

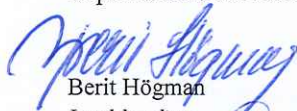
MULTIBEREDSKAPSFLYGPLATS VÄSTERNORRLAND

I Region Västernorrland finns tre flygplatser med marknadsnamnen Höga Kusten Airport (Kramfors-Sollefteå flygplats), Sundsvall-Timrå Airport och Örnsköldsvik Airport. Alla har trafik till Stockholm och ägs av kommunala bolag. I Trafikverkets arbete med regeringsuppdraget avseende översyn av beredskapsflygplatser 2020 väcktes frågan om det finns behov av några få icke-statliga beredskapsflygplatser med så stor kapacitet att de kan användas av flera organisationer och operatörer samtidigt under omfattande och utdragna krissituationer. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, ansåg att frågan om behovet av sådana Multiberedskapsflygplatser behövde utredas vidare.

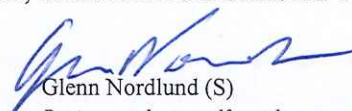
I triangeln mellan de statliga beredskapsflygplatserna Arlanda, Umeå och Åre-Östersund har bara Sundsvall-Timrå flygplats (SDL) den kapacitet som en Multiberedskapsflygplats kan kräva. Vi ser att SDL är väl lämpad och utrustad för att utveckla konceptet Multiberedskapsflygplats. I samverkan med Örnsköldsvik Airport och Höga Kusten Airport skapas en gemensam förmåga och uthållighet samt redundans för hela mellersta Norrland. Flygplatsen har ett strategiskt läge i landet och här finns all kompetens för att ta sig an uppgiften eftersom SDL sedan länge är en av landets ledande utbildare för flygplatspersonal med beredskapsuppgifter. Genom det nationella utbildningsorganet för SRF (Sveriges regionala flygplatser) utbildas här årligen flygplatsmedarbetare från hela Sverige.

Sundsvall-Timrå flygplats har mångårig erfarenhet av att vara en beredskapsflygplats. Kapaciteten på SDL är mycket stor och såväl utrustning som infrastruktur och lokaler finns redan på plats. Detta gör att det här går att kostnadseffektivt utveckla, testa och utvärdera de funktioner som en flygplats behöver ha för att klara uppdraget som Multiberedskapsflygplats. Troligen behövs ytterligare 2–3 Multiberedskapsflygplatser.

På Sundsvall-Timrå flygplats finns således möjligheten att utveckla såväl konceptet Multiberedskapsflygplats som möjligheten att skapa ett utbildningscentrum för Sveriges samtliga beredskapsflygplatser. Ett sådant utvecklingsarbete ser vi med fördel sker i ett trepartssamarbete mellan MSB, Trafikverket och Sundsvall-Timrå flygplats.



Berit Högman
Landshövding
Västernorrlands Län

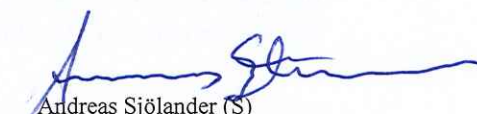


Glenn Nordlund (S)
Regionstyrelsens ordförande
Region Västernorrland



Bodil Hansson (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Sundsvalls kommun

Stefan Dalin (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Timrå Kommun



Andreas Sjölander (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Härnösands kommun



Johan Andersson (C)
Kommunstyrelsens ordförande
Sollefteå kommun



Per Nylén (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Örnsköldsviks Kommun



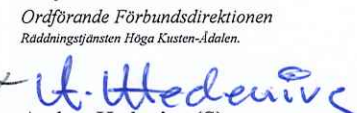
Malin Svanholm (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Kramfors kommun
Ordförande Förbundsdirektionen
Räddningstjänsten Höga Kusten-Adalen.



Erik Lövgren (S)
Kommunstyrelsens ordförande
Ånge Kommun



Åke Nylén (S)
Ordförande Förbundsdirektionen
Medelpads Räddningsförbund



Anders Hedenius (S)
Ordförande
Midlanda flygplats AB

1. BAKGRUND

1.1 FLYGETS BETYDELSE VID PÅFRESTNINGAR PÅ SAMHÄLLET

Flyget har en viktig roll i samhället, i samband med akuta händelser och andra påfrestningar i samhället blir den särskilt viktig. Det kan gälla behov av snabba transporter av personal och materiel. Men även transporter för att ersätta andra transportsätt när dessa inte fungerar som de ska. Ofta är det kombinationen av olika transportslag som är mest effektivt för försörjningen av resurser vid till exempel en större olycka.

