 400 fall under färd mot patient, där ytterligare information från Sjukvårdens larmcentral (SvLC) eller ambulans gjorde att ambulanshelikopterverksamheten inte behövdes.

Motbud på grund av väder skedde 80 gånger under 2025, motsvarande 5 %. Det finns troligtvis en underrapportering i denna grupp p.g.a. brister i dokumentationen. Vi avvisade 130 uppdrag, 8 % av larmen (127 primuppdrag och 7 sekundäruppdrag) p.g.a. samtidigtskonflikt. Att vi inte kunde ta ett uppdrag på grund av teknisk fel på ambulanshelikopter skedde vid sex tillfällen under 2025.

Vi genomförde 200 sekundärtransporter 2025 till och från våra tre värmländska sjukhus. 80 sekundärtransporter var till Örebro och 50 till Uppsala. Vi har även utfört sekundärtransporter till Linköping, Göteborg, Stockholm och Oslo. Cirka 60 sekundärtransporter har varit mellan våra värmländska sjukhus.

Vid fem tillfällen under 2025 var ambulanshelikopterverksamheten i Värmland inte disponibel p.g.a. att besättningen uppnått taken för tjänstgöringstid. 8 timmar x 5 ger 40 timmar av årets 8760 timmar då vi inte var disponibla för ett larm.

Personal

Vi har under året varit samma läkargrupp som tjänstgjort. Vår nya organisation med enhetschef (ny tjänst sedan oktober 2024) och MLA har fått fastare former under 2025 men där fortsatt arbete sker för ytterligare tydliggöra både för oss som har tjänsterna och för våra medarbetare vilka roller och ansvarsområden vi har. Vi har även ett fortsatt gott samarbete med Baschefen i Värmland, Henric Thorsell.

HCM-personalen har fortsatt varit stabil på vår bas där vi haft utlån till Morabasen då de haft brist på HCM (Hems Crew Member).

På pilotsidan har vi haft avtackning för Tommy Sarwien som gick i pension. Tommy har varit en starkt bidragande faktor till att vi har nått så långt som vi gjort i Karlstad på många områden. Vi har fått nya piloter i Karlstad som vi trivs gott med.

Basen i Värmland har utmaningar med teknikernärvaro på basen där vi under första kvartalet 2025 var utan täckning i 30 dagar och hade vår tekniker i Mora. Vi hade ett konstruktivt möte med SLA gällande frågan och hade en bra plan. Under resterande del av året var situationen betydligt bättre men nya utmaningar från SLA under senvintern gjorde att vi åter fick tunnare bemanning. Plan lagd i nytt möte med SLA.

Övrigt

SvLC i Värmland har fortsatta utmaningar med tekniska problem. Vi har regelbundna möten med SvLC, vilket vi tycker är en stor fördel. Vi önskar fortsatt en utveckling mot mer dedikerade operatörer för vår verksamhet motsvarande HEMS-koordinator i VGR.

Under hösten har Region Värmland köpt in tre HemsWX-stationer som under februari 2026 kommer att utplaceras i Karlstad, Arvika och Kristinehamn. Ytterligare tre stationer kommer att införskaffas under 2026. Första arbetet med PINS-inflygning till centralsjukhuset i Karlstad startas under 2026.

Under 2025 var personal från vår bas, deltagare och delaktiga i flera kurser inklusive AMTT, Oslo HEMS-konferensen, EPALS med flera. Julius Trusch blev antagen till CrEM-programmet.

4.5.4 Dalarna

Produktion

Antal fullbordade uppdrag, det vill säga med patientkontakt var 324 varav 257 primäruppdrag och 65 sekundäruppdrag. Detta innebär ca 20 % sekundäruppdrag, vilket är en siffra som legat stabilt genom åren. 167 uppdrag avvisades p.g.a. väder och 440 avvisades av medicinska orsaker.

Verksamheten är väsentligen stabil över året med vissa variationer. I jämförelse med 2024 var uppdragen fler under februari–mars men betydligt färre under sommaren, framför allt i maj och juni. Detta motsvarades i ett totalt minskat antal prio 1 larm i Region Dalarna. Någon tydlig orsak till detta har inte kunnat härledas. Uppdragsrelaterad flygtid var 429 timmar vilket är en minskning jämfört med 2024 års 452 timmar. Detta skulle kunna bero på att antalet sekundärtransporter har varit färre under 2025 men antalet primära uppdrag med patientkontakt något fler och antalet avbrutna uppdrag färre.

Uppdragen fördelar sig som tidigare över året med en ökad uppdragsaktivitet under den turisttåta vintersportsäsongen årets första månader då också många utomlans respektive utlandspatienter behöver akut omhändertagande och transport till rätt vårdnivå. Normalt sett är också sommarmånaderna en turisttät period men den förväntade toppen uteblev denna sommar. Hösten är normalt en lågaktivitetsperiod då vädret många gånger är problematiskt ur flygsynpunkt och antalet avbrutna/avvisade uppdrag p.g.a. väder ligger på samma nivå som under 2024, 190 i antal.

Antal larm som inkommit till ambulanshelikoptern var något färre jämfört med 2024 och uppföljning av statistik och larmkriterier kommer att göras under 2026 tillsammans med SOS Alarm. Detta arbete kommer att intensifieras under året för att undvika en undertriagering gentemot ambulanshelikoptern.

Fortsatt detaljerad verksamhets- och uppdragsanalys planeras för att öka träffsäkerheten i ambulanshelikopterns uppdrag och för att möjliggöra att ambulanshelikoptern kan åta sig och fullfölja fler prio 1-klassade uppdrag (livshotande tillstånd), både inom Region Dalarna och Region Gävleborg.

Medicinsk utveckling

På basen har utbildning och kompetensutveckling varit i fokus med inrättandet av gemensamma basdagar i syfte att utbilda, undervisa och teamträna. Dessa basdagar kommer att fortsätta och utvecklas vidare under 2026 med videoinspelade teamträningar.

Ett projekt med videokontakt via mobiltelefon med patienter har påbörjats som hjälpmedel i bedömning av patienters behov av helikopterassistens.

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

Forskning berörs i en separat del.

Personal

Under året har en läkare avslutat sin fasta anställning på ambulanshelikoptern men är kvar i verksamheten som vikarie. För närvarande tjänstgör åtta läkare i verksamheten.

Under året har situationen för HCM (Hems Crew Member) varit något ansträngd p.g.a. två längre sjukskrivningar. Personal från Karlstadbasen har dock stöttat verksamheten.

Pilotgruppen är stabil med fem piloter.

Övrigt

Ambulanshelikoptern har fått beviljad dispens från 11 timmars dygnsvila men arbetar på en permanent dispens och med möjlighet att schemalägga läkarna i samklang med övriga teamet.

Arbete har fortsatt under året med att utveckla en organisation och plan för civila masskadesituationer och krissituationer. Detta är i slutfasen och kommer att presenteras för och diskuteras med regionens katastrofansvariga under 2026.

Personal från basen har deltagit i internationella kurser och konferenser bl.a. Oslo HEMS i december där Mikael Gellerfors både agerade moderator och föreläste om PDV (pågående dödligt våld). I maj deltog två läkare från Mora i det skandinaviska helikopternätverket Skandi HEMS konferens i Danmark.

Under hösten har samtliga läkare, HCM och piloter haft individuella samtal med psykolog i syfte att kartlägga och fungera preventivt avseende psykisk ohälsa. Samtalen kommer att fortsätta under 2026. Under årets basdagar lades stor vikt vid arbetsklimat och miljö samt hur vi kan skydda oss själva och varandra i utsatta arbetssituationer.

Under 2025 har lokala avtal träffats med Mora respektive Borlänge flygplats för att kunna använda flygplatsens inflygningar även utanför ordinarie öppettider.

