

# Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling



I Västra civilområdet ingår länsstyrelserna  
i Hallands län och Västra Götalands län.



# Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling

Titel: Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling  
Utgivare: Kansliet för Västra civilområdet, Länsstyrelsen Västra Götaland  
Diarienummer: 48586-2025  
Utgivningsår: 2025

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
Läsanvisning .....	4
Bakgrund.....	5
Genomförande och avgränsningar.....	5
<b>SAMHÄLLETETS FUNKTIONALITET - DET CIVILA FÖRSVARETS UPPDRAG .....</b>	<b>6</b>
Inriktning för totalförsvarets civila del .....	7
Västra civilområdet - nav för transporter och strategiska flöden .....	8
Ett ytterligare försämrat säkerhetsläge.....	9
<b>CIVILT FÖRSVARSPERSPEKTIV PÅ LUFTFARTEN .....</b>	<b>11</b>
Beredskaps- och alternativflygplatser .....	12
Utpekande av riksintressen .....	12
Flygets förutsättningar vid ett ytterligare försämrat säkerhetsläge .....	13
Civila flygplatser i och nära civilområdet .....	14
<b>TOTALFÖRSVARSPERSPEKTIV PÅ SÄVE FLYGPLATS UTVECKLING .....</b>	<b>16</b>
Nuläge .....	16
Markägarens plan för områdets utveckling.....	17
Försvarsmaktens behov .....	19
Civilt samhällsviktigt flyg .....	19
Civila försvarsperspektiv i övrigt .....	21
<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>22</b>

## Sammanfattning

Säkerhetsläget i Sverige och dess närområde har ytterligare förvärrats sedan Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina i februari 2022. Omfattande arbete pågår för att återuppbygga ett starkt svenskt totalförsvaret. Transportinfrastrukturen, där flyget utgör en viktig del, är avgörande för Sveriges förmåga att uppnå det civila försvarsmålet som trädde i kraft i samband med att riksdagen antog Försvarsbeslutet 2025–2030.

Dialogen om Säve flygplats framtid har förts under en längre tid och med olika perspektiv. I takt med att omvärldsläget försämrats har totalförsvarets behov blivit mer centralt. Med grund i sitt geografiska områdesansvar har Länsstyrelsen som högsta civila totalförsvarsmyndighet i Västra civilområdet genomfört en analys av Säve flygplats utveckling ur ett totalförsvarsperspektiv. Analysen tar sin utgångspunkt i den nationella inriktningen för det civila försvaret samt markägaren Castellums plan för områdets utveckling, som Göteborgs Stad behandlat i en förstudie inför stadens ställningstagande i frågan.

Länsstyrelsens bedömning är att en utveckling i enlighet med markägarens plan för området stärker totalförsvaret på kort och lång sikt. Det sker genom att Försvarsmaktens behov tillgodoses och att infrastruktur som är av vikt för totalförsvaret etableras, stärks och kan utvecklas vidare. Länsstyrelsen kommer att verka för att den nytta som utvecklingen av området bedöms kunna generera för det civila försvaret säkerställs och är hållbar över tid. Behov finns även av att vidare analysera konsekvenser och alternativa lösningar avseende de ytor som kan vara av vikt för upprätthållandet av marina flöden och som enligt planen för områdets utveckling kraftigt reduceras.

## Läsanvisning

Det civila försvarets uppdrag och behov i stort är utgångspunkt för analysen av Säve flygplats utveckling. Inledningsvis redogörs för den nationella inriktningen av det civila försvaret samt Västra civilområdets särskilda förutsättningar. Utifrån dessa behandlas MSB:s och Försvarsmaktens dimensionerande typsituationer för en militär konflikt på övergripande nivå. Planeringsförutsättningarna är inte heltäckande men ger en bild av hur civilområdet kan komma att påverkas vid ett ytterligare försämrat säkerhetsläge. Vidare ges en översiktlig bild av flygets och flygplatsernas förutsättningar och funktion i det civila försvaret.

En beskrivning av nuläget och markägarens plan för Säveområdet följer. Avslutningsvis redogörs för de faktorer som ligger till grund för Länsstyrelsens bedömning och myndighetens slutsatser.

## Bakgrund

Sverige befinner sig i ett mycket utmanande säkerhetsläge. Omfattande arbete pågår för att ställa om till ett samhälle som klarar av att hantera effekterna av ett väpnat angrepp, för oss och våra allierade. Till följd har regeringen uppdragit till sina myndigheter att i större utsträckning än tidigare prioritera totalförsvarets behov i frågor som rör samhällets utveckling.

Dialogen om Säve flygplats framtid har förts under en längre tid och med olika perspektiv. I takt med att omvärldsläget försämrats har totalförsvarets behov blivit mer centralt. Med grund i sitt geografiska områdesansvar genomför Länsstyrelsen som högsta civila totalförsvarsmyndighet i Västra civilområdet en analys av Säve flygplats utveckling ur ett totalförsvarsperspektiv. Syftet är 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 är de berörda aktörerna samt regeringens särskilde utredare för *Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion*.<sup>1</sup>

## Genomförande och avgränsningar

Statens styrning av det civila försvaret samt nuvarande förutsättningar och markägarens plan för Säveområdet utgör utgångspunkt för Länsstyrelsens bedömning. Det medför avgränsningar, exempelvis vad gäller alternativa användningsområden, tekniska och/eller juridiska förutsättningar för dessa, samt ägar- och finansieringsfrågor kopplat till områdets utveckling. Information har i huvudsak inhämtats genom granskning av befintlig dokumentation kopplat till beslutsprocessen om Säveområdet samt genom att nedan aktörer intervjuats eller hörts:

