



Myndigheten för
totalförsvarsanalys

När flygplatser försvinner

Konsekvenser för totalförsvaret vid avveckling eller
neddimensionering av civil luftfartsinfrastruktur i
Västsverige

Rapport 2026:6

Myndigheten för totalförsvarsanalys

När flygplatser försvinner

Diarienummer: 2026-11

Datum expediering: 2026-08-10

Serie: 2026:6

Format: Endast digitalt

Rapporten finns publicerad på www.mtfa.se

Innehåll

Sammanfattning.....	4
1. Inledning.....	6
1.1 Regeringens uppdrag till MTFA.....	6
1.2 Vår tolkning av uppdraget.....	6
1.3 Luftfartsinfrastruktur är ett komplext område att analysera	7
1.4 Metod och empiri.....	8
2. Luftfartsinfrastrukturens betydelse för totalförsvaret.....	9
2.1 Ägandeformerna för luftfartsinfrastrukturen varierar.....	9
2.2 Statens möjligheter att påverka förändringar i luftfartsinfrastrukturen är begränsade.....	10
2.3 Luftfartsinfrastruktur i Västra militärregionen är viktig för totalförsvaret	12
3. Totalförvarsaktörernas planering för luftfartsinfrastruktur.....	14
3.1 Det militära försvaret planerar för behoven av luftfartsinfrastruktur	14
3.2 Det civila försvaret planerar ihop med Försvarsmakten	17
4. Fallstudie av Säve flygplats.....	20
4.1 Säve flygplats är under förändring	20
4.2 Säve flygplats betydelse för totalförsvaret är utredd	23
5. Slutsatser.....	25
5.1 Luftfartsinfrastruktur i Västsverige är av strategisk betydelse för totalförsvarets förmåga.....	25
5.2 Totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur behöver klarläggas ...	25
5.3 Totalförsvarets planering för luftfartsinfrastruktur behöver fortsätta att utvecklas	26
5.4 Säve flygplats är fortsatt viktig för totalförsvaret.....	26
Ordlista	28
Referenslista	29
Bilaga: Flygplatser i Västra militärregionen	32

Sammanfattning

Myndigheten för totalförsvarsanalys (MTFA) har på uppdrag av regeringen genomfört en analys av vilka konsekvenser en avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret. Särskild vikt har lagts vid att bedöma hur Försvarsmaktens förmåga att fullgöra sina uppgifter i regionen påverkas.

MTFA konstaterar att luftfartsinfrastruktur i Västra militärregionen är av strategisk betydelse för försvaret av Sverige och för stöd till allierade. En avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastruktur inom regionen kan därför få negativa konsekvenser för totalförsvarets förmåga både på nationell och regional nivå samt för Sveriges åtaganden inom Nato.

Det finns ömsesidiga beroenden mellan luftfartsinfrastrukturen och annan transportinfrastruktur som vägar, järnvägar och hamnar. Luftfartsinfrastruktur som flygplatser kan också vara viktiga för totalförsvaret på andra sätt än som start- och landningsplats för flyg, vilket en fallstudie av förändringen av Säve flygplats visar. MTFA anser därför att det är viktigt att större förändringar i luftfartsinfrastrukturen noga analyseras och beaktas ur ett totalförsvarsperspektiv innan de genomförs.

För att myndigheterna inom totalförsvaret ska kunna bedöma konsekvenserna av en förändring i luftfartsinfrastrukturen, behöver det militära och civila försvarets behov av sådan infrastruktur vara identifierade och kända. MTFA har funnit att Försvarsmakten har kommit längre än myndigheterna inom det civila försvaret i att identifiera sina behov och planera utifrån dessa. Detta kan leda till att det saknas underlag för att fullt ut kunna bedöma totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur vid beslut om förändringar. MTFA anser därför att det är angeläget att beredskapsmyndigheterna prioriterar arbetet med att identifiera det civila försvarets behov av luftfartsinfrastruktur. Till dess att detta är gjort saknas en samlad bild av totalförsvarets behov av luftfartens infrastruktur.

Staten har begränsade möjligheter att påverka en neddimensionering eller avveckling av luftfartsinfrastruktur som inte ägs av staten. Samtidigt kan det vara både kostsamt och tidskrävande att vid behov återställa infrastrukturen. MTFA anser därför att det är viktigt att de myndigheter som fattar beslut om förändringar av luftfartsinfrastruktur har rutiner för samverkan som möjliggör att totalförsvarets intressen beaktas. För att kunna fatta välavvägda beslut som tar hänsyn till totalförsvarets behov är det också viktigt att beslutsfattare kan få en samlad bild av totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur.

Fallstudien om förändringen av Säve flygplats visar att flygplatsen med tillhörande område även efter förändringen har en viktig roll inom totalförsvaret. Fallstudien visar också på komplexiteten i de bedömningar som berörda myndigheter behöver göra när civil luftfartsinfrastruktur avvecklas.

MTFA konstaterar att Säve flygplats betydelse för totalförsvaret har analyserats och totalförsvarets behov har kommit till uttryck i beredningsprocessen inför beslutet. Förändringen innebär att avvecklingen av en verksamhet som är av betydelse för totalförsvaret leder till att annan verksamhet, som också är viktig för totalförsvaret, kan få utrymme att växa.

MTFA konstaterar även att förändringen får negativa konsekvenser för de frivillorganisationer som bedrivit verksamhet på Säve flygplats. MTFA anser att frivilligorganisationernas verksamhet är viktig för totalförsvarets förmåga och att det är angeläget att den får förutsättningar att kunna bedrivas vidare på annan plats.

1. Inledning

Regeringen har givit Myndigheten för totalförsvarsanalys (MTFA) i uppdrag att analysera vilka konsekvenser en avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret. I detta kapitel redogör vi för den metod vi valt för att besvara uppdraget.

1.1 Regeringens uppdrag till MTFA

Myndigheten för totalförsvarsanalys har i 2026 års regleringsbrev fått följande uppdrag:

Analys av neddimensionering av luftfartsrelaterad infrastruktur

MTFA ska genomföra en fördjupad analys av vilka konsekvenser avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret. Särskild vikt ska läggas vid att bedöma hur Försvarmaktens förmåga att fullgöra sina uppgifter i regionen påverkas.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Försvarsdepartementet) senast den 10 augusti 2026.¹

1.2 Vår tolkning av uppdraget

1.2.1 Luftfartsrelaterad infrastruktur

Med luftfartsrelaterad infrastruktur avser vi flygplatser och andra markbaserade anläggningar och installationer av system som krävs för att möjliggöra luftfart men också själva luftrummet. Försättningsvis använder vi begreppen luftfartsinfrastruktur eller flygplats för luftfartsrelaterad infrastruktur.

1.2.2 Avveckling och neddimensionering

Avveckling tolkar vi som att möjligheterna till flygverksamhet på platsen helt upphör genom att befintlig infrastruktur rivs eller inte underhålls.

Neddimensionering tolkar vi som förändringar i infrastrukturen som på ett genomgripande sätt minskar flygplatsens funktionalitet, till exempel att flygtrafikledningen avvecklas eller att start- och landningsbanans längd kortas.

1.2.3 Avgränsning

Eftersom uppdraget fokuserar på Försvarmaktens förmåga i regionen har vi valt att likställa Västsverige med Västra militärregionen. Denna region omfattar

¹ Regeringsbeslut, Fö2025/00266, *Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Myndigheten för totalförsvarsanalys*.

Västra Götalands, Hallands, Örebro och Värmlands län och täcker in såväl Västra civilområdet som delar av Mellersta civilområdet.

Vi har valt att särskilt uppmärksamma avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastruktur på civila flygplatser. Detta eftersom förändringar av sådan infrastruktur kan ha strategisk betydelse för totalförsvaret, samtidigt som staten har begränsade möjligheter att påverka förändringarna.

1.3 Luftfartsinfrastruktur är ett komplext område att analysera

Infrastruktur som krävs för att möjliggöra luftfart är till exempel anläggningar som start- och landningsbanor och terminaler, men även system för skydd av flygplatsen och för kontroll av passagerare. I infrastrukturen för flygtrafiktjänster ingår såväl fasta anläggningar som teknik för informationshantering, kommunikation, navigation och övervakning.²

Funktionaliteten hos luftfartens infrastruktur är beroende av andra infrastrukturella system, såväl på marken som i luften. Exempel på sådana beroenden är tillgång till infrastruktur för elektricitet eller dataflöden som fiberoptik och satelliter.³

Konsekvenserna av en förändring beror på vilken luftfartsinfrastruktur som förändras, vilka behov olika luftfarkoster har och vilken annan infrastruktur som finns på flygplatsen. En förkortad start- och landningsbana kan till exempel innebära att lättare flygplan och helikoptrar fortfarande kan använda flygplatsen men inte större plan.

