

RAPPORT

Bör Sälen, Norrköping och Säve vara beredskapsflygplatser?



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 70 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 2 Intern

Dokumenttitel: Regeringsuppdrag Sälen, Norrköping och Säve som beredskapsflygplatser

Författare: Wigler Katarina, PLtl, Åsa Morén, PLga

Dokumentdatum: 2026-03-31

Ärendenummer: TRV 2025/142888

Kontaktperson: Lennart Kalander

Publikationsnummer: 2026:072

ISBN 978-91-8045-579-4

Innehåll

Sammanfattning	5
Uppdraget	7
Om uppdraget	7
Tolkning av uppdraget	7
Avgränsning	7
Metod och upplägg	8
Definitioner och begrepp	9
Om systemet med beredskapsflygplatser	11
Historik	11
Användningen av systemet	12
Systemets uppbyggnad och villkor	13
Åtaganden i avtalen	15
Beräkning av ersättning	16
Effekt på andra ersättningar	16
Sälen-Scandinavian Mountains flygplats	18
Användning för samhällsviktiga flygtransporter	18
Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats	20
Norrköping-Kungsängen flygplats	24
Användning av samhällsviktiga flygtransporter	24
Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats	28
Säve flygplats	31
Användning av samhällsviktiga flygtransporter	31
Om möjligheten att vara beredskapsflygplats enligt befintlig modell	34
Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats	34
Totalförsvarets behov och krav	39
Effekter av ett intagande av flygplatserna	44

Finansiella effekter utifrån nuvarande modell	44
Tillgänglighetseffekter.....	44
Särskilt om tillgänglighet till beredskapsflygplatser för vissa utförare	45
Effekter för totalförsvaret	47
Referensmaterial	49
Bilaga Frågeformulär till användare av beredskapsflygplatser	50
Bakgrund.....	50
Syftet med enkäten	50
Definitioner	51
Frågor	51

Sammanfattning

Trafikverket har enligt uppdrag¹ utrett om det finns skäl att kommande år ta in Sälen-Scandinavian Mountains flygplats, Norrköping-Kungsängen flygplats och Säve flygplats som beredskapsflygplatser samt översiktligt redovisa vilka effekter ett eventuellt intagande skulle få. Denna rapport utgör redovisningen av uppdraget.

Mot bakgrund av utredningen har Trafikverket kommit fram till följande.

- Trafikverket gör bedömningen att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats och Norrköping-Kungsängen flygplats inte är nödvändiga som ett komplement till nätet med beredskapsflygplatser. Bedömningen rör i vad mån de två flygplatserna behöver tas in som beredskapsflygplatser kommande år utifrån den modell som är etablerad idag. Trafikverket konstaterar vidare att Säve flygplats inte kan tas in som beredskapsflygplats i det nationella nätet.
- Dialogerna med offentliga och privata aktörer visar övergripande att dagens nät med 27 beredskapsflygplatser har en god geografisk spridning över landet och att dagens nät därmed fortsatt kan bedömas som tillfyllest. Visserligen öppnas även andra flygplatser än de som ingår i nätet vid enstaka tillfällen, men det har inte framkommit av utredningen att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats eller Norrköping-Kungsängen flygplats har, eller framledes bedöms få, en särställning i detta avseende. Det finns dock fortsatt behov av att i framtiden hitta en mer anpassad, nedbantad och billigare modell av beredskap och tillgänglighet för samhällsviktigt flyg med helikopter och mindre flygplan. Mer differentierade lösningar för samhällsviktigt flyg skulle kunna ha bäring inte bara på Säve och Norrköpings flygplatser utan även andra flygplatser där tillgänglighet saknas eller är begränsad idag.
- Att ta in Sälen-Scandinavian Mountains flygplats och Norrköping-Kungsängen flygplats som beredskapsflygplatser skulle få vissa positiva effekter i form av ökad geografisk tillgänglighet. Det skulle också bidra till ökad redundans i systemet med beredskapsflygplatser. Sådan redundans tycks dock inte efterfrågad av de offentliga aktörer som huvudsakligen nyttjar möjligheten att genomföra flygtransporter utanför stängningstid i berörda regioner. Om sådan ökad redundans skulle vara önskvärd för modellen med nationella beredskapsflygplatser behöver hela nätet ses över. Något sådant behov har inte fångats upp under utredningen. Vad gäller de finansiella effekter som ett intagande av fler flygplatser i nätet av beredskapsflygplatser skulle innebära så kommer ersättningen till de

¹ LI2025/02194

befintliga 27 flygplatserna att bli lägre, då medlen ska fördelas på ytterligare flygplatser, om inte de totala ekonomiska ramarna ökas. Detta gäller även driftbidrag för icke-statliga flygplatser.

- Trafikverket konstaterar att Säve flygplats redan idag är en beredskapsflygplats för en begränsad grupp användare och luftfartyg, även om den inte ingår i dagens modell och nät. Nuvarande modell med beredskapsflygplatser medger inte att Säve flygplats kan tas in och ersättas eftersom flera av de tjänster och fysiska förutsättningar som krävs för detta saknas i nuläget eller håller på att avvecklas. Trafikverket har för avsikt att se över hur modellen kan utvecklas i syfte att driften och tillgången till flygplatsen för framför allt samhällsviktig helikopterverksamhet ska kunna säkerställas mot bakgrund av såväl beredskaps- som totalförsvars skäl. Av detta följer att även andra flygplatser med motsvarande förutsättningar framledes kommer att kunna tas in i modellen, om regeringen så önskar.
- De aspekter vad gäller totalförsvarets behov som har framkommit under utredningen visar visserligen på att ökad flexibilitet och handlingsfrihet vad gäller tillgång till flygplatser som kan hantera stora och tunga luftfartyg är viktiga, och Trafikverket kan konstatera att flygplatser som Sälen-Scandinavian Mountains och Norrköping-Kungsängen flygplats därmed kan ha betydelse för totalförsvaret. Det innebär inte med automatik att dessa flygplatser måste tas in som beredskapsflygplatser kommande år: ingen av de 27 flygplatser som Trafikverket har överenskommelser om beredskap med under 2026 eller systemet som helhet har utvärderats mot totalförsvarets behov och eventuella krav. Frågan om civila flygplatsers roll, och i förekommande fall beredskapsflygplatssystemets utformning, behöver analyseras i ett bredare sammanhang än vad den nuvarande modellen medger. Om nuvarande modell och nät med beredskapsflygplatser i ökad grad ska möta totalförsvarets behov kvarstår behovet av en särskild genomlysning av modellen men också med avseende på alla civila svenska flygplatser. En sådan behovsanpassning efterfrågas av Försvarsmakten och Myndigheten för civilt försvar. Trafikverket bedömer att en sådan genomlysning inte bör ske innan man kunnat ta del av resultatet av utredningen om Statens framtida roll och ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion.

Uppdraget

Om uppdraget

I samband med beredningen av uppdraget till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2026 har Malung-Sälens kommun och Norrköpings kommun kontaktat Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, och framfört argument för att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats respektive Norrköping-Kungsängens flygplats ska upptas som beredskapsflygplatser². Trafikverket har därför fått i uppdrag att utreda om det finns skäl att kommande år ta in dessa två flygplatser som beredskapsflygplatser samt översiktligt redovisa vilka effekter ett eventuellt intagande skulle få. Det fanns därtill skäl att utreda om även Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2026.

Tolkning av uppdraget

Trafikverket har tolkat uppdraget som att regeringen önskar få belyst i vad mån de två första flygplatserna är nödvändiga som ett komplement till dagens nät av beredskapsflygplatser. Vad gäller Säve flygplats, som i dagsläget inte uppfyller de grundläggande krav som ställs på en beredskapsflygplats i det nationella nät Trafikverket har i uppdrag att säkerställa genom att ingå överenskommelser med flygplatser om beredskap, har Trafikverket förstått uppdraget som att regeringen vill få belyst i vad mån flygplatsen har en roll i transportsystemet exempelvis som en beredskapsflygplats. Trafikverket har därmed inte tolkat uppdraget som att det handlar om att utreda i vad mån alla de tre utpekade flygplatserna skulle kunna ta sig an ett åtagande om beredskap i enlighet med befintlig modell, även om detta behöver undersökas då det är en grundförutsättning för ett sådant åtagande. Trafikverket tolkar vidare att skrivningen ”kommande år” för uppdragets genomförande innebär att ett eventuellt intagande i dagens nät med beredskapsflygplatser skulle kunna aktualiseras tidigast 2027.

Avgränsning

Vid genomförandet av uppdraget har Trafikverket identifierat ett behov av att övergripande beskriva totalförsvarets behov och eventuella krav kopplat till civila flygplatser. Dessa kommer dock inte att beaktas eller redovisas fullt ut med avseende på respektive flygplats i det aktuella uppdraget, detta eftersom totalförsvarsaspekter vare sig har beaktats för hela modellen eller utretts för de 27 befintliga beredskapsflygplatserna i det nationella nätet. Trafikverket har noterat att det skett förändringar i omvärlden sen modellen utvecklades, inte desto mindre

² LI2025/01906 och LI2025/02159

måste flygplatserna som behandlas i den här rapporten utvärderas på samma sätt som de befintliga beredskapsflygplatserna i modellen.

Metod och upplägg

Trafikverket har inhämtat information och fakta i tidigare rapporter om systemet med beredskapsflygplatser och genomförda utredningar av flygplatssystemet. Trafikverket har även fört dialog med två pågående utredningar som rör luftfartsrelaterad infrastruktur, Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion³ och uppdraget till Myndigheten för totalförvarsanalys att genomföra en fördjupad analys av vilka konsekvenser avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret⁴.

Trafikverket har vidare inhämtat reflektioner och behov hos offentliga och privata aktörer när det gäller akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvård, krisberedskap och totalförsvaret kopplat till de tre aktuella flygplatserna. Inhämtningen har skett i form av dialoger och via e-post eller enkäter. Dialogerna har skett digitalt med berörda flygplatser och ägarrepresentanter (kommuner eller företag), berörda regioner, berörd länsstyrelse och viktiga aktörer för frågeställningen (den största användaren av beredskapsflygplatserna samt aktörer med verksamhet särskilt kopplad till Säve flygplats). Enkäten med frågor, som skickats till såväl offentliga som privata operatörer som utför samhällsviktiga flygtransporter på eller inom de områden där de aktuella flygplatserna finns, återfinns i bilagan.

Den statistik som återfinns i rapporten har tagits fram av Trafikverket med stöd av data från Transportstyrelsen som sedan har analyserats. Underlaget utgår från landningar. Då statistiken inte fullt ut innehåller data som medger att transporter som är akuta eller av annat skäl, utifrån ett samhällsperspektiv, prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänst, kustbevakning, brandflyg och andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret (i rapporten kallat "samhällsviktiga flygtransporter") kan identifieras, har även transporter som faller under kategorin Specialiserad flygverksamhet (eng. *Aerial Work* eller *Specialized Operations*, *SPO*) analyserats. Kategorin omfattar såväl kommersiell som icke-kommersiell verksamhet och inbegriper jordbruksflyg, fotoflyg, övervakningsflyg, patrulltjänst, flygräddningstjänst, mättnings- och inspektionsflyg, bogserflyg, målgång och reklamflyg.⁵ Av dessa underkategorier faller av uppenbara skäl inte alla in under den typ av flygningar som kräver öppnande av beredskapsflygplatser utanför stängningstid.

³ Dir. 2025:55. Utredningen ska redovisas senast den 30 september 2026.

⁴ Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Myndigheten för totalförvarsanalys (Fö2025/00266, Fö2025/00424, Fö2025/00930 m.fl.)

⁵ TSFS 2022:106

Okänd farkost är vidare ett genomgående problem i alla kategorier, vilket begränsar precisionen i underlaget och, som en följd, analyserna.

Definitioner och begrepp

För den aktuella utredningen har Trafikverket utgått från att begreppet ”samhällsviktiga flygtransporter” omfattar akuta eller av annat skäl, utifrån ett samhällsperspektiv, prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvård, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänst, kustbevakning, brandflyg och andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. Vad gäller begreppet ”beredskapsflygplats” avser det en certifierad/godkänd instrumentflygplats som har beredskap enligt avtal med Trafikverket för att kunna öppna upp för samhällsviktiga flygtransporter när flygplatsen normalt är stängd.

Förkortningar

AFIS	(Aerodrome Flight Information Service, flyginformationstjänst för flygplats) verksamhet med uppgift att bedriva flyginformationstjänst vid okontrollerad flygplats
AIP	(Aeronautical Information Publication) publikation för luftfarten med information om bland annat flygplatser, luftrum och nationella regler som riktar sig till flygoperativ personal för färdplanering och för användning i flygsimulatorer
ATC	(Air Traffic Control Service, flygkontrolltjänst) områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst; ATC tillhandahålls i syfte att 1) förebygga kollisioner a) mellan luftfartyg, och b) mellan luftfartyg och ett hinder inom manöverområdet, samt 2) påskynda och bibehålla ett välordnat flygtrafikflöde
CNS	(Communication, navigation and surveillance, kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst) sammanfattande beteckning där kommunikationstjänst avser fast eller rörlig luftfartstjänst som möjliggör kommunikation mark/mark, luft/mark och luft/luft i syfte att utöva flygtrafiktjänst, navigationstjänst avser hjälpmedel och tjänst som förser luftfartyg med positionsbestämning och tidsanpassad information och övervakningstjänst avser hjälpmedel och tjänst som används för att fastställa luftfartygs position i syfte att möjliggöra separering
FATO	(Final Approach and Take-Off area) start- och landningsområde för helikopter
HOSP	Ambulansflygning som av medicinsk myndighet förklarats ha denna status

PinS	(Points in Space) Instrumentinflygningsprocedur för helikopter
RNP	(Required Navigation Performance, som i RNP-inflygning) avancerad satellitbaserad inflygningsmetod som möjliggör exakta, kurvade inflygningar utan markbaserade hjälpmedel
SAR	(Search And Rescue) efterforskning, lokalisering och undsättning

Om systemet med beredskapsflygplatser

Historik

Sedan 2012 har Trafikverket ingått årliga överenskommelser med ett antal flygplatshållare i syfte att säkerställa att de håller beredskap för att öppna upp flygplatsen för samhällsviktiga lufttransporter under de tider då flygplatsen är stängd. Trafikverket fick år 2011 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att ingå dessa överenskommelser. I samverkan med Transportstyrelsen, som år 2009 lämnade förslag till regeringen på ett beredskapssystem⁶, föreslog Trafikverket hur verksamheten skulle kunna se ut i praktiken och vilka flygplatser som verket rekommenderade skulle ingå. Från och med 2012 har sedan uppdraget att ingå dessa överenskommelser framgått i Trafikverkets instruktion⁷.

