Green Flyway 3.0 Zero emission air mobility crossborders

Gemensam projektbeskrivning / felles prosjektbeskrivelse – Interreg Sverige–Norge, Nordens Gröna Bälte

1. Sammanfattning / kort prosjektbeskrivelse

Green Flyway bygger på flere års målinriktat norsk-svensk samarbeid om grønn luftfart. Green Flyway 1.0 og 2.0 har siden 2019 etablert testarena, partnerskap og praktiske erfaringer som viser at regionerna har sterke forutsetninger for å ta en ledende rolle innen utslippsfri luftmobilitet. Samtidig har de første prosjektene vist at flere forhold fortsatt må løses før løsningene kan tas i ordinær bruk, t ex omogen teknik som har hindrat implementering. Dette gjelder særlig energi- og ladeinfrastruktur, regelverk, luftromsstyring, beredskap og overgangen fra pilot til varaktiga tjenester.

Green Flyway 3.0 er neste steg. Prosjektet skal løse de gjenværende barrierene og ta resultatene fra tidligere prosjektfaser fra demonstrasjon til praktisk bruk, skalering og varig samfunnseffekt. Med dette som utgangspunkt skal Green Flyway 3.0 utvikle Europas første grensekryssende operative pilottransportled for utslippsfri regional luftfart. Korridoren mellom Norge og Sverige har arktiske forhold, lite trafikkert luftrom og tilgjengelig infrastruktur som gjør området særlig egnet for å teste og innføre fremtidens luftfartsløsninger. Prosjektet skal videreutvikle samarbeidet om luftfart og beredskap i en tid der begge temaene står høyt på den europeiske agendaen. En utveckling mot implementerad drönarlogistik är en huvudaktivitet i hela projektet.

Projektet genomförs i fem arbetspaket: gemensam projektledning (WP1), Green Flyway internationella testarenor med ett kompetenscentrum för autonom och elektrisk luftfart (WP2), drönare inom hälsa, välfärd vilket inkluderar kommunal och regional logistik samt beredskap med bland annat en gemensam norsk-svensk vinterdemonstration – SAR Winter – som huvudaktivitet (WP3), en nordisk transportled för nollutsläppsflyg (WP4) samt U-space, digital synlighet och regelverk (WP5). Svenska partners är Östersunds kommun, Region Jämtland Härjedalen, Mittuniversitetet och Swedavia; på norsk sida deltar bland annat Rørosregionen Næringshage, Testarena Røros, SINTEF, 110 Midt-Trøndelag, Avinor och Trondheim kommune.

Summary (English)

Green Flyway 3.0 builds on the Norwegian–Swedish cooperation on green aviation established through Green Flyway 1.0 and 2.0 since 2019. The earlier phases created test arenas, partnerships and practical experience, but also revealed remaining barriers in energy and charging infrastructure, regulation, airspace management, emergency preparedness and the transition from pilots to lasting services. Green Flyway 3.0 will address these barriers and move results from demonstration to practical use and scaling, developing Europe's first cross-border operational pilot corridor for zero-emission regional aviation in Mid-Scandinavia. The project is organised in five work packages: joint project management; the Green Flyway international test arenas and a competence centre for autonomous and electric aviation; drones in health, welfare and preparedness, with a joint Norwegian–Swedish winter search-and-rescue demonstration (SAR Winter) as the main activity; a Nordic zero-emission aviation connection; and U-space, digital visibility and regulation. The project combines zero-emission aviation, public safety and regional development at a time when both the green transition and strengthened

preparedness are high on the European agenda. Moving towards implemented drone logistics is a key activity within the project.

2. Bakgrund – vad projektet bygger vidare på

Green Flyway 1.0 og 2.0 utgjør prosjektets historiske fundament. De har gitt kunnskap, testinfrastruktur, partnerskap og dokumenterte erfaringer som gjør Trøndelag og Jämtland godt posisjonert til å bli en interregional og internasjonal testarena for fremtidens nullutslippsluftfart. Green Flyway har siden 2019 utviklet en av Europas mest avanserte testkorridorer for framtidens luftmobilitet mellom Norge og Sverige. Gjennom tidligere prosjektfaser er det etablert testinfrastruktur, gjennomført grensekryssende droneoperasjoner og utviklet et bredt samarbeid mellom industri, forskning, luftfartsmyndigheter og offentlige aktører.

Mål nådd i Green Flyway 1.0 og 2.0 / resultat från Green Flyway 1.0 och 2.0

- Blodprøveleveranser med droner i samarbeid med Aviant mellom Røros og St. Olavs hospital i Trondheim samtmellan Funäsdalens Hälsocentral till Orrviken 2021
- Utkörning av mat till äldre med drönare 2022 mellan Lit och Munkflohögen.
- Test av drönarleverans med hjärtstartare i Östersund 2022.
- Europas første grensekryssende flyging med sivile droner mellom Funäsdalen og Brekken (2022).
- Världens första grensekryssende vinterflyging med elflygplan mellan Sveg og Røros (februar 2020) och energijämförelser med fossildrivet följeflyg.
- UAT-sender (sender for elektronisk synlighet og overvåking av luftfartøy) montert på Hummelfjell 24. mars 2026, samt tre Avionix-sendere på norsk side.
- Etablering av en av verdens største U-space-sandkasser (et avgrenset luftrom der operatører, myndigheter og Avinor kan teste digitale dronetjenester og ny luftmobilitet) rundt Brekken i mai 2026.
- Ferdig utredning av fremtidens utslippsfrie lufthavn.
- Testbädd på Optand i Östersund med BVLOS-område för drönare 25 st flygningar, totalt 552 km och 6 tim flygtid (mars-augusti 2025) och elflyg samt påbörjad etablering av ny drönartestbädd på svensk sida (Orrviken).
- Region Jämtland Härjedalens logistiktester Krokom–Föllinge med drönaren Katla: 75 flygningar, 31 flygtimmar och ca 3548 km flugna (oktober 2025 – maj 2026), inklusive tester i –22 °C, temperaturkontrollerad transportlåda. Godkänd utökad flygkorridor Föllinge–Gäddede.
- Bullermätningar av Katladrönaren i Krokom och i Östersund och bullervisualiseringar av olika möjliga flygsträckor framtagna.
- God och testad digital synlighet i det undre luftrummet på svensk sida: fyra Avionix-mottagare och Naviations UTM-system med god synlighet av drönare, helikoptrar och flygplan.
- Drönardemonstration med värmesensorer vid Åre Östersund Airport (december 2025) i Mittuniversitetet–Swedavia-samarbetet, som grund för implementering i flygplatsdriften.
- Beredskapstester mellan Green Flyway och Länsstyrelsen Jämtland som visar att drönare kan fungera som master.
- Framtagen nordisk elflygstrategi som visar vägen för framtida elflygimplementering.
- Utkast till affärsmodell för testarenan (masterarbete NTNU) och påbörjad drönarpilotutbildning i samverkan med Røros VGS, Ajeege och Yrkeshögskolan.