**Tabell 1. Aktörer som intervjuats eller hörts**

<b>Flygplatser</b>	Säve (Castellum) Göteborg-Landvetter (Swedavia) Göteborg-Stallbacka Halmstad City Airport
<b>Göteborgs Stad</b>	Göteborgs Hamn AB Stadsbyggnadsförvaltningen Stadsledningskontoret
<b>Försvarsmakten</b>	Älvsborgs amfibieregemente - Amf4/Göteborgs garnison Skaraborgs flygflottilj - F7 Västra militärregionen

<sup>1</sup> [Dir. 2025:55. Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion](#), 2025-05-28

## Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling

<b>Övriga aktörer</b>	Trafikverket - Nationellt – Enheterna för Långsiktig planering samt Samhällsplanering och samverkan - Regionalt – Enheten för Verksamhetsstyrning Västra Götalandsregionen – Ambulanshelikopterverksamheten Sjöfartsverket – Sjö- och flygräddning Länsstyrelsen Västra Götaland - Enheten för extern hantering - Samhällsbyggnadsenheten - Miljötillsynsenheten Myndigheten för samhällsskydd och beredskap – Enheten för planering av civil beredskap Regeringskansliet Särskilde utredaren för <i>Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion</i> med kansli
-----------------------	---

## Samhällets funktionalitet – det civila försvarets uppdrag

”Civilt försvar är den verksamhet som statliga myndigheter, kommuner och regioner, näringsliv, frivilligorganisationer, arbetsmarknadens parter, trossamfund, enskilda individer samt förenings- och kulturliv med flera vidtar för att förbereda Sverige för krig. I fredstid utgörs verksamheten av beredskapsplanering och förmågehöjande åtgärder. Under höjd beredskap och då ytterst krig utgörs verksamheten av nödvändiga åtgärder för att upprätthålla målet för det civila försvaret.”

- Ur Regeringens proposition 2024/25:34, Totalförsvaret 2025–2030.

Riksdagen antog 17 december 2024 regeringens totalförsvarsproposition för åren 2025–2030.<sup>2</sup> Det nya civila försvarsmålet som i och med det trädde i kraft, innebär att det civila försvaret ska:

- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna,
- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, bidra till det militära försvarets förmåga,
- skydda civilbefolkningen, samt
- upprätthålla försvarsviljan och samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar.

Regeringen har vidare tagit tre inriktningsbeslut: Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030,<sup>3</sup> inriktning för militärt försvar,<sup>4</sup> samt inriktning för civilt försvar.<sup>5</sup> Den 8 september 2025 redovisade MSB och

---

<sup>2</sup> [Regeringens proposition 2024/25:34, Totalförsvaret 2025–2030](#)

<sup>3</sup> [Gemensamma förutsättningar för utvecklingen av totalförsvaret 2025–2030](#)

<sup>4</sup> [Inriktning för militärt försvar 2025–2030](#)

<sup>5</sup> [Inriktning för civilt försvar 2025–2030](#)

Försvarmakten sitt gemensamma regeringsuppdrag att ta fram gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030.<sup>6</sup>

## Inriktning för totalförsvarets civila del

Ett väpnat angrepp mot Sverige kan inte uteslutas och åtgärder för att stärka totalförsvaret ska dimensioneras därefter. Det civila försvaret ska förbereda och planera för att under minst tre månader kunna möta och hantera ett angrepp som leder till allvarliga konsekvenser för samhället, och verksamheter ska under två veckors tid kunna upprätthålla de viktiga samhällsfunktionerna med främst egna resurser.

Grunden för Sveriges och Natos försvar är avskräckning i fredstid – att genom trovärdig militär förmåga och ett starkt civilt försvar avhålla en angripare. Natos civila förmågekrav och resiliensmålsättningar stämmer väl överens med den svenska beredskapsstrukturens motsvarighet och utgör en alltmer integrerad del av det civila försvarets långsiktiga förmågeutveckling och planering för hantering av händelser i hela hotskalan från fred till krig.

I utformningen av Sveriges roll inom Nato läggs särskild vikt vid förmågan att som baserings- och transiteringsområde tillhandahålla militärt värdlandsstöd (host nation support), med fokus på Natos norra och östra flank. Det medför höga krav på det civila samhällets förmåga att tillhandahålla stöd till såväl

Försvarmakten som allierade trupper för att de ska kunna lösa sina uppgifter. Stödet sker i första hand genom att samhällets funktionalitet upprätthålls, företrädesvis inom energiförsörjning, transporter, livsmedels- och dricksvattenförsörjning, personalförsörjning, sjukvård samt elektroniska kommunikationer och post. Samtidigt ska både militära styrkor och civila skyddas och skadade tas omhand. Civilt värdlandsstöd inkluderar bland annat stöd till humanitära aktörer