Beredskapsflygplatserna var till en början tio till antalet, både statliga och regionala och spridda över landet. Den historiska grunden för modellen var en geografisk täckning som medgav en timmes flygtid mellan flygplatser för luftfartyg (där helikopter var dimensionerande). Från och med december 2020, till följd av covid-19-pandemin, bedömde regeringen att fler flygplatser krävdes i systemet för att kunna frakta patienter, personal och materiel. Sveriges kommuner och regioner hade inför regeringens beslut om att utöka nätverket av beredskapsflygplatser inkommit med en skrivelse om behovet och även pekat ut flygplatserna som SKR ansåg behövdes. Dessa var 17 till antalet och regeringen gav Trafikverket i uppdrag att omedelbart ingå avtal med dessa.

Under 2021 tecknades sedan löpande kortare avtal med månadsvis ersättning med de 17 s.k. temporära beredskapsflygplatserna. I december 2021 beslutade regeringen att de temporära flygplatserna fortsatt skulle vara beredskapsflygplatser under 2022, och då på helårsbasis och med samma villkor som de tio ordinarie. Begreppet ”temporära” utelämnades. Regeringen tog ett liknande beslut i december 2022 inför 2023, det vill säga gav Trafikverket i uppdrag att teckna årliga avtal med 27 flygplatser, alla på samma villkor.

Vilka beredskapsflygplatserna har varit sedan december 2020 har varierat något. Skavsta ingick avtal med Trafikverket för december 2020 men valde sen att tacka nej till en fortsättning. I mars 2022 lade Skövde flygplats ned sin verksamhet och avtalet om beredskap upphörde. I regeringsbeslutet från december 2022 valde regeringen att ta bort Norrköping och Eskilstuna ur nätverket och istället lägga till

⁶ Tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga transporter, TSL 2009-519

⁷ 2 § 15 p. förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Västerås, Halmstad och Skavsta. Dagens nätverk av beredskapsflygplatser framgår i figur 1.

Gävleborgs och Uppsala län är i dagsläget de enda län i landet som inte har någon beredskapsflygplats. Gävleborgs län är det enda län som inte har någon instrumentflygplats. Trafikverket utredde på uppdrag av regeringen förutsättningarna för att en flygplats i Gävleborgs län skulle bli beredskapsflygplats.⁸

Figur 1. Beredskapsflygplatser år 2026



Användningen av systemet

Beredskapsflygplatserna används främst för akuta sjuktransporter med ambulansflyg men även Polismyndigheten (Polisflyget), Myndigheten för civilt försvar, Försvarsmakten, Sjöfartsverket m.fl. nyttjar möjligheten att använda

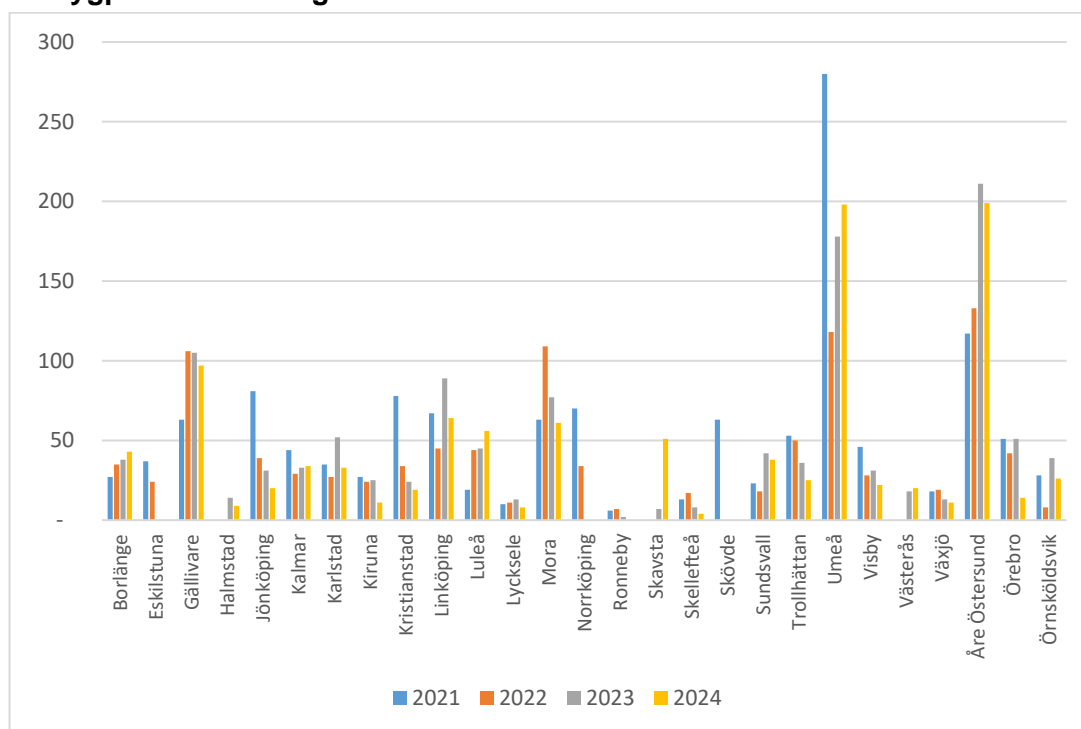
⁸ [Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län](#), TRV 2022/144704

flygplatserna även när de normalt håller stängt. I diagram 1 redovisas det antal gånger flygplatserna har öppnat för att ta emot eller släppa iväg samhällsviktigt flyg under stängda timmar. Av samtliga rörelser utgjorde ambulansflygningar i snitt 93,7 procent per år under perioden 2021-2024.

Eftersom Arlanda, Malmö och Landvetter har öppet dygnet runt finns ingen statistik om öppnanden på stängda timmar. De flygplatser som har öppet dygnet runt erhåller heller ingen ersättning från Trafikverket och redovisar därmed ingenting, se vidare under *Beräkning av ersättning*.

I detta sammanhang bör det noteras att det inte enbart är de 27 beredskapsflygplatserna som tar på sig att öppna upp för akuta flygtransporter: även andra svenska flygplatser kan välja att göra det vid förfrågan, även om de varken har en överenskommelse med Trafikverket eller får statligt driftbidrag och ersättning för beredskapen.

Diagram 1. Antal öppnanden för samhällsviktigt flyg 2021-2024 under den tid då flygplatsen är stängd



Källa: Trafikverket

Systemets uppbyggnad och villkor

Modellen bygger på att en flygledare och två markpersonal befinner sig i beredskap i hemmet på de tider flygplatsen har stängt och de kan då ringas ut i händelse av en akut samhällsviktig transport. Antalet personer i beredskap är en kvarleva från när systemet utreddes under 2009 och 2011. Under åren har samtliga flygplatser i olika

sammanhang lyft att två personer på marken är för lite, speciellt under vintern, samt att beredskapsåtagandet genererar andra stora kostnader som modellen inte täcker.

Det har inneburit att Trafikverket på uppdrag av regeringen har gjort översyner av systemet⁹. Den senaste utredningen lämnades in till regeringen i november 2021. Regeringen tillsatte år 2022 en större utredning om hela landets flygplatssystem. I februari 2023 redovisades denna utredning, betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - För tillgänglighet och beredskap (härefter Ds 2023:3), och där finns förslag gällande beredskapssystemet¹⁰. Av de förslag som lades fram i betänkandet har följande realiserats, även om det är oklart ifall det har skett mot bakgrund av utredarens förslag:

- Nätet av beredskapsflygplatser har utvidgats i jämförelse med de sedan tidigare tio ordinarie beredskapsflygplatserna för att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk yttäckning för samhällsviktig luftfart.
- Regeringen beslutar fortsatt om vilka flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Om en utpekad flygplats inte är intresserad av att ingå i detta nät, kan Trafikverket komplettera nätet genom avtal med annan närliggande flygplats vid behov.
- Ersättningen till de flygplatser som ingår i det statliga nätet av beredskapsflygplatser bedöms [behöva] fördubblas på grund av att fler flygplatser ingår i nätet samt att flygplatserna föreslås få ersättning för ytterligare personal jämfört med idag.

Dagens modell är i grunden densamma som vid införandet år 2012. Det som förändrats, förutom att fler flygplatser tillkom som en följd av pandemin, är storleken på anslaget för verksamheten. Fram till år 2021 var anslaget 9,5 Mkr per år för de flygplatser som ingick från start. Med fler flygplatser har anslaget ökat, idag är anslaget till Trafikverket för systemet med beredskapsflygplatser 103 Mkr.

Systemet bygger, i enlighet med Trafikverkets instruktion, på frivilliga överenskommelser med flygplatshållarna. Trafikverket ingår nya avtal med respektive flygplatshållare varje nytt år. Modellen är en enkel lösning för att hantera akuta situationer i vardagen. Regeringen har i uppdragen till Trafikverket begärt att systemet ska utredas även avseende ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverket har dock konstaterat att myndigheten inte haft förutsättningar att ta detta större grepp på systemet och därmed att totalförsvarsaspekterna när det gäller systemet med

⁹ Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna”, Trafikverket, publikation 2020:145 samt ”Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter”, Trafikverket, publikation 2021:223

¹⁰ ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap” Ds 2023:3

beredskapsflygplatser inte har kunnat klarläggas fullt ut. Trafikverket har såtillvida bedömt att en bred samverkan bör initieras för att få fram vilka behov med avseende på totalförsvarsaspekter som finns när det gäller systemet och beredskapsflygplatserna, liksom vilka krav som kan behöva uppfyllas av flygplatserna ur ett totalförsvarsperspektiv. Frågan har berörts i myndighetens och utredningar men några skarpa förslag har inte lagts.

Åtaganden i avtalen

Avtalen har varierat något till sin utformning under de år som systemet varit i bruk, men åtagandet har i sak huvudsakligen handlat om samma sak. I 2026 års avtal formuleras det som följer:

”Flygplatsen förbinder sig att under perioden 1 januari 2026 till och med 31 december 2026 hålla beredskap de timmar på dygnet då Flygplatsen är stängd, för att på begäran, från företrädesvis men inte begränsat till, öppnandefunktionen vid Trafikverket, Joint Rescue Co-ordination Centre, JRCC, (Sjöfartsverkets gemensamma ledningscentral), SOS alarm, Polisen, Kustbevakningen samt företag/operatörer som bedriver verksamhet med luftburna ambulanstransporter, kunna ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret.”

Åtagandet innebär att personal i beredskap, inom en timme från utringning, ska infinna sig på aktuell flygplats för att sedan kunna ta emot eller släppa iväg, alla luftfartyg enligt ovan med begränsning endast av flygplatsens kategorisering. Flygplatsen ska tillhandahålla sådana tjänster, i egen regi eller inköpta av annan aktör, som krävs för att ta emot och släppa iväg luftfartyg enligt ovan. Dessa tjänster omfattar exempelvis:

- Fälthållning
- Flygtrafikledningstjänst eller, om sådan saknas vid flygplatsen, flyginformationstjänst för flygplats (AFIS)
- Räddningstjänst
- Avisning av luftfartyg
- Tankning av luftfartyg
- Väderobservationer
- Öppnande av grindar för ambulans

Flygplatsen får ingen ersättning från Trafikverket för kostnader förknippade med att öppna flygplatsen eller övriga tjänster som tillhandahålls användarna: detta ska istället belasta användarna.

Avtalsparten förbinder sig vidare att per kvartal redovisa de kostnader som uppdraget inneburit samt antal öppnanden som genomförts eller inte kunnat genomföras.

Beräkning av ersättning

Trafikverket tog i utredningen 2011 fram en finansieringsmodell som fortfarande används. Modellen fördelar det anslag som Trafikverket tilldelas av regeringen genom att en schabloniserad timkostnad för en flygledare och två markpersonal i beredskap multipliceras med det antal timmar som flygplatsen har stängt under ett år. Antalet stängda timmar kommande år beräknas genom att använda stängda timmar vecka 41 föregående år och detta extrapoleras sedan till ett årsvärde.

Ersättningen varierar således utifrån öppettider där flygplatser med mer generösa öppettider får lägre ersättning och de som har mer stängt en högre ersättning. De tre stora flygplatserna – Stockholm Arlanda, Göteborg Landvetter och Malmö Sturup – har öppet dygnet runt. Det innebär att de aldrig behöver ha personal i beredskap för att ta emot samhällsviktiga transporter eftersom den kapaciteten finns på dygnets alla timmar ändå. Därmed får de inte någon ersättning från Trafikverket eftersom den endast utgår till personal i beredskap. De tre stora flygplatserna omfattas dock av kraven i avtalet som Trafikverket har med Swedavia.

Förutom de tre stora flygplatserna, som alltså inte får någon ersättning alls, är det idag Luleå flygplats som har lägst ersättning, 1,68 Mkr medan Kiruna, Lycksele och Mora har mest i ersättning och alla får över 5 Mkr var.

Så snart en flygplats är öppen bedrivs enligt EU:s semantik s.k. ekonomisk verksamhet. Ett bidrag från en offentlig aktör till ekonomisk verksamhet (samtidigt som tre andra kriterier är uppfyllda) utgör statsstöd, vilket är otillåtet. En flygplats som är stängd bedriver inte ekonomisk verksamhet och därmed kan staten ge bidrag till kostnader som uppstår under den stängda tiden utan att det är ett statsstöd. Så fort flygplatsen öppnar avslutas Trafikverkets ersättning och de kostnader som då uppstår behöver täckas genom t.ex. avgifter gentemot användarna av tjänsten.

Effekt på andra ersättningar

Ersättningen till flygplatser med avtal om beredskap kan påverka om en kommun har möjligheten att ansöka om statsbidrag till icke-statliga flygplatser¹¹, hädanefter kallat driftbidrag. För att en kommun ska kunna ansöka om driftbidrag krävs antingen att det utförs flygtrafik som omfattas av allmän trafikplikt, att flygplatsen

¹¹ Förordning (2024:532) om statsbidrag till icke-statliga flygplatser

har avtal med Trafikverket om att den ska vara beredskapsflygplats, eller att det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning.

Skulle Sälen-Scandinavian Mountains flygplats eller Norrköping-Kungsängen inkluderas i nätverket av beredskapsflygplatser skulle också kommunen där flygplatsen ligger kunna ansöka om driftbidrag. Driftbidraget fördelas idag genom en procentuell likafördelning baserat på föregående års faktiska underskott. Uppfyller fler flygplatser samtliga krav för att erhålla driftbidrag påverkar det bidraget till samtliga av de icke-statliga flygplatserna som idag erhåller bidraget.

På grund av att ersättningarna är beroende av samtliga andra flygplatsers resultat föregående år kan Trafikverket inte presentera något underlag om hur fördelningen av driftbidraget skulle kunna komma att se ut.