Vem som äger och driver infrastrukturen har samtidigt betydelse för vilka möjligheter staten har att påverka till exempel en neddimensionering. Staten äger 10 flygplatser genom det statliga bolaget Swedavia och de militära flygplatserna genom Fortifikationsverket. På dessa flygplatser är Luftfartsverket ansvariga för flygtrafikledningen.

Många flygplatser ägs av kommuner och regioner och ett fåtal ägs av privata bolag. På dessa flygplatser upphandlas flygtrafikledningstjänsten på kommersiella grunder och kan utföras av såväl Luftfartsverket som privata aktörer. Markttjänster som till exempel räddningstjänst, säkerhetskontroll samt drivmedelsförsörjning utförs ibland av olika utförare.

² Trafikverket, *Luftfart. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, 2024, s 8.

³ Trafikverket, *Luftfart. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, 2024, s 7.

Det finns alltså ett beroende mellan olika typer av infrastruktur, och ett flertal olika ägarformer och utförare. Det innebär att ett mycket stort antal variabler behöver beaktas när man bedömer hur en förändring kan påverka totalförsvarets förmåga.

1.4 Metod och empiri

För att få underlag för att besvara frågan om vilka konsekvenser avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret, har vi undersökt

- vilken luftfartsinfrastruktur som finns inom Västra militärregionen samt vilka möjligheter staten har att påverka förändringar i infrastrukturen när denna inte är statligt ägd
- om Försvarsmakten och berörda myndigheter inom det civila försvaret har analyserat sina behov av luftfartsinfrastruktur inom Västra militärregionen och planerat för dessa behov
- om Försvarsmakten och berörda myndigheter inom det civila försvaret har analyserat konsekvenserna av en avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastrukturen inom Västra militärregionen.

Vid Säve flygplats pågår en ombyggnad till helikopterflygplats.⁴ Vi har därför valt att använda Säve flygplats som en fallstudie för att belysa hur en förändringsprocess av luftfartsinfrastruktur kan gå till och för att ta reda på vilka överväganden som görs om konsekvenser för totalförsvaret i en sådan process.

Analysen baseras både på dokumentstudier i form av myndighetsrapporter och remissvar och på intervjuer. Vi har tagit del av relevanta delar av den taktiska och operativa planering som Försvarsmakten genomför och undersökt vilken planering som genomförs inom det civila försvaret. Vi har också intervjuat företrädare för Försvarsmakten, Myndigheten för civilt försvar, Transportstyrelsen, Trafikverket, Luftfartsverket, Svenska Regionala Flygplatser⁵ samt civilområdeskanslierna för Västra civilområdet och Mellersta civilområdet.

Därtill har vi ställt skriftliga frågor till kanslierna för Västra civilområdet och Mellersta civilområdet om vilken analys de gör av luftfartsinfrastruktur samt vilken planering de genomför, till exempel när det gäller värdlandsstöd.

⁴ Ägaren av flygplatsen, det privata bolaget Castellum AB, ansökte 2025 hos Transportstyrelsen om att göra om Säve flygplats till en helikopterflygplats.

⁵ Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF) ägs av Svenska Regionala Flygplatsförbundet (SRFF) som är ett samarbetsorgan för Sveriges icke-statliga flygplatser.

2. Luftfartsinfrastrukturens betydelse för totalförsvaret

Totalförsvaret har behov av en fungerande luftfartsinfrastruktur i hela hotskalan från fred till krig. Medlemskapet i Nato ställer också krav på infrastrukturens tillgänglighet, kapacitet och skydd och innebär att fler flygplatser i Sverige kan komma att användas samtidigt för både militära och civila syften.⁶

MTFA har därför kartlagt vilken luftfartsinfrastruktur som finns inom Västra militärregionen och som är av betydelse för totalförsvaret. Vi har också undersökt vilka möjligheter staten har att påverka förändringar i infrastrukturen när denna inte är statligt ägd.

MTFA har funnit följande:

- Västra militärregionen är strategiskt viktig för försvaret av landet och för att Sverige ska kunna fullgöra sina åtaganden som medlem i Nato.
- Luftfartsinfrastrukturen inom regionen är av strategisk betydelse för det militära och det civila försvarets förmåga i hela hotskalan från fred till krig.
- Förändringar i luftfartsinfrastrukturen kan få betydande konsekvenser för totalförsvaret.
- Luftfartsinfrastruktur såsom flygplatser kan vara viktig för totalförsvaret på andra sätt än som start- och landningsplats för flyg, till exempel som en säker uppställnings- eller omlastningsplats för materiel.
- Det kan vara kostsamt och ta lång tid att återställa avvecklad luftfartsinfrastruktur.
- Staten har begränsade möjligheter att påverka en avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastruktur som kan vara viktig för totalförsvaret men som inte är statligt ägd.

2.1 Ägandeformerna för luftfartsinfrastrukturen varierar

Svenska staten äger en förhållandevis liten andel av landets flygplatser. Sverige skiljer sig i det sammanhanget från till exempel Norge och Finland som har valt ett helstatligt flygplatssystem. Att staten äger relativt få av Sveriges flygplatser påverkar statens inflytande över luftfartsinfrastrukturen. Vi noterar i detta

⁶ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB skriftlig inläga med övergripande svar på frågor från Li 2025:03
 Utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion, ärendenr. 2025-16681, s.3.

sammanhang att regeringen har tillsatt en utredning med uppdrag att se över statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser.⁷

Grunden för statens ägande av civila flygplatser är det beslut om det nationella basutbudet som regeringen fattade 2009 med syfte att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet.⁸ Det statliga bolaget Swedavia AB driver de 10 flygplatserna i basutbudet. Sedan 2025 ingår det i uppdraget för Swedavia som statligt bolag att bidra till att på marknadsmässiga villkor effektivt stärka det svenska totalförsvaret.⁹ Som en följd av detta deltar Swedavia till exempel i arbetet med att planera för vädlandsstöd.

Det finns 28 civila regionala flygplatser som ägs av kommuner och regioner samt i några fall av privata aktörer. Utöver dessa flygplatser finns det en mängd mindre flygplatser och flygfält som drivs av flygklubbar.¹⁰

De militära flygplatserna ägs och förvaltas av Fortifikationsverket som hyr ut dem till Försvarsmakten. Försvarsmakten har bland annat fyra flygflottiljer, en helikopterflottilj och en luftstridsskola.¹¹ Flygtrafikledningstjänsten vid flottiljerna bedrivs av Luftfartsverket. Försvarsmakten har även infrastruktur på andra anläggningar som kan användas som reservbaser, till exempel på en del civila flygplatser.¹²

2.2 Statens möjligheter att påverka förändringar i luftfartsinfrastrukturen är begränsade

Många flygplatser går med ekonomiskt underskott och ett tjugotal kommunala trafikflygplatser har lagts ned under de senaste 30 åren. Det finns en risk att flygplatser som är viktiga för totalförsvaret avvecklas eller neddimensioneras av ekonomiska skäl. Att vid behov återställa sådan avvecklad luftfartsinfrastruktur kan både vara kostsamt och ta lång tid.

Vi har därför undersökt vilka möjligheter staten har att påverka en avveckling eller neddimensionering av civil luftfartsinfrastruktur som inte ägs av staten.

Ett sätt för staten att skaffa sig inflytande är naturligtvis att köpa flygplatsen via Swedavia eller Fortifikationsverket. Detta är dock inte alltid den mest kostnadseffektiva lösningen. Ett alternativt sätt att bidra till att bevara luftfartsinfrastruktur är att ge ekonomiska bidrag till flygplatser som går med

⁷ LI 2025:03, *Utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion*.

⁸ Prop. 2008/09:35, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145.

⁹ Regeringskansliet, *Statens ägarpolicy 2025*, s. 11.

¹⁰ Trafikverket, *Luftfart. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*.

