

Svensk Luftambulans

Verksamhetsplan och Budget 2019





Innehåll

1.	Inledning.....	3
2.	Svensk Luftambulans uppdrag.....	3
3.	Medlemmar	3
3.1	Landstinget i Värmland	3
3.2	Landstinget Dalarna	3
3.3	Västra Götalandsregionen (VGR).....	4
3.4	Uppsala.....	4
4.	Operativ tillgänglighet	4
4.1	Medlemmarnas operativa förutsättningar	4
4.2	Helikopterflottans operativa förutsättningar	5
4.2.1	H145	5
4.3	Operativ beslutsgrupp	5
5.	Värdegrund och verksamhetsidé.....	5
5.1	Värdegrund.....	5
5.2	Verksamhetsidé	5
6.	Säkerhetspolicy	6
7.	Vision och Mål.....	6
7.1	Vision.....	6
7.2	Mål.....	7
8.	Budget för 2019.....	8



1. 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. Från 1 juni 2018 har Västra Götalandsregionen, i avvaktan på upphandling av ny helikopter, valt en tillfällig extern lösning för den operativa driften.

Uppsala anslöts till SLA i februari 2016. Den operativa verksamheten där beräknas överföras till SLA under 2021, när deras nuvarande driftavtal löper ut.

2. 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.

3. Medlemmar

3.1 Landstinget i Värmland

Landstinget i Värmland bedriver verksamhet med en helikopter H145. I Landstinget i Värmland är besättningssammansättningen läkare, HCM och pilot.

Värmland bedöms totalt flyga 600 timmar under 2019. Ca 80% av uppdraget är HEMS prehospita primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

3.2 Landstinget Dalarna

Landstinget Dalarna bedriver verksamhet med en helikopter H145. I Dalarna är besättningssammansättningen läkare, HCM och pilot.



Landstinget Dalarna bedöms totalt flyga 700 timmar under 2019. Ca 80% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

3.3 Västra Götalandsregionen (VGR)

Västra Götalandsregionen bedriver verksamhet med en helikopter AW 169 med en besättningssammansättning bestående av en läkare, en sjuksköterska och två piloter.

VGR har under en övergångsperiod, efter godkännande av övriga medlemmar, upphandlat driften av en extern operatör, i avvaktan på att upphandling av ny helikopter genomförts. VGR kommer, under övergångsperioden, att bära sin del av de gemensamma kostnaderna.

VGR bedöms flyga ca 900 timmar under 2019. Ca 80% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 20% HICAMS sekundärtransporter.

3.4 Uppsala

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

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

Uppsala flyger ca 1000 timmar per år med en Dauphin AS 365 och operatören har även en reservhelikopter inom organisationen. Ca 20% av uppdragen är HEMS prehospitala primäruppdrag och 80% HICAMS sekundärtransporter.

4. 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 medlemmarnas samverkansavtal.

4.1 Medlemmarnas operativa förutsättningar

Region Värmland och Region Dalarna

Värmland och Dalarna är dimensionerade för två till fyra uppdrag per dygn. Den dimensioneringen möjliggör ett en-pilots system med HCM på dygnstjänstgöring med 15 minuters insatsberedskap. Tillfälligt stillestånd kan uppstå vid hög belastning på grund av begränsningar i flygarbetstidsförordningen.

Västra Götalandsregionen och Region Uppsala



Den operativa verksamheten i Uppsala och Västra Götaland bedrivs av en extern operatör i avvaktan på upphandling av ny helikoptertyp.

4.2 Helikopterflottans operativa förutsättningar

4.2.1 H145

För H145 flottan, planeras reservdelslager baserat på praktisk erfarenhet och byggs därmed upp med tiden. SLA analyserar kontinuerligt vilka delar som behöver lagerföras 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 prioritering.

4.3 Operativ beslutsgrupp

En operativ beslutsgrupp med tjänstemän från Landstinget i Värmland och Landstinget Dalarna har satts samman. Grupp sammankallas vid uppkomna samtidighetskonflikter för bedömning av fördelningen av tillgängliga resurser.

5. Värdegrund och verksamhetsidé

5.1 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.

5.2 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 sekundäruppdrag*
- *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.

6. 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.

Säkerhetspolicy

- 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.