4.5.5 Norrbotten

Produktion

- Belastning (år 2025 t.o.m. nov): Totalt 752–854 inkomna uppdrag och ca 430–441 utförda uppdrag, med notering om osäker statistik.
- Tillgänglighet (år 2025): 41 %, lägre än tidigare – främst kopplat till väderpåverkan under vintermånader.
- Operativ profil: Flera transporter under svåra förhållanden och långa sträckor (Kiruna–Gällivare–Umeå), samt fjällräddningsuppdrag i samverkan med andra aktörer.
- Ekonomi (nov-läge): Utfall +0,2 mnkr mot budget, med högre läkarkostnader (+1,7 mnkr) och avskrivna kundfakturor (+0,9 mnkr) men starkare utomlänsintäkter (+3,4 mnkr).

- Utveckling: Upphandlingsarbete intensifieras (RFI), waypoint-nätverk i drift (18 punkter), PINS-processer, digital dokumentation (VINNOVA/EVAM) och helblodsinförande planeras.

Personal

- ATL-risk: Två sjuksköterskor närmar sig hög nivå/tak → kräver aktiv planering.
- Arbetsmiljö: Skyddstopp på två hangaringångar p.g.a. risk för fallande föremål (fastighetsägarfråga) samt upphandling av ny hangarport pågår.
- Dygnsvila 11 timmar: Nationell grupp samordnar avsteg (pågående).

Medicinskt

Verksamhetsutveckling och projekt 2025

- Upphandling/helikopterförmåga: Samråd med MRN, komplettering av behovsanalys, och RFI för att sondera marknaden och teknisk mognad/risker.
- Waypoint-nätverk: 18 punkter klara för drift, ytterligare 14 under införande Q4.
- PINS-landningsplatser: Dialog om Abisko samt processer kopplat till Transportstyrelsen och Avincis.
- Digital dokumentation (EVAM/VINNOVA): Test i kliniska uppdrag; finansiering 370 tkr/år t.o.m. 2028.
- Blood preparedness (helblod): Planering för införande och regional/nordisk förstärkningsförmåga.
- Infrastruktur landningsplatser: Plan för byggstart Gällivare våren 2026; projektering Kalix; översyn Arvidsjaur/Jokkmokk/Piteå; utredning Pajala.
- Inomhus tankstation: Driftsatt och förhandling om underhåll/serviceavtal.

Övrigt

Patientsäkerhet och flygsäkerhet (struktur och bemanning)

- Behovsanalysen stödjer att 4-crew (två piloter + läkare + sjuksköterska) ger högre patient- och flygsäkerhet än 3-crew i Norrbottens uppdragsprofil med långa flygtider och kallt klimat.
- Andel mörkerflygning i historiska data: 36 % av genomförda uppdrag i mörker (2021–2024). Det skärper kravbilderna på robusta procedurer, CRM, och systemstöd.

Se även bilaga: Årsrapport från Region Norrbotten

4.5.6 Västerbotten

Produktion

Antalet uppdrag under 2025 var något lägre jämfört med 2024. Tiden per uppdrag låg dock relativt konstant. Västerbotten hade under 2025 mellan 150 och 270 fler flygtimmar än övriga SLA-an slutna helikopterbaser.

Kameror på sjukstugor

Arbetet har under en tid stått stilla och verksamheten väntar på IT-tekniker för att kamerorna ska kunna sättas upp. Enligt IT finns det i nuläget en säkerhetsrisk med de befintliga kamerorna.

Videouppkoppling till patient

Underlaget skickades till juristerna i december. Vi väntar på återkoppling för att kunna starta användningen av videouppkoppling till patient.

Funktionsgrupper

Ett fantastiskt arbete pågår i samtliga funktionsgrupper.

Helikopterplatta

Problematik med halka på helikopterplattan uppstår relativt ofta. Diskussioner pågår med fastighetsavdelningen för att eliminera problemet. En behovsanalys för att få värme i helikopterplattan är genomförd.

Fordon

Verksamheten väntar nu på att få byta ut den elbil som narkosläkarna använder som beredskapsbil. Förhoppningen är att detta kan lösas till hösten. Verksamheten har behov av en fyrhjulsdriven hybridbil, och det är viktigt att bilen behåller fyrhjulsdriften även om batteriet tar slut.

Datasystem

Paratus-ansvarig i Lycksele lägger ner mycket tid och energi på uppdateringar i Paratus.

Personal

En specialistsjuksköterska har valt att avsluta sin tjänst. Ny rekrytering är genomförd.

Linda From, specialistsjuksköterska, kommer att börja sin inskolning under våren. Målet är att Linda ska vara färdiginskolad innan sommaren.

Medicinsk utveckling

Mål för verksamheten

Målen är inlagda i Stratsys – både kortsiktiga och långsiktiga mål. Behovsanalys och verksamhetsanalysen är uppdaterad vid årsskiftet.

Utbildning

Under slutet av 2025 har verksamheten påbörjat förberedelser inför 2026. Det kommer att bli ett händelserikt år med många utbildningar. Verksamheten kommer behöva prioritera vilka utbildningar som ska genomföras utifrån behov och personaltillgång.

Övrigt

Utrustning/Kläder

Kläder från företaget AUK beställdes under hösten. Tyvärr är vissa plagg restnoterade och vi väntar på att få lägga en ny order. Personalen upplever även vissa brister med AUK-kläderna. De blir snabbt noppiga, går lätt sönder och passformen följer inte storleksstandarden. Den medicinska personalen håller även på att välja personliga benväskor alternativt västar.

Verksamheten har tidigare provat ut personliga skyddsmasker (Skyddsmask 90) för CBRNE*-incidenter. Nu kommer ytterligare masker att provas ut eftersom de tidigare modellerna inte uppfyller ambulansverksamhetens krav enligt Arbetsmiljöverket. Skyddsmask 90 ska därför inte användas. Det senaste är att Scott 3M-masken kommer att provas ut till den medicinska besättningen.

*CBRNE står för kemiska, biologiska, radiologiska, nukleära och explosiva ämnen.

4.6 SLA:s medicinska avdelning

Utmaningar och pågående projekt

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

En utvecklingsansvarig funktion med ett tjänsteutrymme motsvarande 0.25 % har tillsatts under 2025.

Utbildning MedSLA

Vi har byggt upp en stark och välfungerande organisation som möjliggör för samtliga medlemsregioner att påverka vår gemensamma utbildningsverksamhet. Vi har byggt upp ett gemensamt ansvar i att utveckla utbildningsdelen så att den är anpassad efter samtliga medlemsregioners önskemål och krav.

AMTT- kurs

Under 2025 har utbildningsgruppen genomfört AMTT-kurs tillsammans med Katastrofmedicinskt centrum (KMC) i Linköping. Kursen fick mycket bra kritik från deltagarna på kursen. En vidareutveckling pågår för att både bredda och fördjupa kurserna.

5 Styrning och uppföljning av verksamheten

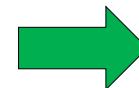
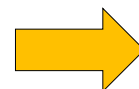
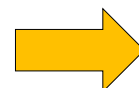
5.1 Måluppfyllelse

5.1.1 Långsiktiga mål (2–5 år)

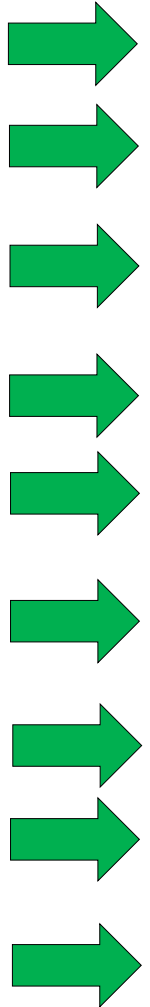
- SLA bedriver en samordnad ambulanshelikopter- och intensivvårdstransportverksamhet i hela Sverige.
- SLA är en förebild för operativa ambulanshelikopterverksamheter med hög tillgänglighet och flygsäkerhet samt god effektivitet.
- SLA är en aktiv part nationellt och internationellt, som driver kvalitetssäkring,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

5.1.2 Kortsiktiga mål för SLA (2025)

- SLA ska ha en tillgänglighet om 98 % (exklusive stillestånd p.g.a. väder).
- SLA ska upprätthålla ett väl fungerande management för att säkerställa SLA:s tillstånd.
- SLA ska förankra och vidareutveckla sin kommunikationsplan.
- SLA ska genomföra åtgärder för ekonomi i balans.
- SLA ska ta fram avtalsunderlag för samverkan med MedSLA.
- SLA ska fortsätta arbeta med en upphandlingsprocess för att lägga grunden för en utbytesstrategi av helikoptrar.