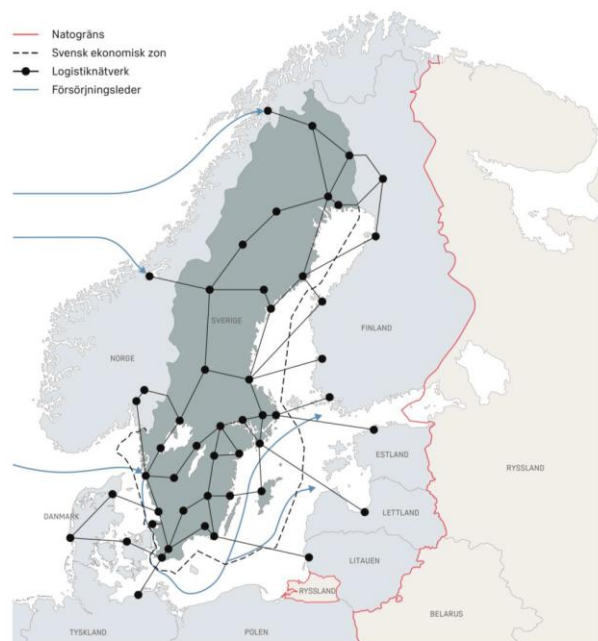


Bild 1. Sveriges geografiska läge och schematisk bild av logistiknätverket. Källa: Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030, MSB/Försvarmakten.

<sup>6</sup> [Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030](#)

som blir aktuellt när länders egna resurser inte räcker till. Även i det avseendet spelar Sverige en viktig roll för logistik och transitering.

Att svenska import- och exportflöden upprätthålls är avgörande inte bara för tillhandahållande av värdlandsstöd, utan även för varuförsörjningen i hela Norden och Baltikum samt för Sveriges ekonomiska förutsättningar att hantera en säkerhetspolitisk kris och i värsta fall ett krig.

## Västra civilområdet – nav för transporter och strategiska flöden

Västra civilområdet, där Västra Götalands län och Hallands län ingår, är strategiskt viktigt för totalförsvaret. Det utgör ett nav för transporter vars funktion är avgörande för flöden av gods, energi, information och människor till och från övriga landet, Norden och Baltikum. Strategiskt placerad, med anslutning till Nordsjön och vidare Atlanten, hanterar Skandinavians största hamn i Göteborg mer än hälften av Sveriges totala containerhandel, jämnt fördelat mellan import och export. Till och från hamnen går 60 procent av godset via järnväg som ansluter till 27 inlandsterminaler medan resterande 40 procent går på lastbil.<sup>7</sup> Flera hamnar längs västkusten ger möjlighet att separera civila och militära flöden.

Nära hälften av de energiprodukter som passerar en svensk hamn går via Göteborg. Vid raffinaderierna i Göteborg och Lysekil sker all inhemsk produktion av drivmedel inklusive bränsle till flyg och fartyg. Det västsvenska naturgassystemet som börjar i Trelleborg och löper genom civilområdet till Stenungssund i norr, förser hushåll och industrier i 33 kommuner med gas, inklusive flera samhällsviktiga verksamheter.<sup>8</sup> De två aktiva reaktorerna på Ringhals kärnkraftverk producerar årligen ungefär 17 terawattimmar vilket motsvarar elförbrukningen i tre städer av Göteborgs storlek.<sup>9</sup>

Bland landets trafikflygplatser står Göteborg–Landvetter för 14 procent av såväl landningar som flygfraktvolym.<sup>10</sup> Flygfrakten karaktäriseras av tidskritiska och värdefulla transporter - globalt står den endast för en procent av total godsvolym men en tredjedel av dess värde.<sup>11</sup>

Inom samtliga transportslag finns kritiska beroenden mot andra transportslag och övrig infrastruktur. Redundans och robusthet i transportsystemet som helhet

---

<sup>7</sup> [Göteborgs Hamn, Hamnen i siffror](#), hämtad 2025-10-23

<sup>8</sup> [Energimyndigheten, Västsvenska naturgasnätet](#), hämtad 2025-10-23

<sup>9</sup> [Produktion och driftläge på Ringhals, Vattenfall](#), hämtad 2025-10-23

<sup>10</sup> [Trafikanalys, Luftfart 2024](#), 2025-03-31

<sup>11</sup> [International Air Transport Association \(IATA\), Air Cargo Distribution Current trends and prospects](#), 2025

förutsätter detsamma inom de olika transportslagen och hos enskilda aktörer. Stannar flödena i Västra civilområdet blir konsekvenserna snabbt kännbara i och utanför Sverige. Beredskapslager kan till viss del kompensera vid störningar som är begränsade i tid och omfattning, men det civila försvarets primära uppdrag är att så långt det är möjligt upprätthålla samhällets funktionalitet även under störda förhållanden.

## Ett ytterligare försämrat säkerhetsläge

*”Ett väpnat angrepp mot Sverige kan syfta till att kontrollera land- och sjöterritorium, förhindra Natos agerande eller försvaga Sveriges roll som allierad. Angreppet kan inledas med insatser mot militär infrastruktur och civila objekt, samt inkludera cyberangrepp och sabotage.”*

- Ur Utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030

Den statliga styrningen av totalförsvaret innebär att alla måste vara beredda på att säkerhetsläget snabbt kan försämrats och att det väpnade angreppet är dimensionerande för planeringen. Västra civilområdets betydelse för samhällets funktionalitet i och utanför Sverige särskiljer området och gör det intressant för en antagonist som har intresse av att störa strategiska flöden. Tre av de sju typsituationerna som MSB och Försvarsmakten redogör för i *Gemensamma utgångspunkter för totalförsvaret 2025–2030*, är mer relevanta för civilområdets aktörer att planera för. Det är samma typsituationer som MSB och Försvarsmakten bedömer är mest aktuella för landet i stort så länge som Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina pågår:

**Hybrida hot (1):** *”Verkan med en kombination av militära och civila medel kallas för hybridkrigföring. Exempel på detta är cyber- och telekrigföring, påverkansoperationer, underrättelseinhämtning, sabotage mot exempelvis energiförsörjning, undervattenskablar och transportinfrastruktur samt specialoperationer. Syftet med angreppen kan vara att försvåra och fördröja beslutsfattande, försämra svensk lägesuppfattning, utmatta och splittra resurser samt minska allmänhetens förtroende för myndigheter och rikets ledning.”*

**Värdlandsstöd (2):** *”Typsituationen omfattar svensk förmåga till värdlandsstöd. I det ingår till exempel att allierade eller Nato etablerar ledningsresurser och baseringsområden för flyg på svenskt territorium. Sverige tillhandahåller värdlandsstöd i form av exempelvis transport- och logistik tjänster samt skydd. Typsituationen omfattar också förmågan att upprätthålla logistikflöden och transporter till och från allierade genom svenskt territorium på land, i luften och till sjöss.”*

**Fjärrangrepp (5):** "...[O]mfattar fientlig fjärrbekämpning av civil infrastruktur, militär förmåga och tätbefolkade områden som sker med konventionella långdistansvapen (främst robotar och drönare samt i mindre omfattning stridsflyg)."<sup>12</sup>

Antagonistiska angrepp mot samhället pågår redan idag, exempelvis genom cyberangrepp, inverkan på kritisk infrastruktur och riktade attacker utförda av förbrukningsagenter med kopplingar till den inhemska kriminella miljön. I hybrida hot och attackers natur ligger svårigheten att avgöra bakomliggande ansvar samt omfattningen av eventuella konsekvenser. Det leder till oro, osäkerhet och splittring vilket också är det övergripande syftet.

Gemensamt för hybrida hot och värdlandsstöd är att de kan ske utan att beslut om höjd beredskap föreligger. Vid en ytterligare försämring av säkerhetsläget kan till exempel allierade trupper komma att flyttas österut i avskräckande syfte. Det är således situationer som behöver hanteras utifrån fredstida lagar och förordningar, där god samverkan inom det civila försvaret samt mellan civila och militära aktörer är en förutsättning för att hantera konsekvenser på samhället, till exempel i form av resursallokering och prioriteringar.

MSB och Försvarmakten bedömer att lärdomar från Rysslands anfallskrig mot Ukraina är viktiga för den dimensionerande planeringen. Ryssland har under hela kriget genomfört strategisk fjärrbekämpning av civil infrastruktur i form av omfattande attacker som syftar till att överbelasta luftförsvaret för att orsaka största möjliga skada och påverkan på samhället. Energiinfrastrukturen är särskilt utsatt men omfattande attacker riktas också mot dricksvattenförsörjning samt transport- och logistikinfrastruktur där hamnar och flygplatser ingår. Det är krigföring som inte är förenlig med folkrättsliga principer men som totalförsvaret måste ha beredskap att möta.<sup>13</sup> Vidare visar erfarenheter från Polen och Ukraina på betydelsen av logistiska hubbar vid mottagande av internationellt såväl militärt som humanitärt stöd.

---

<sup>12</sup> Övriga dimensionerande typsituationer är Begränsat anfall mot norra Sverige (3), Anfall mot Gotland (4), Förstärkning av alliansens norra flank (6) och Förstärkning av alliansen i Baltikumområdet (7). Typfallen antas pågå simultant och fler än de tre prioriterade kan medföra stor påverkan inom Västra civilområdet.

<sup>13</sup> Internationell humanitär rätt med grund i Genèvekonventionerna bygger på tre grundläggande principer: Distinktionsprincipen som innebär att anfall endast får riktas mot militära mål och att distinktion ska göras mellan militära mål och civila personer och objekt, Proportionalitetsprincipen som innebär att den militära betydelsen av ett anfall måste stå i proportion till de risker som civilbefolkningen och civil egendom utsätts för, samt Försiktighetsprincipen som innebär att de stridande parterna ska iaktta alla rimliga försiktighetsåtgärder för att undvika skador på civila och civila objekt.

## Civilt försvarsperspektiv på luftfarten

Flyget utgör en viktig del av Sveriges samlade transportinfrastruktur och är därmed central för Sveriges försörjningsberedskap och för vår motståndskraft.<sup>14</sup> Flygtrafiken har stor betydelse för tillgänglighet och konkurrenskraft i hela landet och tillgodoser enskilda individers och näringslivets behov av främst längre resor – nio av tio svenska flygresenärer gör utrikes resor<sup>15</sup> – samt behov av att frakta tidskritiskt och värdefullt gods. Flyget tillgodoser även behov för civila samhällsviktiga och militära verksamheter som inte kan ersättas av andra trafikslag. Inom beredskapsstrukturen finns vissa förutsättningar för att säkerställa civil försvarsförmåga, däribland genom beredskapsflygplatser och riksintressen.