¹¹ Flygflottiljerna är F 7 Skaraborg (Sätenäs flygplats), F 16 Uppland (Ärna flygplats), F 17 Blekinge (Ronneby flygplats) samt F 21 Norrbotten (Luleå flygplats).

¹² Trafikverket, *Luftfart. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, s. 10.

underskott. Staten medfinansierar därför många regionala flygplatser genom statsbidrag. År 2024 beslutade regeringen också om en ny förordning som innebär att fler icke-statliga flygplatser kan få statsbidrag.¹³ Bidraget ska bland annat kunna ges till beredskapsflygplatser och flygplatser med statligt upphandlade flyglinjer.¹⁴

Ytterligare ett sätt att garantera att vissa tjänster eller viss kapacitet och infrastruktur behålls är att ingå avtal med ägaren av flygplatsen. Försvarsmakten ingår till exempel avtal med civila flygplatser för att kunna använda flygplatsen för övningar och säkerställa att det finns start- och landningsplatser för flygvapnets flyg och för allierade. Ett annat exempel är de avtal om beredskapsflygplatser som Trafikverket, på uppdrag av regeringen, sluter med flygplatshållare. Avtalet innebär att beredskapsflygplatserna får ekonomisk ersättning för att utanför ordinarie öppettider ha beredskap att ta emot luftfartyg som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter, till exempel ambulansflyg.

Staten kan även skydda infrastruktur som är av särskild nationell betydelse, till exempel för totalförsvaret, genom att peka ut områden som riksintressen.¹⁵ Sådana riksintressen för totalförsvaret ges företräde om de står i konflikt med andra riksintressen. Försvarsmakten och Trafikverket har pekat ut ett antal flygplatser som riksintressen.¹⁶ Att ett flygplatsområde pekas ut som riksintresse innebär dock inte att verksamheten eller infrastrukturen inom själva området är skyddad från att läggas ned eller förändras, utan att den skyddas mot yttre åtgärder som negativt kan påverka verksamheten.

Expropriering, det vill säga att ta mark i anspråk med tvång, är i vissa fall möjligt för det militära försvaret eller för annat ändamål som är av särskild betydelse för totalförsvaret.¹⁷ Tillstånd till expropriation prövas i sådana fall av regeringen. Detta är dock ett verktyg som sällan används för det militära försvarets intressen. I händelse av krig eller krigsfara kan också särskilda lagar tillämpas som ger möjlighet för staten att med tvång förfoga över egendom i syfte att tillgodose totalförsvarets behov.¹⁸

¹³ Förordningen (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

¹⁴ 12 a § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

¹⁵ Förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

¹⁶ Försvarsmakten, ”Riksintressen” för en redovisning av Försvarsmaktens öppna del, hämtad 2026-04-29; se Trafikverket, *Förteckning över riksintresseanspråk 2024*.

¹⁷ 2 kap. 6 § expropriationslagen (1972:719).

¹⁸ Se 4 § förfogandelagen (1978:262).

2.3 Luftfartsinfrastruktur i Västra militärregionen är viktig för totalförsvaret

Västra militärregionen är ett strategiskt viktigt område för totalförsvaret, och luftfartsinfrastrukturen inom regionen är av betydelse för det militära och det civila försvarets förmåga i hela hotskalan från fred till krig. En avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastruktur inom regionen kan därför få negativa konsekvenser för totalförsvarets förmåga både på nationell och regional nivå samt för Sveriges åtaganden inom Nato.

Regionen utgör ett nav för transporter vars funktion är avgörande för flöden av gods, energi och människor till och från övriga landet, Norden och Baltikum. Flödena genom Västra militärregionen omfattar alla fyra transportslag: materiel och personal transporteras med fartyg eller flyg in eller ut från landet och anländer eller transporteras vidare på järnvägs- och vägnät. Samtliga transportslag är beroende av varandra och av övrig infrastruktur.¹⁹

Halmstad regementsområde och flottiljområde ligger i anslutning till Halmstad flygplats, och ingår i avtalet om försvarssamarbete mellan Sverige och USA, DCA-avtalet (Defence Cooperation Agreement). Avtalet reglerar bland annat amerikanska styrkors och amerikanska leverantörers tillgång till baseringsområden och förhandslagring av materiel.²⁰

Inom Västra militärregionen finns två statliga flygplatser. Landvetter flygplats är den största civila flygplatsen och drivs av Swedavia. Såtenäs flygplats är en militär flygplats där Skaraborgs flygflottilj (F7) är lokaliserad. Såtenäs flottiljområde omfattas också av DCA-avtalet.²¹ Övriga sex civila flygplatser i regionen ägs av kommuner och regioner och drivs som bolag. Flygplatserna har samarbete med Försvarsmakten i varierande utsträckning för till exempel övningar och transporter.²²

Därutöver finns Borås flygplats och Varberg flygplats som endast kan användas vid väder med god sikt (så kallade certifierade icke-instrumentflygplatser). Säve flygplats var tidigare en certifierad icke-instrumentflygplats men håller nu på att göras om till en helikopterflygplats.

Fyra flygplatser är klassade som riksintressen. Försvarsmakten har klassat Såtenäs flottiljflygplats (Råda övningsflygplats) som riksintresse för totalförsvarets militära del och de civila flygplatserna Halmstad och Landvetter

¹⁹ Länsstyrelsen i Västra Götaland, svar på frågor från MTFA, 2026-04-27.

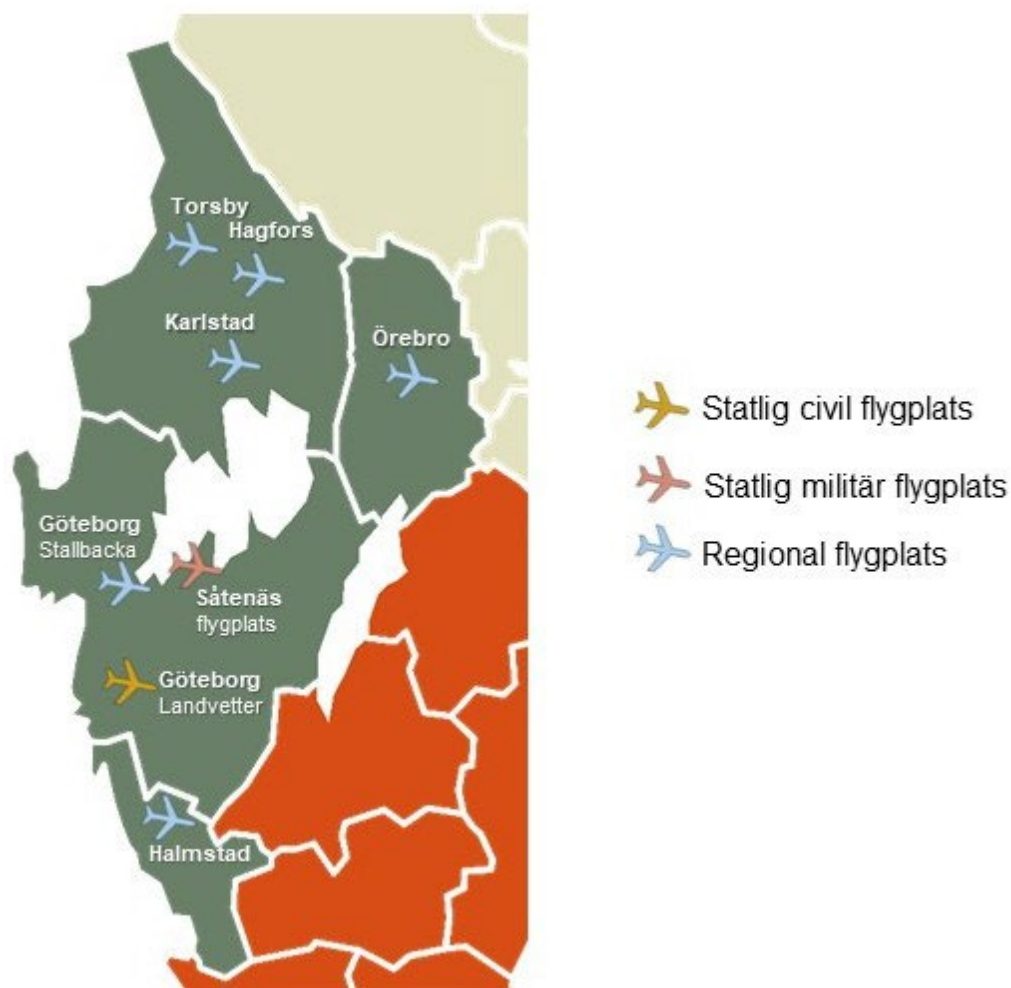
²⁰ *Avtal om försvarssamarbete mellan konungariket Sveriges regering och Amerikas förenta staters regering*, bilaga 1.