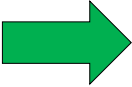
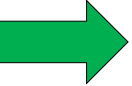


- SLA ska återuppta process för ägarbyte avseende helikopter JXA samt JXB.
- SLA ska i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner och andra inblandade myndigheter arbeta för en nationell samordning.
- SLA ska vara en aktiv part i arbetet med att skapa en nationell struktur för luftburna sekundärtransporter.
- SLA ska delta i dialoger och arbetet för uppbyggnaden av civilt försvar.
- SLA ska vidareutveckla sin säkerhetsskyddsorganisation och verksamhetskydd.
- SLA ska stärka sin uthållighetsförmåga vid krissituationer och utveckla sin krishanteringsplan (avser ej haveriplan – hanteras separat).
- SLA ska fortsatt arbeta med en informationssäkerhetsstrategi.
- SLA ska ha ett proaktivt förhållningssätt såväl flygoperativt som inom luftburen medicinsk samordning.
- SLA ska fortsatt arbeta för en långsiktig personalstrategi.



5.1.3 Finansiella mål för 2025 (måluppföljning)

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

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

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

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

5.2 Kontrollområden 2025

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

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

Inom dessa områden har ett antal kontrollåtgärder tagits fram.

Kostnadskontroll

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



Upphandlingsprocess helikoptrar

1. Följa upphandlingsprocessens olika steg med syfte att säkerställa att rutiner och dokumentation av arbete sker på ett adekvat sätt



Uppföljning och revidering av delegationsordning

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



Beredskap mot välfärdsbrott

1. Följa upp och säkerställa att det finns information och rutiner med syfte att förebygga välfärdsbrott



Beredskap och redundansplanering

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



5.3 Uppföljning kontrollområden

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

Kostnadskontroll

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

Arbete med kostnadsbesparande åtgärder fortgår enligt beslutad plan.

Upphandlingsprocess helikoptrar

Arbetsutskottet samt direktionen har fortlöpande hållits informerade och delaktiga i avväganden samt ställningstagande inför och under den pågående processen. Detta med syfte att säkerställa insyn, delaktighet samt möjlig påverka inför upphandlingens genomförande. Dokumentationen sker via en gemensam och säker yta där processens deltagare har insyn i förekommande dokument.

Uppföljning och revidering av delegationsordning

En uppföljning av delegationsordning i relation till utvecklingen av förbundet har genomförts under hösten 2025. Arbetet har genomförts via SLA:s juridiska stödfunktioner vid Region Värmland.

Beredskap mot välfärdsbrott

Ett uppföljande arbete har skett för att säkerställa att det finns rutiner med syfte att förebygga välfärdsbrott. Till stora delar följer vi genom våra controllerfunktioner samt upphandlingskonsulter vår värd regions arbete och rutiner. Extra information har även lämnats till anställda inom SLA.

Beredskap och redundansplanering

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

6 God ekonomisk hushållning

6.1 Finansiell analys

6.1.1 Årsresultat 2025

Svensk Luftambulans (SLA) år 2025	UTFALL 2025	Budget 2025	Avvikelse utfall 2025 Budget 2025
3 Verksamhetens intäkter	33	-	33
4 Kostnader för personal, förtroendevalda	- 128 071	- 126 248	- 1 823
5 Kostnader för köpt verksamhet, material, bidrag	- 584	- 793	210
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 70 367	- 72 332	1 965
79 Avskrivningar	- 22 459	- 22 691	231
8 Ägarbidrag	231 745	231 745	- 0
8 Intäkter, kostnader utanför verksamhetsresultat	- 7 494	- 9 680	2 187
	2 803	-	2 803

För perioden januari–december år 2025 uppgick resultatet till +2,803 mnkr.

Intäkterna under året består av ersättning för nedlagd resurs i SOLO-projektet.

Verksamhetens kostnader uppgick till 221 mnkr, vilket är ca 0,6 mnkr lägre än budgeterat.

I ovanstående tabell visar personalrelaterade kostnader ett totalt underskott på ca -1,8 mnkr mot budget, där utbildningsbudgeten har gett överskott på ca +0,6 mnkr.

Hög sjukdomsfrånvaro samt övrig frånvaro har behövt ersättas med övertid/inköp för att säkerställa tillgång på såväl piloter som HCM. Kostnaden för detta överstiger budgeten med -2,9 mnkr. Inom huvudkontoret har en utökad tjänst för CMM samt rekrytering av ny pilotchef lett till att kostnaden överskridit budget med -0,8 mnkr. Verkstadsorganisationen har haft vakanser under första hälften av året och visar därför ett överskott mot budget på +1,3 mnkr.

Kostnadsslag 6 ger ett överskott mot budget på +1,75 mnkr. Här finns kostnader för drift och underhåll av helikopter som ger ett överskott på ca 3,4 mnkr, där kostnaden för reservdelar och förbrukningsmaterial samt bränslekostnaden ger ett underskott på -1,2 mnkr och FBH/SBH samt försäkringspremie ger ett överskott på 4,6 mnkr. Överskottet inom FBH/SBH beror på totalt lägre flygtid än budgeterat. Övriga kostnader inom gruppen 6 överskrider budgeten med ca 1,6 mnkr där hyreshöjningar, IT-licenser samt fraktkostnader står för merparten. Här återfinns även leasingkostnaden för våra basbilar och korttidsleasing av bilar.

Kostnadsslag 7, exkl. avskrivningskostnader, ger ett överskott mot budget med ca +0,2 mnkr. I bokslutsarbetet har konsultinsatser för kostnader kopplade till upphandlingen av nya helikoptrar balansförts som pågående investering till ett värde av 460 tkr.

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

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

De finansiella kostnaderna/intäkterna visar ett överskott på 2,2 mnkr. Räntekostnaderna för våra korta lån hos Nordea har varit mycket gynnsamma och ger ett överskott mot budget på ca 1,4 mnkr. Årets ränteintäkt på våra plusgiron uppgår till 1,2 mnkr.

Räntedelen för långtidsleasing av lokaler uppgår till 0,4 mnkr.

Resultat per medlem

I nedanstående tabell redovisas kostnader och resultat per medlem i förhållande till ägarbidrag 2025. Resultatet kommer att regleras via återbetalning av ägarbidrag/inbetalning av ägarbidrag enligt nedanstående resultatrad. Den stora differensen mellan Norrbotten och Västerbotten i avräkningen härrör sig från kostnader kopplade till flygtimmar i budgeten 2025. Såväl Norrbotten som Västerbotten var budgeterade för 700 flygtimmar, men utifrån förändrad bemanning i Norrbotten flyger de nu ca 100 h mindre per år.