- Rapport från IBG om förslag till affärsmodeller för drift av testarena och hur drönarteknik kan användas i kommuner och regioner har tagits fram. Rapporten omfattar också en utredning om U-spaceprovider.
- En unik crossbordertest med drönare mellan Sverige och Norge och uppföljning i UTMsystem på båda sidor av gränsen inklusive administrativa procedurer har genomförts.
- En enkätstudie av drönare och turism har genomförts
- En rapport har tagits fram om olika användningsområden för drone in the box.
- En PDRAansökan har tagits fram för möjlig användning av större drönar i Östersunds kommun samt en utredning om drönare i det undre luftrummet kopplat till fysisk planering.

Green Flyway 3.0 skal bygge direkte på resultatene fra de to første prosjektfasene. Der Green Flyway 1.0 og 2.0 har etablert kunnskap, infrastruktur og samarbeid, skal Green Flyway 3.0 løse de gjenværende utfordringene knyttet til drift, regelverk, energi, luftrom og skalering. Slik skal prosjektet ta satsingen fra demonstrasjon og læring til praktisk gjennomføring, oppskalering og varige løsninger. Nu finns bättre förutsättningar för implementering än tidigare utifrån teknisk mognadsgrad för luftfarkoster, system för övervakning och utveckling av regelverk.

3. Utmaning och möjlighet i programgeografin

Bakgrunnen for prosjektet er todelt: Green Flyway 1.0 og 2.0 har vist at regionen har teknologiske, geografiske og organisatoriske fortrinn, samtidig som de har avdekket konkrete flaskehalser som må løses. Green Flyway 3.0 skal svare på disse behovene gjennom praktiske piloter, avklaringer av regelverk, videreutvikling av infrastruktur og tettere kobling mellom forskning, myndigheter, industri og operative aktører. Flaskhalsarna är:

- **Regelverk och tillstånd.** Transportstyrelsen ställer hårda krav på säkerhetsbevisning; tillståndsprocesser tar månader och väderkrav (molnbas, sikt) begränsar regulariteten. Norge och Sverige tolkar EASA-regelverket olika, vilket i sig är ett hinder för sömlösa gränsöverskridande flygningar.
- **Från pilot till tjänst.** Drönartransporter inom vården fungerar tekniskt men är ännu inte integrerade i Regionens ordinarie logistikkedjor, organisation och kompetens. Kommunernas roll i det undre luftrummet är oklar.
- **Luftrum och digital synlighet.** Ett fungerande lager av rådata finns (Avionix, UAT, UTM, transpondrar), men koordinering mot ambulans- och polishelikopter sker fortfarande manuellt och det saknas AI-stöd för prediktion, konfliktdetektering och väderbedömning.
- **Energi og infrastruktur.** Elflyet har utviklet seg langsommere enn forventet. Krav til lade-, energilagrings- og lufthavninfrastruktur i kaldt klima er ikke avklart, samtidig som Avinor investerer 100 millioner i Røros lufthavn og Åre Östersund Airport forberedes for fremtidens luftfart.
- Omogen teknik som kräver mer utveckling.
- **Beredskap.** Brann og redning, fjellsikkerhet og kritisk infrastruktur fremstår som områder med stort potensial for videre bruk av droneteknologi, men krever samtrente nødetater, felles operasjonskonsept og regulatoriske avklaringer på begge sider av grensen.
- **Testarenornas kommersialisering.** Testbäddarna behöver ett tydligt produktutbud, en affärsmodell och en driftsorganisation som kan ta över efter projektet.

Möjligheten är lika tydlig: regionen har lite trafikerat luftrum, långa avstånd, glesbygd, ett verkligt transportbehov inom vård och beredskap, samt forskningsmiljöer (Mittuniversitetet, SINTEF, NTNU) och myndigheter på båda sidor gränsen. Regionen kan bli en föregångsregion för utsläppsfri regional lufttransport och attrahera internationella aktörer till testarenorna.

4. Gränsöverskridande mervärde / grenseoverskridende merverdi

Green Flyway 1.0 og 2.0 har gitt et konkret historisk grunnlag for videre satsing. Prosjektene har etablert et tett samarbeid mellom Norge og Sverige, bygget opp testkapasitet og satt Trøndelag, Røros og Östersund i en posisjon der regionen kan bli en attraktiv testarena for fremtidens nullutslippsluftfart. Green Flyway 3.0 skal ta dette videre fra dokumenterte muligheter til gjennomførbare løsninger som gir grønn vekst, investeringer, nye arbeidsplasser og økt innovasjon i regionen.

Utfordringene knyttet til energi, infrastruktur, regelverk, beredskap og mobilitet er felles for begge land. Nettopp derfor må de løses gjennom et videre norsk-svensk samarbeid. Green Flyway 3.0 skal bruke samarbeidsplattformen fra de tidligere fasene til å utvikle løsninger som kan tas i bruk i ordinær drift og bidra til grønn omstilling av luftfarten.

- **Komplementære testkapasiteter.** Testarenaens største konkurransefortrinn ligger i samarbeidet mellom Norge og Sverige og muligheten til å teste regionalt og grensekryssende. Trøndelag og Östersund skal utvikles som komplementære testbäddar.
- **Regulatoriskt lärande.** Norge har ett av Europas mest liberala drönarregelverk och får tillstånd till exempelvis UAT-stolpar där svensk sida ännu inte fått det. Systematisk jämförelse av tolkning och praxis ger ett kunskapsunderlag som kan påverka regelutvecklingen i båda länderna.
- **Gemensamma dataset.** Båda sidor har Avionix-mottagare, avtal med Norsk Luftambulanse Technology och olika UTM-system. Gemensamma norsk-svenska dataset från korridoren är ett unikt forskningsvärde för U-space och AI-baserat beslutsstöd.
- **En felles hoveddemonstrasjon.** SAR Winter gjennomføres som en integrert norsk-svensk vinterdemonstrasjon med drone, bemannet luftfart og operative aktører fra begge land.
- **Testkorridor.** Korridoren kobler sammen Frøya, Ørland, Trondheim lufthavn Værnes, Røros, Sveg, Östersund -Vasa via Sundsvall og Vasa/Kvarkenrådet). Dette gir et sterkt grunnlag for grensekryssende testing, beredskap og fremtidige nullutslippsruter i Midt-Skandinavia. Trafikpliktslinjen mellan Östersund och Umeå är föreslagen som teststräcka för elflyg av Trafikverket.
- **Kompetens och forskning.** Mittuniversitetet, SINTEF och NTNU knyts samman med utbildningsaktörer (Yrkeshögskolan, Røros VGS, Ajeege) och näringsliv i ett gemensamt kompetensnav, som också är plattform för gemensamma EU-ansökningar.