²¹ I bilaga 1 presenteras en sammanställning över flygplatserna i Västra militärregionen.

²² Rapporten från riksdagen, Trafikutskottet, *Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö*, 2026, s. 139ff.

som områden av betydelse.²³ Landvetter och Karlstad flygplats är klassade som riksintressen av Trafikverket.²⁴

Karta över instrumentflygplatser i Västra militärregionen



²³ Försvarmakten, *Riksintressen för totalförsvarets militära del I. Västra Götalands län 2023*, FM2022-23088:1, s. 71 och 115.

²⁴ Ds 2023:3, *Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet*, s 89.

3. Totalförsvarsaktörernas planering för luftfartsinfrastruktur

I detta kapitel redogör vi för hur Försvarmakten och berörda myndigheter inom det civila försvaret har analyserat sina behov av luftfartsinfrastruktur inom Västra militärregionen och planerat för dessa behov.

Vi har funnit följande:

- Försvarmakten har analyserat sina behov av luftfartsinfrastruktur och har en pågående planering för behoven av luftfartsinfrastruktur inom Västra militärregionen.
- Tillgången till civil luftfartsinfrastruktur inom Västra militärregionen är av strategisk betydelse för Försvarmaktens förmåga att fullgöra sina uppgifter i regionen.
- Myndigheterna inom det civila försvaret deltar i Försvarmaktens planering när det gäller det stöd som Försvarmakten behöver från civila myndigheter.
- Ansvaret för luftfartsinfrastrukturen är uppdelat på flera myndigheter inom det civila försvaret. Detta ställer krav på samordning och informationsspridning mellan myndigheterna, både i bedömningen av behoven och i planeringen.
- Myndigheterna inom det civila försvaret arbetar med att identifiera det civila försvarets behov av luftfartsinfrastruktur men planeringen har inte kommit lika långt som Försvarmaktens planering. Detta kan leda till att det saknas underlag för att fullt ut kunna bedöma totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur vid beslut om förändringar.

3.1 Det militära försvaret planerar för behoven av luftfartsinfrastruktur

I vår undersökning av det militära försvarets planering har vi tittat på olika former av planering. Det gäller delar av Försvarmaktens operationsplanering, Flygvapnets taktiska planering, planeringen för värdlandsstöd inom logistikförsörjningen samt den regionala planering som genomförs i Västra militärregionen.

Vi har tagit del av både öppna och sekretessbelagda underlag från Försvarmakten. Av dessa framgår att Försvarmakten behöver kunna nyttja civila flygplatser som alternativa baser.²⁵ I detta perspektiv är tillgången till och

²⁵ En närmare diskussion om möjliga konsekvenser för Försvarmaktens förmåga i Västra militärregionen skulle omfattas av sekretess. Avsnittet baseras på intervju med företrädare för Flygvapnet, 2026-04-08; intervju med företrädare för operationsledningen J5, 2026-05-05.

bibehållandet av i princip all civil luftfartsinfrastruktur viktigt för det militära försvaret. Företrädare för Försvarmakten har också framhållit att det är en fördel om så mycket som möjligt av infrastrukturen och då även miljötillstånd bevaras vid en neddimensionering, eftersom en eventuell återställning då blir mindre kostsam och tidskrävande.²⁶

3.1.1 Försvarmaktens operationsplanering

Försvarmakten ska enligt myndighetens instruktion ha en aktuell operationsplanering för myndighetens uppgifter i fred och krig. Planeringen ska omfatta alla resurser som är nödvändiga för att genomföra Försvarmaktens verksamhet. Försvarmakten ska bedriva gemensam operationsplanering med Nato och får bedriva gemensam operationsplanering med allierade stater.²⁷

Planeringen samordnas av Försvarmaktens operationsledning (OPL). OPL ansvarar för att planera och genomföra operationer både nationellt och internationellt och för att integrera nationella operationsplaner med Natos planer. Den centrala operativa planeringen omsätts till operativ planering på regional nivå inom militärregionerna och till taktisk planering av försvarsgrenarna.

Som en del av Försvarmaktens arbete med att samordna operationsplaneringen med Natos planering har Försvarmakten under 2025 fastställt en operativ planering för Sverige. Denna omfattar bland annat de uppgifter som respektive medlemsland behöver hantera innan Natos artikel 5 aktiveras och även planeringen för de resurser som står kvar under svenskt befäl.²⁸ Vi har tagit del av relevanta delar av denna planering och kan konstatera att den beaktar behoven av luftfartsinfrastruktur.

3.1.2 Flygvapnets planering för sina behov av civil luftfartsinfrastruktur

Flygvapnet har behov av att kunna använda civila flygplatser som alternativa start och landningsplatser. Planeringen för detta återfinns i flygvapenchefens taktiska plan. Vi har tagit del av delar av denna planering och kan konstatera att Flygvapnet har gjort en bedömning av och planering för sina behov av civila flygplatser i Västsverige. Vi noterar också att Flygvapnet arbetar med att upprätta avtal med ett antal av dessa flygplatser.

²⁶ Flygverksamhet klassas som miljöfarlig verksamhet och behöver därför miljötillstånd för att bedriva verksamhet. I miljötillståndet anges villkoren för den verksamhet som får bedrivas avseende till exempel hur många rörelser (landning och start) som tillåts för en flygplats, bullervärden, flygvägar, begränsningar i öppettider och hantering av kemikalier. Miljötillstånd prövas av mark- och miljödomstolarna i enlighet med miljöbalken. Trafikverket, Luftfart. *Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, s. 34.

²⁷ 11 § förordningen (2024:1333) med instruktion för Försvarmakten.

²⁸ P. Edling, *Det operativa planläget våren 2025*, Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Tidskrift, 2025:1.

3.1.3 Försvarsmaktens planering för värdlandsstöd

Under 2024 tog Nato fram ett nytt koncept för värdlandsstöd. Utgångspunkten är Natos regionala planer som uttrycks i så kallade Minimum Operational Requirements (MOR).²⁹ Nato ställer genom denna planering krav på vad varje medlemsland ska kunna bidra med i form av bland annat logistikstöd. Logistikstödet bygger på ett nätverk av logistiknoder som binds samman av vägar, järnvägar och farleder till sjöss och i luften. I logistiknätverket ingår militära, civila och kommersiella resurser.

Försvarsmakten ansvarar för att ta fram underlagen till Nato för denna planering. Myndigheten för civilt försvar och andra berörda myndigheter inom det civila försvaret har medverkat i Försvarsmaktens arbete med detta. Vi har tagit del av relevanta delar av planeringen inom logistik och kan konstatera att behoven av civil luftfartsinfrastruktur inom Västsverige har identifierats och angivits.

3.1.4 Planeringen inom Västra militärregionen

Försvarsmaktens militärregioner, Norra, Mellersta, Västra och Södra samt P18 Gotland utgör den regionala ledningsnivån. De är ansvariga för bland annat markterritoriell verksamhet i alla beredskapslägen. I det ingår att leda regionala transporter och transiteringar. I ansvaret ingår även att samordna civila och militära resurser på lokal och regional nivå.³⁰ Militärregionerna samverkar med civilområdesansvariga länsstyrelser, övriga länsstyrelser samt civila myndigheter om operationsplanering på regional nivå.

Västra militärregionen omfattar Västra Götalands, Hallands, Örebro och Värmlands län och täcker in såväl Västra civilområdet som delar av Mellersta civilområdet. Inom regionen finns bland annat fyra länsstyrelser och 83 kommuner, två polisregioner samt två av Trafikverkets regioner. Det finns också en stor mängd militära förband, staber och utbildningsenheter såsom Skaraborgs regemente (P4), Trängregementet (T2), Älvsborgs amfibieregemente (Amf4), Marinbasen, Fjärde sjöstridsflottiljen, Bergslagens artilleriregemente (A9), Livregementets husarer (K3), Luftvärnsregementet (LV 6), Skaraborgs flygflottilj (F7) samt Försvarsmedicencentrum (FömedC), Markstridsskolan i Skövde och Militärhögskolan i Halmstad. Därtill finns regionala hemvärnsförband organiserade i 10 hemvärnsbataljoner. Staben för militärregionen finns i Skövde.