	Region Värmland	Region Dalarna	VGR	Region Uppsala	Region Norrbotten	Region Västerbotten	Total
SLA Gemensamt	- 10 049	- 10 052	- 5 128	- 328	- 16 831	- 16 840	- 59 227
Säkerhet och efterlevnad	- 240	- 240	- 32	-	- 240	- 240	- 994
Fortbildning besättning	- 1 282	- 1 070	-	-	- 2 013	- 1 921	- 6 287
Flygverksamhet	- 382	- 382	-	-	- 382	- 382	- 1 530
Verkstadsorga- nisationen	- 7 150	- 7 063	- 717	- 23	- 7 036	- 7 532	- 29 522
Baskostnader	- 21 812	- 21 225	- 50	- 9	- 23 986	- 24 594	- 91 676
Flygskola	- 303	- 303	-	-	- 303	- 303	- 1 212
Luftvärdighet	- 7 696	- 7 111	- 558	- 33	- 8 587	- 10 294	- 34 279
MedSLA	- 835	- 915	- 243	- 609	- 796	- 818	- 4 216
S:a kostnader	- 49 750	- 48 361	- 6 728	- 1 002	- 60 175	- 62 925	- 228 942
Ägarbidrag 2025	49 555	48 977	6 728	1 002	63 207	62 277	231 745
Resultat per bas	- 195	615	-	-	3 031	- 648	2 803

Låneskuld och likviditet

Kommunalförbundet hade den 31 december 2025 på konton i Nordea Bank AB (publ.) 152 944 tkr. Av dessa utgörs 6 007 tkr av en omräknad euro-depå på 555,3 tusen EUR.

Ett långfristigt lån, med bunden ränta, finns upptaget hos Nordic Investment Bank på 39 885 tkr samt kortfristiga ettåriga och tvåårigt lån hos Nordea på totalt 172 586 tkr. SLA har även upptagit lån hos Kommuninvest till ett värde av 162 317 tkr.

Balanskravsresultat

Då Svensk Luftambulans överskott respektive underskott i förhållande till medlems inbetalda ägarbidrag regleras under innevarande år genom interrimsbokning, uppstå ej något balanskrav.

Balanskravsutredning	2025
Årets resultat enligt resultaträkningen	-
- 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	-
- Reservering av medel till resultatutjämningsreserv	-
+ Användning av medel för resultatutjämningsreserv	-
Årets balanskravsresultat	-

7 Finansiella rapporter

7.1 Resultaträkning

Resultaträkning	Not	Utfall	Budget	Avvikelse	Utfall
Tkr		2025	2025	2025	2024
Verksamhetens intäkter	1 3	33	-	33	914
Verksamhetens kostnader	4	- 199 021	- 199 374	352	- 192 517
Avskrivningar	5	- 22 459	- 22 691	231	- 22 506
Verksamhetens nettokostnader		- 221 448	- 222 065	616	- 214 110
Ägarbidrag	6	228 942	231 745	- 2 803	223 133
Verksamhetens resultat		7 494	9 680	- 2 187	9 024
Finansiella intäkter	7	1 308	-	1 308	1 865
Finansiella kostnader	8	- 8 801	- 9 680	879	- 12 514
Resultat efter finansiella poster		0	- 0	0	- 1 626
Årets resultat		0	- 0	0	- 1 626

7.2 Balansräkning

Balansräkning (tkr)			
	Not	2025-12-31	2024-12-31
TILLGÅNGAR	1		
Anläggningstillgångar			
Materiella anläggningstillgångar			
Mark och byggnader	9	19 277	20 954
Maskiner och inventarier	10	9 200	11 905
Övriga materiella anläggningstillgångar	11	325 040	270 497
Summa anläggningstillgångar		353 517	303 355
Omsättningstillgångar			
Fordringar	12	59 481	70 032
Förråd	13	1 668	1 668
Kassa och Bank	14	152 944	21 358
SUMMA TILLGÅNGAR		567 609	396 413
EGET KAPITAL OCH SKULDER			
Eget Kapital	15	- 1 476	- 1 474
Årets resultat		0	1 626
Summa eget kapital		- 1 476	151
Skulder			
Långa skulder	16	- 55 101	- 59 762
Korta skulder	17	- 511 033	- 336 802
SUMMA EGET KAPITAL OCH SKULDER		- 567 609	- 396 413

8 Noter

Not 1: Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen är upprättad i enlighet med lag (2018:597) om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) och rekommendationer utgivna av Rådet för kommunal redovisning (RKR).

Kundfordringar och övriga kortfristiga fordringar är upptagna till det belopp varmed de beräknas inflyta.

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
Leasing lokaler	15 år
Helikopter	10–20 år
Reservdelar/utbytesdelar	20 år

Not 2: Uppskattningar och bedömningar

Svensk Luftambulans har i årsredovisningen inte upptagit poster som bedömts behöva prisjusteras.

Not 3: Verksamhetens intäkter

	2025-01-01– 2025-12-31	2024-01-01– 2024-12-31
Vidarefakturerering		130
SOLO-projektet	34	
Försäljning reservdel/anläggning		784
Summa Verksamhetens intäkter	34	914

Not 4: Verksamhetens kostnader

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Personalkostnader	106 512	103 324
Pensionskostnader	21 559	22 106
Lokal- och markhyror samt övriga fastighetskostnader	955	1 221
Flygbränsle	10 509	10 719
Reparation och reservdelar helikopter	4 365	2 778
Serviceavtal helikopter	26 406	24 898
Inköp av material och varor	2 971	4 348
Inköp av tjänster	8 558	8 134
Försäkringspremier	5 116	5 116
Adm tjänster Region Värmland	4 840	4 835
Övriga verksamhetskostnader	7 230	5 038
Summa Verksamhetens kostnader	199 021	192 517

Not 5: Av- och nedskrivningar

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Avskrivning byggnader och anläggningar	1 677	1 677
Avskrivning maskiner och inventarier	20 783	20 829
Summa Av- och nedskrivningar	22 459	22 506

Not 6: Ägarbidrag

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Region Värmland	49 750	46 692
Region Norrbotten	60 175	61 738
Region Västerbotten	62 925	59 326
Region Dalarna	48 361	47 541
Region Uppsala	1 002	964
Västra Götalandsregionen	6 728	6 872
	228 942	223 133

Not 7: Finansiella intäkter

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Ränteintäkter	- 1 200	- 1 696
Övriga finansiella intäkter	- 108	- 168
Simma finansiella intäkter	- 1 308	- 1 865

Not 8: Finansiella kostnader

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Räntekostnader	8 324	12 408
Övriga finansiella kostnader	477	107
Summa finansiella kostnader	8 801	12 514

Not 9: Mark, byggnader och tekniska anläggningar

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	25 290	25 290
Utgående anskaffningsvärden	25 290	25 290
Ingående ackumulerade avskrivningar	- 4 337	- 2 660
Årets avskrivningar	- 1 677	- 1 677
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 6 013	- 4 337
Utgående redovisat värde	19 277	20 954
Därav finansiell leasing	19 277	20 954
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod	15	15

Not 10: Maskiner och inventarier

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	25 974	25 942
Inköp	367	340
Försäljning	-	- 214
Utrangering	-	- 94
Utgående anskaffningsvärden	26 387	25 974
Ingående ackumulerade avskrivningar	- 14 069	- 11 031
Utrangering	-	126

Årets avskrivningar	-	3 109	-	3 165
Utgående ackumulerade avskrivningar	-	17 188	-	14 069
Utgående redovisat värde		9 200		11 904
Därav finansiell leasing		-		-
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod		7		7

Not 11: Övriga materiella anläggningstillgångar

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Ingående anskaffningsvärde	346 790	346 790
Inköp	72 208	-
Utgående anskaffningsvärden	418 998	346 790
Ingående ackumulerade avskrivningar	- 76 294	- 58 629
Årets avskrivningar	- 17 665	- 17 665
Utgående ackumulerade avskrivningar	- 93 958	- 76 294
Utgående redovisat värde	325 040	270 497
Därav finansiell leasing	-	-
Bedömd genomsnittlig nyttjandeperiod	13	13