För att flyget ska kunna fungera vid påfrestningar på samhället behövs ett nationellt nät av flygplatser, som på kort varsel över dygnets alla timmar under hela året, kan ta emot luftfartyg för beredskaps- och insatsändamål. I dagsläget finns det tio beredskapsflygplatser i Sverige, varav Sundsvall-Timrå flygplats är en av dessa.

Trafikverket har på regeringens uppdrag gjort en översyn av beredskapsflygplatserna. Översynen, som slutredovisades den 15 juni 2020, syftade till att göra en bedömning av det nuvarande systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet. I rapporten framkommer att det finns ett behov av att utveckla ett nät av så kallade Multiberedskapsflygplatser med större kapacitet för längre och större insatser. Vid mer omfattande påfrestningar på samhället behövs ett antal flygplatser som har ytterligare resurser vad gäller infrastruktur och personal än vanliga beredskapsflygplatser. Detta för att på kort varsel kunna ta emot ett större antal luftfartyg med tillhörande besättningar, underhållspersonal samt lednings- och stabspersonal. En flygplats som har dessa resurser och möjligheter föreslås av Trafikverkets konsulter benämnas Multiberedskapsflygplats.

Trafikverkets rapport analyseras och bereds för närvarande i Regeringskansliet. Förslaget i rapporten innebär att avtal tecknas med ytterligare minst nio flygplatser så att det sammanlagda antalet beredskapsflygplatser blir minst 19 stycken. Finansieringen från staten täcker idag endast delar av beredskapskostnaderna för flygplatserna.

1.2 RISKER OCH HOT

Det allmänna riskläget i Sverige och närområdet har försämrats under de senaste åren. Naturhändelser, till exempel skogsbränder, stormar, översvämningar, jordskred och isbildning förväntas inträffa oftare och bli mer omfattande i framtiden på grund av klimatförändringarna. Beredskap måste därför finnas även för att assistera grannländerna.

1.3 KRISBEREDSKAP – MED GODA ERFARENHETER

Samhällets krisberedskap beskrivs som förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer. Syftet med svensk krisberedskap är att värna befolkningens liv och hälsa, samhällets funktionalitet och förmågan att upprätthålla våra grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter.

I Sverige finns det goda erfarenheter av att planera för att hantera händelser som innebär olika grad av kris i samhället. Länsstyrelser, regioner och primärkommuner är några lokala eller regionala myndigheter som kontinuerligt arbetar med frågorna. Räddningstjänsten har viktiga uppgifter vid krissituationer. Det gäller även Polisen och många fler myndigheter.

Gemensamt för en bra krisberedskap är att det vid vissa situationer, på kort varsel och inom ett rimligt avstånd, behövs tillgång till flygande resurser. Förmåga till väl fungerande flygtransporter och insatser med luftfartyg i samband med allvarliga händelser är en viktig del av svenskt civilt försvar.

1.4 SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS – ETT STRATEGISKT LÄGE

Sundsvallsregionen ligger strategiskt väl placerad för att ha en Multiberedskapsberedskapsflygplats. Regionen är belägen mitt i landet. Avståndet till Stockholmsregionen i söder och till Umeåregionen i norr är ungefär detsamma. Avstånden mellan Stockholm och Umeå är för stora utan väl fungerande flygplatser däremellan, där även Örnsköldsvik Airport och Höga Kusten Airport fyller en viktig funktion för regionen och näringslivet. Storlek på avstånden till andra ur krisberedskapssynpunkt jämförbara regioner motiverar också att Sundsvall-Timrå flygplats är en Multiberedskapsflygplats.

I Sundsvallsregionen finns en större riskbild med ett flertal stora industrier, terminaler och depåer som hanterar farlig verksamhet (*ett särskilt stort antal så kallade SEVESO-anläggningar*). Det är en omfattande trafik av farligt gods på landsväg och järnväg samt till sjöss. Vattenkraften i de stora älvarna är utbyggd och det finns omfattande skogsområden som kan drabbas av allvarliga bränder. Regionen har de senaste åren drabbats av flera allvarliga väderhändelser. Bland annat stormen Ivar 2013 och snöovädret 2021 med cirka en meter snö under ett dygn.