7. Vision och Mål

7.1 Vision

”Svensk Luftambulans – Den nationella ambulanshelikopterorganisationen”

- SLA är en del av en nationellt gränslös samverkansorganisation för all luftburen ambulanssjukvård.
- SLA bidrar aktivt till att stärka och utveckla infrastruktur som underlättar ambulanshelikopterverksamhet i landet
- SLA är en del av en nationell koordineringscentral för sekundärtransporter med helikopter och flygplan.
- SLA är en förebild för den nationella operativa luftburna ambulanshelikopterverksamheten, med hög tillgänglighet och god effektivitet.
- SLA är en aktiv part nationellt som driver 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.

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



7.2 Mål

Operativa mål för 2019

- SLA har en tillgänglighet på minst 98 %, exklusive stillestånd p.g.a. väder
- SLA har påbörjat upphandlingen av en större helikoptertyp.
- SLA har anslutit minst ett landsting/region till, som medlem i förbundet
- SLA har fastställt en övergångslösning för Region Uppsala i egen regi
- SLA har en strategi för omsättning av befintliga helikoptrar
- SLA ska driva en betydande prospektiv nordisk HEMS multicenterstudie
- SLA har publicerat fyra vetenskapliga artiklar under året
- SLA har synts i medicinsk media och presenterat forskningen vid vetenskapliga kongresser

Finansiella mål för 2019

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 genereras 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.

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.



8. Budget för 2019

Budget för perioden 1 januari till 31 december 2019 framgår av tabellen nedan. Budgeten är innehåller en uppräknig av 2018 års ägarbidrag med 2,5 % för Landstinget i Värmland och Landstinget Dalarna. För Region Uppsala och Västra Götalandsregionen räknas ägarbidraget upp med 2,0 %.

Budget 12 månader januari till december 2019

Kostnadsslag	201 Bas Värmland	202 Bas Dalarna	203 Bas VGR	204 Uppsala	Totalsumma
4 Personalkostnader	21 187 583	21 187 583	5 478 390	171 131	48 024 688
43 Resor och traktamenten	148 447	148 447	28 447	660	326 000
46 Utbildning mm	1 845 515	1 845 515	131 088	49 570	3 871 689
55 Personalinköp extern	155 556	155 556	38 889	-	350 000
56 Med. material o gaser	96 851	96 851	71 298	-	265 000
60 Lokaler	487 672	487 672	221 156	2 500	1 199 000
62-64 Förbrukningsmaterial	537 017	549 017	170 017	2 950	1 259 000
65 UH inventarier	148 063	148 063	38 063	42	334 230
66 Bränsle och fordonskostnader	7 641 494	9 050 875	961 964	9 575	17 663 907
67 Frakter	44 444	44 444	11 111	-	100 000
68 Hotell och Resor	516 878	516 878	177 544	3 700	1 215 000
69 Information och reklam	19 800	19 800	19 800	600	60 000
72 Tele och IT komm	84 810	84 810	84 810	2 570	257 000
73 Försäkringar	242 608	242 608	136 950	4 150	626 316
7533 Revisionstjänster	30 000	30 000	30 000	30 000	120 000
7551 Konsultarvoden	105 389	105 389	38 722	500	250 000
75 Övriga tjänster	876 750	876 750	876 750	164 750	2 795 000
7656 AOC och övriga tillsynsavg.	214 500	214 500	214 500	6 500	650 000
76 Övriga kostnader	43 800	43 800	53 842	35 151	176 593
79 Avskrivningar	1 617 262	1 533 762	1 274 093	-	4 425 117
8 Finansiella kostnader	298 062	298 062	288 601	695	885 419
Summa kostnader	36 342 500	37 680 381	10 346 033	485 045	84 853 959
Ägarbidrag 2019	36 342 500	37 680 381	10 346 033	485 045	84 853 959

Utöver personalkostnadsökningar påverkas kostnadsramen av högre Eurokurs samt högre servicekostnader på motorer med anledning av att garantitiden gått ut.

En högre Eurokurs på 0,50 kr jämfört med 2018 års budget medför en bedömd kostnadsökning på 700 000 kr eftersom service- och reservdelsavtal regleras i Euro.

Reservhelikoptern har varit finansierad genom ett korttidslån med låg ränta. Med anledning av att lånet nu är placerat, i enlighet med den policy som direktionen fastställde 2017-04-28, har räntekostnader påförts med 800 000 kr för 2019.