5. Projektmål och delmål / prosjektets mål

Projektet bedrivs inom insatsområdet en smartare gränsregion, med målet att utveckla och förbättra forsknings- och innovationskapaciteten och användningen av avancerad teknik.

Prosjektets mål: Green Flyway 3.0 skal utvikle en operativ norsk-svensk pilotkorridor for utslippsfri regional luftfart. Prosjektet skal løse gjenværende utfordringer fra Green Flyway 1.0 og 2.0 knyttet til energi, infrastruktur, regelverk, luftrom, beredskap og skalering. Målet er å ta løsningene fra testing og demonstrasjon til praktiskt bruk, og samtidig styrke grønn verdiskaping, mobilitet og samfunnssikkerhet i Midt-Skandinavia.

«I en tid hvor både den gröna omställningen og styrket beredskap står høyt på den europeiske agendaen, vil prosjektet videreutvikle et unikt nordisk samarbeid som forener utslippsfri luftfart, samfunnssikkerhet og regional utvikling. Målet er å etablere operative løsninger som styrker mobilitet, beredskap og verdiskaping, samtidig som de bidrar til Europas utveckling mot et mer bærekraftig og robust transportsystem.»

Delmål:

- Vidareutveckla och kommersialisera Green Flyways internationella testbäddar och etablera regionerna som kompetensnav för autonom och elektrisk luftfart (WP2).
- Nyttja drönare för kommuner och regioner inom hälsa, välfärd och beredskap från tester till tjänster som fungerar i vardagen. Dessutom genomföra en gemensam norsk-svensk vinterdemonstration, SAR Winter (WP3).
- Omsätta elflygstrategin i verkligheten och ta fram marknads-, infrastruktur- och beslutsunderlag för en nordisk transportled för nollutsläppsflyg (WP4).
- Utveckla den uppbyggda digitala synligheten till ett AI-stött besluts- och koordineringsstöd på vägen mot U-space, och driva regelutvecklingen framåt i båda länderna (WP5).

6. Målgrupper

Huvudsaklig målgrupp är offentlig sektor: regioner, kommuner, räddningstjänst, nödetater, hälso- och sjukvård samt flygplatser och luftfartsmyndigheter som behovsägare och användare av det undre luftrummet. Därutöver drönaroperatörer, flygproducenter, teknik- och energiföretag, kustnäringar (sjömat, havbruk, transport), forsknings- och utbildningsaktörer samt övriga brukare av luftrummet (helikopterföretag, allmänflyg, blåljus). Den intressentanalys som genomförts under 2.0 på båda sidor gränsen ska användas i kommande projektet.

På norsk side skal kystaktørene ikke stå som en løs finansieringsgruppe, men få definerte oppgaver og resultater. Offentlige aktører på kysten bidrar særlig med behovskartlegging, beredskap, lokal forankring og korridorutvikling. Bedrifter innen sjømat, havbruk, transport og industri bidrar med transportdata, godsstrømmer, operative behov og vurdering av betalingsvilje og nytte.

7. Arbetspaket / arbeidspakker

Green Flyway 3.0 er strukturert i fem arbeidspakker som sammen skal utvikle en ledende nordisk test- og demonstrasjonsplattform for fremtidens regionale luftfart. Samlet skal arbeidspakkene bidra til å etablere en koordinert norsk–svensk plattform for testing, demonstrasjon og skalering av ny luftmobilitet. Aktiviteter som krever større teknologiinnkjøp, operative flyginger eller kommersiell etablering utvikles som parallelle prosjekter med egne finansieringsløp (avsnitt 11).

Varje arbetspaket beskrivs med syfte, aktiviteter på svensk sida, aktiviteter på norsk side och gemensamma leveranser.

WP1 – Prosjektledelse og grensekryssende koordinering

Arbeidspakken skal sikre felles prosjektledelse, koordinering og kunnskapsdeling på tvers av landegrensen. Den skal legge til rette for effektiv gjennomføring, felles læring og realisering av nye muligheter for grønn vekst.

Felles aktiviteter og leveranser

- A1.1 Prosjektoppstart og styringsstruktur: mandat, roller, møteplan, beslutningslinjer og rapporteringskalender, norsk og svensk prosjektägare, feb–apr 2027.
- A1.3 Samarbeidsavtaler og dokumentasjon av partnerinnsats: signerte avtaler med beløp, timer/ressurser, aktiviteter, periode og dokumentasjonskrav.
- A1.4 Felles styringsgruppe, referensgrupp, prosjektmøter og arbeidsverksteder med dokumentert partnerdeltakelse og beslutninger.
- A1.6 Felles resultatmodell og erfaringsoverføring: nullsituasjon, indikatorer, datakilder, måleplan og samlet resultatsammenstilling (RRNH og SINTEF sammen med svensk side).
- A1.7 Kommunikasjon og formidling: kommunikasjonsplan, greenflyway.se/.no, nyhetsbrev, LinkedIn og demonstrasjonsformidling, seminarier och workshops.
- A1.8 Koordinering mot parallelle prosjekter og finansieringsløp uten dobbeltfinansiering.
- A1.9 Videreføring og avslutning: plan for videre eierskap, drift, finansiering og utnyttelse av resultater.
- Extern utvärdering ska upphandlas.

Svensk sida

Östersunds kommun är svensk projektägare med projektledare (50 %), kommunikatör (10%) och projektekonom (25%). Partnernas projektmedarbetare bidrar med tid enligt budget. Östersunds kommun ansvarar för svensk rapportering till Interreg och samordning av de svenska partnerna. 1 feb 2027 – 30 september 2029

Norsk side

Rørosregionen Næringshage (RRNH) WP1 og er norsk prosjekteier. WP1 omfatter også den budsjettmessige motposten til offentlig og privat direktefinansiering (500 000 og 550 000 kroner). Partnernes ubetalte deltakelse skal gi konkrete leveranser til WP2–WP5, men føres og dokumenteres samlet gjennom WP1 (A1.5 partnernes egne behovskartlegginger og fagbidrag).