2. MULTIBEREDSKAPSFLYGPLATS

2.1 VARFÖR MULTIBEREDSKAPSFLYGPLATSER

Den nuvarande strukturen med beredskapsflygplatser behöver förstärkas för att täcka behoven vid allvarligare samhällskriser. Det behövs en nationellt gemensamt framtagen struktur för ett mindre antal flygplatser som har strategiska lägen och förmåga för att kunna fungera som Multiberedskapsflygplatser. Detta säkerställer att det totala nätet av beredskapsflygplatser har tillräcklig gemensam förmåga och uthållighet i händelse av kris.

Strukturen för beredskapsflygplatser bör fortsätta vara en del av svensk krisberedskap med den skillnaden att några av dessa flygplatser istället blir Multiberedskapsflygplatser.

2.2 GEOGRAFISK TÄCKNING, STRATEGISKA LÄGEN

I det nationella nätet av beredskapsflygplatser, troligen minst 19, behövs några Multiberedskapsflygplatser. Dessa samverkar med närliggande beredskapsflygplatser och skapar tillsammans ett nät som är starkt, stabilt och uthålligt i händelse av kris. Med ett utvecklat samverkansarbete blir det enkelt att överföra resurser mellan olika beredskapsflygplatser i syfte att förstärka förmågan och öka uthålligheten vid större kriser eller allvarliga händelser. Sundsvall-Timrå flygplats samverkar med Kramfors-Sollefteå flygplats och Örnsköldsvik flygplats och skapar därmed en regional förmåga och uthållighet samt redundans för hela mellersta Norrland.

Multiberedskapsflygplatserna bör fördelas geografiskt över hela Sverige och placeras där förmåga finns och i lämpligt strategiskt läge.

Kartan visar de 38 flygplatser som hade reguljär trafik eller chartertrafik 2018. Därefter har Sälen tillkommit och Mora bortfallit. Av de 38 är 10 statliga och 28 icke-statliga. Alla statliga utom Bromma har kapacitet som Multiberedskapsflygplats och en icke-statlig sådan kan därför inte ligga för nära.



Södra ostkusten täcks in av Arlanda, Visby och Ronneby medan det på norra ostkusten är mycket långt mellan Arlanda och Umeå vilket gör Sundsvall-Timrå flygplats till ett självklart val. I västra delen av landet är det långt mellan Göteborg/Landvetter och Åre-Östersund. De enda flygplatserna med kapacitet som Multiberedskapsflygplats i området är Karlstad och Örebro där Karlstads läge är lite bättre pga. större avstånd till Arlanda. Mellan Åre-Östersund och Kiruna har troligen bara Arvidsjaur tillräcklig kapacitet men ligger för nära Luleå. Slutligen behövs, möjligen, en Multiberedskapsflygplats i södra Sveriges inland. Linköping förefaller vara det geografiskt bästa alternativet men har betydligt sämre kapacitet än Norrköping. Övriga kandidater ligger för nära statliga flygplatser.

Sammanfattningsvis finns det knappast behov av mer än tre icke-statliga Multiberedskapsflygplatser.

2.3 DETTA ÄR EN MULTIBEREDSKAPSFLYGPLATS

En Multiberedskapsflygplats är en flygplats som på kort varsel kan serva och ta emot många och olika aktörer med varierande typer av luftfartyg i en större skala. Verksamheten ska kunna upprätthållas dygnet runt under längre tid.

I funktionen ingår ansvaret att stödja organisationerna med övningar och utbildning och tillhandahålla diverse stödfunktioner bland annat lokaliteter för staber som kan behöva upprättas samt en färdig och säker IT-infrastruktur.

Flygplatsen ska ha erforderlig organisation för att kunna upprätthålla funktion och drift under en längre samhällskritisk händelse. Verksamheten ska kunna upprätthållas dygnet runt under längre tid. Det ska finnas en väl definierad struktur för att driva verksamheten med förmåga till ledning, samordning och underhåll. Flygplatsen ska kunna hantera personal i olika stabsfunktioner inkluderande personal från samverkande myndigheter.

En Multiberedskapsflygplats övar med regelbundet tillsammans med andra inblandade aktörer, som då kan agera mycket snabbare när särskilda händelser inträffar.