I dagsläget har Trafikverket att fördela 528 Mkr i driftbidrag till de icke-statliga flygplatserna.

Sälen-Scandinavian Mountains flygplats

Sälen-Scandinavian Mountains flygplats ligger vid Mobergskölen intill Rörbäcksnäs, Dalarnas län, i svenska Sälenfjällen. Driftbolaget marknadsför flygplatsen som Scandinavian Mountains Airport. Den ursprungliga flygplatsen byggdes 1972 och ägdes av Sälenfjällens flygklubb. Under 2017-2019 byggdes flygplatsen om till en utpräglad kommersiell flygplats för flygplan på upp till 200 passagerare, i syfte att kunna ta emot flyg med företrädesvis skidturister till Sälen och Trysil. Mot bakgrund av att regeringen bedömde att kommunikationerna till Sälen/Trysil-området behövde förbättras för att besöksnäringen skulle kunna utvecklas, där en avgörande faktor för att kunna attrahera europeiska besökare var snabba och effektiva flygförbindelser, beslutade regeringen genom fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2014-2025 att avsätta ett statligt investeringsstöd om 250 miljoner kronor för att bidra till den utvecklingen, där stödet avsåg byggandet av en landningsbana. Stödet förutsatte ett godkännande av den Europeiska kommissionen som godkände stödet i beslut den 29 maj 2017¹². Flygplats öppnades officiellt den 22 december 2019.

Sälens flygplats är en utpräglad s.k. säsongsflygplats då man har sina trafikflöden och därmed öppettider koncentrerade till vintersäsongen. Då Sälen är en säsongsflygplats hämtar man periodvis in personal från andra aktörer. Om man skulle utöka verksamheten skulle det inte behövas något nytt drifttillstånd.

Sälen-Scandinavian Mountains flygplats har en relativt lång bana, 2500 meter, och inflygningshjälpmedlen är av s.k. kategori (CAT) III vilket innebär goda möjligheter att landa på instrument även i förhållanden med dålig sikt eller mycket låg molnbas. Flygplatsen har utformats med virtuellt flygledningstorn, dvs. fjärrstyrd flygtrafikledning, där trafiken leds från en kontrollcentral i Sundsvall.

Malung-Sälens kommun har kontaktat regeringen och framfört att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats bör bli beredskapsflygplats.¹³

Användning för samhällsviktiga flygtransporter

Flygplatsen används enligt egen uppgift av samhällsviktigt flyg med helikopter. Då landningar saknas i statistiken gör Transportstyrelsen och Trafikverket tolkningen att det rör sig om helikoptertrafik i flygplatsens luftrum i samband med upphämtning av patienter från fjället. Detta stöds av att ingen av de utförare som har Trafikverket har haft dialog med eller som har svarat på Trafikverkets enkät har

¹² SA. 45863

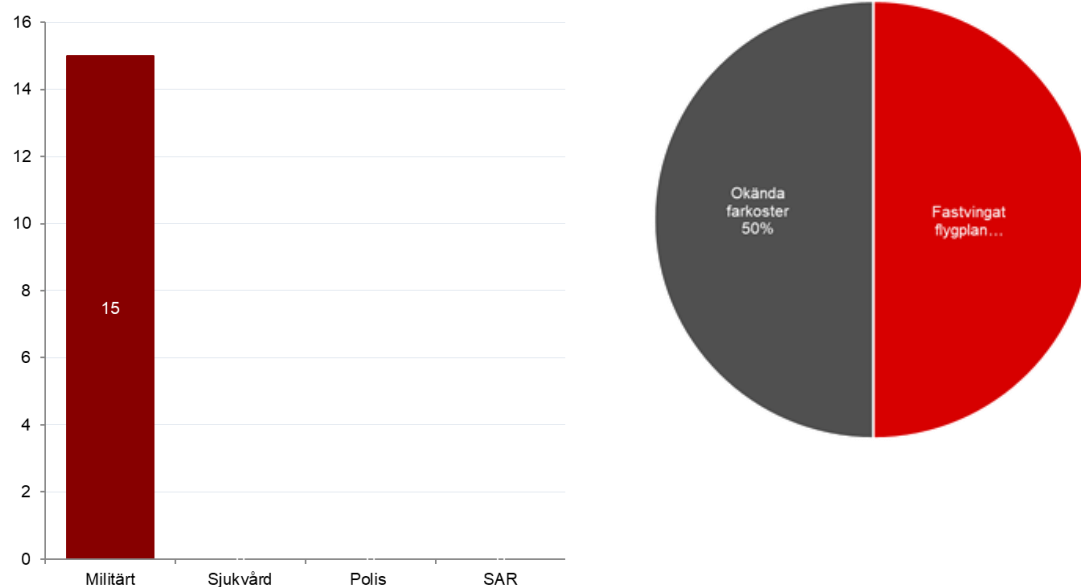
¹³ LI2025/02159

uttryckt ett behov av att flygplatsen tas in som beredskapsflygplats. Utförarna ser heller inte ett ändrat behov framledes. De sjukvårdsrelaterade transporter som sker i området sker enligt regionen huvudsakligen med helikopter från fjällvärlden till sjukhus i regionen eller med flygplan från flygplats nära regionens sjukhus till patientens hemregion.

Även om flygplatsens syfte och affärsmodell är att hantera transportbehov kopplade till fjällturismen har dess gränsläge vidare gjort den till en tillgång för militära aktiviteter. Flygplatsen har exempelvis använts under större militärövningar 2021 och 2023.

Transportstyrelsens statistik för Sälen-Scandinavian Mountains flygplats visar på totalt 15 landningar 2025 inom samhällsviktiga kategorier, uteslutande militär trafik. Det finns inga registrerade landningar vad gäller registrerad sjukvård, polis eller SAR. Baserat på de uppgifter man har gör Transportstyrelsen analysen att när det förekommer ambulansflyg i området berörs enbart flygplatsens luftrum, inte själva markytorna på flygplatsen.

Diagram 2. Antal öppnanden för samhällsviktigt flyg 2025



Det finns ingen registrerad helikoptertrafik alls. All känd militär trafik sker med fast vinge, dvs. flygplan, i form av Flygvapnets transport- och spaningsflyg. De två okända utländska luftfartygsregistreringarna¹⁴ kan enligt Transportstyrelsens bedömning vara helikoptrar eller flygplan men är s.k. oklassificerbara utan tillgång till militärens register.

¹⁴ US Navy-format (165839, 205937)

Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats

Utförare av samhällsviktiga flygtransporter har i sina svar på Trafikverket frågor framfört att de aldrig eller mycket sällan använder flygplatsen, i det senare fallet är det i så fall för tankning (Sjöfartsverket). Om flygplatsen skulle tas in som beredskapsflygplats är det dock enligt en aktör viktigt att kravställa att beredskapen ska tillhandahållas hela året. Att flygplatsens öppettider är anpassade till säsongstyrda turistströmmar utgör enligt flygplatsen¹⁵ inget hinder för att man skulle kunna ta sig an ett beredskapsåtagande i enlighet med befintlig modell. Flygplatsen har normalt stängt sju månader om året men har en bemanning för att kunna öppna upp för flyg på dagtid. De noterar att de skulle behöva fler än de som sköter arbetet i dagsläget för att kunna bemanna även nattetid.

Polismyndigheten för fram att Polisflyget och den statliga fjällräddningen året och dygnet runt är i behov av en robust och högpresterande infrastruktur i nordvästra Dalarna för sina uppdrag. Mot bakgrund av att Sälenfjällen är Sverige största vinterdestination och att området periodvis är länets största befolkningscentra menar regionpolisen att en god och robust säkerhet kan säkerställas genom att Sälen flygplats utpekas som beredskapsflygplats. Man lyfter fram tre grundläggande skäl: förekomsten av inflygningshjälpmedel CAT III som möjliggör livräddning i alla väder, banans längd och kapaciteten för tunga förstärkningar som möjliggör insatser med exempelvis Nationella insatsstyrkan eller omfattande räddningsresurser samt att polisiära behov och gränsbevakning mot Norge kräver omedelbar tillgång till flygplatsen för dygnet-runt-beredskap och Nato-nytta vilket skulle säkerställas vid ett utpekande. Trafikverket noterar att det inte framgår av den statistik som myndigheten tagit del av att flygplatsen, under tider då flygplatsen normalt har stängt, öppnas upp för akuta eller andra prioriterade transporter av vare sig Polisflyget eller andra aktörer inom räddningstjänst. Även om Trafikverket delar Polismyndighetens beskrivningar vad gäller vikten av den statliga fjällräddningen kan enligt Trafikverkets bedömning behovet av just en beredskapsflygplats enligt befintlig modell inte bekräftas. Att flygplatsens funktion och kapacitet kan vara av vikt vad gäller tunga förstärkningar, dygnet-runt-beredskap och NATO-nytta behöver utredas vidare, se nedan och i avsnittet *Totalförsvarets behov och krav*.

Region Dalarna ser inte att flygplatsen i Sälen utgör en viktig nod för transporter kopplat till sjukvården, och den utgör inte någon avgörande resurs för att upprätthålla den katastrofmedicinska beredskapen. Orsaken är att flygplatsen ligger för långt från deras sjukvårdsinrättningar. Som en följd ser regionen inget behov av att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats pekats ut som beredskapsflygplats mot

¹⁵ Uppgift vid digitalt möte den 19 februari 2026.

bakgrund av dagens modell.¹⁶ Regionen konstaterar dock att ur ett totalförsvarsperspektiv och i samband med kriser såsom större flyktingströmmar till Sälen skulle flygplatsen kunna fylla en viktig funktion.

Länsstyrelsen i Dalarnas län för i sitt yttrande¹⁷ över Ds 2023:3 fram att ”om även Scandinavian Mountains Airport skulle vara en beredskapsflygplats skulle länets östra delar öka sin samhällsberedskap”. I samma yttrande för länsstyrelsen fram att utifrån gränssamarbetet med Norge fyller flygplatsen i Sälen en viktig funktion ur ett mellannationellt perspektiv. Norges Transport- och kommunikationsministerium¹⁸ har vid kontroll av behoven meddelat Trafikverket att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats inte har ”bedömts av vare sig oss eller de underliggande myndigheterna eller räddningsmyndigheterna vad gäller bedömningar av nödflygplatser eller kapacitet för norska intressen”.

Myndigheten för civilt försvar har i dialog med Trafikverket framfört att de ser det som viktigt med handlingsfrihet genom geografisk spridning och att flygplatser på flera ställen i landet kan ta emot tungt transportflyg, som är något som bl.a. Sälen flygplats kan.

Försvarsmakten har i dialog med Trafikverket framfört att de ser Sälen som en flygplats som utformats för turistflöden. Eftersom betydelsen av öst-västliga förbindelser ökar i takt med den försämrade omvärldsutvecklingen konstaterar de dock att järnvägar och flygplatser har en viktig roll. Sälen-Scandinavian Mountains flygplats utgör en av få flygplatser i det aktuella området, ligger i närheten av en av Norges största armégarnisoner och kan alltså ha betydelse för storskaliga operationer i Norden. Man gör därmed bedömningen att flygplatsen, tillsammans med andra flygplatser i strategiskt viktiga områden, ”bör erhålla formell beredskapsstatus”. Trafikverket förstår i detta sammanhang behovet som att det är kopplat till totalförsvarets behov, och att beredskap i detta sammanhang handlar om att det finns en god beredskapsförmåga hos Sälen-Scandinavian Mountains flygplats som en del av det civila försvaret att stödja och underlätta såväl civila som militära transporter och andra insatser inom ramen för totalförsvarets behov.

Malung-Sälens kommun för i sitt yttrande¹⁹ över Ds 2023:3 bland annat fram att ”Den snabbt förändrade svenska säkerhetspolitiska situationen gör att man enligt vår syn bör väga in Scandinavian Mountains försvarsstrategiska betydelse i arbetet med beredskapsflygplatser. (...) En allmän trafikplikt och ett utpekande som

¹⁶ Uppgifter vid digitalt möte den 9 mars 2026 samt via e-post den 12 mars, mot bakgrund av en skrivelse signerad av regionen som kom in till Trafikverket via Sälen Scandinavian Mountains flygplats efter mötet den 9 mars 2026.

¹⁷ 400-2383-2023

¹⁸ Transport- och kommunikationsministeriet (Samferdselsdepartementet, SD) har det övergripande ansvaret för ramvillkoren för posttjänster, för flyg-, väg- och järnvägssektorerna samt för de nationella vägfärjorna.

¹⁹ [malung-salens-kommun.pdf](#)

beredskapsflygplats skulle ge Försvarmakten tillgång till flygplatsen under årets alla dagar.” Trafikverket kan mot bakgrund av dialogen med Försvarmakten konstatera att Försvarmakten redan har tillgång till flygplatsen samt att möjligheten att akut kunna öppna upp flygplatser i det nationella nätet utanför ordinarie öppningstid normalt inte är ett behov för Försvarmakten. Försvarmakten förefaller därför inte ha behov av att flygplatsen i detta sammanhang blir en beredskapsflygplats.

Flygplatsen har i tillägg till det som framgår ovan framfört att de ser på framtidens behov och att de där har något att erbjuda det civila totalförsvaret. Trafikverket delar bilden och gör som utgångspunkt bedömningen att civila flygplatser är centrala för totalförsvaret. Myndigheten kan konstatera att civila flygplatsers roll som en del av totalförsvaret behöver analyseras och konkretiseras. Detta innebär dock inte att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats med nödvändighet behöver tas in i det nationella nätet med beredskapsflygplatser i dess nuvarande modell.

Efter att ha inhämtat synpunkter och tagit del av yttranden och svar från utförare av samhällsviktiga flygtransporter gör Trafikverket den samlade bedömningen att Sälen-Scandinavian Mountains flygplats inte är nödvändig som ett komplement i nätet med beredskapsflygplatser utifrån den modell som är etablerad idag.

Bedömningen innebär inte att Trafikverket kommit till slutsatsen att flygplatsen inte är eller kan vara av vikt för totalförsvaret eller behövs av beredskapsskäl utifrån andra perspektiv. Trafikverket ifrågasätter inte scenariet att flygplatsen kan medföra flygoperativa nyttor i civilt avseende utanför de öppethållningstider som idag gäller kopplat till de turistflöden som den är tänkt för. Det är vidare ställt utom tvivel att flygplatsen är till nytta för militären vid övningar och att den kan få betydelse för totalförsvarsrelaterade behov såsom förflyttningar i öst-västlig riktning och vice versa kopplade till totalförsvaret inbegripet insatser inom ramen för värdlandsstöd. Modellen med beredskapsflygplatser syftar dock till att kunna öppna flygplatser för akuta eller på annat sätt prioriterade flygningar under tider då flygplatsen normalt har stängt. Sådana transporter som föranleds av totalförsvarsrelaterade behov hanteras inte med så korta tidsramar. Sjukvårdsrelaterade transporter är den typ av transport som till mer än 90 procent nyttjar systemet med beredskapsflygplatser, och regionen eller den utförare som till största delen utför sjukvårdsrelaterade transporter har inte fört fram ett behov av ytterligare en beredskapsflygplats i Dalarna.