Mot bakgrund av minskade trafikvolymerna och därmed ändrade affärsmässiga förutsättningar, samt det förvärrade säkerhetsläget, tillsatte regeringen i maj 2025 en utredning av statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser. Utredningens ska särskilt beakta totalförsvarets behov och redovisas i september 2026.<sup>16</sup>

I enlighet med Luftfartsverket och Swedavias *Handbok i att rusta en civil flygplats för höjd beredskap*<sup>17</sup> delas flygtrafiken här in i tre huvudkategorier:

- **Kommersiellt flyg:** linje- och chartertrafik samt visst privatflyg.
- **Samhällsviktigt civilt flyg:** Luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, brandbekämpning, spanings- och räddningsverksamhet, Polisen, Kustbevakningen, MSB, länsstyrelser eller annan samhällsviktig verksamhet som inte ingår i linjefart eller chartertrafik.<sup>18</sup> Det kan handla om förmågor hos samhället att förmedla brev och paket, tillhandahålla vård och katastrofmedicin, läkemedel, vaccin, livsmedel, evakuering samt delegationer eller enskilda i samhällets tjänst.
- **Militärt flyg:** Försvarsmaktens och allierades militära trafik som utöver militära baser sannolikt har ett större behov av att nyttja civila flygplatser under höjd beredskap än under normala förhållanden.

Utöver de tre kategorierna tillkommer övriga delar av allmänflyget, däribland utbildningsflyg som är av vikt för återväxten och det civila försvarets tillgång till flyg- och helikopterpiloter för utförande av kommersiellt och samhällsviktigt flyg.

---

<sup>14</sup> [Regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera](#), 2024-10-03

<sup>15</sup> [Luftfart 2024. Trafikanalys](#), 2025-03-31

<sup>16</sup> [Dir. 2025:55, Statens framtida roll som ägare och förvaltare av flygplatser samt Bromma flygplats funktion](#), 2025-05-28

<sup>17</sup> [Handbok i att rusta en civil flygplats för höjd beredskap](#), LFV, Swedavia m fl, 2025

<sup>18</sup> Samhällsviktigt helikopterflyg omnämns inte explicit i handboken men bedöms ingå i definitionen.

## Beredskaps- och alternativflygplatser

I Sverige finns 44 instrumentflygplatser<sup>19</sup> varav tio är statligt ägda och ingår i det nationella basutbud av flygplatser som dåvarande regering beslutade om 2009. Resterande ägs av kommuner, regioner eller av privata aktörer. Det finns 27 beredskapsflygplatser vilket innebär att de enligt avtal med Trafikverket ska kunna ta emot samhällsviktigt flyg även under tid då flygplatsen är stängd för övrig trafik. 2023 utökades antalet från tio beredskapsflygplatser. En viktig faktor i den geografiska spridningen är tillgång till hälso- och sjukvård i närområdet – detta till följd av det ökade behovet av sjuktransporter under störda förhållanden som coronapandemin påvisade. Beredskapsavtalen ställer bland annat krav på att flygplatserna kan tillhandahålla flygtrafikledning, instrumentinflygning och avisning av flygplan.



Bild 2. Beredskapsflygplatser 2025. Källa: Trafikverket

Inom Västra civilområdet finns tre beredskapsflygplatser: Göteborg-Landvetter, Göteborg-Stallbacka och Halmstad City Airport. Göteborg-Stallbacka och Jönköping är alternativflygplatser till Göteborg-Landvetter, det vill säga på förhand utsedda lämpliga alternativ om den avsedda destinationen av någon anledning inte är tillgänglig.

Det finns i dagsläget inga renodlade helikopterflygplatser utpekade som beredskapsflygplatser. Avsaknad av beredskapsavtal utgör dock inget hinder för att bedriva samhällsviktig flygverksamhet. Exempelvis har polis-, ambulans- och sjöräddningshelikoptrar vid Säve flygplats tillstånd att verka dygnet runt. Detsamma gäller för majoriteten av landets helikopterflygplatser som är lokaliserade på sjukhusområden.

## Utpekande av riksintressen

Områden med särskilda värden som kräver särskilt skydd för dess bevarande kan klassas som riksintressen. Utpekande av riksintressen har ingen koppling till ägande, förvaltning eller finansiering av objektet men beaktas noga i planeringsförfaranden för att säkerställa långsiktig nytta.

Trafikverket ansvarar för riksintressen inom kommunikationer: noder i transportsystemet, stråk och länkar som binder samman anläggningar av

---

<sup>19</sup> Flygplatser med hjälpmedel för navigering vid flygning i väder med nedsatt sikt.

riksintresse samt stödfunktioner till de olika huvudanläggningarna. Det nationella basutbudet, vissa alternativflygplatser som behövs för landning i särskilda situationer samt flygplatser som bidrar till att upprätthålla en grundläggande nationell tillgänglighet, utgör luftfartens riksintressen.

MSB ansvarar för att identifiera anspråk för totalförsvarets civila del. För att en anläggning ska kunna anses vara av vikt för totalförsvaret behövs en grundläggande analys, där det tydligt framgår att anläggningen och dess verksamhet har stor betydelse för att uppnå någon av delarna i det nationella målet för det civila försvaret, till exempel att säkerställa att de viktigaste samhällsfunktionerna fungerar i hela hotskalan, eller för skydd av civilbefolkningen. Anläggningarna och verksamheterna ska ha en mycket stark anknytning till platsen.<sup>20</sup>

Försvarsmakten ansvarar för utpekande av riksintressen inom totalförsvarets militära del som utöver flygplatser bland annat inkluderar skjut- och övningsfält, sjöövningsområden, tekniska system och anläggningar.