Sammanfattningsvis så innebär en Multiberedskapsflygplats att alla aktörer är väl införstådda med vilket ansvar som förutsätts vid en särskild händelse. Alla inblandade aktörer har gemensamt inövade rutiner. Det finns färdiga planer för hur arbetet ska drivas samt resurser för att klara uppgifterna man ställs inför.

Konceptet Multiberedskapsflygplats som beskrivs ovan är en "antagen" beskrivning. Konceptet är nytt och behöver utvecklas. Förslagsvis med en nationell utvecklingsarena vid Sundsvall-Timrå flygplats.

Sundsvall-Timrå flygplats är redo att ta ett direkt ansvar för att vara en aktiv del i utvecklingen av konceptet Multiberedskapsflygplats.

2.4 STRUKTUR OCH ORGANISATION

För att upprätta en väl fungerande Multiberedskapsflygplats gäller det att ha en utarbetad och genomtänkt struktur för samarbetet mellan olika organisationer. Varje organisation behöver ha struktur i arbetsrutiner, delegeringar och ha ett systematiserat arbetssätt som synkroniserar med övriga organisationer som kan komma att involveras i samband med en samhällskritisk händelse.

Detta medför att det är viktigt att någon av organisationerna får ett uttalat ansvar för att säkerställa att dessa strukturer och organisationer finns på plats och efterföljs. Det är viktigt att samordna organisationerna för att utbildas och gemensamt komma fram till vad som krävs för att bli så effektiva som möjligt i samband med en händelse. Vi förespråkar att Multiberedskapsflygplatserna blir utsedda till att samordna uppdrag och utbildning för samverkande aktörer.

Trafikverket föreslås vara den organisation som följer upp, utvärderar och finansierar verksamheten i samverkan med MSB. MSB har rollen att bistå vid större räddningsinsatser både när det gäller personal och materiel.

2.4 LOKALER OCH TEKNIK

På de flygplatser som utses till Multiberedskapsflygplatser så ska särskilt avsedda lokaler och den teknik som krävs finnas tillgänglig för uppdragets utförande. Exempelvis iordningställda konferensrum, eller som med en timmes varsel kan göras om till krislednings- och sambandslokaler.

Rum avsedda för presskonferenser och övernattningsutrymmen ska finnas i de fall krisledningsgrupper behöver sova i skift. Det behövs även kompletta och säkra IT-nätverk samt gemensamma kommunikationsplattformar mellan flygfarkoster och staber på marken, speciellt när dessa inte är gemensamma för utländska flygfarkoster. Till exempel användes utländska helikoptrar flitigt under skogsbränderna sommaren 2018.

Det kommer att behövas uppställningsplatser för luftfartyg som inte begränsar flygplatsens ordinarie verksamhet. Således behövs även utrymmen för service på luftfartyg, tankningsstationer som klarar att lagra större volymer flygbränsle, och utrymmen för stödjande organisationer som exempelvis Röda korset. Det krävs även förutbestämda utrymmen för måltider.

Multiberedskapsflygplatser bör också ha faciliteter för att kunna genomföra regelbundna samverkansövningar med de olika parter som kan vara involverade i större händelser.

2.5 NATIONELL UTVECKLINGSARENA FÖR MULTIBEREDSKAPSFLYGPLATSER

Väl fungerande beredskapsverksamhet vid en flygplats kräver utöver lokaliteter, infrastruktur och flygteknisk support — också personal som är utbildade och övade för uppgifter de kan komma att ställas inför.

Då beredskapsflygplats handlar om samverkan mellan många olika aktörer blir utbildning i samverkan och samverkansövningar särskilt viktigt. Då inte bara för flygplatsens egna medarbetare utan även för alla aktörer som ingår i beredskapssamarbetet.

Idag är utbildnings- och övningsverksamheten inte organiserad med nationella rutiner inom dessa områden. Samverkansövningarna bygger främst på respektive myndighets/organisationers egna perspektiv, alltså inte i flygplatsens perspektiv och gemensamma förmåga att agera i beredskap vid särskild händelse, kris eller olycka. Detta område behöver övas och utvecklas.

Idag saknas ett organiserat forum för att samverka med andra organisationer och parter för att ta tillvara på dessa lärdomar.

Sundsvall-Timrå flygplats är idag en av Sveriges ledande leverantörer av flygplatsrelaterad utbildning och utbildar flygplatsmedarbetare från hela Sverige.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SUNDSVALL-TIMRÅ FLYGPLATS

3.1 GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR

Sundsvall-Timrå flygplats har varit en beredskapsflygplats under många år och har stor erfarenhet och kapacitet.