Trafikverket är tveksamt till i vad mån Polismyndighetens polisiära behov och gränsbevakning skulle falla inom den typ av behov som beredskapsflygplatserna har att möta. Trafikverket bedömer att Polismyndighetens behov av Sälens flygplats kan behöva omfattas av en djupare analys och inte begränsas till de förutsättningar som ges av en beredskapsflygplats i nuvarande modell, dvs. möjligheten att kunna öppna

flygplatsen för akuta eller på annat sätt prioriterade flygningar under tider då flygplatsen normalt har stängt.

Då Sälen-Scandinavian Mountains flygplats inte föreslås bli beredskapsflygplats har ingen analys av förenlighet med kommissionens beslut av den 29 maj 2017 gjorts för ersättningen enligt beredskapsavtalet eller eventuellt driftbidrag enligt förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Norrköping-Kungsängen flygplats

Norrköping-Kungsängen flygplats är en internationell flygplats öster om centrala Norrköping i Östergötland. Driftbolaget marknadsför flygplatsen som Norrköping Airport. Norrköping-Kungsängens flygplats invigdes 1934 och är Sveriges äldsta civila flygplats som fortfarande är i drift. Den var tidigare statlig men 2006 tog Norrköpings kommun över flygplatsen.

Flygplatsen saknar reguljära förbindelser in- och utrikes, men trafikeras av charterflygbolag samt av olika typer av samhällsviktiga flygtransporter.

Norrköping-Kungsängen flygplats har varit s.k. temporär beredskapsflygplats i samband med covid 19-pandemin. Flygplatsen har även tagits in som ersättningsflygplats när Linköping City (Linköping Saab) flygplats av olika skäl inte har kunnat öppna utanför stängningstid. Denna lösning förekommer i varierande grad för flera av beredskapsflygplatserna i det nationella nätet, vid tillfällen då man av exempelvis resurs- eller underhållsskäl inte kan öppna upp under stängningstid under begränsade tidsperioder och en närliggande flygplats ombes att tillfälligt agera beredskapsflygplats.

Norrköpings kommun har kontaktat regeringen och framfört att Norrköping-Kungsängen flygplats bör bli beredskapsflygplats. I sin skrivelse²⁰ pekar Norrköping på att man trots att man är en av de största regionala flygplatserna inte får ta del av vare sig det statliga bidraget eller beredskapsersättningen vilket äventyrar framtiden för flygplatsen och dess möjligheter att bibehålla kapacitet och utgöra en del av landets beredskap och försvar. Som argument för att flygplatsen bör pekas ut som beredskapsflygplats för kommunen bland annat fram att Försvarsmakten, försvarsindustrin och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (numera Myndigheten för civilt försvar) har visat intresse för flygplatsen, det flexibla och generösa miljötillståndet, banans längd, närheten till annan infrastruktur, att Norrköping-Kungsängen flygplats varit utpekad temporär beredskapsflygplats under covid-19-pandemin samt att man fortsatt utgör en viktig del av samhällsnyttoflygtrafiken. Att inte ta del av stödet menar kommunen skulle leda till att flygplatsen behöver anpassa sin kapacitet och i princip fullt ut fokusera på kommersiella intressen.

Användning av samhällsviktiga flygtransporter

Ambulanshelikoptern använder flygplatsen utanför öppethållningstid 5–10 gånger per år. Om den är stängd landar de på gräsmattan utanför flygplatsens staket, och detta anges ske vid runt 80 procent av tillfällena. Sjöfartsverket använder

²⁰ LI2025/01906

flygplatsen vid enstaka tillfällen för att tanka sina helikoptrar. Ingen av aktörerna förutspår ett ändrat behov framledes.

Bromma Air Maintenance ABs (BAM) verksamhet med kalibreringsflyg/mätflyg²¹ har Norrköping-Kungsängen flygplats som bas. BAM uppger att verksamheten utförs på uppdrag av ägare och förvaltare av flygnavigeringsutrustning. Uppdragen genomförs huvudsakligen inom Skandinavien men även inom övriga Europa med två flygplan. Det rör sig om cirka 700 flygtimmar per år sammantaget. Företaget har genom kontraktsstyrning en skyldighet att hålla en viss jourverksamhet vilket innebär att utryckning kan ske i princip när som helst på dygnet, avhängigt allvarlighetsgraden för driftstörningen. All flygverksamhet utgår från Norrköping-Kungsängen vilket innebär att start och landning kan behöva ske utanför flygplatsens ordinarie öppethållningstider, alla dagar i veckan. Förekomsten av jourverksamhet är visserligen begränsad till ett fåtal tillfällen, tre eller färre per år, men konsekvenserna av en driftstörning på flygnavigeringsutrustning eller inflygningshjälpmedel menar BAM är mycket stora när detta inträffar.

Polismyndigheten är verksam i kommunen och använder flygplatsen och dess luftrum för bland annat övervakningsverksamhet. Polisens behov att nyttja flygplatsen gäller enligt flygplatsen även tider utanför ordinarie öppettid.

Den Frivilliga Flygkåren (FFK) uppger att de nyttjar Norrköping-Kungsängen flygplats som en av hemmabaserna i Östergötland. Den används genomgående för uppdrag åt Marinen och framgent även för brandövervakning. FFK använder enligt egen uppgift flygplatsen för verksamhet som uppgår till omkring 300 timmar per år.

Försvarsmakten har sedan en tid tillbaka etablerat sig på flygplatsen och planerar för olika verksamheter.

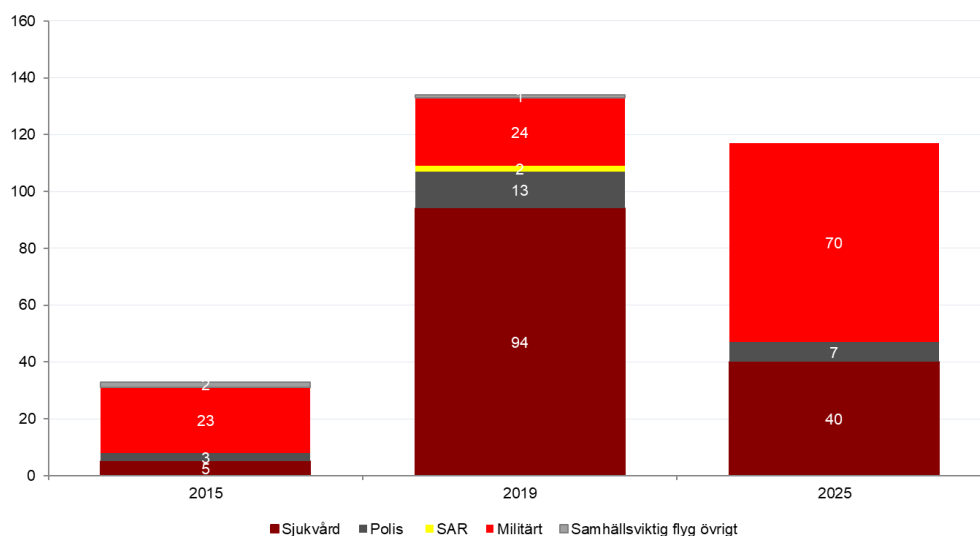
²¹ Verksamheten sker inom ramen för Commercial Specialized Operations (SPO) och regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 965/2012, bilaga VIII (Part-SPO).

Norrköping-Kungsängen flygplats har tillhandahållit följande statistik vad gäller samhällsviktiga flygtransporter vid flygplatsen:

	Beredskapsflygplats	Ej beredskapsflygplats	
	Summa för perioden 2020-2022	År 2024	År 2025**
Ambulans	1166*	35	43
Polis	22	7	6
Brandflyg	711	51	95
Kustbevakningen	5	4	1
Försvarsmakten	21	7	10
	*varav 108 utanför ordinarie öppettid		** t.o.m. september

Vad gäller Transportstyrelsen statistik har Trafikverket gjort en analys för åren 2015, 2019 och 2025 (se diagram 3-5).

Diagram 3. Transportstyrelsen statistik för 2015, 2019 och 2025



Baserat på statistiken konstaterar Trafikverket att man har registrerat 117 landningar 2025 och att det innebär en minskning med 14 procent jämfört med 2019. Brandövervakningsflyg finns inte med i underlaget men förekommer i kategorin aerial work²². Totalt sett är antalet landningar 2025 något lägre än 2019 men betydligt högre än 2015. Transporter inom militärt flyg är den enda kategorin som ökar kraftigt 2025 jämfört med både 2015 och 2019, där ökningen sker för helikopterverksamheten. Sjukvårdsrelaterade transporter minskar kraftigt 2025 från toppåret 2019 men är fortfarande långt över nivån 2015. SAR och

²² Aktiviteter vid Norrköpings Automobil & Flygklubb, Linköpings Flygklubb samt Östra Sörmlands Flygklubb.

samhällsviktigt flyg försvinner helt ur statistiken 2025. Flygplan, dvs. luftfartyg med fast vinge (i diagrammet fastwing), dominerar totalt sett men minskar i andel från 70 procent 2019 till 40 procent 2025. 2025 ökar närvaron av Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflygs (KSA) flygplan och vi ser också en ökad helikopterandel i statistiken. Nästan en tredjedel av landningarna är okänd farkost inbegripet utländska ambulansoperatörer (danska, finska och österrikiska) som inte alltid kan identifieras. Polisflyget består nästan uteslutande av helikopter (totalt 83 procent). Sjöfartsverkets verksamhet med SAR-helikoptern utgör endast 2 landningar 2019 (inga landningar 2015 eller 2025).

Diagram 4. Landningar per utförare och typ av luftfartyg

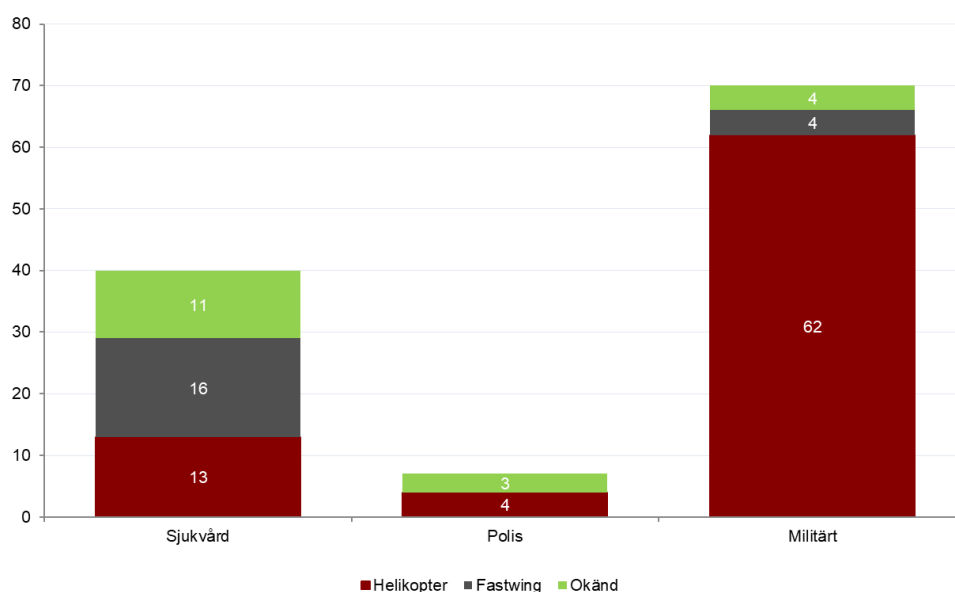
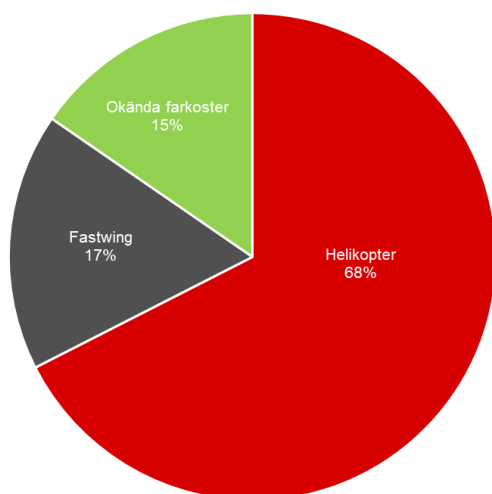


Diagram 5. Typ av luftfartyg



Trafikverket kan konstatera att Försvarsmakten har ett behov av att nyttja civila flygplatser inklusive flygplatsrelaterade tjänster för sin verksamhet. Trafikverket gör dock analysen att även om Försvarsmakten har intressen och behov som rör Norrköping-Kungsängen flygplats har det i dialogen med Trafikverket inte klarlagts i vilken utsträckning det rör sig om ett behov av att öppna upp flygplatsen akut med kort varsel.

Vad gäller verksamheten med kalibreringsflyg/mätflyg konstaterar Trafikverket precis som BAM att en driftstörning på en av de större flygplatserna kan få både en hög samhällsekonomisk kostnad och en påverkan på beredskapen på aktuell flygplats. Dessutom kan flygtrafiken störas om den aktuella flygplatsen används som alternativflygplats. Det är otvetydigt att kalibreringsflyg/mätflyg är en samhällsviktig verksamhet, men Transportstyrelsens statistik visar inte att den är av sådan omfattning att det stödjer ett utpekande av Norrköping-Kungsängen flygplats som beredskapsflygplats. Statistiken visar på en öppning för den ena av BAMs två maskiner 2015, två öppningar 2019 och sex öppningar 2025. För den andra maskinen finns inga registrerade öppningar. Med tanke på att BAMs verksamhet har funnits vid flygplatsen under längre perioder då flygplatsen inte varit utpekad som beredskapsflygplats kommer Trafikverket till slutsatsen att frågan i vart fall inte är av akut karaktär. Däremot kan det finnas anledning att se över frågeställningen utifrån redovisningen av utredningen Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion.

Sammanfattningsvis kan Trafikverket, vad gäller samhällsviktiga flygtransporter anbelangar, utifrån statistiken konstatera att flygplatsen i nuläget primärt är en helikopterbas för militärt flyg och blåljus – detta är en tydlig förskjutning jämfört med 2015 respektive 2019. Den militära trafiken är den enskilt största kategorin 2025, mer än sjukvård och polis tillsammans. Noteras bör att FFK:s verksamhet inbegripet brandövervakningsflyg inte finns med i underlaget.

Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats

Utförare av samhällsviktiga flygtransporter har i sina svar på Trafikverkets frågor framfört att de sällan använder flygplatsen. Såväl Sjöfartsverket som ambulanshelikoptern hade dock gärna sett att det fanns en möjlighet att landa och tanka utanför öppettid, dvs. trots att flygplatsen är stängd.

Vid dialogen med Region Östergötland framkom att den ser behov av att ha minst en beredskapsflygplats i länet. De stora vårdflödena i regionen sker främst mot universitetssjukhuset i Linköping. Det sker också ett litet flöde till men framförallt från Norrköping till specialistvård, företrädesvis med helikopter. Planerade transporter sker t.ex. från Åre och Mora. För de fall den ordinarie beredskapsflygplatsen i länet inte skulle vara tillgänglig ser regionen att det finns

fördelar med en andra flygplats i länet som tillfälligt kan agera som beredskapsflygplats. Region Östergötland understryker att det är av stor vikt att det finns minst en flygplats i länet som är beredskapsflygplats.

Länsstyrelsen Östergötland för i sitt yttrande²³ över Ds 2023:3 fram att "... det under pandemin funnits två temporära beredskapsflygplatser i länet, Linköping City Airport/ Linköpings flygplats och Norrköping flygplats. Vid ett utökat system av beredskapsflygplatser är det viktigt att även flygplatser som inte innefattas i det permanenta beredskapssystemet ges förutsättningar att nyttjas i beredskapssyfte för att öka redundansen. Inte minst med anledning av att Norrköpings flygplats nyttjades i hög utsträckning under pandemin och var en av de fem flygplatser som nyttjades mest för samhällsviktigt flyg under pandemiåret 2021."

Myndigheten för civilt försvar har i dialog med Trafikverket framfört att de ser det som viktigt med handlingsfrihet genom geografisk spridning och att flygplatser på flera ställen i landet kan ta emot tungt transportflyg, som är något som bl.a. Norrköping flygplats kan.

Försvarmakten har bland annat i dialog med Trafikverket framfört att Norrköping-Kungsängen flygplats har god kapacitet och att den nyttjas regelbundet av Försvarmakten. Försvarmakten har förvärvat fastigheter på flygplatsområdet och dess verksamhet vid flygplatsen föranleder behov av stor flexibilitet med öppethållande. Det rör sig enligt Försvarmakten om transporter som kan behöva ske vid alla tider på dygnet.

Flygplatsen och Norrköpings kommun har vid dialogen för det aktuella uppdraget framfört att flygplatsen har förmåga att öppna upp på en timme utanför ordinarie öppettid men att de är beroende av beredskapsersättning för att kunna hålla personal i jour för detta. Idag öppnar de upp för exempelvis polisens behov men det sker utan ersättning. Norrköpings kommun anförde i sitt yttrande över Ds 2023:3²⁴ att det inte blev någon betydande konsekvens för kommunens verksamhet om Norrköping Airport AB inte ingick i nätet av beredskapsflygplatser men att flygplatser är en viktig infrastruktur för kommunen. Kommunen delade vidare inte utredningens slutsats i frågan om att flygplatsen inte skulle utgöra beredskapsflygplats då kommunen menade att "goda förutsättningar finns för att skapa redundans i nätet av beredskapsflygplatser".

Trafikverket gör bedömningen att Norrköping-Kungsängen i och för sig är en viktig flygplats för vissa verksamheter idag och att dess betydelse för totalförsvaret kan komma att öka. Behoven hos de verksamheter som finns på eller trafikerar flygplatsen är dock av mycket varierade grad varför det inte framstår som tydligt att ett utpekande är lösningen.

²³ 457-2915-2023

²⁴ KS 2023/0272 150

Efter att ha inhämtat synpunkter och tagit del av yttranden och svar från utförare av samhällsviktiga flygtransporter gör Trafikverket den samlade bedömningen att Norrköping-Kungsängen flygplats, utifrån de behov som typiskt sett ska tillgodoses inom dagens system, inte är nödvändig som komplement i nätet av beredskapsflygplatser enligt den modell som gäller i dag.

Trafikverket konstaterar samtidigt att de behov som aktualiserats ur ett totalförsvarsperspektiv ger en delvis annan bild. Frågan om civila flygplatsers roll, och i förekommande fall beredskapsflygplatssystemets utformning, behöver därför analyseras i ett bredare sammanhang än vad den nuvarande modellen medger. Mot den bakgrunden finns det skäl att avvakta den pågående statliga utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser, där bland annat det nationella basutbudet av flygplatser och totalförsvarets behov av flygplatssystemet i stort ska ses över, innan ställning tas till om Norrköping-Kungsängen flygplats bör ges en annan roll i det nationella systemet.

Trafikverket delar Norrköpings kommuns uppfattning att ett inlemmande av flygplatser såsom Norrköping-Kungsängen flygplats i nätet med beredskapsflygplatser skulle skapa ökad redundans i modellen. Myndigheten bedömer dock att om sådana redundans skulle skapas i det nationella nätet skulle den troligen i första hand behöva ske i andra delar av landet där det är glesare mellan flygplatserna. Trafikverket har inte tolkat uppdraget som att det omfattar en sådan analys.

Trafikverket konstaterar vidare att samhällsviktigt flyg i form av exempelvis ambulanshelikoptrar och polishelikoptrar med viss frekvens använder flygplatsen även utanför öppethållning och att det kan finnas skäl att se över hur denna användning skulle kunna underlättas för att såväl möta behoven hos berört samhällsviktigt flyg som skapa rimliga ekonomiska och operativa förutsättningar hos flygplatsoperatören med bibehållen flygsäkerhet.

Säve flygplats

Säve flygplats anlades 1940 som en militär flygflottilj men omvandlades sedermera till civil trafikflygplats. 2000 gick Luftfartsverket in som delägare i flygplatsens driftbolag tillsammans med Volvo och Göteborgs kommun 2000, men 2014 stoppades flygtrafiken med tyngre flygplan på grund av bärighetsproblem på taxibana. År 2015 tog Swedavia tog över ägandet i samband med att tidigare ägare beslutat lägga ned flygplatsen. År 2016 köpte Serneke upp flygplatsen och presenterade samtidigt en vision för flygplatsens framtid. Förutom verksamhet för allmänflyget och 112-verksamhet ville Serneke att motorverksamhet skulle äga rum på området, men också utbildningar och event. År 2018 köptes flygplatsen av fastighetsbolaget Castellum som driver Säve-området bl.a. genom hyra ut fastigheter där flera är flygrelaterade. Från och med den 1 januari 2026 är Säve flygplats stängd för all luftfart utom hemmahörande och besökande 112-verksamhet i form av SAR, HOSP och polis.²⁵ Begränsningen innebär att Säve flygplats inte längre är öppen för flygverksamhet med flygplan och inte heller annan helikoptertrafik än sådan som faller in under de ovan uppräknade kategorierna. För att berörda aktörer ska kunna utföra sin verksamhet säkert finns särskilda godkända s.k. PinS-procedurer etablerade på Säve flygplats, som möjliggör samhällsviktiga helikoptertransporter vid ”dåligt väder” och vid låg molnhöjd.

Användning av samhällsviktiga flygtransporter

Säve utgör en av fem baser²⁶ för Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar för statlig sjö- och flygräddning. Säve ligger strategiskt placerat för sjöräddningens helikoptrar att snabbt och effektivt ta sig ut vid operationer i Göteborgs skärgård. Säve utgör även en av fem baser för Polisflyget, som också har sin flygskola på flygplatsen. Polisens sju helikoptrar är stationerade i Stockholm, Göteborg, Malmö, Östersund och Boden, och kan därmed användas för uppdrag över hela Sverige. De flesta uppdragen rör räddningsverksamhet eller grova brott där polisen vill färdas snabbt, få överblick över stora områden eller söka av områden som är svårtillgängliga från marken.

Samtliga utförare av samhällsviktiga flygtransporter som svarat på Trafikverkets enkät använder regelbundet Säve flygplats dygnet runt eftersom den utgör bas för deras verksamheter.

Trafikverket har erhållit följande statistik från Säve flygplats ägare Castellum över samhällsviktiga flygningar vid flygplatsen:

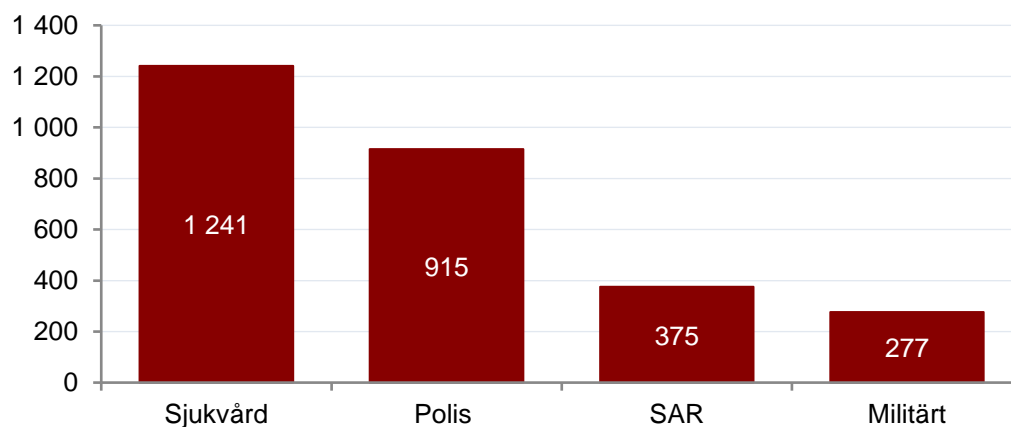
²⁵ AIRAC AIP SUP 261/2025, https://aro.lfv.se/content/eaip/AIRAC%20AIP%20AMDT%201-2026_2026_01_22/index-v2.html.

²⁶ Övriga baser finns vid Umeå, Norrtälje, Kristianstad och Visby flygplatser.

År	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dag/kväll	4434	4138	4133	4198	3391	4193
Natt	495	456	433	433	541	670
Summa	4929	4594	4566	4631	3932	4863

Den tidigare statliga flygplatsen, Göteborg-Säve flygplats, stängdes 2016 och den sista statistiken innan dess rör 2015. Transportstyrelsen har ingen statistik sedan dess. Brandövervakningsflyg ingår inte i statistiken då denna typ av rörelser inte säkert har kunnat identifieras. Transportstyrelsens statistik från 2015 visar följande (diagram 6-8 med antal landningar per samhällsviktig kategori):

Diagram 6. Landningar per kategori 2015



Statistiken för 2015 rör totalt 2808 landningar inom samhällsviktiga kategorier. 87 procent av alla landningar utfördes av helikopter, och flygplatsen fungerade därmed i praktiken redan 2015 som en renodlad helikopterbas för räddningstjänst- och blåljusverksamhet. Vilka typer av luftfartyg det rörde sig om framgår av diagrammen nedan (med ”fastwing” avses här fast vinge, dvs. flygplan).

Diagram 7. Typ av luftfartyg

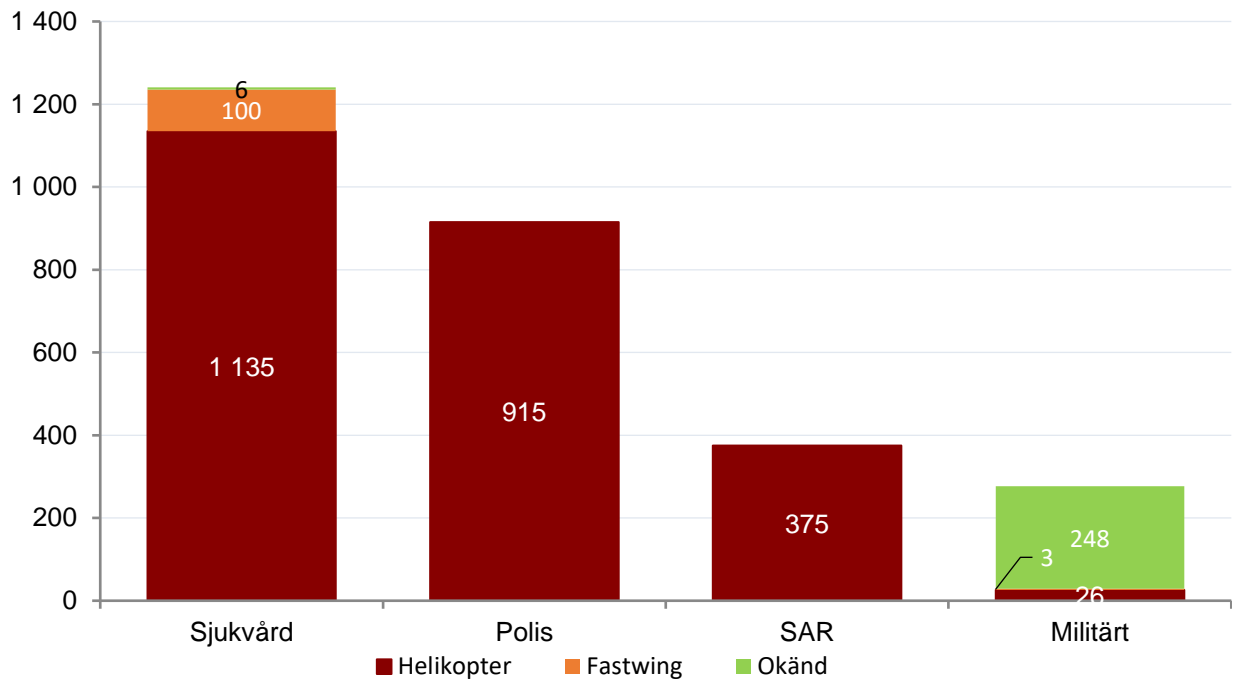
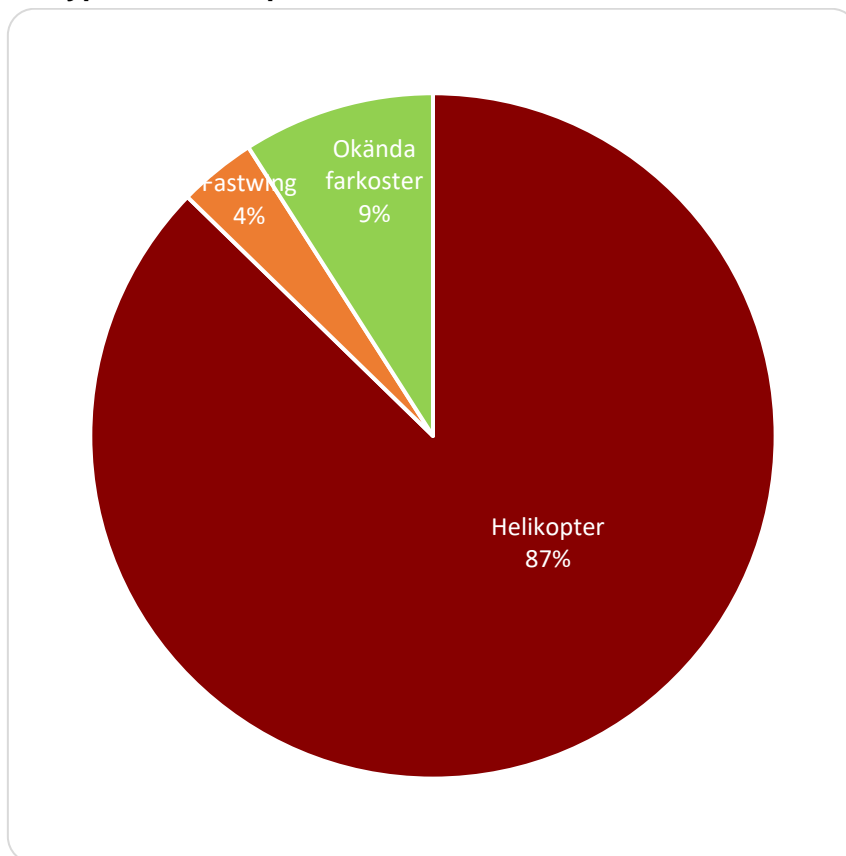