Kommentar [ES1]: Styringsgruppe Norsk side

Kommentar [ES2]: Tar bort økonomi

WP2 – Green Flyway International Test Arena

Arbeidspakken skal bygge videre på resultatene fra Green Flyway 1.0 og 2.0 og løse utfordringer knyttet til teknologi, drift og regelverk. Målet er trygg bruk av både bemannet og ubemannet luftfart, flyging med droner utenfor synsrekkevidde og digitale løsninger for å styre droneflyging. Dette gjelder både i Sverige og Norge. Testarenaens største konkurransefortrinn ligger i samarbeidet mellom Norge og Sverige og muligheten til å teste regionalt og grensekryssende. Trøndelag og Östersund skal utvikles som komplementære testkapasiteter. Resultatene fra WP2 skal danne et faglig og operativt grunnlag for beredskapsarbeidet i WP3 og realiseringen av nullutslippskorridoren i WP4.

Svenskt syfte: vidareutveckla och kommersialisera de uppbyggda testbäddarna och etablera regionen som kompetensnav där utbildning, forskning och näringsliv möts – med Mittuniversitetet som akademisk motor.

Svensk sida

- Bygga upp Orrviken som ny drönartestbädd och regulatory sandbox; Optand behålls som testbädd för elflyg. Utreda och bilda utvecklingsbolag för testarenan samt utreda företagssamverkan med norsk sida mellan bolagen.
- Utveckla ett policy lab i Östersund som nav för tester med olika företag, bland annat Teracom.

- Genomföra ett hackaton om sensorteknik med forskare från Finland och Norge samt workshop med företag kopplat till innovation och industriell utveckling.
- **Kompetenscentrum för autonom och elektrisk luftfart:** uppbyggnad av utbildningsmoduler inom drönaroperationer, AI/bildanalys och elflygteknik i samverkan med Yrkeshögskolan och norska motsvarigheter (Røros VGS, Ajeege); forskningsbaserat stöd till testarenan (Orrviken som regulatory sandbox) där företag som testar får tillgång till akademisk validering, mätmetodik och AI-kompetens; examensarbeten och forskningsprojekt kopplade till skarpa tester; samt nätverksbyggande med NTNU/SINTEF för gemensamma EU-ansökningar (Contactica-spåret). Green Flyway tar ägarskap för den kunskap som byggts upp i tidigare projekt. Paketet svarar direkt mot indikatorn ”företag som samarbetar med forskningsorganisationer”.
- **AI-stödd flygplatsdrift och grön infrastruktur:** fortsatt utveckling av implementerade drönare i flygplatsdriften i Mittuniversitetet–Swedavia-samarbetet vid Åre Östersund Airport. Drönarinspektioner av rullbana, taxibanor, staket, hinder (sly, träd) och PAPI kombineras med AI-baserad bildtolkning för automatiserad avvikelsedetektion samt termiska sensorer med AI-analys för staketbesiktning och katastrofstöd. Resultaten valideras mot dagens manuella metoder, nu med steget från demonstration till implementering i driftrutiner och utbildning av flygplatspersonal. Energisidan (energilagring, batterier, solceller, laddinfrastruktur, AI-baserad energistyrning) kopplas till WP4.

  1 feb 2027 – 30 september 2029

Norsk side

WP2 avgrenses til den kapasiteten prosjektets demonstrasjoner faktisk trenger. Testarena Røros foreslås som norsk WP2-leder og operativ arena. Tyngre investeringer, generell kommersiell testarenautvikling og permanent infrastruktur legges i parallelle prosjekter.

- A2.1 Avklare kapasiteter, gap og norsk–svensk rollefordeling: prioritert kapasitets- og gapoversikt koblet til SAR Winter og korridoren (Testarena Røros, RRNH og svenske partnere, feb–aug 2027).
- A2.4 Teknisk støtte til første SAR Winter-runde: kontrollert bordøvelse/feltprøve med dokumenterte tekniske og regulatoriske funn (jan–mar 2028).
- A2.5 Korrigerende tiltak og støtte til hoveddemonstrasjon: forbedret løsning og operativ støtte til felles norsk–svensk hoveddemonstrasjon (apr 2028–mar 2029).
- A2.6 Overførings- og videreføringsmodell: dokumentert overføringsverdi og avgrensning mot kommersielle tjenester og nye investeringer (apr–sep 2029).
- Videreutvikling av U-space-/sandboxområdet rundt Brekken og markedsføring av testarenaen mot nye aktører og fremtidige kunder.
- Dronepilotutdanning og sertifisering i samarbeid med Røros VGS, Ajeege og TiePoint – høyst aktuelt for den samiske reindriftsnæringen.

Gemensamma leveranser / felles leveranser

- Felles kapasitets- og gapoversikt for testarenaene.
- Produktutbud och affärsmodell för båda sidors testarenor byggt vidare på NTNU-skissen och IBG rapport, slik at et selskap kan overta testarenaen etter endt prosjekt.
- Utbildningsutbud för drönarpiloter.
- Företags- och forskningssamverkan över gränsen (utvecklingsbolag, hackaton, EU-ansökningar).

WP3 – Droner i beredskap, helse og velferd: fra tester til tjenester som fungerer i hverdagen

Norskt syfte: Arbeidspakken skal kartlegge behov i praksis, utvikle konkrete måter å gjennomføre droneoppdrag på, avklare tekniske krav og regler, og gjennomføre trinnvise piloter under realistiske vinterforhold gjennom SAR Winter. Målet er at bruk av droner skal gi raskere responstid, bedre situasjonsforståelse, tryggere oppdrag og mer effektiv ressursbruk for nødetater, helsetjenester og andre beredskapsaktører i Norge og Sverige. Arbeidspakken skal også vurdere hvordan løsningene kan tas i bruk og videreutvikles i andre distrikts-, vinter- og grenseregioner.

Svenskt syfte: testa och implementera drönare inom hälsa, välfärd och beredskap – gå från tester till tjänster som fungerar i vardagen.