Försvarsmakten har en utvecklad samverkan med civilområdesstaberna samt med civila myndigheter i regionen, bland annat när det gäller att bryta ner den

²⁹ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Civil sammanställning – lärdomar från HNS MOR 2025*.

³⁰ 25 kap 10 § arbetsordningen för Försvarsmakten, 2022:6.

nationella operativa planeringen till den regionala operativa planen Vesta. Vi har tagit del av relevanta delar av denna planering och kan konstatera att den omfattar Försvarsmaktens behov av luftfartsinfrastruktur i regionen.

3.2 Det civila försvaret planerar ihop med Försvarsmakten

Inom det civila försvaret genomförs planering för behov av luftfartsinfrastruktur framförallt av myndigheterna inom beredskapssektorn transporter samt av de civilområdesansvariga länsstyrelserna.

3.2.1 Planering och samordning på nationell nivå

Myndigheten för civilt försvar (MCF) har ett nationellt samordnande ansvar för civilt försvar, samhällets krisberedskap och skydd mot olyckor. Myndigheten ska utveckla, stödja och vara pådrivande i arbetet med civilt försvar samt inrikta och samordna det civila försvaret för att förebygga och hantera konsekvenser av krig och krigsfara. MCF ska vidare stödja, utveckla och inrikta samordningen mellan berörda aktörers planering för civilt försvar och särskilt verka för att samordning sker i förhållande till det militära försvaret. På nationell nivå ska MCF ta initiativ till åtgärder och hålla samman planering och förberedelser av civila aspekter av värdlandsstöd. Detta för att möjliggöra militära operationer och för att Sverige ska kunna ta emot internationella förstärkningsresurser och humanitärt och annat civilt stöd.³¹

Under hösten 2025 påbörjade MCF (dåvarande MSB), tillsammans med sektorsansvariga beredskapsmyndigheter och civilområdesansvariga länsstyrelser, en nationell civil process för att stödja Försvarsmaktens arbete med värdlandsstöd. Syftet var att säkerställa att civila perspektiv integreras i planeringen av värdlandsstöd till allierade samt att förankra Natos krav på logistikstöd hos civila aktörer.

3.2.2 Beredskapssektorn transporter planerar ihop med Försvarsmakten

Beredskapsmyndigheterna är indelade i 12 beredskapssektorer. Varje beredskapssektor leds av en sektorsansvarig myndighet. Trafikverket är sektorsansvarig myndighet för beredskapssektorn transporter. I beredskapssektorn ingår också Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.³² Som sektorsansvarig myndighet ansvarar Trafikverket för att leda arbetet med att samordna åtgärder inom sektorn.

³¹ Se förordningen (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar.

³² Se förordningen (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

Inom beredskapssektorn transporter bedrivs ett samarbete med det militära försvaret, och det finns flera nätverk av betydelse för civil–militära transporter. Exempelvis deltar Trafikverket i Försvarmaktens planeringsgrupp för logistik och i MCF:s nationella civila process. Trafikverket har också en funktion som hanterar Försvarmaktens specifika behov av transportinfrastruktur.³³

Myndigheterna inom beredskapssektorn deltar också i den planering som Försvarmakten genomför för värdlandsstöd. De deltar även i arbetet med Natos civila förmågekrav. Till exempel representerar Trafikverket ihop med Luftfartsverket Sverige i planeringsgruppen Transport Group under Resilienskommittén.³⁴

3.2.3 Planering för behov av luftfartsinfrastruktur inom Västra och Mellersta civilområdena

Länsstyrelserna har ett geografiskt områdesansvar för att på regional nivå samordna aktörer inom krisberedskap och civilt försvar. Länsstyrelserna är indelade i sex civilområden: Norra, Mellersta, Östra, Sydöstra, Västra och Södra. För varje område finns en utsedd civilområdesansvarig länsstyrelse med ett civilområdeskansli. I Västra civilområdet är det Länsstyrelsen i Västra Götalands län och i Mellersta civilområdet är det Länsstyrelsen i Örebro län.

De civilområdesansvariga länsstyrelserna är högsta civila totalförsvarsmyndighet inom civilområdet, och ska som sådan verka för att största möjliga försvarseffekt uppnås vid höjd beredskap. De civilområdesansvariga länsstyrelserna ska särskilt samordna de civila försvarsåtgärderna och i samråd med Försvarmakten verka för att det civila och militära försvaret samordnas. De ska också samordna den civila delen av värdlandsstödet.³⁵ Vid höjd beredskap och krig har civilområdena även i uppgift att regionalt planera och prioritera transporter.³⁶

Civilområdesansvariga länsstyrelser arbetar med civil–militär samverkan inom sitt geografiska område. Till exempel har Västra militärregionen, tillsammans med kansliet för Västra civilområdet, inlett en gemensam planering som omfattar militärt värdlandsstöd. Detta har de gjort genom att bryta ned den nationella operativa planeringen till en regional plan.

³³ Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Civil sammanställning – lärdomar från HNS-MOR 2025*, s. 8.

³⁴ Resilienskommittén (Resilience Committee, RC) är Natos högsta organ för civila beredskapsfrågor.

³⁵ Se 9 § förordningen (2022:525) om civilområdesansvariga länsstyrelser.

³⁶ Trafikverket, *Yttrande FÖ2023/01998. Åtgärdsförslag inom det civila försvaret inför nästa försvarspolitiska inriktningsproposition*, 2024, s. 14.

Inom Västra civilområdet har det vidare etablerats ett aktörsforum i vilket företrädare för flygplatser, hamnar och regionerna deltar. Även Luftfartsverket har bjudits in, i rollen som flygtrafiktjänstleverantör och beredskapsmyndighet.

Civilområdeskanslierna i Västra och Mellersta civilområdena har, som svar på frågor från MTFA, angivit att luftfartsinfrastrukturen inom civilområdena generellt är av stor betydelse för det civila försvarets förmåga i hela hotskalan från fred till krig.³⁷

Kartläggningen som MTFA gjort visar att myndigheterna inom det civila försvaret på flera sätt arbetar med att identifiera det civila försvarets behov av luftfartsinfrastruktur men att planeringen sammantaget inte har kommit lika långt som Försvarsmaktens planering.

³⁷ Länsstyrelsen i Västra Götaland, svar på skriftliga frågor från MTFA, 2026-04-27.

4. Fallstudie av Säve flygplats

Vid Säve flygplats pågår en ombyggnad till helikopterflygplats. Vi har därför valt att använda Säve flygplats som en fallstudie för att belysa hur en process för förändring av luftfartsinfrastruktur kan gå till och för att ta reda på vilka överväganden som görs om konsekvenser för totalförsvaret.

Vi har funnit följande:

- Säve flygplats med tillhörande område är även efter förändringen viktig för totalförsvaret i regionen.
- Förändringen av Säve flygplats visar på komplexiteten i de bedömningar som berörda myndigheter behöver göra när civil luftfartsinfrastruktur avvecklas.
- Säve flygplats betydelse för totalförsvaret har analyserats och totalförsvarets behov har kommit till uttryck i beredningsprocessen inför beslutet.
- Förändringen av Säve flygplats innebär att avvecklingen av en verksamhet som är av betydelse för totalförsvaret leder till att annan verksamhet, som också är viktig för totalförsvaret, kan växa.
- Förändringen innebär att den flygverksamhet som frivilligorganisationer bedriver vid Säve flygplats och som är viktig ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv, behöver flytta till en annan flygplats.

4.1 Säve flygplats är under förändring

Säve flygplats anlades 1940 som en militär flygflottilj. Flottiljen lades ner 1969 och 1976 påbörjades arbetet med att ta över flygtrafik från Göteborg Landvetter. På grund av bärighetsproblem i taxibanor och uppställningsytor stängdes flygplatsen för linjetrafik 2015. Sedan 2018 ägs flygplatsen av fastighetsbolaget Castellum.

Castellum ansökte den 17 mars 2025 hos Transportstyrelsen om tillstånd att inrätta Säve som helikopterflygplats. Flygtrafikledningen stängdes ned vid årsskiftet 2025/26 och enligt bolagets plan kommer start- och landningsbanan under 2026 kortas ner från 1085 till 600 meter.