Diagram 8. Typ av luftfart i procent



Om möjligheten att vara beredskapsflygplats enligt befintlig modell

Som framgick i Trafikverkets senaste utredning på området, år 2023 om förutsättningarna för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län, har de flygplatser som ingått i nätet med beredskapsflygplatser alltid varit godkända instrumentflygplatser. Det är inget som framgår direkt av regeringens instruktion till Trafikverket men bedöms vara en följd av uppdraget att säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller beredskap för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras liksom av att beredskapsflygplatserna genom sitt åtagande behöver kunna ta emot och skicka iväg flygtransporter under förhållanden med såväl nedsatt sikt som andra väderförhållanden. En icke-instrumentflygplats kan endast användas vid fint väder med god sikt, och beredskapsflygplatsernas roll aktualiseras dessutom ofta nattetid då sikten huvudsakligen är begränsad eller till och med dålig.

Från och med 2026 saknas lokal flygtrafikledningstjänst vid Säve flygplats. Flera andra tjänster som räknas upp i Trafikverkets standardavtal för överenskommelserna med beredskapsflygplatserna, såsom räddningstjänst och avisning av luftfartyg, tillhandahålls inte heller. Därmed saknas grundläggande förutsättningar för att Säve flygplats dels ska kunna tillhandahålla de tjänster som följer av åtagandet enligt överenskommelse om att vara beredskapsflygplats i den modell som Trafikverket förvaltar för statens räkning, dels erhålla ersättning enligt samma modell.

Trafikverkets bedömning av behoven att ta in flygplatsen som beredskapsflygplats

Säve flygplats används dygnet runt för samhällsviktigt flyg, utgör bas för flera nyckelaktörer med helikopterverksamhet inom blåljus- och räddningstjänst och är anpassad för deras verksamheter.

Länsstyrelsen som högsta civila totalförsvarsmyndighet i Västra civilområdet har genomfört en analys av Säve flygplats utveckling ur ett totalförsvarsperspektiv, Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling²⁷. Syftet var att belysa aspekter som bidrar till helhetssyn i fortsatt dialog, beredning och eventuella beslut i frågan, med avstamp i ett nytt normaltillstånd och som tar höjd för att säkerhetsläget kan komma att ytterligare försämrats. Huvudsaklig målgrupp för analysen var de berörda aktörerna samt regeringens särskilde utredare för Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion. I analysen bedömer Länsstyrelsen, med hänvisning till Göteborgs Stads förstudie om inriktning för Säveområdet för några år sedan, att behovet av att polis-, ambulans- och sjöräddningshelikoptrarna även fortsättningsvis har möjlighet att utgå från

²⁷ Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling, Länsstyrelsen Västra Götaland (2025)

baser på Säve fortsatt kvarstår i minst samma omfattning som när förstudien genomfördes, givet omvärldsutvecklingen och blåljusverksamheternas betydelse för det civila försvarets förmåga. Länsstyrelsen för bl.a. också fram att ”blåljushelikoptrarnas verksamhet utgör grund för Castellums ansökan om att inrätta helikopterflygplats och är en integrerad del av planen för områdets framtid. Bolaget uttrycker en ambition om att utveckla en väl fungerande helikopterflygplats i luften och på marken. Förutsättningar finns för att skapa en för totalförsvaret viktig och sällsynt resurs.” samt att ”Beredskap inom luftfarten fokuserar till stor del på den infrastruktur som krävs för att upprätthålla trafik med flygplan under störda förhållanden. Helikopterverksamhet kräver annan typ av infrastruktur – mindre kostsam men med tätare intervall. Vid ett ytterligare försämrat säkerhetsläge som präglas av de dimensionerande typsituationerna, kommer höga krav att ställas på blåljushelikoptrarnas operativa förmåga, bland annat till följd av sabotage mot samhällsviktig infrastruktur på land och till havs, ökat tryck på hälso- och sjukvården och tillhandahållande av stöd till Försvarmakten. Den nära samverkan mellan aktörerna på Säve samt Försvarmakten bidrar till flygsäkerheten i avsaknad av flygtrafikledning och utgör ett gott exempel på hur det svenska totalförsvaret ämnar fungera.”²⁸ Såväl med avseende på Säve med omnejd som i ett nationellt perspektiv delar Trafikverket Länsstyrelsens bild av förutsättningar och behov. Flygplatsen är alltså vital för berörda aktörers verksamheter och Länsstyrelsen har i sin analys bedömt att förutsättningar för att bedriva verksamheten från annan plats med bibehållen kvalitet inte bedöms finnas.²⁹

Castellum har ansökt hos Transportstyrelsen om att inrätta helikopterflygplats från och med 31 december 2025. Enligt bolagets plan kortas start- och landningsbanan ytterligare, till 600 meter, vilket bedöms tillgodose behovet för de mest dimensionerande helikoptrarna som använder flygplatsen. De planer som finns att göra flygplatsen till en än mer utpräglad nod för samhällsviktig helikopterverksamhet, genom att den certifieras som helikopterflygplats och banan omvandlas till ett FATO, frigör också ytor för kommersiellt eller allmännyttigt bruk, inbegripet Försvarmaktens behov. Försvarmakten har i yttrande till Transportstyrelsen landat i att ingen erinran mot Castellums planer att inrätta Säve som helikopterflygplats föreligger.³⁰

Ägaren Castellum har i linje med sin ansökan beslutat att från årsskiftet 2025/2026 begränsa användningen av flygplatsen enbart till blåljusverksamhet och räddningstjänst med helikopter vilket har lett till att samhällsviktiga aktörer med flygplan inte får trafikera den längre. Den verksamhet som Frivilliga Flygkåren (FFK) och Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) har haft baserat på tillgängliga klubbflygplan och -piloter vid Säve, dvs. brandövervakningsflyg, sjöövervakning och andra

²⁸ Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling s. 19 f

²⁹ Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling s. 20

³⁰ Försvarmakten, Dnr: FM2025-11324:13, 2025-09-29

samhällsviktiga tjänster som upphandlas och utförs av allmänflyget, måste därmed ske från andra flygplatser i den aktuella och närliggande regioner. Sådan verksamhet kan inte med automatik flytta till exempelvis Göteborg Landvetter flygplats eftersom trafiken med små och långsamma flygplan är svår att integrera med stora och snabbare jetflygplan. Som en följd riskerar FFK över tid att tappa pilotkompetens- och resurser.³¹

Länsstyrelsen Västra Götaland har i dialog med Trafikverket framfört att de inte ser ett behov av att Säve flygplats pekas ut som beredskapsflygplats i den meningen att den då måste uppfylla de krav som ställs på övriga beredskapsflygplatser (för flygplan). Dialogen med Västra Götalandsregionen har inte föranlett några andra perspektiv i detta fall. Trafikverket delar bilden och konstaterar att det knappast vore meningsfullt eller rimligt att föreslå att Säve flygplats ska tas in i nätet med beredskapsflygplatser kommande år mot bakgrund av dagens modell. Trafikverket delar också bilden som förs fram i Länsstyrelsens analys när det gäller hur den nära samverkan mellan aktörerna på Säve samt Forsvarsmakten bidrar till flygsäkerheten i avsaknad av flygtrafikledning och utgör ett gott exempel på hur det svenska totalförsvaret ämnar fungera. Såväl länsstyrelsen som Trafikverket kan samlat konstatera att Säve har en otvetydig roll att fylla när det gäller den samhällsviktiga helikopterverksamheten.

I Länsstyrelsens analys förs även ett resonemang om att möjlighet finns för att med befintligt miljötillstånd och återinrättande av flygtrafikledning öka trafikvolymen vid behov. Säves geografiska läge ansågs av Göteborgs Stad även som idealt för övervakningsflyg utfört av allmänflyget, skriver man vidare, där arbetet i huvudsak genomförs med mindre flygplan (typiskt sett flygplan från närliggande flygklubbar) som kan verka med tillgång till start- och landningsbana av den längd som Castellum planerar för. ”Det är således inte förkortningen av rullbanan från 1 085 till 600 meter som primärt förändrar förutsättningarna att bedriva flygverksamhet på Säve jämfört med nuläget, utan nedstängningen av flygtrafikledningen och beslutet om att inte tillåta övrig flygtrafik” resonerar länsstyrelsen och konstaterar att ”Med återinförd flygtrafikledning uttrycker Castellum öppenhet inför att återcertifiera Säve som flygplats med både helikoptrar och mindre flygplan i trafik.” Trafikverket ser inte att detta utgör en grund för att Säve med rimligt varsel ska kunna ta sig an ett åtagande att vara beredskapsflygplats. Dels tar det tid att upprätta lokal flygtrafikledningstjänst vid en flygplats, dels är det tveksamt att de kostnader som aktualiseras i ett sådant ärende motiverar anpassningen till denna begränsade typ av verksamhet som inte genererar mer än marginella intäkter och inte bedöms kunna täcka sådana kostnader som betingas av att hålla en flygtrafikledning i drift. Transportstyrelsen har som ledning för den som ansöker om olika typer av tillstånd tidigare bedömt handläggningstiden till 6-12 månader för en

³¹ Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling s. 21 andra stycket

känd³² leverantör när det gäller flygkontrolltjänst (ATC) på plats, och till 4-10 månader för en känd leverantör när det gäller AFIS på plats. I Säves fall gör Transportstyrelsen bedömningen att återetableringen av tornbyggnad och tjänster sammantaget skulle ta cirka ett och ett halvt år utifrån de rättsliga förutsättningar och operativa och tekniska lösningar som finns idag. Vidare kan inte kostnaderna för en lokal flygtrafikledningsenhet täckas med intäkter ur systemet med undervägsavgifter, detta då flygplatskontrolltjänsten enbart utövas i kontrollzonen och inte i terminalområdet som är en förutsättning för medel från systemet.³³ Återetablering och drift av flygtrafikledning är enligt Castellum möjlig om finansiering finns, dock kommer marken där det nuvarande tornet står att nyttjas för andra ändamål.³⁴ Castellum har dessutom ett intresse att exploatera flygplatsområdet och Göteborgs stad har sedan flera år planer att bygga en väg tvärs över banan.

AOPA³⁵ för i sitt svar på Trafikverkets enkät fram att man är entydigt positiv till att Säve flygplats tas upp i nätet av beredskapsflygplatser och att staten därigenom skapar långsiktighet, redundans och operativ robusthet i Göteborgsregionen och i det nationella beredskapssystemet. Trafikverket delar bilden att det behövs en analys av hur man i ett längre perspektiv kan säkerställa Säve flygplats funktion för samhällsviktigt flyg, gärna om möjligt med avseende på verksamhet med flygplan även om det inte är möjligt på kortare tid. Även om ägaren Castellums planer för området även omfattar ett bevarande och utvecklande av flygplatsen för blåljusverksamhet och räddningstjänst med helikopter ser Trafikverket risker med att överlämna till en privat kommersiell aktör att säkerställa infrastruktur som är viktig för beredskapen och, mot bakgrund av vilka aktörer som har den som bas, även totalförsvaret.

Säve flygplats ingår även i det underlag som Trafikverket använt för att peka ut samhällsviktig transportinfrastruktur (projekt PUST). Det är i detta sammanhang de samverkansorganisationer som bidragit till kartläggningen som har pekat ut flygplatsen. Det samlade underlaget har sedan legat till grund för arbetet med att peka ut infrastruktur i form av vägar och järnvägar.

Efter att ha inhämtat synpunkter och tagit del av yttranden och svar från utförare av samhällsviktiga flygtransporter gör Trafikverket samlat bedömningen att Säve flygplats redan idag är en beredskapsflygplats för en begränsad grupp användare och luftfartyg, även om den inte ingår i dagens modell och nät. Nuvarande modell med beredskapsflygplatser

³² Med känd avses att den certifierade leverantören tillhandahåller tjänsten vid annan flygplats i Sverige.

³³ I Säve flygplats fall utövas flygkontrolltjänst i terminalområdet av flygledare på Göteborg Landvetter flygplats, detta då flygplatsen inte har något eget terminalområde utan den kontrollerade luften ingår i höjddled i Göteborg terminalområde.

³⁴ Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling s. 18

³⁵ AOPA Sweden är en ideell politiskt obunden intresseorganisation för piloter, flygplansägare och allmänflyget.

medger inte att Säve flygplats kan tas in och ersättas eftersom flera av de tjänster och fysiska förutsättningar som krävs för detta saknas i nuläget eller håller på att avvecklas. Trafikverket har därför för avsikt att se över hur modellen kan utvecklas i syfte att driften och tillgången till flygplatsen för framför allt samhällsviktig helikopterverksamhet ska kunna säkerställas mot bakgrund av såväl beredskaps- som totalförvarsskäl.

Av ovan följer att även andra flygplatser med motsvarande förutsättningar framledes kommer att kunna tas in i modellen, om regeringen så önskar.

Som ett ytterligare steg i att säkerställa flygplatsens funktion mot bakgrund av såväl beredskaps- som totalförvarsskäl skulle riksintressemyndigheterna behöva undersöka förutsättningarna att peka ut Säve som exempelvis riksintresse för anläggningar för kommunikationer, totalförvarets anläggningar³⁶ eller någon annan typ av riksintresse, i syfte att anläggningen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess funktion och ska beaktas i den kommunala planeringen och bygglovsgivning. Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att anläggningen utgör nationellt viktiga värden. Att ett område är av riksintresse kan för framtiden påverka förutsättningarna för till exempel bygglov. Trafikverket bedömer, inom ramen för förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, att verket inte har möjlighet att peka ut kommunikationsanläggningar utifrån totalförvarets behov. För detta ändamål är i stället Försvarmakten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ansvariga riksintressemyndigheter inom sina respektive ansvarsområden.