Not 12: Fordringar

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Kundfordringar	46 558	56 778
<i>Varav ägarbidrag: 46 558 tkr</i>		
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	4 994	8 945
Övriga kortfristiga fordringar	8 260	4 310
Summa Fordringar	59 813	70 032

Not 13: Förråd

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Förråd verkstad	1 668	1 668
Summa Förråd	1 668	1 668

Not 14: Kassa och Bank

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Plusgiro	152 944	21 358
Summa Kassa och Bank	152 944	21 358

Not 15: Eget Kapital

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Eget kapital	- 1 476	- 1 474
Årets resultat	0	1 626
Summa eget kapital	- 1 476	151

Not 16: Långa skulder

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Långfristiga skulder till kreditinstitut	- 36 740	- 39 885
Långfristig skuld leasing byggnad	- 18 361	- 19 877
Summa Långfristiga skulder	- 55 101	- 59 762
Kapitalförfall andel av lån		
0–1 år	8 %	
1–3 år	25 %	
3–5 år	42 %	
5–10 år	42 %	
Över 10 år	61 %	

Not 17: Korta skulder

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Kortfristiga skulder till banker kreditinstitut	- 338 049	- 233 232
Leverantörsskulder	- 8 795	- 12 334
Moms och punktskatter	- 1 779	- 1 583
Personalens skatter, avgifter och avdrag	- 4 541	- 5 620
Upplupna personalkostnader	- 9 991	- 11 066
Upplupna pensionskostnader	- 7 005	- 6 939
Övriga upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	- 140 875	- 66 029
	- 511 033	- 336 802

Not 18: Upplysning om räkenskapsrevision

	2025-01-01- 2025-12-31	2024-01-01- 2024-12-31
Kostnader för räkenskapsrevision		
Sakkunnigt biträde	170	170
Förtroendevalda revisorer		
Total kostnad för revision	170	170

Räkenskaperna granskas i enlighet med Standard för kommunal räkenskapsrevision. Det sakkunniga bitrådets yttrande samt granskningsrapport avseende bokslut och årsredovisning kommer finnas tillgänglig på Svensk Luftambulans webbplats.

9 Kassaflödesanalys (tkr)

Kassaflöde från den löpande verksamheten	2025
Årets resultat	-
Justering för ej likviditetspåverkande poster	
Av- och nedskrivningar	22 459
Medel från verksamheten före förändring av rörelsekapital	
Ökning (-) /minskning (+) av kortfristiga fordringar	13 022
Ökning (+) /minskning (-) av kortfristiga skulder	68 570
Kassaflöde från den löpande verksamheten	104 052
Investeringsverksamhet	
Investering i materiella anläggningstillgångar	- 72 621
Kassaflöde från investeringsverksamhet	- 72 621
Finansieringsverksamheten	
Nyupptagna lån	104 817
Amortering av långfristiga skulder	- 3 145
Amortering av skulder för finansiell leasing	- 1 517
Kassaflöde från finansieringsverksamheten	100 155
Årets kassaflöde	131 586
Likvida medel vid årets ingång	21 358
Likvida medel vid årets utgång	152 944

10 Drift- och investeringsredovisning

10.1 Driftsredovisning

Svensk Luftambulans (SLA) År 2025	UTFALL 2025	Budget 2025	Avvikelse utfall 2025 - budget 2025
3 Verksamhetens intäkter	33	-	33
4 Kostnader för personal, förtroendevalda	- 128 071	- 126 248	- 1 823
5 Kostnader för köpt verksamhet, material, bidrag	- 584	- 793	210
6 och 7 Övriga verksamhetskostnader	- 70 367	- 72 332	1 965
79 Avskrivningar	- 22 459	- 22 691	231
8 Ägarbidrag	231 745	231 745	- 0
8 Intäkter, kostnader utanför verksamhetens resultat	- 7 494	- 9 680	2 187
	2 803	-	2 803

10.2 Investeringsredovisning

Svensk Luftambulans har under året investerat totalt 72 161 mnkr, där inköp av helikoptrar från Region Värmland samt Region Dalarna utgör 71 747,5 mnkr.

Resterande investeringar utgörs av skrivare till huvudkontoret samt verktyg och reservdel till verkstaden.

11 Bilagor

Forskningsrapport 2025

Årsrapport från Region Norrbotten

SLA forskningsrapport 2025			
Gäller	Svensk luftambulans	Författare	Forskningschef M. Gellerfors
Dokumenttyp	Sammanfattn. forskn.	Datum	2026-02-07

Sammanfattning

Tydlig vetenskaplig förankring kännetecknar framstående medicinska organisationer. Det är därför glädjande att Svensk luftambulans (SLA) de senaste åren genomfört ett stort antal studier som publicerats i välrenommerade vetenskapliga tidskrifter. Forskningen fokuserar på för nordisk ambulanshelikoptersjukvård kliniskt viktiga frågeställningar, syftandes till stor patientnytta. Mer än 28 prehospitla artiklar har publicerats 2018-2025. Ett bra forskningssamarbete har etablerats med ledande akademiska institutioner och HEMS-organisationer i våra nordiska grannländer (Norsk luftambulans, Dansk HEMS, FinnHEMS). SLAs forskningschef Mikael är docent med klinisk forskning på ambulanshelikopterverksamhet och har publicerat >27 prehospitla publikationer varav flertalet som huvudansvarig forskare (sistanamn), handleder flera doktorander, varit medorganisatör för flera internationella konferenser inom prehospitla intensivvård där senast O-HEMS-C i december. Under 2025 har den fina forskningsproduktionen fortsatt med tre artiklar publicerade med SLA som s.k. affiliate samt en doktorand som har disputerat, vilket ökat kunskapen inom prehospitla intensivvård. Genom forskningen har även ett fint samarbete med prehospitla organisationer, expertkommittéer och beslutsfattare uppnåtts, där SLA uppfattas som en mycket seriös och kompetent aktör. Mest glädjande är dock det ökande forskningsintresset bland helikopterläkare/ssk vid samtliga SLA-baser vilket borgar för en fortsatt fin utveckling och forskning på SLAs ambulanshelikopterverksamhet.

SLA forskning

Forskning är mycket tids- och arbetskrävande. Många studier avbryts eller stannar på annat sätt av innan de blir en godkänd artikel i en s.k. peer reviewed tidsskrift. Detta gäller speciellt prehospitla forskningen. Det är därför mycket glädjande att Svensk luftambulans har en mycket god vetenskaplig produktion. Helikopterläkare/ssk vid SLA har de senaste åren publicerat 28 publikationer i peer reviewed vetenskapliga tidskrifter.¹⁻²⁸ Forskningen fokuserar på för nordisk ambulanshelikoptersjukvård kliniskt viktiga frågeställningar, syftandes till stor patientnytta. Forskningen sträcker sig från att undersöka bästa metod för akutanestesi i nordisk ambulanshelikopter miljö till sjukvård vid ökad hotbild/hybridkrigföring.

Flera riktlinjer som tex DAS betonar betydelsen av luftvägsassistenten och redogör för dennes roll vid anestesi och intubation. Även prehospitla riktlinjer understryker vikten av luftvägsassistenten och beskriver dennes roll. Trots senaste årens fokus på luftvägsassistentens kompetens och roll saknas nästan helt prehospitla kliniska evidens i denna viktiga fråga. I en subgruppsanalys (n=422) på PHASTER, utförd på 12 narkosläkarbemannade ambulanshelikoptrar i Norden, undersökte vi därför betydelsen av luftvägsassistentens kompetens för prehospitla akutanestesi och intubation.²⁶ Skillnader mellan luftvägsassistent med anestesiutbildning jämfört med de utan anestesiutbildning studerades. Studien visade att det i ovanstående grupper var samma andel lyckade intubationer på första försöket (88,1% jfrt 87,8%; p=1.000) med justerad OR 1,0 (95% KI 0,54-2,12). Det var vidare

ingen signifikant skillnad i andel komplikationer mellan grupperna (8,4% jfrt 11,8%, $p=0,32$) med justerad OR 1,79 (KI 0,66-5,39).