4.1.1 Beredningen av beslutet om förändring av Säve flygplats

Transportstyrelsen har i uppdrag att fatta beslut om större förändringar av flygplatser. I beredningen av beslutet om att inrätta Säve flygplats som helikopterflygplats inhämtade Transportstyrelsen remissynpunkter från de myndigheter som Transportstyrelsen bedömde har verksamhet och ansvar som

påverkas av förändringen. Dessa remissinstanser var Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Göteborg stad, Försvarmakten och Trafikverket.

Vi har tagit del av remissvaren och funnit att samtliga remissinstanser tillstyrkte förändringen. Samtidigt framhöll de att den kan få en del negativa konsekvenser, främst för samhällets krisberedskap.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menade att förändringen av Säve flygplats inte påverkar planeringen för ett stärkt civilt försvar.³⁸ Länsstyrelsen konstaterade samtidigt att förändringen av Säve flygplats negativt påverkar planeringen av skogsbrandsbevakningen med flyg.

Göteborgs stad var positiva till ansökan eftersom det fortfarande kommer gå att bedriva samhällsviktiga blåljusverksamheter med helikopter på Säve flygplats.³⁹ Förvaltningen noterade samtidigt att förändringen innebär att flygplan inte längre kan använda Säve. Den framhöll att det är angeläget att övervakningsuppdrag som genomförs med flygplan kan utföras med bibehållen kvalitet.

Försvarmakten lämnade två remissvar. Den bedömde inledningsvis att den föreslagna åtgärden skulle medföra begränsningar för totalförsvaret, dock utan att påverka myndighetens operativa förmåga.⁴⁰ Efter att det initiala yttrandet hade lämnats genomförde myndigheten en kompletterande beredning. Med anledning av denna omprövade de sin tidigare bedömning. I det andra yttrandet angav Försvarmakten att de samverkat med Castellum och inte har något att erinra.⁴¹

Vi har frågat Försvarmakten om den bedömning som ligger till grund för remissvaret. Försvarmakten svarade att de inte bedriver egen flygverksamhet kopplat till Säve flygplats men har behov av mark i Säveområdet för den tillväxt som sker inom Göteborgs garnison och de verksamheter som har garnisonen som bas. Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4) utökar sin verksamhet och är i behov av fler lokaler och större ytor, detsamma gäller för Försvarsmedicincentrum (FömedC).⁴²

³⁸ Länsstyrelsen Västra Götaland, *Begäran om yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-08-21.

³⁹ Göteborgs stad, *Svar på remiss avseende ansökan om inrättande (ändring) av flygplats på Säve flygplats*, SBF-2025-00577.

⁴⁰ Försvarmakten, *Yttrande avseende remiss gällande tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, dnr.FM2025-11324:7, samt Försvarmakten, *Försvarmaktens svar på frågor från Myndigheten för totalförvarsanalys*, FM2026-13692:2.

⁴¹ Försvarmakten, *Kompletterande yttrande avseende remiss gällande tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, FM2025-11324:13.

⁴² Försvarmakten, *Försvarmaktens svar på frågor från Myndigheten för totalförvarsanalys*, FM2026-13692:2.

Tillväxten av Amf 4 är beroende av att FömedC lämnar lokaler och ytor inom garnisonen. Därför förhandlar Fortifikationsverket med Castellum om förvärv av mark inom Säve-område för att kunna flytta verksamhet dit.⁴³

Trafikverket bedömde i sitt svar att statliga vägar eller järnvägar inte direkt påverkas och att riksintressen för kommunikationer inte heller påverkas. Trafikverket hade därmed inte något att erinra i ärendet.⁴⁴

4.1.2 Synpunkter utöver remissinstanserna

Utöver de fyra remissinstanserna valde Aeroklubben i Göteborg, Frivilliga flygkåren (FFK) samt Aerozeum att lämna synpunkter.

Aeroklubben i Göteborg är en flygklubb som bland annat bedriver flygutbildning. De ansåg att förändringen är olämplig ur allmän synpunkt och skulle innebära negativa effekter för Sveriges totalförsvaret. De uppmanade därför Transportstyrelsen att avslå ansökan.⁴⁵

FFK är en frivillig försvarsorganisation som bland annat utför uppdrag för MCF, länsstyrelser, räddningstjänster och Försvarsmakten. Organisationen avrådde i sitt svar från att bevilja ansökan. FKK anförde att förändringen innebär ett oåterkalleligt ingrepp med tydligt negativa konsekvenser för nuvarande och framtida samhällsbehov, särskilt med tanke på de nya säkerhetspolitiska utmaningar som Sverige står inför.⁴⁶

Aerozeum är en flyghistorisk kulturanläggning. De ansåg att det mot bakgrund av ett försämrat säkerhetspolitiskt läge, finns ett växande behov av att värna och utveckla den civila infrastrukturen som stöd för totalförsvaret. Aerozeum motsatte sig därför ansökan.⁴⁷

4.1.3 Transportstyrelsens beslut

Transportstyrelsen fattade den 9 mars 2026 beslut om att bevilja ansökan.⁴⁸ Transportstyrelsen konstaterade i beslutet att det inte av inkomna handlingar i ansökan eller av lämnade remissvar framkommit något som visar att inrättandet av helikopterflygplatsen är olämpligt från allmän synpunkt. Myndigheten skrev att det inte heller framkommit något som visar på att inrättandet kan ha negativ påverkan på andra transportslag eller på totalförsvaret eller kan innebära

⁴³ Försvarsmakten, *Försvarsmaktens svar på frågor från Myndigheten för totalförsvarsanalys*, FM2026-13692:2.

⁴⁴ Trafikverket, *Trafikverkets yttrande gällande ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats i Göteborgs Stad*, TRV 2025/47609.

⁴⁵ Aeroklubben i Göteborg, *Aeroklubben i Göteborgs yttrande gällande ärende TSL 2025-229 – Ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-06-13.

⁴⁶ Frivilliga flygkåren, *Yttrande anseende ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-09-07.

⁴⁷ Aerozeum, *Yttrande gällande ärende TSL 2025-229*.

⁴⁸ Transportstyrelsen, *Beslut att inrätta helikopterflygplats med banlikenande FATO på Säve flygplats*, TSL 2025-2229.

särskilda störningar. Transportstyrelsen ansåg därför att en förändring av den befintliga flygplatsen i enlighet med ansökan är acceptabel.

Chalmers flygklubb överklagade beslutet till Förvaltningsrätten i Linköping. Förvaltningsrätten avvisade dock överklagandet i ett beslut den 16 april 2026, med motiveringen att Chalmers flygklubb inte har rätt att klaga på det nu aktuella beslutet.⁴⁹

4.2 Säve flygplats betydelse för totalförsvaret är utredd

Utöver den beredningsprocess med remissynpunkter som vi redogjort för ovan har kansliet för Västra civilområdet under 2025 analyserat betydelsen av Säve flygplats för totalförsvaret. Därtill har Trafikverket, på uppdrag av regeringen, under 2026 utrett om Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Dessa utredningar bidrar med ytterligare information om de bedömningar som gjorts av Säve flygplats betydelse för det militära och civila försvaret.

4.2.1 Civilområdet har gjort en analys av Säve flygplats ur ett totalförsvarsperspektiv

Kansliet för Västra civilområdet har under 2025 analyserat utvecklingen av Säve flygplats ur ett totalförsvarsperspektiv.⁵⁰ Kansliet bedömer att en utveckling i enlighet med markägarens plan för området stärker totalförsvaret på kort och lång sikt. Enligt kansliet skulle utökad och modern logistik- och lagerkapacitet av den omfattning som Castellum planerar för, utgöra ett positivt bidrag till civilområdets samlade omställningsförmåga, försörjningsberedskap och hantering av civilt världsstödd. Kansliet framhåller också att det även om Säve inrättas som helikopterflygplats finns möjlighet att återinföra flygtrafikledning och därmed utöka trafik med både helikopterflyg och mindre flygplan. Förutsättningar finns också att fortsatt nyttja befintliga bergrum för totalförsvarets behov.⁵¹

En potentiellt negativ konsekvens av förändringen är enligt kansliet att tillgången minskar till strategiskt placerade öppna ytor som kan bidra till att upprätthålla marina flöden vid störda transportförhållanden. Kansliet bedömer också att förändringen medför negativa konsekvenser för samhällsviktigt flyg som utförs av allmänflyget, till exempel genom att piloter får längre inställelsetid och avståndet till vissa övervakningsområden ökar. Ökad tids- och bränsleåtgång medför högre kostnader. Att omfattande utbildningsverksamhet

⁴⁹ Förvaltningsrätten i Linköping, mål nr 2765-26.

