



Svensk Luftambulans

Verksamhetsplan och Budget 2017  
2016-10-06  
SLA/160046

# **Svensk Luftambulans**

## **Verksamhetsplan och Budget 2017**



## Innehåll

<b>0</b>	<b>Inledning.....</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Svensk Luftambulans uppdrag.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Medlemmar .....</b>	<b>3</b>
2.1	Landstinget i Värmland .....	3
2.2	Landstinget Dalarna .....	3
2.3	Västra Götalandsregionen (VGR).....	4
2.4	Uppsala.....	4
<b>3</b>	<b>Operativ tillgänglighet .....</b>	<b>4</b>
3.1	Medlemmarnas operativa förutsättningar .....	4
3.2	Helikopterflottans operativa förutsättningar .....	5
3.2.1	H145 .....	5
3.2.2	S76 .....	5
3.3	Operativ beslutsgrupp .....	5
3.4	Tillgänglighet för annan verksamhet och evenemang .....	5
<b>4</b>	<b>Värdegrund och verksamhetsidé.....</b>	<b>6</b>
4.1	Värdegrund.....	6
4.2	Verksamhetsidé .....	6
<b>5</b>	<b>Säkerhetspolicy .....</b>	<b>7</b>
<b>6</b>	<b>Vision och Mål.....</b>	<b>7</b>
6.1	Vision.....	7
6.2	Mål.....	7
<b>7</b>	<b>Budget .....</b>	<b>8</b>



## 0 Inledning

Landstingen i Dalarna och Värmland bildade under våren 2014, ett gemensamt kommunalförbund för att bedriva ambulanshelikopterverksamhet. Landstinget i Värmland startade upp sin operativa verksamhet i augusti 2014 och Landstinget Dalarna i april 2016.

Sedan april 2015 är även Västra Götalandsregionen medlem. Svensk Luftambulans (SLA) tog över den operativa driften på Säve, den 1 juli det året.

Uppsala anslöts till SLA i februari 2016 och deltar i gemensam upphandling för att på sikt kunna operera samma helikopter som VGR.

## 1 Svensk Luftambulans uppdrag

Svensk Luftambulans ansvarar för att driva ambulanshelikopterverksamhet och annan därtill anknuten verksamhet åt medlemmarna.

Ändamålet är att skapa en stark, kostnadseffektiv och kompetent part för att på bästa sätt kunna tillvarata medlemmarnas intressen och bidra till den regionala och nationella utvecklingen inom verksamhetsområdet.

SLA ska också aktivt driva kompetensutveckling, kvalitetssäkring och forskning inom prehospita ambulanssjukvård såväl hos medlemmarna som nationellt.

Utredningen Vård på vingar ligger till grund för den nationella gränslösa samverkan som SLA och Med SLA eftersträvar.

Samverkan med Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg eftersträvas för att uppnå en nationell effektiv koordinering av sekundärtransporter.

## 2 Medlemmar

### 2.1 Landstinget i Värmland

Landstinget i Värmland bedriver verksamhet med upphandlad helikopter H145.

Värmland bedöms flyga totalt ca 600 timmar 2017 med en H145 och en reserv H145 (SLA gemensam). Ca 80% av uppdragen är HEMS prehospita primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

I Värmland är besättningssammansättningen en läkare, en HCM och en pilot.

### 2.2 Landstinget Dalarna

Landstinget Dalarna bedriver verksamhet med upphandlad helikopter H145.



Landstinget Dalarna bedöms flyga ca 600 timmar 2017 med en H145 och en reserv H145 (SLA gemensam). Ca 80% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

I Dalarna är besättningssammansättningen en läkare, en HCM och en pilot.

### **2.3 Västra Götalandsregionen (VGR)**

VGR bedriver verksamhet med en Sikorsky 76 C+. VGR äger själv helikoptern men den opereras av SLA. Tekniskt underhåll för Sikorsky 76 hanteras år 2017 av Patria på ett förlängt kontrakt övertaget från tidigare operatör.

VGR flyger ca 900 timmar per år med en S76C+ och en reserv H145 (SLA gemensam). Ca 80% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

VGR har en besättningssammansättning av en läkare, en sjuksköterska och två piloter.

### **2.4 Uppsala**

Uppsala bedriver verksamheten genom upphandlad operatör som äger helikoptern och ansvarar för flygande personal och tekniker. Uppsala har som målsättning att SLA bedriver den operativa verksamheten när ny upphandlad helikopter levereras.

Uppsala flyger ca 1000 timmar per år med en Dauphin AS365 och operatören har även en reservhelikopter inom organisationen. Ca 20% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 80% HICAMS sekundärtransporter.

Uppsala har en besättningssammansättning av en läkare, en sjuksköterska och två piloter.

## **3 Operativ tillgänglighet**

Verksamheten strävar alltid efter att höja den operativa tillgängligheten genom kontinuerlig analys av tillgång till reservdelar, tillgång till tekniker och reservhelikopters tillgänglighet.