Svensk sida

- **Region Jämtland Härjedalen:** Utveckla fossilfria transporter med målsättningen kortare transporttider, flygningar alla årstider med drönare som resurs för prover och läkemedel när ordinarie transporter inte klarar stipulerade tidsramar. Integrera drönare i ordinarie logistikkedjor inom förråd/transport. Utveckla och implementera eldrivna drönare för transporter till och från Regionens hälsocentraler och Östersunds sjukhuslaboratorium. Utgå från Regionens centralförråd Östersund (Göviken) för transporter mot hälsocentraler och kommunala hubbar samt ansöka om sådan lösning hos Transportstyrelsen, med fokus på organisationens naturliga transportprocesser. Projektet ska klarlägga långsiktiga behov gällande organisation, kompetens, utrustning samt krav på en drönare för permanent integration av transportsättet inom region och kommuner. Skapa möjligheter för nyttjande av drönare i beredskapshänseenden.
- **Östersunds kommun:** utveckla och implementera drönarverksamheten inom kommunens verksamhet och inom beredskapsområdet i samverkan med Räddningstjänsten m.fl. Kommunen och räddningstjänsten kan gemensamt öka resiliens och robusthet genom tillstånd, träning och erfarenhet för drönarlevererade beredskapslådor och larm, flygning utom synhåll inom kommunen, drone-in-the-box för snabbare översiktsbild och insatser samt drönare för tunga lyft. Implementera innovativ luftmobilitet i Östersunds kommuns översiktsplan och riktlinjer för planering.
- Bilda och driva ett regionalt nätverk för kommuner för kunskapsbevakning om UAV och UAS inklusive planering.
- Fjällsäkerhet, resiliens och beredskapsdrönare: kartläggning, kunskapsutbyte och samträning med alla aktörer samt vinterövning – den svenska delen av SAR Winter.

  1 jan 2028 – 30 september 2029

Norsk side

SAR Winter prioriteres som norsk–svensk hovedaktivitet. SINTEF leder WP3 på norsk side med 110 Midt-Trøndelag som sentral behovseier og operativ partner. Kystaktører, kommuner, helse, politi, redningstjeneste og frivillige kobles inn etter scenario og ansvar. Andre piloter begrenses til behovs- og konseptutvikling i Green Flyway 3.0 og gjennomføres operativt bare dersom parallelle prosjekter finansierer dem.

- A3.1 Felles behovskartlegging og nullsituasjon: felles norsk–svensk problemforståelse, baseline, gevinstmål og prioriterte roller (feb–sep 2027).
- A3.2 Operasjonskonsept for SAR Winter: scenario, kommandolinjer, varslingsløp, posisjonsdeling, vær, U-space, luftrom og databehov (mai–des 2027).
- A3.3 Første SAR Winter bordøvelse og kontrollert feltprøve med avviksliste, sikkerhetsfunn og korrigerende tiltak (jan–mar 2028).

- A3.4 Forbedring og planlegging av hoveddemonstrasjon: revidert konsept, øvingsdirektiv, tillatelser, datainnsamling og evalueringsplan (apr–des 2028).
- A3.5 Felles norsk–svensk SAR Winter hoveddemonstrasjon: integrert vinterdemonstrasjon med drone, bemannet luftfart og operative aktører (feb–mar 2029).
- A3.6 Effektmåling og implementeringsgrunnlag: responstid, situasjonsforståelse, sikkerhet, ressursbruk, kostnad og skalerbarhet (apr–jun 2029).
- A3.7 Kyst-, helse- og kommunale tilleggscaser: behov og konsepter for medisinsk logistikk, kystberedskap og kommunale tjenester; operative piloter flyttes til parallelle prosjekter (feb 2027–jun 2028).
- A3.8 Videreføring, anskaffelse og drift: plan for videre pilotering, anskaffelse, kompetanse, eierskap og drift (apr–sep 2029).
- Videreføring av Beredskapsuka på Røros i samarbeid med 110-sentralen og SINTEF, med svensk side invitert.

Gemensamma leveranser / felles leveranser

- Felles norsk–svensk problemforståelse, baseline og gevinstmål for beredskap og helse.
- SAR Winter: operasjonskonsept, bordøvelse, feltprøve og hoveddemonstrasjon med effektmåling og implementeringsgrunnlag.
- Kunskapsunderlag om kommunernas och regionernas roll i det undre luftrummet samt affärs-/driftmodell för implementering i kommuner och regioner.
- Vurdering av hvordan løsningene kan tas i bruk i andre distrikts-, vinter- og grenseregioner.

WP4 – Zero-Emission Aviation Corridor: omsätt elflygstrategin i verkligheten

Korridoren skal koble sammen Trøndelag, Jämtland Härjedalen og videre nordiske forbindelser gjennom nye konsepter for nullutslippsluftfart. Arbeidspakken skal vurdere om det finnes godt nok grunnlag for nye ruter, hvilke behov markedet har, hvilken infrastruktur og energi som kreves, hvilke regler som må avklares, og hvordan løsningene kan testes i praksis. Korridoren skal forstås som en korridor for industri, beredskap, reiseliv og mobilitet, og skal bidra til å gjøre Midt-Skandinavia til en foregangsregion for utslippsfri regional lufttransport.

Svensk sida

- Driva och samverka med andra för att implementera den framtagna elflygstrategin från Green Flyway 2.0. Green Flyway tar funktionen av oberoende aktör som får ihop hela ekosystemet och utvecklar framtida elflyg och elflyglinjer (Swedavia och Region JH).
- Genomföra tester av elflyg, laddlösningar m.m. med fokus på kallt klimat på flygplatser och kopplat till Green Flyways flyglinjer, i dialog med elflygproducenter (t.ex. Veridon, MD Aircraft).
- Utreda energilagring, batterier, solceller, laddinfrastruktur och intermodalitet vid Åre Östersund Airport – hur ser det totala transportsystemet ut? Metodöverföring med Avinors investering i Røros lufthavn.
- Skapa ett Center of Excellence för nollutsläppsflyg i transportledshänseende, kopplat till kompetenscentret i WP2.

  1 sept 2027 – 30 maj 2029

Norsk side

SINTEF leder WP4 på norsk side. Korridoren skal omfatte Trøndelagskysten, Værnes, Røros og koblingen til Sverige og videre østover. Prosjektet utvikler beslutnings- og gjennomføringsgrunnlag. Flyging, lading, hydrogen, hangar og annen større infrastruktur finansieres i parallelle løp.