Under sommaren 2018 pågick stora bränder i bland annat Västernorrland. MSB placerade hälften av sin stab på Sundsvall-Timrå flygplats. Flygplatsen fick en viktig roll i organiserandet av samverkan mellan organisationer och aktörer. I samband med detta fick flygplatsen en unik möjlighet till kunskapsinhämtning och lärdomar kring vad som krävs vid speciellt utmanande situationer. Det blev också tydligt att det finns brister och utmaningar som behöver hanteras. SDL har sedan dess arbetat vidare med, och tagit tillvara på, de många idéer till förbättringar gällande rutiner och samarbeten som uppstod vid dessa händelser. I samband med inrättande och utveckling av Multiberedskapsflygplatser kommer dessa erfarenheter som finns hos SDL vara ett effektivt stöd och viktiga för utvecklingen av Multiberedskapsflygplatser.

Några slutsatser som kan dras är bland annat att för att en flygplats ska klara att axla rollen som en Multiberedskapsflygplats så bör flygplatsen:

- Vara tillräckligt stor, både utrymmesmässigt och organisatoriskt, ha tillräckligt många anställda för att klara drift dygnet runt en längre tid.
- Ha tillräckligt med flygplatsbrandmän för de luftfartyg (som kan komma vara många) som kan komma att operera.
- Det behöver finnas tillgång till tillräckligt stora bränslestationer och tankningspersonal.
- Det måste finnas uppställningsytor som gör att man inte stör den reguljära trafiken. Likaså behöver det finnas plats för underhåll och mekaniker på utsedda platser, strömställningsaggregat, teknisk utrustning och övrig utrustning som behövs för att göra ett plan startklart.

- Det behöver finnas konferensrum som kan nyttjas för stabsfunktioner och katastrofkanslin, utrymmen för presskonferenser, övernattningsutrymmen och restaurang för att kunna lösa förplägnad under den tid som en händelse pågår.

3.2 DET MESTA ÄR REDAN PÅ PLATS

Sundsvall-Timrå flygplats har redan de nödvändiga utrymmen och stödfunktioner som beskrivs ovan för att bedriva en effektiv Multiberedskapsflygplats. På flygplatsen finns dessutom en stor varmhållen hangar där luftfartyg kan underhållas och servas året runt oavsett väder.

SDL har redan en stor särskild avsedd uppställningsplatta och teknisk utrustning för de luftfartyg som används för bland annat ambulansflyg, MSB med flera. Därför krävs i princip inga investeringar för basinfrastrukturen för att SDL ska klara att agera Multiberedskapsflygplats.

3.3 UTBILDNING OCH ÖVNING

Sundsvall-Timrå flygplats är en av de största aktörerna i Sverige inom flygplatsrelaterad utbildning. Flygplatsen har ansvar för de regionala flygplatsernas utbildningsenhet och bedriver utbildningar på flygplatsen. Vi utbildar också ute på andra flygplatser. Utbildningar kan genomföras både digitalt på distans och på plats på flygplatsen.

För att vara redo när en olycka eller händelse inträffar krävs övning tillsammans med de olika parter som blir involverade. I rollen som utbildningsflygplats har SDL stor erfarenhet av att hålla i både praktiska övningar och skrivbordsövningar som kan bedrivas antingen i befintliga utbildningslokaler på flygplatsen eller ute hos någon av övriga involverade organisationer. Det finns flera anställda på flygplatsen som arbetar heltid med utbildningar och som kan ta fram lämpliga övningar, samarbetsstrukturer och utbildningsplaner.

4. FÖRSLAG TILL GENOMFÖRANDE

4.1 FÖRSLAGET

Sundsvall-Timrå flygplats föreslår att det startas ett förberedande arbete och en försöksverksamhet. SDL är redo att vara med som en drivande part att utveckla konceptet Multiberedskapsflygplats.

Förslaget innebär tre delar.

- Att tillsammans med Trafikverket och MSB ta fram en struktur för vad en Multiberedskapsflygplats ska klara av och hur dessa bör organiseras och samverka.
- Att genomföra en försöksverksamhet i att vara en Multiberedskapsflygplats. I denna verksamhet vara förebild vid ett nationellt införande av konceptet.
- Att tillsammans med Trafikverket och MSB utveckla ett nationellt utbildningskoncept för flygplatsmedarbetare i olika roller för att stärka förmågan att klara uppdraget som beredskapsflygplatser.