Verksamheten dimensioneras primärt på uppdragsmängd anpassad för den enskilda medlemmens geografiska och demografiska struktur samt eventuella specialistkunskaper och medlemmarna samverkansavtal.

### **3.1 Medlemmarnas operativa förutsättningar**

*Värmland och Dalarna*



Värmland och Dalarna är dimensionerade för 2-4 uppdrag per dygn. Den dimensioneringen möjliggör en-pilots system med HCM på dygnstjänstgöring med 15 minuters insatsberedskap.

#### *Västra Götalandsregionen*

VGR är dimensionerad för 4-8 uppdrag per dygn. Den dimensioneringen fordrar delade dygn och två-pilotsystem. Insatsberedskap kan därmed sättas till 5 minuter dagtid och 15 minuter nattetid.

### **3.2 Helikopterflottans operativa förutsättningar**

#### **3.2.1 H145**

För H145 flottan, planeras reservdelslager baserat på praktisk erfarenhet och byggs därmed upp med tiden. SLA analyserar kontinuerligt vilka delar som behövs på lager för att öka tillgänglighet och minimera tekniska stillestånd.

Tekniker för H145 flottan planeras periodvis för tjänstgöring på fler baser. Det innebär vid enstaka tillfällen samtidighetskonflikter mellan baser med parallella tekniska stillestånd. Operativ beslutsgrupp kan då sammankallas för beslut.

#### **3.2.2 S76**

För S76 hanterar Patria både tekniker och underhåll. Tekniker planeras på bas Göteborg H24 för högsta tillgänglighet. Ett mycket begränsat reservdelslager finns tillgängligt som däremot inte utökas på grund av kort kvarvarande tid till byte av helikopter. Detta, tillsammans med att reservdelar huvudsakligen behöver beställas från USA och därmed tar längre tid för tull och klarering, har negativ påverkan på tillgänglighet och relativt stor investering skulle krävas för att förbättra situationen vilket inte är försvarbart för den korta tid S76 ska användas.

### **3.3 Operativ beslutsgrupp**

En operativ beslutsgrupp med tjänstemän från respektive medlem har satts samman. Den gruppen sammankallas vid uppkomna samtidighetskonflikter var resurser behöver prioriteras mellan medlemmarna. Medlemmarna beslutar då i gemensamt möte hur SLA ska prioritera resurser. Detta kan vara vid till exempel parallella stillestånd eller personalbrist.

### **3.4 Tillgänglighet för annan verksamhet och evenemang**

Verksamhet som ligger utanför den operativa verksamheten, planeras i största mån i samband med budgetarbete. Detta skulle kunna vara utställningar, speciella evenemang eller tävlingar var direktionen eller medlem bedömer att SLA eller Med SLA bör närvara.

Eventuellt deltagandet bygger alltid på att där finns reservhelikopter och personal tillgänglig för den önskade verksamheten. SLA ordinarie operativa verksamhet är alltid prioriterad framför den här typen av verksamhet.



Om verksamheten eller evenemanget kan anses ge SLA och Med SLA ett nationellt utbyte, delas kostnaden lika mellan medlemmarna.

## 4 Värdegrund och verksamhetsidé

### 4.1 Värdegrund

- *Säkerheten kommer alltid först*
- *Alla människor har lika värde och ska bemötas med empati och respekt.*

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

Synen ska också prägla medarbetarnas förhållningssätt mot varandra. Alla insatser och synpunkter är viktiga i denna specialiserade verksamhet.

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

### 4.2 Verksamhetsidé

- *Bedriva prehospital akutsjukvård och intensivvård av sjukhuskvalitet, av skadade och sjuka patienter på plats och under transport direkt till rätt vårdnivå.*
- *Utföra gränsöverskridande primär och sekundär uppdrag*
- *Verksamheten bedrivs med hög säkerhet och god kostnadseffektivitet.*

Verksamheten ska ha hög tillgänglighet och kort insatstid, för att snabbt kunna vara på plats och påbörja prehospital akutsjukvård och intensivvård. Man ska också göra en bedömning av patientens vårdbehov så att transport kan ske direkt till rätt vårdnivå.

Säkerheten sätts ALLTID i första rummet. Vid behov av prioriteringar mellan olika uppdrag är det patientens behov som är styrande.

Genom god samordning inom SLA och nära samverkan med medlemmarna ska verksamheten bedrivas på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.



## 5 Säkerhetspolicy

För att understryka att säkerheten alltid ska prioriteras har en säkerhetspolicy tagits fram och fastställts av direktionen. Den är även inskriven i de operativa manualerna och gäller som utgångspunkt för all verksamhet.