- A4.1 Behovs- og transportkartlegging på kysten og i korridoren: data om sjømat, gods, beredskap, reiseliv, næringsliv og befolkningens mobilitet (SINTEF, fylke, kystaktører og RRNH, feb–sep 2027).
- A4.2 Markedsgrunnlag og prioriterte rutecaser: to til tre rutecaser med volum, tidsverdi, sesong, brukergrupper og forventet nytte (jun 2027–mar 2028).
- A4.3 Minimumskrav til fly, lufthavn, energi og regulering: krav- og gapanalyse med Avinor, Renergy og myndigheter, uten å finansiere større fysisk infrastruktur (sep 2027–sep 2028).
- A4.4 Norsk–svensk korridor- og operasjonskonsept: roller, knutepunkt, beredskap, luftrom, data, energi og sammenheng med annen transport (apr–des 2028).
- A4.5 Bordøvelse eller simulering av prioritert rutecase: validert konsept og avklarte barrierer; demonstrasjonsflyging bare ved separat finansiering og tilgjengelig fly (jan–jun 2029).
- A4.6 Veikart mot pilot og kommersiell rute: finansierings-, partner-, tillatelses- og investeringsplan (sep 2028–sep 2029).

Gemensamma leveranser / felles leveranser

- Felles transportled- og operasjonskonsept Frøya/Ørland–Værnes–Røros–Sveg–Östersund med kobling mot Sundsvall og Vasa (Kvarkenrådet). **För oss är nog Frøya/Ørland–Røros-Værnes—Östersund med kobling mot Sundsvall og Vasa (Kvarkenråde) mer intressant.**
- Gemensam krav- och gapanalys för flygplan, flygplatser, energi och regelverk i kallt klimat.
- Validerte rutecaser og veikart for pilot og kommersiell rute, inkludert finansierings-, partner- og tillatelsesplan.

WP5 – U-space, digital synlighet och regelverk

Syfte: utveckla det uppbyggda systemet för digital synlighet till ett AI-stött besluts- och koordineringsstöd som möjliggör säker, regulatoriskt godkänd drönartrafik och gränsöverskridande flygningar. I Green Flyway 2.0 har vi fått fram ett fungerande lager av rådata – Avionix-mottagare, UAT, Naviations UTM och transpondrar. Nästa naturliga steg är att göra något intelligent av dataströmmarna. Ansvarig: Mittuniversitetet.

Svensk sida

- AI för trafikprediktion och anomalidetektion i det undre luftrummet, automatiserad konfliktdetektering mot ambulans- och polishelikopter (som i dag hanteras manuellt av flygkoordinatorn), sensorfusion mellan olika system och appar, samt AI-stödd väderbedömning tillsammans med SMHI för att hantera regularitetsproblemet med molnbas och sikt. Mittuniversitetets roll är sensorforskning och AI-modellutveckling med testarenan som labbmiljö.
- Utreda och implementera lösningar för U-space som möjliggör digital synlighet, inklusive regelröjning och tester i samverkan med andra aktörer och regioner i framkant och koordinering med LFV. Avtal med Naviation. Tillstånd för UAT-stolpe på svensk sida.
- Teracom proof of concept i Östersund. Counter-UAS-spår med tydlig beredskapskoppling.
- Regelröjning: fortsätta driva utvecklingen framåt mot Transportstyrelsen, synliggöra skillnader mellan Sverige och Norge och etablera strukturerat erfarenhetsutbyte mellan svensk och norsk sida.

  1 jan 2028 – 30 september 2029

Norsk side

- Videreutvikle infrastrukturen for mottak og deling av luftromsdata gjennom samarbeid med Norsk Luftambulanse Technology, Avionix og ulike UTM-systemer, mot et mål om full digital synlighet mellom det øvre og nedre luftrommet i testområdet rundt Brekken.
- A2.2 Målrettet utstyr og teknisk integrasjon: inntil 1 MNOK til samband, elektronisk synlighet, vær/data, logging og nødvendig integrasjon (Testarena Røros og leverandører, mai 2027–apr 2028).
- A2.3 Felles data-, sikkerhets- og operasjonsprosedyrer: testplan, dataflyt, ansvar, avvik, beredskap og regulatoriske avklaringer (WP-leder, SINTEF, Avinor/Luftfartstilsynet, sep 2027–aug 2028).
- Planleggingsmøter med Luftfartstilsynet knyttet til mulig Eurocontrol-testing i testområdet; erfaringene fra norsk og svensk side brukes aktivt for å sammenligne løsninger og bygge et felles kunnskapsgrunnlag rundt U-space og fremtidige luftromstjenester.

Gemensamma leveranser / felles leveranser

- Gemensamma svensk-norska dataset från transportleder och en felles testplan for dataflyt, ansvar og avvikshåndtering.
- Genomför fler grensekryssende flyging med ulike systemer som møter hverandre over grensen.
- Kunskapsunderlag om regelverk, tolkning och praxis i Sverige och Norge, med rekommendationer till myndigheter.
- AI-stött koordineringsstöd validerat i Regionens och kommunens transporter och SAR Winter.

8. Tidplan och gemensamma milstolpar / milepæler og beslutningsporter

Projektperiod 1 februari 2027 – 30 september 2029 (32 månader). Tidplanen redovisas i sex halvårsperioder (P1–P6) med gemensamma leveranser per period. Aktiviteterna i WP1–WP5 hänvisar till dessa perioder. Halvårsindelningen följer vintersäsongerna: fältprov i P3 och gemensam huvuddemonstration i P5 ligger januari–mars. Den norske aktivitets- og fremdriftsplanen (10. september 2026) med aktivitetsnumre og månedsintervaller beholdes som norsk arbeidsbilag og styringsgrunnlag for de norske WP-lederne; milepælene M1–M9 fra den planen er innarbeidet i periodene nedenfor.

Period	Tidsrum	Gemensamma leveranser / felles leveranser
P1	feb–jun 2027	Projektorganisation, styrgrupp och referensgrupp, partneravtal, kommunikationsplan och intressentanalys på båda sidor gränsen. Kapacitets- och gapöversikt för testarenorna (A2.1). Behovskartläggning påbörjad inom beredskap/hälsa (A3.1) och korridor (A4.1). Kompetenscentrum och policy lab etablerade som arbetsformer.
P2 – Port 1	jul–dec 2027	Egeninsatser och samarbetsavtal klara. Nulläge/baseline och nyttomål fastställda. Operationskoncept för gemensam vinterövning (A3.2) och svensk beredskapsövning. Teknisk och regulatorisk plan för WP2/WP5 (A2.3). Första marknads- och behovsunderlag för korridoren (A4.1–A4.2). Tillståndsansökningar till Transportstyrelsen (Göviken-korridor, UAT-stolpe, kommunala flygningar). Gemensam avstämning i styrgruppen: fortsatt inriktning för P3–P4.
P3	jan–jun 2028	Första vinterövning: bordøvelse och kontrollerat fältprov med avvikelselista och beslut om korrigerande åtgärder (A2.4, A3.3). Utrustning för elektronisk synlighet på plats på båda sidor (A2.2). Prioriterade rutecases för korridoren