Göteborg-Landvetter och Halmstad City Airport är utpekade riksintressen bland flygplatserna i Västra civilområdet. I anslutning till Säve-området är Hisingsleden (E6.20) utpekad som riksintresse för kommunikation, och Säve skjutbana för det militära försvaret.<sup>21</sup>

## Flygets förutsättningar vid ett ytterligare försämrat säkerhetsläge

I *Handbok i att rusta en civil flygplats för höjd beredskap* anger Luftfartsverket och Swedavia med flera som planeringsförutsättning att flygplatser under minst tre månader av höjd beredskap bör klara av att ge den nivå av öppethållning som de klarar av under normala förhållanden.

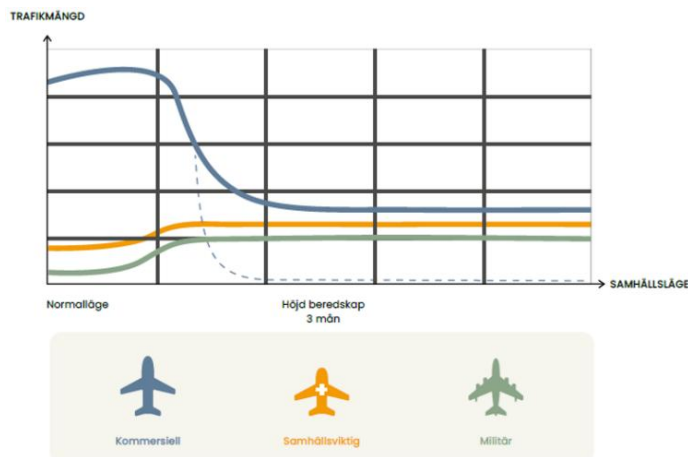
Man gör bedömningen att flygtrafiken i ett inledande skede av en situation som föranleder höjd beredskap kommer att öka något på grund av svenska och utländska medborgares förpliktelser i sina hemländer, samtidigt som volymer av samhällsviktigt civilt flyg och militärt flyg ökar något. Detta följs av en skarp nedgång i kommersiell trafik medan samhällsviktigt civilt flyg och militärt flyg fortsätter att öka något för att sedan plana ut.

---

<sup>20</sup> [Sektorbeskrivning med kriterier för totalförsvarets civila del – områden av riksintresse för totalförsvarets anläggningar och områden som har betydelse för totalförsvaret](#), MSB, Dnr: MSB 2025-05543. 2025-09-30

<sup>21</sup> Militära riksintressen utgör endast delvis öppen information och fler inom eller i anslutning till området kan förekomma.

Antagandet gäller på nationell nivå. Förutsättningarna för att bedriva flygverksamhet under kris, höjd beredskap och krig lär variera inom landet samt över tid. Diagrammet illustrerar dock sannolikheten för att flygtrafiken som helhet minskar om säkerhetsläget ytterligare förvärras. Utöver det ökade behovet av sjuktransporter påvisade pandemin vikten av att flygtrafiken upprätthålls för transport av personal med särskild kompetens inom samhällsviktig verksamhet, samt tidskänsliga leveranser. Sannolikt är behoven liknande under en säkerhetspolitisk kris eller i krig.



Figur 1. Antagande om flygtrafikens utveckling från nuläge till höjd beredskap. Källa: LFV, Swedavia, m fl,

## Civila flygplatser i och nära civilområdet

Göteborg-Landvetter dominerar passagerartrafiken inom och i anslutning till Västra civilområdet med 97 procent av resenärer.<sup>22</sup> Landvetter hanterar även majoriteten av det gods som transporteras till och från civilområdet via flyg. Samhällsviktigt flyg är begränsat, primärt två ambulansflyg med Landvetter som bas.

Swedavia äger mark med riksintresse för etablering av en parallell start- och landningsbana. I nuläget finns ingen tidsatt plan för en sådan investering – nuvarande kapacitet täcker behoven med marginal och vad gäller infrastrukturella satsningar fokuserar Swedavia på utbyggnation av terminalbyggnaden och anslutningen till järnvägsspåret mellan Göteborg och Borås som beräknas vara på plats omkring år 2040.

Landvetters inriktning på kommersiellt flyg innebär att majoriteten av övrig trafik utgår från andra platser. Av totalt antal rörelser (starter och landningar) står Landvetter endast för 50 procent. Säve står för 32 procent av alla rörelser medan

<sup>22</sup> Utöver Säve och flygplatser i civilområdet med linjetrafik inkluderas även Jönköpings flygplats i underlaget, då den är alternativflygplats till Göteborg-Landvetter samt av betydelse för frakt- och postvolymerna som går via flyg till och från närområdet. Statistik har inhämtats från [Transportstyrelsen](#) samt Castellums rapportering till Miljöförvaltningen i Göteborgs stad om Säve flygplats.

Halmstad, Göteborg-Stallbacka och Jönköping ligger i spannet mellan fem och sju procent.<sup>23</sup>

Bakom Säves siffror ligger den omfattande utbildningsverksamhet som bedrivs där. Skolflyg står för drygt två tredjedelar av flygplatsens rörelser medan samhällsviktig helikopterverksamhet som också

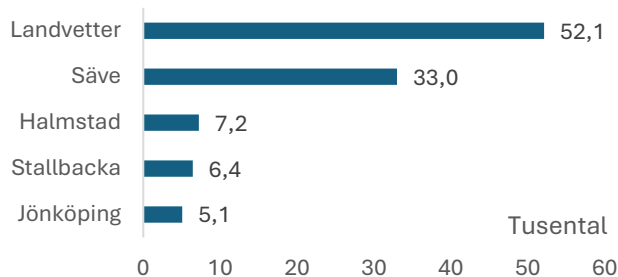
utgår från Säve står för ungefär tio procent. Därutöver tillkommer brandflyg, sjöövervakning och andra samhällsviktiga tjänster som upphandlas och utförs av allmänflyget, som Frivilla Flygkåren och Kungliga Svenska Aeroklubben. Sammantaget gör det Säve till Sveriges tredje mest trafikerade flygplats sett till antal rörelser efter Stockholm-Arlanda och Göteborg-Landvetter.