- *Att rädda liv utan att riskera liv.*
- *Säkerhet är en kärnfråga i SLA:s verksamhet. Vår ambition är att säkerställa och kontinuerligt utveckla vårt sätt att arbeta, så att våra operationer genomförs med högsta möjliga flygsäkerhet och kvalitet med nationell och internationell säkerhetsstandard som lägsta nivå.*

## 6 Vision och Mål

### 6.1 Vision

*"En vision är för SLA ett framtida tillstånd som man önskar uppnå. En vision behöver inte uppfylla formella krav på realism, tidsbundenhet eller mätbarhet."*

- *SLA ska arbeta för att skapa, och vara en del av, en nationellt gränslös samverkansorganisation för all luftburen ambulanssjukvård.*
- *SLA ska arbeta för att skapa, och vara en del av, en nationell koordineringscentral för sekundärtransporter med helikopter och flygplan.*
- *SLA ska vara en förebild för den nationella operativa luftburna ambulanshelikopterverksamheten*
- *SLA ska bedriva operativ luftburen ambulanssjukvård*
- *SLA ska aktivt driva kompetensutveckling, kvalitetssäkring och forskning inom luftburen prehospitalet och intensivsjukvård.*

Visionen innebär att SLA inte bara ska driva utvecklingen av ambulanshelikopterverksamheten åt medlemmarna utan också verka för en ökad nationell samordning av denna verksamhet.

SLA ska också aktivt bidra till utvecklingen av den prehospitalet vården nationellt. Detta ska ske i samverkan både mellan medlemmarna och övriga landsting och regioner

### 6.2 Mål

*"SLA definierar Mål enligt SMART (Specifikt, Mätbart, Accepterat, Realistiskt, Tidsbundet)"*

*Operativa mål för 2017*

- MED SLA organisation utökas till tre deltidstjänster.
- MED SLA deltar i, eller startar, minst en ny prehospitalet studie.
- Avsluta upphandling av ny helikopter till VGR och Uppsala.



- Sätta samman arbetsgrupp för implementering av ny helikopter.
- Verka för att minst ett landsting/region till blir medlem i förbundet
- Att ha minst ett mötestillfälle där personal från alla baser får träffas och utbyta kunskaper och erfarenheter i form av stort APT eller CRM utbildning.
- Verkställa byggnation av långsiktig lösning för verkstadshangar Part 145 och huvudkontor SLA.
- Ta fram och effektuera ett samverkansavtal med kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg.

#### *Finansiella mål för 2017*

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

- SLA ska inte ackumulera vinst utan ska ha en budgetprocess och ekonomimodell som utgår från självkostnad.
- Ett eget kapital kan generas genom anslutningsavgifter från nya medlemmar eller överskott i verksamheten. Det egna kapitalet ska vara en buffert för att kunna möta eventuella oförutsedda kostnader samt hantera likviditetsförändringar.
- Storleken på det egna kapitalet för förbundet begränsas till ett belopp motsvarande högst 10 % av balansomslutningen för föregående verksamhetsår. Om förbundets egna kapital överstiger begränsningen efter bokslutet skall den överskjutande delen återbetalas till förbundets medlemmar.

## **7 Budget**

Budget för perioden 2017 1 januari till 31 december framgår av tabellen nedan.

Då SLA kommer att bedriva verksamhet med nya helikoptrar, H145, har budget tagits fram baserat på leverantörens uppgifter. De uppgifterna är inte prövade. Budgeten är även för första gången baserad på tre medlemmar och en utökad lednings och administrativ organisation. Även här har budgeten lagts baserad på de underlag som finns tillgängligt idag, men har därmed inte prövats.

Det är därför viktigt att SLA kontinuerligt följer upp utgifter mot den beräknade budgeten för att säkerställa att bedömningarna stämmer.





## Budget 2017

Summa av Totalsumma	Kolumnetiketter					Totalsumma
Radetiketter	200 Gemensamt	201 Bas Värmland	202 Bas Dalarna	203 Bas VGR	204 Bas Uppsala	Totalsumma
4 Personalkostnader	12 510 795	15 042 814	15 042 814	19 127 045	162 515	61 885 983
43 Personalkostnader	539 200					539 200
46 Utbildning mm	1 341 500	588 250	588 250	1 829 000	25 000	4 372 000
56 Med. material o gaser		105 540	105 540	96 720		307 800
60 Lokaler	680 000					680 000
62-64 Förbrukningsmaterial	1 359 000					1 359 000
66 Bränsle och fordonskostnader	410 000	8 574 050	8 574 050	9 785 580		27 343 680
67 Frakter	600 000					600 000
68 Hotell och Resor	1 581 000					1 581 000
69 Information och reklam	30 000					30 000
72 Tele och IT komm	240 000					240 000
73 Försäkringar	456 780	61 664	61 664	144 673		724 781
7531 Redovisningstjänster	1 956 819					1 956 819
7551 Konsultarvoden	186 900	830 833	830 833	604 833	52 500	2 505 900
7656 AOC	500 000					500 000
79 Avskrivningar		1 511 000	1 321 000	1 308 000		4 140 000
<b>Totalsumma</b>	<b>22 391 994</b>	<b>26 714 151</b>	<b>26 524 151</b>	<b>32 895 851</b>	<b>240 015</b>	<b>108 766 163</b>
Fördelning av gemensamt		7 389 358	7 389 358	7 389 358	223 920	
<b>Totalkostnad per bas</b>		<b>34 103 509</b>	<b>33 913 509</b>	<b>40 285 209</b>	<b>463 935</b>	<b>108 766 163</b>