Att säkerställa driften och tillgången till flygplatsen för samhällsviktig helikopterverksamhet bör vidare omfatta en behovsanalys i vad mån det behövs ett markbaserat GNSS-oberoende inflygningssystem vid flygplatsen.

³⁶ Vad gäller riksintresset totalförvarets anläggningar är Försvarmakten och Myndigheten för civilt försvar ansvariga riksintressemyndigheter inom sina ansvarsområden.

Totalförsvarets behov och krav

I linje med Trafikverkets utredning 2021³⁷ och utifrån de dialoger som har förts under utredningen kan Trafikverket inledningsvis konstatera att de grundläggande förutsättningarna för systemet med beredskapsflygplatser har stor relevans även för totalförsvaret, såsom funktionaliteten hos och tillgängligheten till flygplatssystemet liksom dess finansiering, där behovet är ett robust system som kan nyttjas direkt vid akuta behov. Staten behöver ha rådighet över fler flygplatser i hela landet för förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för höjd beredskap och krig. Modern krigföring kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser. Såväl kvalitativa krav med avseende på t.ex. kapacitet, uthållighet och redundans som kvantitativa krav med avseende på spridning, tillgänglighet och geografisk placering, kan komma att ställas på flygtransporter och tillgången till infrastruktur. De utpräglade militära och civila behoven kan skilja sig åt under lägre beredskapsnivåer men i stort för samtliga aktörer fram samma grundläggande behov.

Dokumentet *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*³⁸ utgör grunden för Sveriges planering och utveckling av totalförsvaret under perioden 2025–2030. Där framgår bl.a. att civila aktörer har en central roll i att stödja det militära försvaret och upprätthålla viktiga samhällsfunktioner, även under ansträngda förhållanden och krig. Sverige ska dessutom kunna fungera som baserings- och transiteringsområde, vilket ställer krav på värdlandsstöd i nära samverkan med allierade.

Av dokumentet framgår att hotbilden är bred: den inkluderar förutom konventionella militära angrepp även cyberangrepp, sabotage, informationspåverkan, terrorism och ekonomiska påtryckningar. Säkerhetsläget kräver ett robust, flexibelt och samordnat totalförsvaret som kan möta flera hot samtidigt, säkerställa de viktiga samhällsfunktionerna och som stärker Natos kollektiva säkerhet. Därför krävs en samordnad och flexibel planering från både civila och militära aktörer.

Utgångspunkterna baseras på sju dimensionerande typsituationer som kan förekomma samtidigt och i kombination. Aktörerna behöver anpassa dessa efter sina verksamheter och geografiska förutsättningar. Utgångspunkterna understryker vikten av att totalförsvaret ska kunna fungera under minst tre månader av ett omfattande krig i Europa, vilket ger uthållighet och möjlighet för samhället att ställa om till krigstida förhållanden. Civila verksamheter ska inom ramen för de tre månaderna ha förmågan att klara minst två veckor med egna resurser. Samtidigt

³⁷ [Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter – Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser \(slutrapport\)](#)

³⁸ [Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025-2030 | MSB](#)

ställs krav på att skydda civilbefolkningen, inklusive särskilt sårbara grupper, bland annat enligt folkrättsliga principer. Dokumentet avslutas med ett antal slutsatser som samtliga aktörer i totalförsvaret uppmanas att omsätta till handling i sin egen organisation.

Försvarsmakten för fram att de i tidigare flygplatsutredningar har bejakat behovet av fler beredskapsflygplatser men också påtalat behovet att definitionen beredskapsflygplats också inkluderar uppgifter och funktioner vid höjd beredskap och krig. Enda kravet idag är som Försvarsmakten tolkar det att kunna öppna upp flygplatsen inom en timme, dygnet runt, året om. Försvarsmakten menar att Sälen-Scandinavian Mountains, Norrköping-Kungsängen och Säve flygplatser dels har olika funktioner som kvalificerar dem till att bli beredskapsflygplatser, dels genomgående också är viktiga i ett totalförsvarsperspektiv. Även finansieringsfrågan är avgörande för att flygplatserna långsiktigt ska kunna bedriva sin verksamhet. Försvarsmakten har ett stort behov av militär handlingsfrihet vid landets civila flygplatser vilket omfattar att både i fred, vid höjd beredskap och i krig kunna nyttja flygplatser i hela landet beroende på händelseutvecklingen. För detta har Försvarsmakten ett allt större behov att nyttja civila flygplatser på andra tider än vid planerad flygverksamhet. Därför välkomnar Försvarsmakten om ytterligare tre flygplatser kan bli beredskapsflygplatser. Försvarsmakten utgår från att andra beredskapsflygplatser inte utgår ur organisationen om tre nya nu tillförs.

Trafikverket gör baserat på dialoger med och inspel av olika representant vid Försvarsmakten bedömningen att myndighetens behov inte möts enbart genom att fler beredskapsflygplatser läggs till det nationella nätet utifrån den modell och de åtaganden systemet omfattar i nuläget. Alla civila flygplatser och luftfartens infrastruktur som helhet behöver ses över utifrån totalförsvarets och Försvarsmaktens behov. Den pågående utredningen Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion har att bland annat bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådighet över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig, samt bedöma förslagets konsekvenser för krisberedskap och totalförsvaret. Utredningens slutsatser blir därmed viktiga när det gäller hur civil infrastruktur på luftfartsområdet ska möta behov kopplade till totalförsvaret inklusive Försvarsmaktens verksamhet.

Trafikverket bedömer utifrån myndighetens roller, perspektiv och med tonvikt på dokumentet *Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030* att följande förutsättningar och aspekter bör vara väsentliga vad gäller krisberedskap och totalförsvaret när det gäller flygtrafik och flygplatser (listan är sannolikt inte uttömmande). Bedömning sker utifrån perspektivet att civila aktörer ytterst har en central roll i att stödja det militära försvaret och upprätthålla viktiga samhällsfunktioner, även under ansträngda förhållanden och krig, och att

flygplatserna och flygtrafiken utgör delar i ett system där andra aktörer har behov av de transporter och tjänster luftfarten tillhandahåller.

- Säkerställande av tillräcklig flygplats- och flygtrafiktjänstkapacitet för alla behov (med tonvikt på tunga flygplan men även avseende lättare luftfartyg inbegripet helikoptrar).
- Adekvat finansiering för såväl investeringar som andra åtgärder (drift, underhåll/reparation) kopplade till totalförsvaret.
- Säkerställande av personella resurser/kompetens i alla beredskapsnivåer och ytterst krig.
- Säkerställande av nödvändiga rättsliga och försäkringsfinansiella förutsättningar m.a.p. personer och godsvärden i alla beredskapsnivåer och ytterst krig.
- Säkerställande av luftfartygskapacitet i alla beredskapsnivåer och ytterst krig.
- Säkerställande av underhålls- och reparationsförmåga inbegripen lagerhållning av reservdelar m.m.
- Skydd av anläggning och luftrum.

I propositionen Totalförsvaret 2025-2030³⁹ anges bland annat att transportinfrastruktur och transporter är viktiga för Sveriges handel och försörjningsförmåga och därmed för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är också en förutsättning för Försvarens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. Ansvar och ägarförhållanden för transportinfrastruktur och drift och underhåll är fördelat mellan statliga myndigheter, regioner, kommuner samt statliga och kommunala aktiebolag. Utredningen om nationell samordning av försörjningsberedskapen framför i betänkandet En modell för svensk försörjningsberedskap (SOU 2023:50) att det finns behov av att förtydliga ansvar inom transportområdet vad avser näringslivets medverkan för att ge bättre förutsättningar att utveckla förmågan inom beredskapssektorn vid höjd beredskap. Under höjd beredskap och ytterst krig kommer det att finnas behov av att prioritera transportresurser. Det är i dag inte tydligt hur ansvaret är fördelat när det kommer till att analysera, bedöma och tillgodose totalförsvarets behov av transporter inför och under höjd beredskap. Regeringen lyfter också att den överväger se över kravbilderna för beredskapsflygplatserna med avseende på totalförsvarsaspekterna.

I det EU-gemensamma regelverk som omfattar det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) finns numera skrivningar om s.k. dubbel användning (*dual-use*), dvs. en militär användning och anpassning av civil infrastruktur, för berörda delar av

³⁹ prop. 2024/25:34 s.137 ff

transportnätet. Ett arbete med vad som kallas EU:s paket för militär rörlighet har även påbörjats, i syfte att göra gränsöverskridande militär transport mer förutsägbar, snabbare och mer tillförlitlig, samtidigt som påverkan på civil trafik hålls så låg som möjligt.⁴⁰ Paketet omfattar bl.a. ett förslag till en ny förordning med krav som ska möjliggöra större eller akuta militära transporter på civil infrastruktur inbegripet flygplatser. Det är ännu för tidigt att fastslå vad den nya EU-förordningen kommer att innebära såsom vilka flygplatser som kommer att beröras konkret och i vilken omfattning.

Även Natomedlemskapet medför krav på transportinfrastrukturen, inklusive flygplatser. Sådana krav kan röra vitt skilda parametrar såsom öppet dygnet runt, möjlighet att hantera ett angivet antal flygplan samtidigt, lägsta bärighet, längd och bredd för rullbanor, storlek för och uppställningskapacitet vad gäller plattor, angiven kapacitet för snöröjning och brandsläckning osv. För att kunna ta emot internationellt stöd och hjälp i kris och krig krävs en välutvecklad förmåga till värdlandsstöd, vilket åberopas inom såväl EU:s civilskyddsmekanism som i Natos kriterier och standards. Sverige förväntas ha en förmåga att stödja civila hjälpinsatser och militära förband vid ankomst till, transport genom, vistelse i samt avresa från landet. Både avseende civilt och militärt internationellt stöd finns det förväntningar på att det ska finnas fungerande flygplatser då de är centrala för att kunna ta emot civil och militär personal. Därutöver förväntas flygplatserna även kunna hantera vissa typer av gods i samband med stödinsatser. Det går inte på förhand att säga exakt vilka flygplatser som kan vara aktuella att nyttja vid olika typer av insatser, då det till stor del avgörs av vilken händelse som ska hanteras. Däremot är redundans i transportsystemet, inklusive flygplatsinfrastrukturen, en förutsättning för att snabbt kunna sätta in insatser på rätt plats i rätt tid. I pågående förberedelser avseende militärt värdlandsstöd är såväl privata som statliga flygplatser utpekade som viktiga noder.

I underlagsrapporten Luftfart⁴¹ till Inriktningsunderlaget 2026-2037, under det utvecklingsområde som rör åtgärder för en robust beredskap och en ökad totalförsvarsförmåga, har Trafikverket fört fram vilka behov vi ser att såväl flygplatser som ingår i systemet med beredskapsflygplatser som luftfartens infrastruktur i övrigt har kopplat till ett stärkt civilt försvar som en del av totalförsvaret. I princip alla behov som lyfts fram i underlagsrapporten bedöms fortsatt ha relevans.

Sammanfattningsvis handlar det enligt Trafikverkets analys om att bygga robusthet och resiliens genom större långsiktighet, en mer flexibel bidragsmodell för beredskapsflygplatssystemet och ökade förutsättningar för investeringar och finansiering av åtgärder som inte riktas till kommersiell luftfart, anpassade infrastrukturella

⁴⁰ regeringen.se/contentassets/949b9b1423a84bcaa3abec25f2be59f7/eus-paket-om-militar-rorlighet-202526fpm48/

⁴¹ [Luftfart, Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026 - 2037](#) s.56 ff

lösningar för samhällsviktigt flyg med helikopter, ökad transparens kring vilka krav totalförsvaret och Nato-relaterad verksamhet ställer, säkerställd resursförsörjning i alla beredskapslägen och ett regelverk som kan ta höjd för de prioriteringar som kan behöva göras i kris och krig.

Effekter vid ett eventuellt intagande av flygplatserna

Finansiella effekter utifrån nuvarande modell

Ett intagande av ytterligare flygplatser i det befintliga systemet med beredskapsflygplatser medför, givet nuvarande finansieringsmodell, att tillgängliga medel behöver fördelas på fler aktörer. Detta innebär att ersättningen per flygplats minskar, då anslaget är fast och inte anpassas efter antalet ingående flygplatser.

Vidare kan ett utökat antal beredskapsflygplatser medföra effekter på det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser. Eftersom möjligheten att erhålla sådant bidrag bland annat är kopplad till att flygplatsen ingår i beredskapssystemet, innebär ett intagande att fler flygplatser kan bli berättigade till stödet. Detta leder i sin tur till att det tillgängliga stödet behöver fördelas på fler mottagare, om den kommun där en tillkommande flygplats ligger väljer att ansöka om stödet, vilket kan minska bidragsnivåerna för samtliga stödmottagare.

Ett utpekande kan därmed ge effekten att de ekonomiska förutsättningarna för eventuella tillkommande flygplatser förbättras, inte enbart genom ersättningen för beredskap utan även genom tillgång till ytterligare statliga medel.

Tillgänglighetseffekter

Dagens modell omfattar ett nät med 27 beredskapsflygplatser vars spridning och geografiska yttäckning överlag har bedömts möta behoven hos utförare och beställare av samhällsviktig luftfart. Flygplatserna i nätet är utspridda i landet med lokal närhet till framför allt universitetssjukhus och andra större sjukhus/akutmottagningar, med undantag för regioner där det inte behövs eller det inte finns någon flygplats att peka ut (detta då det saknas flygplatser som är certifierade instrumentflygplatser). Dialogerna med offentliga och privata aktörer som beställer eller genomför akuta flygtransporter under tider då beredskapsflygplatsernas behöver öppnas, eller som har nationellt eller regionalt ansvar för beredskapsfrågor eller frågor som rör totalförsvaret, visar att dagens nät med 27 beredskapsflygplatser har en god geografisk spridning över landet och att dagens nät.

Trafikverket gör som en följd av dialoger och inkomna svar på enkätundersökningen till utförare av samhällsviktiga transporter den samlade bedömningen att dagens nät av beredskapsflygplatser fortsatt kan bedömas som tillfredställande. I tillägg till detta har utförare av samhällsviktigt flyg med helikopter fört fram synpunkter på tillgänglighet till infrastrukturen som Trafikverket i varierande grad ser en möjlighet att integrera i uppdraget.