Halmstads garnison, med bland annat Luftvärnsregementet och Militärhögskolan, är belägen vid Halmstad flygplats, som därav står för den största andelen militära rörelser av de civila flygplatserna. Utöver detta trafikerar flygplatsen av linjetrafik och samhällsviktigt flyg med liknande upplägg som på Säve, där allmänflyget upphandlas som utförare.

Göteborg-Stallbacka står för en mix av bland annat linjetrafik, samhällsviktigt flyg, tidskänsliga leveranser till närliggande industrier och skolflyg – samtliga i begränsad omfattning. Jönköpings flygplats bedriver liknande verksamhet men med större volymer av frakt- och postflyg då PostNord flyger mellan Jönköping och Arlanda och flygplatsen godkänns av Tullverket för hantering av gods från tredje land.

Gemensamt för de flygplatser som ingår i underlaget är att de sett till både fysisk kapacitet och i förhållande till nu gällande miljötillstånd är underutnyttjade. Undantaget är Göteborg-Stallbacka, som med marginal kan hantera nuvarande volymer och typ av trafik men ser behov av att förlänga och bredda start- och landningsbanan för vidare utveckling. Flygplatsen har också ett mycket begränsande miljötillstånd vad avser militär rörlighet.

### Totalt antal rörelser 2024



Figur 2. Total antal starter och landningar under 2024.  
Källor: Transportstyrelsen och Säve flygplats

<sup>23</sup> Säve är tillsammans med Borås och Varberg landets i nuläget tre godkända/ certifierade icke instrumentflygplatser.

Tabell 2. Information om flygplatserna som ingår i underlaget

Flygplats	Banlängd (m)	Banbredd (m)	Rörelser (2024)	Tillstånd	Nyttjandegrad
Landvetter	3 302	45	52 127	120 000	43%
Säve	1 085	45	32 996	65 500 <sup>24</sup>	50%
Halmstad	2 268	45	7 229	15 900	45%
Stallbacka	1 710	30	6 437	20 500	31%
Jönköping	2 203	45	5 069	36 000	14%

Nyttjandet lär totalt sett vara ännu lägre vid höjd beredskap eller krig. Således finns kapacitet för att hantera förändrade trafikflöden, under förutsättning att flygplatserna klarar av att upprätthålla sin verksamhet enligt den nationella inriktningen för det civila försvaret. Varje enskild flygplats ansvarar för sin förmåga men är samtidigt beroende av stödjande infrastruktur. Offentliga aktörer har stort ansvar för att säkerställa helhetssyn i infrastrukturplanering och att tillhandahålla stöd för att adressera sårbarheter i de fall totalförsvarets behov motiverar investeringar som saknar grund i nuvarande och prognostiserade trafikvolymmer.

## Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling

Nedan redogörs kortfattat för nuläge och markägarens plan avseende Säve flygplats, samt en bedömning av planlagets effekt på och konsekvenser för totalförsvaret.<sup>25</sup>

### Nuläge

Efter att reguljärtrafik till och från Säve flygplats upphörde 2015 avyttrade Swedavia området. Sedan 2018 ägs större delen av fastighetskoncernen Castellum. Göteborgs stad äger ungefär en tredjedel av marken, inklusive det berggrum där Aerozeum bedriver flygmuseum.



Bild 3. Översiktsbild med referenspunkter från Göteborgs Stads samrådshandling 2022

<sup>24</sup> 58 000 ordinarie rörelser + 7 500 för samhällsviktigt flyg. Den senare siffran utgör inte en fast övre gräns (se nedan).

<sup>25</sup> Området definieras i enlighet med [Göteborgs Stads planprogram](#) från november 2022.

Start- och landningsbanan har kortats till 1 085 meter vilket tillgodoser behoven för de mindre flygplan och helikoptrar som trafikerar flygplatsen. Delen av rullbanan som inte nyttjas för flygtrafik används bland annat för fordonstester och inom övriga området nyttjas ytor och byggnader bland annat för uppställning av containertrailers och hostelverksamhet.

Säve har fortsatt varit en av Sveriges mest trafikerade flygplatser med i genomsnitt omkring 100 rörelser per dygn. Utbildningsverksamhet stod 2024 för drygt två tredjedelar av dessa. Ambulans-, sjöräddnings-, och polishelikoptrar har Säve som bas och Polisen bedriver all intern utbildning av helikopterpiloter vid Säve. Utöver detta tillkommer brandflyg, sjöövervakning med mera som upphandlas och utförs av allmänflyget samt verksamhet som bedrivs av privata tjänsteleverantörer. Försvarsmakten nyttjar i dagsläget Säve flygplats i mycket begränsad omfattning.