Utblödning är den vanligaste prehospitla dödsorsaken vid trauma. Argininvasopressin (AVP) är en vasopressor där tidiga studier visat på potentiella fördelar avseende stabilisering vid prehospitla blödningschock. Genom en experimentell studie undersöktes intramuskulär AVP vid helblodsresuscitering vid blödningschock.²⁷ AVP ökade det systoliska artärtrycket (33,5 mmHg jfrt 7,5 mmHg, $p < 0,05$) och förbättrade det kardiella indexet (CI ökning 19,2 % jfrt 4,1 % minskning, $p < 0,05$). AVP påverkade inte respiratoriska parametrar, syreleverans eller syrekonsumtion. Den experimentella studien antydde att AVP i kombination med helblodstransfusion, tillfälligt stabiliserade hemodynamiken genom att öka det systemiska vaskulära resistensindexet, systoliskt blodtryck och CI utan respiratorisk påverkan. Dock behövs fler studier innan långtgående slutsatser kan dras.

Behovet av basal och avancerad luftvägshantering när patienten befinner sig i trånga utrymmen (CSAM), förekommer både i kontrollerade miljö (tex i vägambulans eller helikopterkabin) men även i okontrollerad miljö (tex bilvrak eller kollapsade byggnader). SLAs forskningschef har tillsammans med en internationell forskningsgrupp publicerat en kunskapsöversikt i ämnet luftvägshantering i trånga utrymmen.²⁸ Projektet är mtp omvärldsläget högaktuellt. I okontrollerade miljöer kan det vara nödvändigt att prioritera patientens extraktion och bibehålla adekvat syresättning, eftersom definitiv luftvägshantering kan komma i konflikt med räddningsinsatsen. Supraglottisk luftväg (tex lgel) rekommenderades som förstahandsval vid CSAM när intubation inte är genomförbar. Kirurgisk luftväg (eFONA) kan vara en effektiv metod i trånga utrymmen. För luftvägshantering i kontrollerade trånga miljöer, som helikopter och vägambulans, kan rätt förberedelser förbättra lyckandefrekvenser och minska procedurtiderna. Sammanfattningsvis kräver hantering av luftvägar i trånga utrymmen en strategisk kombination av medicinsk expertis, anpassade tekniker och noggrant logistiskt planerande.

Till flera traumaforskningsprojekt på Karolinska Institutet bidrar SLAs forskningschef med prehospitla klinisk- och forskningskunskap samt doktorand bihandledarskap.

Det blir inom sjukvården allt viktigare att kunna påvisa kvalitet, vad man gör och vilken nytta det tillför. En internationell expertgrupp har därför genom en sk. Delphi-process tagit fram ett dataset med kvalitetsparametrar för läkarbemannad ambulanshelikoptersjukvård. Under 2023 har SLA implementerat datasetet för kvalitetsuppföljning av ambulanshelikopteruppdragen. Kvalitetsregistreringen och den växande databasen medför möjligheter att med vetenskaplig kvalitet studera SLAs högkvalitativa ambulanshelikopter verksamhet.

Nationella och internationella SLA-samarbeten

Det har bland SLAs baser varit ett fint forsknings-samarbete. Exempel på forskningsprojekt med samarbete mellan flera SLA-baser är tex REBOA-InCabin och PHASTER. Genom nyinrättade LogEze kvalitetsdatabasen kommer det finnas spännande möjligheter till gemensamma studier där flertalet SLA-baser ingår, syftandes till en gemensam utveckling av svensk luftburen akutsjukvård. SLAs baser i Dalarna, Västerbotten och Norrbotten har nu minst en disputerade helikopterläkare. Vidare har Dalarna två helikopterläkare som är doktorander. Flera helikopterläkare och HCM/sjuksköterskor har

visat intresse för att forska prehospitalt. Detta borgar för en fin forskningsutveckling inom svensk luftburen prehospital intensivvård.

Det pågår sen flera år även ett tätt samarbete med våra nordiska grannländer. Vi deltar i gemensamma multicenterstudier som t.ex. PHAST (SLA, FinnHEMS, NLA, Dansk HEMS). Dessutom har forskningsansvariga på SLA, Stiftelsen Norsk Luftambulans, Dansk HEMS och FinnHEMS en nära forskningsrelation och hjälper varandra med olika forskningsprojekt, medförfattarskap, kongresser och föreläsningar mm. Vidare sker samarbeten med ledande svenska akademiska institutioner, som Karolinska Institutet och Sahlgrenska Akademin.

SLAs forskningschef har varit med i organisationsgruppen för flera internationella prehospitala kongresser som tex Airmed World Congress och O-HEMS-C. Under 2025 O-HEMS-C var SLAs forskningschef moderator på en session om luftvägshantering och föreläste om Mass Shooting Incidents.



SLAs helikopterläkare, HCM och NSK är frekvent använda och uppskattade föreläsare/ instruktörer. De undervisar både nuvarande helikopterläkare/ssk och kommande generation i form av t.ex. läkarstudenter och ST-läkare. Flera av SLAs läkare var t.ex. vecka 21 föreläsare/instruktörer på Joacim Lindes kurs i prehospital sjukvård för läkare.

Övrigt

Klinisk forskning utförd på prehospitala förstärkningsenheter (hkp/abil) är en relativt ny disciplin i Sverige. SLAs forskningschef har redan >27 prehospitala artiklar varav ett stort antal publikationer som huvudansvarig forskare (sistanamn). 2024 blev SLAs forskningschef Gellerfors Docent (eng. associate professor) vid KI, den första i Sverige baserad på klinisk ambulanshelikopterforskning. Docenturen faciliterar den framgångsrika kliniska forskningen inom luftburen akutsjukvård. Målsättningen är att intressera fler nuvarande och blivande kollegor för den spännande forskningen inom luftburen akutsjukvård och därmed expandera detta nya område i Sverige. Avslutningsvis kan SLAs duktiga helikopterläkare, NSK och HCM inte nog hyllas för de viktiga forskningsinsatser de gjort.

Referenser

1. Árnason B, Hertzberg D, Kornhall D, Günther M, Gellerfors M. Pre-hospital emergency anaesthesia in trauma patients treated by anaesthesiologist and nurse anaesthetist staffed critical care teams. Acta Anaesthesiol Scand. 2021;65(9):1329-1336.
2. Renberg M, Hertzberg D, Kornhall D, Günther M, Gellerfors M. Pediatric prehospital advanced airway management by anaesthesiologist and nurse anaesthetist staffed critical care teams. Prehosp Disaster Med. 2021;36(5):547-552