Handwritten signature

4.2 GODA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ATT GENOMFÖRA ARBETET

Ägarna till flygplatsen – Sundsvalls och Timrå kommuner – har tillsammans med Härnösands kommun genomfört ett förarbete och den 28 maj 2020 redovisat en rapport med förslag på införande av Multiberedskapsflygplats Sundsvall-Timrå flygplats. Rapporten har upprättats tillsammans med flygplatsbolaget och Medelpads räddningstjänstförbund.

Under framtagande av rapporten och även i det fortsatta arbetet med att förankra flygplatsägarnas avsikter innebärande ett stort intresse för frågan, har samverkan genomförts med nationella och regionala myndigheter som har intresse i frågan. Flera av dessa myndigheter har visat på en vilja till att gå vidare med att förbereda för ett införande av konceptet Multiberedskapsflygplats. Detta gäller bland annat Försvarmakten.

Samverkan mellan olika myndigheter i regionen är väl utvecklad. Flygplatsen har ett strategiskt läge i landet. Det försämrade säkerhetsläget medför att staten bör ta ett större ansvar för beredskapsåtgärder när det gäller flygande resurser i en region som inte har någon statligt ägd flygplats. Riskbilden i området för att olyckor ska kunna bli allvarliga är omfattande.

Förutsättningarna är sammanfattningsvis mycket goda för att nu bedriva ett förberedande arbete och en försöksverksamhet som Multiberedskapsflygplats Sundsvall-Timrå flygplats. Förutom att kunskap har byggts upp genom förarbetet och att det råder ett stort engagemang i frågan, finns även andra omständigheter som talar för att ge uppdraget till SDL.

J. P. W.

5. BILAGOR OCH RAPPORTER

5.1 UNDERLAGSRAPPORT BEREDSKAPSFLYGPLATSER

Regeringen uppdrog 2019 till Trafikverket att göra en översyn av de Svenska beredskapsflygplatserna. I samband med det arbetet enade sig Försvarsmakten, Sjöfartsverket och MSB om gemensamma prioriteringar, se tabellen nedan.

GRUPP	PRIORITERINGSSKÄL	FLYGPLATS
A	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	ARLANDA
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN	KIRUNA
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	LANDVETTER
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	LULEÅ
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	RONNEBY
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	STURUP
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 1	UMEÅ
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 1	VISBY
	SWEDAVIA+ FÖRSVARSMAKTEN+ SjöV nivå 2	ÅRE-ÖSTERSUND
B	Universitetssjukhus + FM + MSB + 1 op	Örebro
	Universitetssjukhus + SjöV nivå 3 + MSB + 3 op	Linköping
C	Försvarsmakten + Sjöfartsverket nivå 2 + 1 op	Sundsvall-Timrå
	Försvarsmakten + Sjöfartsverket nivå 2 + 1 op	Gällivare
	Försvarsmakten + SjöV nivå 3 + MSB + 2 op	Karlstad
D	Försvarsmakten + Sjöfartsverket nivå 3	Halmstad
E	Försvarsmakten +3 operatörer	Växjö
F	Försvarsmakten +1 operatör	Jönköping
G	Försvarsmakten	Borlänge
	Försvarsmakten	Trollhättan-Vbg
H	Sjöfartsverket nivå 3 + MSB + 2 operatörer	Stockholm-Skavsta
I	Sjöfartsverket nivå 3 + MSB + 1 operatör	Mora
J	Sjöfartsverket nivå 1 + 1 operatör	Kristianstad
K	MSB	Arvidsjaur
L	Sjöfartsverket nivå 3 + 1 operatör	Kalmar
M	1 operatör	HFS NRK TYF VST
	1 operatör	HFS NRK TYF VST
	1 operatör	HFS NRK TYF VST
	1 operatör	HFS NRK TYF VST

Källa: information från resp. organisation, utredarnas bedömningar. Version 20-05-17.

I samma rapport presenterar utredarna behovet av att komplettera befintligt system med beredskapsflygplatser med några utvalda beredskapsflygplatser med större förmåga och längre uthållighet, så kallade Multiberedskapsflygplatser.

Underlagsrapporten Beredskapsflygplatser överlämnades till Trafikverket juni-2020.

JR PW