⁵⁰ Länsstyrelsen Västra Götaland, *Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling*.

⁵¹ Länsstyrelsen Västra Götaland, *Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling*, s 21.

inte längre kan bedrivas på Säve utan flygtrafikledning riskerar också att negativt påverka återväxten bland piloter.

Kansliet för Västra civilområdet framhåller att Försvarmaktens inställning i frågan varit av stor betydelse för deras bedömning. Kansliet skriver att Försvarmakten inte har angivit att myndigheten har några betydande intressen eller behov kopplat till att Säve förblir en flygplats. Däremot är områdets utveckling nödvändig för att tillgodose behovet av att omfördela personal och verksamhet från Göteborgs garnison till Säveområdet. Det är i sin tur av vikt för att stärka den marina förmågan och därmed skyddet av militära och civila flöden i och omkring Göteborg samt längs Västkusten.⁵² Denna slutsats från kansliet stöds av det underlag som tidigare redovisats om Försvarmaktens remissvar.

4.2.2 Trafikverket har utrett om Säve ska bli beredskapsflygplats

Trafikverket redovisade den 31 mars 2026 det regeringsuppdrag de haft att utreda om Säve flygplats ska bli beredskapsflygplats. Trafikverket konstaterade att Säve flygplats inte kan tas in som beredskapsflygplats enligt den modell som idag finns för beredskapsflygplatser, men att verket har för avsikt att se över hur modellen kan utvecklas så att flygplatser som Säve i framtiden kan tas in i modellen.⁵³ Myndigheten framhåller också att Säve flygplats ingår i det underlag som Trafikverket använt för att peka ut samhällsviktig transportinfrastruktur (projekt PUST) och att det behöver analyseras hur man i ett längre perspektiv kan säkerställa Säve flygplats funktion för samhällsviktigt flyg.

Trafikverket framhåller också att de ser risker med att överlämna till en privat kommersiell aktör att säkerställa infrastruktur som är viktig för beredskapen och totalförsvaret. Vidare anser myndigheten att ett steg i att säkerställa flygplatsens funktion skulle vara att riksintressemyndigheterna⁵⁴ undersöker förutsättningarna att peka ut Säve som riksintresse för totalförsvarets militära respektive civila del eller för någon annan typ av riksintresse.

⁵² Länsstyrelsen Västra Götaland, *Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling*, s 22.

⁵³ Trafikverket, *Regeringsuppdrag Sälen, Norrköping och Säve som beredskapsflygplatser*, TRV 2025/142888.

⁵⁴ Tolv statliga myndigheter har ansvaret för att inom sitt verksamhetsområde ange sådana områden som myndigheterna bedömer är av riksintressen. Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden 2, 2a §§.

5. Slutsatser

MTFA har analyserat vilka konsekvenser en avveckling eller neddimensionering av befintlig luftfartsrelaterad infrastruktur i Västsverige kan medföra för totalförsvaret. Särskild vikt har lagts vid att bedöma hur Försvarsmaktens förmåga att fullgöra sina uppgifter i regionen påverkas. I det här kapitlet beskriver vi våra slutsatser.

5.1 Luftfartsinfrastruktur i Västsverige är av strategisk betydelse för totalförsvarets förmåga

MTFA har funnit att luftfartsinfrastruktur generellt är av strategisk betydelse för totalförsvarets förmåga både på regional och nationell nivå. Det finns samtidigt ömsesidiga beroenden mellan luftfartsinfrastrukturen och annan transportinfrastruktur som vägar, järnvägar och hamnar.

Natomedlemskapet innebär också att fler civila flygplatser i Sverige kan komma att användas för både militära och civila syften. Det ställer krav på en luftfartsinfrastruktur som är tillgänglig och som har tillräcklig kapacitet och skydd. Luftfartsinfrastruktur som flygplatser kan också vara viktiga för totalförsvaret på andra sätt än som start- och landningsplats för flyg, vilket till exempel fallstudien av Säve flygplats visar.

MTFA konstaterar att Västra militärregionen är ett strategiskt viktigt område för totalförsvaret. Den militära och civila luftfartsinfrastrukturen inom regionen är av stor betydelse för det militära och civila försvarets förmåga. Regionen utgör ett nav för transporter som är viktiga både för försvaret av Sverige och för våra uppgifter inom Nato. En avveckling eller neddimensionering av luftfartsinfrastruktur inom regionen kan därför få negativa konsekvenser för totalförsvarets förmåga både på nationell och regional nivå samt för Sveriges åtaganden inom Nato.

5.2 Totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur behöver klarläggas

Statens inflytande över luftfartsinfrastrukturen påverkas av att staten äger en begränsad andel av Sveriges flygplatser. Flygplatser som är viktiga för totalförsvaret ägs i flera fall av kommunala eller privata aktörer och kan riskera att läggas ned eller förändras med negativa konsekvenser för totalförsvaret.

Staten har alltså begränsade möjligheter att påverka en avveckling eller neddimensionering av sådan luftfartsinfrastruktur, samtidigt som det kan vara både kostsamt och tidskrävande att vid behov återställa infrastrukturen. MTFA anser därför att det är viktigt att berörda myndigheter noga analyserar större

förändringar i luftfartsinfrastrukturen ur ett totalförsvarsperspektiv, innan de genomförs. Det är också viktigt att myndigheter som fattar beslut om förändringar av luftfartsinfrastruktur har rutiner för samverkan som möjliggör att totalförsvarets intressen beaktas.

Vidare är det angeläget att beslutsfattare kan få en samlad bild av totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur, både på nationell och regional nivå. Detta för att de ska kunna ta ställning till förändringar i luftfartsinfrastruktur och annan viktig infrastruktur och göra välvägd prioriteringar. Det kan göras genom att en eller några myndigheter får uppgiften att i samverkan ta fram och löpande uppdatera en sådan behovsbild. Frågan behöver dock utredas närmare och MTFA avstår därför från att lämna förslag om vilken eller vilka myndigheter som bör få en sådan uppgift.

5.3 Totalförsvarets planering för luftfartsinfrastruktur behöver fortsätta att utvecklas

Den planering som genomförs av Försvarmakten och av myndigheter inom det civila försvaret behöver bygga på flexibilitet och möjligheten att planera om. För att skapa handlingsfrihet är det därför viktigt att ha tillgång till ett nätverk av flygplatser, såväl militära som civila. När det gäller civila flygplatser är det också viktigt för Försvarmakten att infrastrukturen är i fungerande skick för att flygplatsen ska kunna nyttjas med kort varsel.

MTFA konstaterar att Försvarmakten har analyserat sina behov av luftfartsinfrastruktur och har en planering för behoven av civil luftfartsinfrastruktur inom Västra militärregionen. MTFA har också funnit att myndigheterna inom det civila försvaret deltar i Försvarmaktens planering men att planeringen för det civila försvarets egna behov inte kommit lika långt som Försvarmaktens. MTFA bedömer att det kan leda till att det saknas underlag för att fullt ut kunna beakta totalförsvarets behov av luftfartsinfrastruktur vid beslut om förändringar. MTFA anser därför att det är angeläget att beredskapsmyndigheterna prioriterar arbetet med att identifiera det civila försvarets behov av luftfartsinfrastruktur. Till dess att detta är gjort saknas en samlad bild av totalförsvarets behov av luftfartens infrastruktur.

5.4 Säve flygplats är fortsatt viktig för totalförsvaret

Fallstudien som MTFA genomfört av förändringen av Säve flygplats visar att Säve flygplats med tillhörande område även efter förändringen har en viktig roll inom totalförsvaret. Fallstudien visar också på komplexiteten i de bedömningar som berörda myndigheter behöver göra när civil luftfartsinfrastruktur utvecklas.

MTFA konstaterar att Säve flygplats betydelse för totalförsvaret har analyserats och totalförsvarets behov har kommit till uttryck i beredningsprocessen inför beslutet. Förändringen av Säve flygplats innebär att avvecklingen av en verksamhet som är av betydelse för totalförsvaret leder till att annan verksamhet, som också är viktig för totalförsvaret, kan få utrymme att växa.