3. Larsson A, Berg J, **Gellerfors M**, Gerdin Wärnberg M. The advanced machine learner XGBoost did not reduce prehospital trauma mistriage compared with logistic regression: a simulation study. *BMC Med Inform Decis Mak.* 2021 Jun 21;21(1):192
4. **Klingberg C**, **Kornhall D**, Gryth D, Krüger AJ, Lossius HM, **Gellerfors M**. Checklists in pre-hospital advanced airway management. *Acta Anaesthesiol Scand.* 2020 Jan;64(1):124-130.
5. **Gellerfors M**, Lossius HM. Reply to 'Pre-hospital advanced airway management: is quality improvement possible? *British Journal of Anaesthesia* 2019;122(1):e6-e7.
6. **Kornhall D**, **Hellikson F**, **Näslund R**, **Lind F**, Broms J, **Gellerfors M**. A Protocol for Helicopter In-Cabin Intubation. *Air Medical Journal* 2018;37(5):306-311
7. **Gellerfors M**, Fevang E, Bäckman A, Krüger A, Mikkelsen S, Nurmi J, Rognås L, Sandström E, **Skallsjö G**, Svensén C, Gryth D, Lossius HM. Pre-hospital advanced airway management by anaesthetist and nurse anaesthetist critical care teams: A prospective observational study of 2,028 pre-hospital tracheal intubations. *British Journal of Anaesthesia* 2018;120 (5): 1103-1109
8. **Sato Folatre JG**, **Arnell P**, Henning M, Josefsson K, **Skallsjö G**, Ricksten SE. Prehospital blodtransfusion är en säker behandling. *Lakartidningen* 2018;115:1576-81
9. **Kornhall D**, **Näslund R**, **Klingberg C**, **Schiborr R**, **Gellerfors M**. The mission characteristics of a newly implemented rural helicopter emergency medical service. *BMC Emergency Medicine* 2018;18(1):28.
10. Karlsson J, **Linde J**, Svensén C, **Gellerfors M**. Prehospital invasive arterial pressure: use of a minimized flush system. *Prehospital and Disaster Medicine* 2018;33(5):490-494.
11. Sunde GA, Kottmann A, Heltne JK, Sandberg M, **Gellerfors M**, Krüger A, Lockey D, Sollid S. Standardised data reporting from pre-hospital advanced airway management - a nominal group technique update of the Utstein-style airway template. *Scand J Trauma Resusc Emerg Med.* 2018;26(1):46
12. Haugland H, Olkinuora A, Rognås L, **Ohlen D**, Krüger A. Testing quality indicators and proposing benchmarks for physician-staffed emergency medical services: a prospective Nordic multicentre study. *BMJ Open* 2019;9(11):e030626
13. Haugland H, Olkinuora A, Rognås L, **Ohlen D**, Krüger A. Mortality and quality of care in Nordic physician-staffed emergency medical services. *Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine* volume 2020; 28: 100
14. **Löfvinge D**, **Pontén E**. 100 intensivvårdstransporter av covid-19-patienter *Lakartidningen* 2021;32-33.
15. Bredmose P, Hooper J, Viggers S, **Linde J**, Reid C, Grier G, Mazur S. Prehospital Care: An International Comparison of Independently Developed Training Courses. *Air Medical Journal* 2021, 2022;41(1):73-77
16. Karlsson T, Brännström A, **Gellerfors M**, Gustavsson J, Günther M. Comparison of emergency surgical cricothyroidotomy and percutaneous cricothyroidotomy by experienced airway providers in an obese, in vivo porcine hemorrhage airway model. *Military Medical Research* 2022;9:57
17. **Granholm F**, Tin D, Ciottoni GR. Not war, not terrorism, the impact of hybrid warfare on emergency medicine. *Am J Emerg Med* 2022;62:96-100.
18. **Granholm F**, Tin D, Ciottoni GR. Reply to: Leach R, Kaur D, Laribi S, et al. The role of the European Society for Emergency Medicine in wartime. *Eur J Emerg Med* 2022; 29:156–157
19. Broms J, Linhardt C, Fevang E, **Hellikson F**, **Skallsjö G**, Haugland H, Knudsen JS, Bekkevold M, F. Tvede M, **Brandenstein P**, M. Hansen T, Krüger A, Rognås L, Lossius HM, **Gellerfors M**. Prehospital tracheal intubations by anaesthetist-staffed critical care teams: a prospective observational multicentre study. *British Journal of Anaesthesia* 2023;131(6):1102-1111
20. Renberg M, Dahlberg M, **Gellerfors M**, Rostami A, Günther M, Rostami E. Prehospital and emergency department airway management of severe penetrating trauma in Sweden during the past decade. *Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine* 2023; 31:85
21. Renberg M, Dahlberg M, **Gellerfors M**, Rostami A, Günther M, Rostami E. Prehospital transportation of severe penetrating trauma victims in Sweden during the past decade: a police business? *Scandinavian Journal of Trauma, Resuscitation and Emergency Medicine* 2023; 31: 45
22. Karlsson T, **Gellerfors M**, Gustavsson J, Günther M. Permissive hypoventilation equally effective to maintain oxygenation as positive pressure ventilation after porcine class III hemorrhage and whole blood resuscitation. *Transfusion* 2023;63:S213-S221
23. **Granholm F**, Tin D, Doyle L, Ciottoni G. A Gray Future: The Role of the Anesthesiologist in Hybrid Warfare. *Anesthesiology* 2023 Sep 4.
24. **Granholm F**, Derrick Tin D, Ciottoni G. The Complexities of Hybrid Warfare and the Impact on Tactical Emergency Medical Support. *Health Secur.* 2023;21(3):242-245
25. Barten DG, Tin D, **Granholm F**, Rusnak D, van Osch F, Ciottoni G. Attacks on Ukrainian healthcare facilities during the first year of the full-scale Russian invasion of Ukraine. *Conflict and Health* 2023; 17:57
26. Broms J, Günther M, Svensén C, Krüger A, Rognås L, **Gellerfors M**. The impact of airway assistants on prehospital endotracheal intubations – a subgroup analysis of data from anaesthesiologist-staffed helicopter critical care teams. *Scand J Trauma Resusc Emerg Med* 2025;33(1):194.
27. Renberg M, Karlsson T, **Gellerfors M**, Gustavsson J, Wellfelt K, Günther M. Intramuscular vasopressin: A feasible intervention for prehospital hemodynamic stabilization in porcine hemorrhagic shock and whole blood transfusion. *Transfusion* 2025;65 Suppl 1(Suppl 1):S68–S79.

28. Rudolph S, Root C, Friis Tvede M, Fedog T, Wenger P, **Gellerfors M**, Apel J, Ünlü L. Confined space airway management: a narrative review. *Scand J Trauma Resusc Emerg Med* 2025;33(1):79.

Rapport för året 2025

Luftburen Ambulanssjukvård

Region Norrbotten.



Till: Lars-Olof Björkquist- Förbundsdirektör / CEO

Från: Fredrik Andersson-Verksamhetschef Luftburen ambulanssjukvård
Period: Året 2025

Årsrapport 2025 – Luftburen ambulanssjukvård Region Norrbotten.

1) Sammanfattning (Executive summary)

- Belastning (år 2025, YTD t.o.m. nov): totalt 752–854 inkomna uppdrag och ca 430–441 utförda uppdrag, med notering om osäker statistik.
- Tillgänglighet (år 2025): 41%, lägre än tidigare – främst kopplat till väderpåverkan under vintermånader.
- Operativ profil: flera transporter under svåra förhållanden och långa sträckor (Kiruna–Gällivare–Umeå), samt fjällräddningsuppdrag i samverkan med andra aktörer.
- Personal: stabil situation, men ATL-nivåer för två sjuksköterskor behöver följas; introduktion av nya läkare har pågått.
- Ekonomi (nov-läge): utfall +0,2 mnkr mot budget, med högre läkarkostnader (+1,7 mnkr) och avskrivna kundfakturor (+0,9 mnkr) men starkare utomlänsintäkter (+3,4 mnkr).
- Utveckling: upphandlingsarbete intensifieras (RFI), waypoint-nätverk i drift (18 punkter), PINS-processer, digital dokumentation (VINNOVA/EVAM) och helblodsinförande planeras.

2) Nyckeltal och beräkningar

2.1 Årsnivå 2025 (YTD t.o.m. nov)

Nyckeltal	Värde	Kommentar
Inkomna uppdrag	752–854	Osäkerhet i statistik noteras i underlaget.
Utförda uppdrag	ca 430–441 YTD.	
Beräknad “utförandegrad”	51,6%– 57,2%	441/854=51,6% och 430/752=57,2% (redovisat som intervall p.g.a. dataskillnad).
Tillgänglighet	41%	Lägre, främst väder vinter.