		(A4.2). Regionens medicinska transporter i drift på befintlig korridor. AI-prototyp för trafikprediktion och konfliktdetektering.
P4 – Port 2	jul–dec 2028	Reviderat koncept, övningsdirektiv, tillstånd och utvärderingsupplägg för huvuddemonstrationen (A3.4). Krav- och gapanalys för flygplan, flygplatser, energi och regelverk i kallt klimat (A4.3) samt utredning av energilagring och laddinfrastruktur vid Åre Östersund Airport. Gemensamt produktutbud och affärsmodell för testarenorna. Norsk–svenskt korridor- och operationskoncept (A4.4). Gemensam avstämning i styrgruppen: huvuddemonstrationen gjennomføringsklar.
P5	jan–jun 2029	Gemensam norsk–svensk vinterdemonstration (A3.5). Effektmätning och implementeringsunderlag (A3.6). Bordøvelse/simulering av prioriterat rutecase och validerat korridorkoncept (A4.5). Bolagsbildning för testarenan och överföringsmodell (A2.6). AI-stött koordineringsstöd validerat i demonstration och i Regionens och kommunens transporter.
P6	jul–sep 2029	Slutrapport, plan för videreföring och ägarskap (A1.9, A3.8), kunskapsunderlag om regelverk i Sverige och Norge med rekommendationer, vägkarta mot pilot- och kommersiell nollutsläppsrutt (A4.6), extern utvärdering och portfölj av parallella projekt.

Beslutningsporter: vid utgången av P2 och P4 gör styrgruppen en gemensam avstämning av framdrift, medfinansiering och teknisk mognad och beslutar om inriktningen för kommande perioder, inklusive vilka aktiviteter som eventuellt flyttas till parallella projekt (avsnitt 11). Portarna formuleras neutralt och gäller hela projektet, inte enbart vinterdemonstrationen.

9. Förväntade resultat och indikatorer

Vid projektets slut förväntas:

- Ett fungerande drönartransportsystem i Regionens ordinarie logistik (prover, läkemedel) med klarlagd organisation, kompetens och krav, samt kommunal drönarverksamhet för beredskap (beredskapslådor, drone-in-the-box).
- En gjennomført og evaluert norsk–svensk SAR Winter-demonstrasjon med dokumentert effekt på responstid, situasjonsforståelse og ressursbruk, og en plan for implementering hos nødetater.
- Testarenor på båda sidor gränsen med kompletterande eller gemensamt produktutbud, affärsmodell och en organisation (bolag) som kan ta över driften; regionen etablerad som kompetensnav med utbildningsmoduler.
- AI-stödd drönarinspektion implementerad i flygplatsdriften vid Åre Östersund Airport och krav- och investeringsunderlag för energi- och laddinfrastruktur vid flygplatser i kallt klimat.
- Validerte rutecaser, korridorkonsept og veikart mot en pilot- og kommersiell nullutslippsrute.
- AI-stött koordineringsstöd för det undre luftrummet, gemensamma dataset, genomförd cross-border-flygning och ett kunskapsunderlag om regelverk i Sverige och Norge.

Indikatorer (förslag, med utfall i 2.0 som referens):

Aktivitetsindikator	Mål GF 2.0	Utfall GF 2.0 (period 7)	Förslag mål GF 3.0
Företag som får icke-ekonomiskt stöd	50 / 100	27	[ ]
Företag som samarbetar med forskningsorganisationer	10	5	[ ]

Gemensamt utarbetade strategier och handlingsplaner	1	2	[ ]
Projekt för gränsöverskridande innovationsnätverk	1	1	[ ]

10. Hållbarhetsaspekter

Hela projektet bygger på omställning till nollutsläppstransporter via drönare, el- och vätgasflyg. Alla testade lösningar utvärderas ur klimat-, ekonomi-, tids-, säkerhets- och socialt perspektiv. Bullermätningarna från 2.0 visar att riktvärden klaras men att start- och landningsplatser måste planeras med hänsyn till boende; detta tas med i kommunens översiktsplanering och i sandboxområdenas utformning. På norsk side har det vært viktig å skape lokal forståelse og aksept for testaktivitetene hos reindriftsinteresser, flyklubben og lokale aktører, og dette videreføres. Jämställdhet beaktas vid seminarier, rekrytering och i utbildningsutbudet. Ökad transporttillgänglighet och beredskap i glesbygd och fjäll skapar likvärdiga förutsättningar att bo och verka i hela regionen.

11. Resultatens fortlevnad och parallella projekt / parallelle prosjekter

Green Flyway 3.0 skal være den koordinerende utviklingsrammen, men kan ikke finansiere alle piloter, investeringer og kommersialiseringsløp. Følgende spor bør utvikles parallelt og kobles inn gjennom tydelige grensesnitt:

Parallelt spor	Innhold utenfor GF3-budsjettet	Mulig finansiering / grensesnitt mot GF3
Operativ testarena og investeringer	Permanent infrastruktur, hangar, ladeanlegg, større sensor- og dronesystemer.	Innovasjon Norge, Enova, fylke, kommune, næringsliv. WP2 leverer krav, prosedyrer og demonstrasjonsbehov.
DFR helse og kommunal beredskap	Lengre pilotperioder, operatørkostnader, egne droner og implementering hos behovseiere.	Forskningsprogrammer, helse, kommuner, nødetater og teknologiaktører. WP3 leverer behov, SAR Winter-metodikk og effektmodell.
Kystberedskap og logistikk	Medisinsk logistikk, sjømat/gods, øy- og kystsamfunn, beredskap og samband.	Kystkommuner, fylke, Mowi, Lerøy, Frøy, Kverva og andre bedrifter. WP3 og WP4 leverer behov og korridorgrunnlag.
Kommersiell nullutslippsrute	Forprosjekt, flyoperatør, rutetillatelse, markedsverifisering og demonstrasjonsflyging.	Fylke, Avinor, Swedavia, operatør, flyprodusent, næringsliv og nasjonale/EU-programmer. WP4 leverer rutecaser og veikart.
Energi og lufthavninfrastruktur	Nett, trafo, lading, energilagring, hydrogen, oppstillingsplass og bakkeutstyr.	Enova, nettselskap, Renergy, Avinor, Swedavia og investorer. WP4 leverer krav- og investeringsgrunnlag.
Forskning og europeiske programmer	AI, U-space, digitale tvillinger, datafusjon, samfunnseffekt og regulatorisk læring.	SINTEF, NTNU, Mittuniversitetet, Clean Aviation, Horisont Europa og nordiske programmer. WP1/WP5 samordner og hindrer dobbeltfinansiering.