MTFA konstaterar även att förändringen får negativa konsekvenser för de frivillorganisationer som bedrivit verksamhet på Säve flygplats. MTFA anser att frivilligorganisationernas verksamhet är viktig för totalförsvarets förmåga och att det är angeläget att den får förutsättningar att kunna bedrivas vidare på annan plats.

Ordlista

Beredskapsflygplats avser en certifierad/godkänd instrumentflygplats som har beredskap enligt avtal med Trafikverket för att kunna öppna upp för samhällsviktiga flygtransporter när flygplatsen normalt är stängd.

Instrumentflygplatser har någon form av instrumentinflygningshjälpmedel som stöd för piloternas navigering vid flygning i mörker eller i väder med nedsatt sikt.

Flygtrafikledningstjänst (Air Traffic Services, ATS) är olika flyginformations-, alarmerings-, flygrådgivnings- och flygkontrolltjänster (områdeskontrolltjänst, inflygningskontrolltjänst och flygplatskontrolltjänst).

Flygtrafiktjänster är den sammanfattande benämningen på flygledningstjänst, flygbriefingtjänst, flygvädertjänst, kommunikationstjänst, navigationstjänst, övervakningstjänst och flygräddningstjänst.

Godkända icke-instrumentflygplatser har inte några instrumentinflygningshjälpmedel, vilket innebär att flygplan endast kan använda flygplatsen vid väderförhållanden med god sikt.

Luftfartyg är ett transportmedel som rör sig i atmosfären, till exempel flygplan eller helikopter.

Samhällsviktiga flygtransporter omfattar utifrån ett samhällsperspektiv prioriterade transporter till exempel för hälso- och sjukvård, räddningstjänst, kustbevakning och brandflyg.

Värdlandsstöd innefattar alla åtgärder – från förberedande planering till hantering och avslut – som syftar till att möjliggöra för internationella civila och militära aktörer att verka inom eller transiteras genom svenskt territorium. Värdlandsstöd kan behöva tillhandahållas såväl under fredstida kriser och övningar, som under höjd beredskap och krig.

Referenslista

Författningar

Exproprieringslag (1972:719).

Förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden.

Förordning (2008:1002) med instruktion för Myndigheten för civilt försvar.

Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap.

Förordning (2022:525) om civilområdesansvariga länsstyrelser.

Förordning (2024:1333) med instruktion för Försvarsmakten.

Förordning (2024:532) om statsbidrag för icke-statliga flygplatser.

Rapporter, remissvar och offentliga tryck

Aeroklubben i Göteborg, *Aeroklubben i Göteborgs yttrande gällande ärende TSL 2025-229 - Ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-06-13.

Aeroseum, *Yttrande gällande ärende TSL 2025-229*.

Defense Cooperation Agreement (DCA-avtal) – Avtal om försvarssamarbete mellan konungariket Sveriges regering och Amerikas förenta staters regering.

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

Dir. 2025:55, *Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion*.

Frivilliga flygkåren, *Yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-09-07.

Försvarsmakten, *Försvarsmaktens arbetsordning*, FIB 2022:6.

Försvarsmakten, *Försvarsmaktens svar på frågor från Myndigheten för totalförsvarsanalys*, FM2026-13692:2.

Försvarsmakten, *Riksintressen för totalförsvarets militära del I. Västra Götalands län 2023*, FM2022-23088:1.

Förvaltningsrätten i Linköping, Mål nr 2765-26.

Göteborgs stad, *Svar på remiss avseende ansökan om inrättande (ändring) av flygplats på Säve flygplats*, SBF-2025-00577.

Edling, P., *Det operativa planläget våren 2025* Kungl. Krigsvetenskapsakademiens Tidskrift, 2025:1.

Länsstyrelsen Västra Götaland, *Begäran om yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats*, 2025-08-21.

Länsstyrelsen Västra Götaland, *Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling*, 2025.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *Civil sammanställning – lärdomar från HNS MOR 2025*.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, *MSB skriftlig inläga med övergripande svar på frågor från Li 2025:03 Utredningen om statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion*, ärendenr. 2025-16681.

Prop. 2008/09:35, *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt*, bet. 2008/09:TU2, rskr. 2008/09:145.

Rapporter från riksdagen, Trafikutskottet, *Uppföljning av Sveriges regionala icke-statliga flygplatser – utveckling och utmaningar inom ekonomi, tillgänglighet, beredskap och miljö*, 2025/26:RFR18, 2026.

Regeringsbeslut Fö2025/00266, *Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Myndigheten för totalförvarsanalys*.

Regeringsbeslut Fö2024/02054, *Inriktning för civilt försvar 2025–2030*.

Regeringskansliet, *Statens ägarpolicy 2025*, 2025.

Regeringsuppdrag LI2025/02194, *Uppdrag till Trafikverket att förhandla och ingå överenskommelser om att flygplatser ska vara beredskapsflygplatser under 2025*.

Trafikanalys, *Luftfart 2025*, 2026.

Trafikverket, *Bör Sälen, Norrköping och Säve vara beredskapsflygplatser?*, 2026.

Trafikverket, *Förteckning över riksintresseanspråk 2024*.

Trafikverket, *Förutsättningar för en beredskapsflygplats i Gävleborgs län*, 2023.

Trafikverket, *Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser. Uppdrag att förbereda inrättandet av en kontaktpunkt för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service*, 2024.

Trafikverket, *Luftfart. Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037*, 2024.

Trafikverket, *Trafikverkets yttrande gällande ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats i Göteborgs Stad*, TRV 2025/47609.

Trafikverket, *Yttrande FÖ2023/01998. Åtgärdsförslag inom det civila försvaret inför nästa försvarspolitiska inriktningsproposition*, 2024.

Transportstyrelsen, *Beslut att inrätta helikopterflygplats med banliknande FATO på Säve flygplats*, TSL 2025-2229.

Webbsidor

Försvarmakten, ”Riksintressen”, <https://www.forsvarsmakten.se/regler-och-tillstand/tilstand-och-allmanna-handlingar/riksintressen/>, hämtad 2026-04-29.

Bilaga: Flygplatser i Västra militärregionen

Tabell 1: Sammanställning av instrumentflygplatser och godkända icke-instrumentflygplatser i Västra militärregionen

	Flygplats	Län	Tillhandahållna tjänster*	Beredskapsflygplats	Riksintresse/område av betydelse	Ägare/flygplatshållare
Statliga instrumentflygplatser	Göteborg Landvetter	Västra Götaland	TWR, FLD, STN	Ja	Utpekat av Trafikverket	Swedavia AB
	Såtenäs	Västra Götaland			Utpekat av Försvarsmakten	Fortifikationsverket
Regionala instrument flygplatser	Göteborg Stallbacka	Västra Götaland	TWR, FLD, STN	Ja		Fyrstads Flygplats AB som ägs av Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Lysekils kommuner
	Hagfors	Värmland	AFIS, FLD, STN			Hagfors kommun
	Halmstad	Halland	TWR, FLD, STN	Ja	Utpekat av Försvarsmakten	Halmstads Flygplats AB som ägs av Halmstads kommun
	Karlstad	Värmland	TWR, FLD, STN	Ja	Utpekat av Trafikverket	Karlstad Airport som ägs av Karlstads kommun och Region Värmland.
	Torsby	Värmland	AFIS, FLD, STN			Torsby kommun

	Flygplats	Län	Tillhandahållna tjänster*	Beredskapsflygplats	Riksintresse/område av betydelse	Ägare/flygplats hållare
	Örebro	Örebro	TWR, FLD, STN	Ja		Örebro läns flygplats AB, som ägs av Region Örebro län, Örebro kommun, Karlskoga kommun samt Kumla kommun
Regionala godkända/certifierade icke-instrumentflygplatser	Borås	Västra Götaland				Borås kommun
	Varberg	Halland				Varbergs kommun
Privat tidigare godkänd certifierad icke-instrumentflygplats	Göteborg Säve	Västra Götaland				Castellum

* Tillhandahållna tjänster: AFIS: Flyginformationstjänst för flygplats (Aerodrome Flight Information Service); AIS: Informationstjänst för luftfarten (Aeronautical Information Service); STN: Stations-, expeditions-, trafikant-, och ramptjänst. (Ground Handling Services), FLD: Flygdrivmedel (Fuel).

Källa: Trafikanalys, Luftfart 2025, 2026; Ds 2023:3. Bearbetning MTF A.