Skulle regeringen välja att ta in Sälen-Scandinavian Mountains flygplats och Norrköping-Kungsängen flygplats som beredskapsflygplatser kommande år bedömer Trafikverket att skulle kunna få positiva effekter i form av ökad geografisk tillgänglighet i området kring flygplatserna. Det skulle också kunna bidra till ökad redundans med avseende på transporter inom sjukvård och för blåljus-verksamhet. Möjligheten att genomföra sådana transporter eller flygverksamheter vid öppnade beredskapsflygplatser i berörda regioner förefaller dock inte efterfrågad av offentliga eller privata aktörer. Om ett utpekande skulle utgå från att en ökad redundans skulle vara önskvärd skulle hela modellen med nationella beredskapsflygplatser behöva hela nätet ses över, detta då det kan finnas andra områden i nätet där behovet av redundans är större. Något sådant behov har inte fångats upp under utredningen och Trafikverket har inte tolkat det som att uppdraget ska omfatta en sådan analys.

Trafikverket kan konstatera att flygplatser som inte har möjlighet att ta del av statliga driftbidrag i många fall har en svår ekonomisk situation. I det geopolitiska läget som råder och med de försvarspolitiska målsättningar som finns menar många att det vore vidare olyckligt om flygplatser läggs ner. I avvaktan av redovisningen av resultatet från den pågående utredningen av statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion rekommenderar Trafikverket att regeringen avvaktar med att fatta beslut som rör svenska flygplatser och deras förutsättningar.

Tillgängligheten för samhällsviktiga flygtransporter med helikopter påverkas inte av Trafikverkets slutsatser gällande Sälen-Scandinavian Mountains flygplats. Däremot påverkas de i någon mån av slutsatserna vad gäller Norrköping-Kungsängens flygplats. De kan vidare påverkas på sikt vad gäller Säve flygplats, om den senare flygplatsen kan säkerställas av staten i det längre perspektivet.

Särskilt om tillgänglighet till beredskapsflygplatser för vissa utförare

I tillägg till ovan ser utförare av samhällsviktiga flygtransporter med helikopter ett behov av en förbättrad tillgänglighet generellt till såväl beredskapsflygplatser som andra start- och landningsplatser. Dialogerna med dessa utförare har såväl tidigare som i det aktuella fallet visat att det fortsatt finns behov av att hitta modeller för att möjliggöra tillgängligheten till flygplatser där utförarna enbart har behov av vissa av de tjänster som en beredskapsflygplats tillhandahåller eller till och med vill kunna verka på en stängd flygplats. Det handlar då om att kunna komma in och landa baserat på adekvata flygvädertjänster och utrustning och procedurer som typiskt sett nyttjas av dessa helikoptrar⁴² samt att kunna tanka själva och - när det handlar om ambulanshelikopter - kunna öppna grinden för vägambulansen. Detta skulle

⁴² S.k. RNP-inflygning

sänka kostnaden för dessa samhällsviktiga tjänster och utförarna skulle slippa landa utanför flygplatsen med de risker som följer på det. I sammanhanget kan noteras att i Ds 2023:3 finns förslag om hur en grundläggande tillgänglighet för samhällsviktig luftfart med helikopter kan skapas genom ett nät av helikopterflygplatser som ska kunna användas även vid dåligt väder alla dagar året runt. Förslaget omfattar etablering av ett nationellt nät med helikopterflygplatser med PinS procedurer och ett statligt bidrag för etablering och drift av sådana platser.⁴³ Trafikverket bedömer att förslagen i Ds 2023:3 fortsatt är relevanta.

FFK för fram att de behöver kunna använda beredskapsflygplatser på ett smidigare sätt än idag. De behöver operera utan alla de tjänster som det kan innebära att öppna upp en beredskapsflygplats. Att öppna upp och använda en av beredskapsflygplatserna 2025 för att FFK skulle kunna komma och tanka i samband med en insats skulle enligt uppgift till organisationen ha uppgått till 100 000 kronor. Eftersom FFK som frivilligorganisation inte kunde ta en sådan kostnad påverkades den skarpa insatsen, menar man. FFK:s verksamhet kan nyttja beredskapsflygplatser utan full service. Som frivillig försvarsorganisation har de enligt egen uppgift svårt att idag ekonomiskt ersätta beredskapsflygplatsen fullt ut vid öppnande. FFK önskar därför att beredskapsflygplatser ger FFK tillgänglighet till flygplatsen på en lägre servicenivå. Det finns redan idag ett par flygplatser där lokala avtal gör att detta fungerar. FFK säger sig vid ett antal tillfällen ha kommit till flygplatser som är klassade som beredskapsflygplatser men ändå i praktiken förblivit stängda för organisationens verksamhet. FFK menar att de har förmåga att på ett säkert sätt nyttja flygplatser även utan full service. I sitt yttrande över remissen av Ds 2023:3 förde FFK fram förslag de kallar ”beredskapsflygplats light” och det gör de även i den här aktuella utredningen. En sådan flygplats definieras av FFK på följande sätt:

- Tillgänglighet för besättning att kunna ta sig in och ut från flygplatsen även när den är stängd.
- Tillåtelse att starta och landa även utanför tornets öppethållningstider när det behövs.
- Tillgång till bränsle som kan användas även om flygplatsen är stängd.
- Möjlighet att kunna tända och släcka banbelysning vid mörker och när tornet är stängt är en funktionalitet som ökar FFK:s möjlighet att nyttja flygplatsen.

FFK för i tillägg till detta fram andra möjliga krav på beredskapsflygplatser som inte har direkt bäring på utredningen.

Sammantaget kan Trafikverket konstatera att det fortsatt finns behov av att hitta en mer anpassad och billigare modell av beredskap och tillgänglighet för samhällsvik-

⁴³ Ds 2023:3 s. 37

tigt flyg som inte har samma behov som de flygplan som behöver vara dimensionerande för dagens modell. Trafikverket ser ett behov av att offentliga och privata aktörer samverkar i att undersöka förutsättningar och identifiera hinder för utförare av samhällsviktigt flyg med helikopter och mindre flygplan att nyttja flygplatser på ett effektivare och mer verksamhetsanpassat sätt. En sådan undersökning skulle kunna leda till förslag till mer differentierade lösningar för samhällsviktigt flyg och ha bäring inte bara Säve och Norrköpings flygplatser utan även andra flygplatser där tillgänglighet saknas eller är begränsad idag.

Effekter för totalförsvaret

Försvarmakten för, med avseende på Flygvapnets verksamhet, fram att de kan ha nytta av vissa flygplatser i befintligt nät av beredskapsflygplatser men då inte i den egenskapen, dvs. för att öppna upp dem utanför ordinarie öppethållning. Försvarmakten noterar att det finns viktiga synergier vad gäller utpekandet av beredskapsflygplatser: den ersättning som en beredskapsflygplats erhåller och de möjligheter till statliga driftbidrag som följer åtagandet gynnar vidmakthållandet av flygplatserna och därigenom gynnas Försvarmaktens verksamhet. Myndigheten för civilt försvar konstaterar att den befintliga modellen med beredskapsflygplatser inte tar höjd för totalförsvarsperspektivet men att detta vore önskvärt ur deras perspektiv. Av Länsstyrelsen Östergötlands yttrande⁴⁴ över Ds 2023:3 framgår bland annat att ”Totalförsvarets behov och sammanhang behöver inkluderas och klargöras i systemet av beredskapsflygplatser” samt att ”Länsstyrelsen vill påtala att utnämmandet av permanenta beredskaps flygplatser inte kan grundas på antagandet om att Försvarmaktens flygplatser per automatik är bäst lämpade. Dels bör totalförsvarsaspekter utredas ytterligare, dels att det inte alltid är självklart att civila skyddsmekanismer bör förläggas tillsammans med militärverksamhet.”

Vad gäller de förslag och slutsatser Trafikverket lägger fram i aktuell utredning gör vi samlat följande bedömning med avseende på förslagets effekter på totalförsvaret. Enligt vår bedömning möts inte Försvarmaktens behov enbart genom att fler beredskapsflygplatser läggs till det nationella nätet, detta utifrån den modell och de åtaganden systemet omfattar i nuläget i förhållande till de behov och den planeringshorisont Försvarmakten har för sina transporter. De aspekter vad gäller totalförsvarets behov som har framkommit under utredningen visar förvisso på vikten av ökad flexibilitet och handlingsfrihet vad gäller tillgång till flygplatser som kan hantera stora och tunga luftfartyg: flygplatser såsom Sälen-Scandinavian Mountains och Norrköping-Kungsängen kan därmed ha betydelse för totalförsvaret i detta avseende. Trafikverket konstaterar dock baserat på dialoger med och inspel av olika representant vid Försvarmakten att alla civila flygplatser och luftfartens infrastruktur som helhet behöver ses över utifrån totalförsvarets och Försvars-

⁴⁴ regeringen.se/contentassets/25de047b4eeb4f80af12c2a19974fbd7/lansstyrelsen-ostergotland.pdf

maktens behov. Den pågående utredningen Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion har att bland annat bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådighet över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig, samt bedöma förslagets konsekvenser för krisberedskap och totalförsvaret. Utredningens slutsatser blir därmed viktiga när det gäller hur civil infrastruktur på luftfartsområdet ska möta behov kopplade till totalförsvaret inklusive Försvarsmaktens verksamhet. Med undantag för de slutsatser som rör Säve i denna rapport rekommenderar därför Trafikverket att man avvaktar ovan utredningen innan beslut tas i de här aktuella frågeställningarna.

Referensmaterial

Analys av konsekvenser för flygbaserad skogsbrandsbevakning i Västra Götalands län med avseende på nedläggningen av Säve och Skövde Flygplatser, Aeroklubben i Göteborg, 2025-02-19

Beredskapsflygplatser för att säkra samhällsviktiga flygtransporter, Kompletterande underlag och förslag avseende svenska beredskapsflygplatser (slutrapport), Trafikverket, publikationsnummer 2021:223

Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna (slutrapport)
Trafikverkets publikationsnummer 2020:145

EU:s paket om militär rörlighet, Faktapromemoria, Riksdagsår: 2025/26 FPM-nummer: 48 2025-12-19

Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län, Trafikverket, publikationsnummer 2023:030

Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3

Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion, Kommittédirektiv 2055:55

Tillgänglighet till flygplatser för samhällsviktiga transporter, Transportstyrelsen, TSL 2009-519

Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling, Länsstyrelsen Västra Götaland, diarienummer 48586-2025

Översyn av de svenska beredskapsflygplatserna, Trafikverket, publikationsnummer 2020:145

Bilaga Frågeformulär till användare av beredskapsflygplatser

Bakgrund

Trafikverket har i uppdrag⁴⁵ att utreda om det finns skäl att kommande år ta in Sälen-Scandinavian Mountains flygplats, Norrköping-Kungsängen flygplats och Säve flygplats som beredskapsflygplatser samt översiktligt redovisa vilka effekter ett eventuellt intagande skulle få. Vår bedömning ska redovisas senast den 31 mars 2023. Trafikverket tolkar uppdraget som att regeringen önskar få belyst i vad mån de två första flygplatserna är nödvändiga som ett komplement till dagens nät av beredskapsflygplatser. Vad gäller Säve flygplats, som i dagsläget inte uppfyller de grundläggande krav som ställs på en beredskapsflygplats, tolkar vi det som att regeringen vill få belyst i vad mån flygplatsen har en roll i transportsystemet exempelvis som en beredskapsflygplats.

Uppdraget genomförs som informationsinhämtning från tidigare och pågående utredningar om systemet med beredskapsflygplatser och flygplatssystemet. Trafikverket inhämtar även reflektioner och behov hos offentliga och privata aktörer när det gäller akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvård, krisberedskap och totalförsvaret kopplat till de tre aktuella flygplatserna. Inhämningen sker i form av dialoger eller enkäter.

Syftet med enkäten

För att belysa behov och förutsättningar för samhällsviktigt flyg i och kring de tre aktuella flygplatserna har vi tagit fram ett antal frågor. Enkäten skickas till kontakter hos offentliga och privata organisationer som ingår i Trafikverkets användargrupp som vi bjuder in till dialog årligen i syfte att fånga upp behov m.m. kopplade till nätet med beredskapsflygplatser.

Frågorna är fritextfrågor och det är valfritt hur omfattande svaren blir. Vi är medvetna om att svarstiden sannolikt inte ger utrymme för omfattande förankring för de som sitter i stora myndigheter.

Svar önskas senast den 27 februari 2026. Svaren kan skrivas direkt i mailet för att sedan skickas till asa.moren@trafikverket.se. Samma e-postadress finns tillgänglig vid eventuella frågor.

⁴⁵ LI2025/02194

Definitioner

I enkäten används begreppet ”samhällsviktiga flygtransporter”. Med det avses akuta eller av annat skäl, utifrån ett samhällsperspektiv, prioriterade transporter för bl.a. hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg, samt för räddningstjänsten, kustbevakningen, brandflyget samt andra aktörer inom krisberedskap och totalförsvaret. I enkäten används också begreppet ”beredskapsflygplats”. Med beredskapsflygplats avses en certifierad/godkänd instrumentflygplats som har beredskap enligt avtal med Trafikverket för att kunna öppna upp för samhällsviktiga flygtransporter när flygplatsen normalt är stängd.

Frågor

(Svara endast om relevant för er verksamhet, skriv gärna ”ej relevant” om frågan inte rör er):

1. I vad mån använder ni er idag av någon eller flera av Sälen-Scandinavian Mountains flygplats, Norrköping-Kungsängen flygplats eller Säve flygplats för samhällsviktiga flygtransporter utanför öppethållningstid?
 - a. Vilka flygplatsrelaterade tjänster (och, om ni kan beskriva det i korthet, CNS-utrustning eller annat) eller andra förutsättningar (såsom banlängd) tar dessa rörelser i anspråk?
2. Ser ni ett förändrat behov (ökat/minskat/andra typer av transporter) över tid vad gäller möjligheten att kunna nyttja Sälen-Scandinavian Mountains flygplats, Norrköping-Kungsängen flygplats eller Säve flygplats utanför öppethållningstid, utifrån er erfarenhet och verksamhet?
3. Har ni statistik att dela vad gäller de samhällsviktiga flygtransporterna till och från Sälen-Scandinavian Mountains flygplats, Norrköping-Kungsängen flygplats eller Säve flygplats som ni har utfört i vart fall de senaste åren? Om ja skulle vi vilja ta del av antal flygningar utanför öppethållningstid, berörd flygplats och om det rör sig om helikopter eller flygplan.
4. (Till de användare som använder någon av flygplatserna som bas:) Vilka effekter/konsekvenser skulle det få för din verksamhet ifall flygplatsen upptogs som beredskapsflygplats?
5. Övriga kommentarer och inspel?

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se