Efter projektet integreras drönartransporter i Regionens och kommunens ordinarie processer, testarenorna drivs av bolag med produktutbud, kompetenscentret lever vidare i utbildningsinstitutionernas ordinarie utbud och korridorens vägkarta tas vidare av flygplatsägare, operatörer och regionala utvecklingsaktörer.

12. Projektorganisation och partners

Östersunds kommun är svensk projektägare och Rørosregionen Næringshage norsk prosjekteier. En gemensam styrgrupp med representanter från alla partners tillsätts vid projektstart. Norske arbeidspakkeledere: Testarena Røros (WP2) og SINTEF (WP3, WP4). Svenska: Mittuniversitetet (WP5) samt [ ] för WP2–WP4.

Partner	Land / roll	Huvudsakligt bidrag / hovedbidrag
Östersunds kommun	SE – projektägare, WP1/WP2 ansvarig	Projektledning, kommunikation, kommunal drönarverksamhet och beredskap, testarena Orrviken, policy lab, översiktsplan, kommunnätverk.
Region Jämtland Härjedalen	SE – partner, WP3 ansvarig	Medicinska drönartransporter, integration i logistikkedjor samt elflygstrategi inom regional utveckling.
Mittuniversitetet	SE – partner, WP5-ansvarig	Sensorforskning, AI-modellutveckling, kompetenscentrum, AI-stödd flygplatsdrift med Swedavia, EU-ansökningar.
Swedavia (Åre Östersund Airport)	SE – partner, WP4 ansvarig	Drönare i flygplatsdrift, elflygstrategi och -tester, energi- och laddinfrastruktur, framtidens flygplats.
Rørosregionen Næringshage	NO – prosjekteier	Norsk prosjektledelse, kommunikasjon, samarbeidsavtaler, videreføring.
Testarena Røros	NO – WP2-leder	Operativ testarena, sandbox Brekken, målrettet utstyr, dronepilotutdanning.
SINTEF	NO – WP3/WP4-leder	SAR Winter, effektmåling, korridor-, markeds- og kravanalyse, resultatmodell.
110 Midt-Trøndelag	NO – behovseier	Operativ partner SAR Winter, beredskap.
Avinor, Trondheim kommune, kystaktører (offentlige), Kvarkenrådet	NO – offentlig egeninnsats	Røros lufthavn, kommunale tjenester, kystberedskap, norsk–svensk–finsk koordinering østover.
NOEMI, bedrifter på kysten, Kverva, kraftselskap, Renergy, NTNU, Luftfartstilsynet, NLA Technology	NO – privat egeninnsats / samarbeid	Fly- og operatørinnspill, transportstrømmer, energidata, forskning, myndighetsdialog.
Katla Aero, IBG	—	Partners i 2.0, ingår inte som partners i 3.0.

13. Budget

Svensk sida (SEK)

Partner	Löner	Totalt	Bidrag	Egen finansiering
Östersunds kommun	2 004 135	5 135 597	3 131 462	2 004 135

Partner	Löner	Totalt	Bidrag	Egen finansiering
Region Jämtland Härjedalen	976 415	6 000 000	3 840 000	2 160 000
Mittuniversitetet	500 000	1 281 250	781 250	500 000
Swedavia	950 280	2 435 091	1 484 812	950 280
Totalt	**4 430 830**	**14 851 939**	**9 237 524**	**5 614 415**

Norsk side (NOK)

WP	Hovedinnhold	Betalbare kostnader	Direktefinansiert egeninnsats	Samlet verdi
WP1	Prosjektledelse, administrasjon, kommunikasjon, reise og partnernes direktefinansierte egeninnsats	1 902 500	1 050 000	2 952 500
WP2	Teknisk og regulatorisk gjennomføring, WP-ledelse og målrettet utstyr (deler av dette føres under WP5 i felles struktur)	3 650 000	0	3 650 000
WP3	SAR Winter, behovsarbeid, demonstrasjon og effektmåling	2 062 500	0	2 062 500
WP4	Kystkorridor, marked, ruter, energi og gjennomføringsgrunnlag	2 275 000	0	2 275 000
Totalt	**Norsk prosjektverdi**	**9 890 000**	**1 050 000**	**10 940 000**

Norsk kostnadsramme: RRNH eget personale 2 845 500; RRNH administrasjon, reise og møter 744 500; eksterne tjenester 5 300 000 (WP-ledelse WP2 1 500 000, WP3 1 000 000, WP4 1 000 000, samt andre eksterne tjenester); utstyr WP2 1 000 000; offentlig direktefinansiert egeninnsats 500 000; privat direktefinansiert egeninnsats 550 000. SINTEFs budsjetterte sats settes til 2 800 kroner per time.

14. Punkter att avgöra innan ansökan låses / punkter som må avklares før søknaden låses

1. Arbetspaketsstruktur: fem WP (svenskt förslag, U-space som WP5 under Mittuniversitetet) eller fyra WP (norsk plan, U-space i WP2). Påverkar norsk budgetfördelning.
2. Gemensamt slutdatum: 30 september 2029 (32 mån) eller 31 oktober 2029 (33 mån). 32 månader ok.
3. Definer minimumsleveransen for SAR Winter og hvilke svenske aktører som skal ha operativt og økonomisk ansvar.
4. Regionens medicinska transporter: operativ implementering (svensk ambition) kontra koncept (norsk avgränsning) – budget, operatör och tillstånd.
5. Svenska WP-ledare för WP2–WP4.
6. Navngi norske partnere og fordel egeninnsatsen: offentlige kystaktører (150 000), bedrifter (200 000); avklar om SINTEFs direktefinansiering er privat eller offentlig.
7. Bekreft Testarena Røros som norsk WP2-leder og SINTEF som norsk WP3- og WP4-leder; avtal SINTEFs sats på 2 800 kroner per time og skille mellom betalte timer og 150 000 kroner i egeninnsats.

8. Bekreft at den norske totalrammen skal være 10 940 000 kroner og at reisebudsjettet kan reduseres med 32 325 kroner, eller finn tilsvarende økt finansiering.
9. Svensk budget: fyll i ”Annat” och ”Adm 15 %”, korrigera totalsumma, bekräfta Mittuniversitetets ram, kontrollera statsstöd för Swedavia.
10. Indikatorernas målvärden.
11. Avklar hvilke aktiviteter som flyttes til parallelle prosjekter dersom medfinansieringen eller teknologimodenheten blir lavere enn planlagt.