2.2 November 2025 (månad)

Nyckeltal (nov)	Värde	Förändring / kommentar
Inkomna uppdrag	78	+11% jmf föreg år.
Flyguppdrag	27	-40% jmf föreg år.
Utförandegrad (nov)	34,6%	27/78 = 34,6% (beräknat).
Tillgänglighet	39%	Begränsande väderbild.
Avbrutna uppdrag	51	38 väder, 13 medicinska skäl.

Nyckeltal (nov) Värde Förändring / kommentar

Responstid (snitt) 9 min Stabilt förbättrad.

Mini-“trendkurva” (där data finns):

- Tillgänglighet: År 2025 (41%) → November (39%) (två punkter; underlag saknar månadsserie).

3) Kontext: Baslinje 2021–2024 (behovsanalys) för att tolka 2025

För att sätta 2025 i ett längre perspektiv används statistik mellan 2021–2024:

3.1 Genomförda uppdrag och flygtid (2021–2024)

År	Genomförda uppdrag (totalt)	Total flygtid (h)
2021	329	388
2022	373	694
2023	364	711
2024	302	580

Källa: Tabell 1–2 i behovsanalysen.

Tolkning: 2024 sjunker jämfört med 2023 (uppdrag -17% och flygtid -18% ungefär), vilket harmonierar med att tillgänglighet är starkt väderdriven över tid.

3.2 Orsaker till inställda uppdrag (2021–2024)

- 41% av inkomna uppdrag genomfördes, 59% avbröts.
- Av avbrotten: 47% medicinsk bedömning, 41% väder, 10% annat, 2% teknik.

Slutsats (data-driven): Den största “styrbara” hävstången för högre operativ nytta är att minska väderrelaterade motbud (utan att kompromissa flygsäkerhet). Det ligger i linje med novemberutfallet där många avbrott var väderrelaterade.

4) Patientsäkerhet och flygsäkerhet (struktur och bemanning)

- Behovsanalysen stödjer att 4-crew (två piloter + läkare + sjuksköterska) ger högre patient- och flygsäkerhet än 3-crew i Norrbottens uppdragsprofil med långa flygtider och kallt klimat.
- Andel mörkerflygning i historiska data: 36% av genomförda uppdrag i mörker (2021–2024). Det skärper kravbilden på robusta procedurer, CRM, och systemstöd.

5) Ekonomi 2025 (utfall och drivare)

Nov-läge (rapporterat):

- +0,2 mnkr mot budget.
- Kostnadsdrivare:
 - Läkare +1,7 mnkr (bl.a. komp i pengar och bakjour).
 - Avskrivna kundfakturor +0,9 mnkr.
 - SSK -0,3 mnkr.
- Intäktsbild:
 - Utomlänsintäkter +3,4 mnkr och beskrivs som “fortsatt stark trend”.

Fördelar / nackdelar (kort)

- Fördel: Stark utomlänsintäkt kan delvis “finansiera” utvecklingsprång (teknik, utbildning).
- Nackdel: Ökande system-/licenskostnader och övertid riskerar att binda upp handlingsutrymme.

6) Personal, arbetsmiljö och regelefterlevnad

- Fem nya läkare har påbörjat introduktion och börjar bli självgående.
- ATL-risk: två sjuksköterskor närmar sig hög nivå/tak → kräver aktiv planering.
- Arbetsmiljö: skyddstopp på två hangaringångar p.g.a. risk för fallande föremål (fastighetsägarfråga)samt upphandling av ny hangarport pågår.
- Dygnsvila 11 timmar: nationell grupp samordnar avsteg (pågående).

7) Verksamhetsutveckling och projekt 2025

Följande större spår är dokumenterade i underlaget:

- Upphandling/helikopterförmåga: samråd med MRN, komplettering av behovsanalys, och RFI för att sondera marknaden och teknisk mognad/risker.
- Waypoint-nätverk: 18 punkter klara för drift, ytterligare 14 under införande Q4.
- PINS-landningsplatser: dialog om Abisko samt processer kopplat till Transportstyrelsen och Avincis.
- Digital dokumentation (EVAM/VINNOVA): test i kliniska uppdrag; finansiering 370 tkr/år t.o.m. 2028.
- Blood preparedness (helblod): planering för införande och regional/nordisk förstärkningsförmåga.
- Infrastruktur landningsplatser: plan för byggstart Gällivare våren 2026; projektering Kalix; översyn Arvidsjaur/Jokkmokk/Piteå; utredning Pajala.
- Inomhus tankstation: driftsatt och förhandling om underhåll/serviceavtal.

8) Risker och prioriterade åtgärder (rankat för 2026-plan)

Här knyts 2025 utfall till evidens i behovsanalysen: väder är en huvudorsak till utebliven effekt (historiskt 41% av avbrott; november domineras också av väderavbrott).

Rankad åtgärdslista (förslag)

Rank	Åtgärd	Varför (evidens)	Fördelar	Nackdelar / risk
1	Skala upp väderstöd: fler väderkameror + mer lokala prognoser	Norge-exempel: lokala kameror möjliggör säkrare beslut om rutter/PINS.	Snabb effekt på beslutsstöd, relativt låg capex, stärker flygsäkerhet	Kräver samverkan/underhåll, risk för "falsk trygghet" om governance brister
2	Nationell samordning och utökning av PINS/lågflygningsrutter	Beskrivs som "infrastruktur/väg" och bör koordineras nationellt; kan minska vädermotbud oberoende av helikoptertyp.	Systematiserar risk, ger robusthet, stärker interoperabilitet	Lång ledtid, myndighetsberoenden, hög kravställning på utbildning/procedurer
3	Formalisera samarbete med mer vädertåliga resurser vid	Behovsanalysen pekar på att större/more	Ökar faktisk leverans när	Kräver avtal/SLA:er, prioriteringslogik, risk

Rank Åtgärd	Varför (evidens)	Fördelar	Nackdelar / risk
sekundärtransporter längs kust	weather-capable resurs kan ta del av vädermotbud.	eget system inte räcker	för kapacitetskonflikter

Spekulation (tydligt markerad): Om man reducerar vädermotbud ens marginellt (t.ex. genom bättre lokala beslut), kan det ge oproportionerlig effekt på faktiskt genomförda uppdrag eftersom väder står för en stor del av avbrotten historiskt. Exakt storlek går dock inte att kvantifiera utan månadsserie för 2025 och detaljerad motbudsdata. (Detta är en inferens från fördelningen i Tabell 3 och novemberutfallet.)

9) Egen reflektion (operativt tillämpad)

- Dikotomin av kontroll: väder och geografi är givna premisser; våra kontrollerbara variabler är procedurer, beslutsstöd, utbildning, bemanning och teknisk/infrastrukturmässig robusthet.
- Praktisk dygd (phronesis): när tillgänglighet driver legitimitet måste vi samtidigt hålla fast vid den högsta principen: flygsäkerhet och patientsäkerhet först. Förbättringar ska därför ske via bättre information och systematik – inte via “mer risktagning”.

10) Bilaga – Nyckelbeslut som behöver stöd från SLA (2026)

- Prioriteringar i upphandlingsprocessen (inkl. RFI och kravställning för subarktisk drift).
- Gemensam linje för PINS/lågflygningsrutter och väderkameror (nationell samverkan).
- Stöd för digitalisering (EVAM) och fortsatt finansieringslogik 2026–2028.
- Gemensam medicinsk inrednings-/konfigurationsdialog med andra SLA-regioner (påbörjad dialog).

Vänliga hälsningar,

Fredrik Andersson

Verksamhetschef

Luftburen ambulanssjukvård

Region Norrbotten.