Nuvarande miljötillstånd tillåter 58 000 rörelser per år exklusive samhällsviktigt flyg som regleras separat och utan skarp övre gräns. Castellum är dock skyldiga att rapportera till Miljöförvaltningen i Göteborgs stad om antalet samhällsviktiga rörelser – inklusive militära – överstiger 7 500 per år.

## Markägarens plan för områdets utveckling

Med grund i Heart Aerospace planer på att bedriva el-flygverksamhet med Säve som bas, utvecklade Göteborgs Stad ett planprogram och genomförde samråd i slutet av 2022. Affären mellan Castellum och Heart Aerospace gick om intet och förändrade Castellums förutsättningar för att bedriva flygplatsverksamhet. Utifrån bolagets reviderade plan om att inrätta Säve som helikopterflygplats och utveckla lager- och logistikverksamhet, genomförde Göteborgs Stad en förstudie inför kommunens ställningstagande om framtida markplanering.<sup>26</sup> Inga beslut om områdets utveckling har tagits men markägarens plan är i huvudsak detsamma och förstudien alltjämt relevant. Vad avser totalförsvarets behov görs nedan vissa kompletteringar.

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 blåljushelikoptrar som har Säve som bas, samt brand- och sjöövervakning som utförs av allmänflyget.

---

<sup>26</sup> Stadens inriktning för Säve flygplats, Göteborgs Stad, Dnr: SBF-2023-00054, 2023-08-25



Bild 4. Skiss över möjlig utformning av Säve-området sett från luften nordväst om området, med flygplatsdelen inringad. Källa: Castellum

Affärsmässiga förutsättningar saknas för Castellum att fortsatt bedriva flygtrafikledning, som därför stängs ned vid årsskiftet. Man gör bedömningen att trafik utöver blåljushelikoptrarna inte kan bedrivas på ett säkert sätt. Effekten är att polis-, ambulans-, och sjöräddningshelikoptrar fortsatt kan verka med Säve som bas, medan övrigt flyg måste utgå från annan plats.<sup>27</sup> Antalet rörelser per år bedöms minska från nära 33 000 under 2024 till cirka 4 500 från och med 2026. 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. Flygplatsområdet minskar enligt planen men förutsättningar finns fortsättningsvis för att genom befintliga hangarer husera fler helikoptrar än de som i dagsläget har Säve som bas, samt att vid behov utöka flygplatsområdet för byggnation av nya hangarer och annan infrastruktur.

Utöver kvarvarande flygplatsverksamhet är Castellums preliminära plan att utveckla markområdet för lager-, logistik- och industriverksamhet med uppemot 2 000 000 m<sup>2</sup> verksamhetsmark och byggnader på en bruttoyta av 720 000 m<sup>2</sup> exklusive befintliga verksamheter. Även kontor och allmänna ytor planeras – uppskattningsvis skulle området husera cirka 8 000 arbetstillfällen varav 800 militära. Vid storskalig utveckling av området planeras omfattande infrastrukturella investeringar utöver tillkommande byggnader, bland annat för hantering av dagvatten och skyfall samt långsiktigt hållbara lösningar för vatten

---

<sup>27</sup> Tekniska- och säkerhetsmässiga förutsättningar bedöms finnas för att hantera mindre volymer av militärt helikopterflyg medan större volymer kräver flygtrafikledning.

och avlopp. Sammantaget medför utvecklingen att stora, öppna och delvis asfalterade ytor som i nuläget bland annat nyttjas för uppställning av containertrailers reduceras kraftigt.

I skissen ovan ingår ingen byggnation på Göteborgs Stads mark. Det södra berget – kallat *Aeroseumberget* på nulägesbilden på grund av flygmuseiverksamheten som bedrivs där – är fortsatt i stadens ägo och förutsättningarna för att nyttja bergrummet är enligt Castellum och Göteborgs Stad oförändrade.

I Göteborgs Stads förstudie konstaterades att Säve är utpekad som verksamhetsområde i stadens översiktsplan och därmed ett prioriterat utvecklingsområde, men att Försvarmaktens behov kopplat till området – som vid förstudiens avslutande inte var klarlagt – givet det förvärrade säkerhetsläget skulle vara av stor betydelse.

## Försvarmaktens behov

I sitt slutgiltiga yttrande till Transportstyrelsen anger Försvarmakten att samverkan med den sökande genomförts och att ingen erinran mot Castellums planer att inrätta Säve som helikopterflygplats föreligger.<sup>28</sup> Däremot finns behov av att skyndsamt genom förflyttning av markförband från Göteborgs garnison frigöra yta för att lösa marinens utökade uppdrag – en förutsättning för att stärka skyddet av Göteborgs hamn och farleder. Säveområdet är utpekad för detta ändamål, vilket i sin tur delvis är beroende av att en övergripande plan för området och därefter följande detaljplaner beslutas och möjliggör nödvändiga investeringar i energiförsörjning, vatten och avlopp med mera.

Sveriges primära roll inom Nato som logistik- och transiteringsområde ställer krav på militär rörlighet och kapacitet att ta in och förvara material, inklusive allierades flygplan. Uppställningsytor är av intresse för Försvarmakten som ser ett behov av att avtala om nyttjande av civila flygplatsers ytor. Samtliga flygplatser som hörts inom ramen för detta arbete, och som gemensamt har kapacitet att ta emot samtliga flygplanstyper det rör sig om (med vissa inbördes skillnader) är också i besittning av utvecklingsbar mark i anslutning till flygplatsområdena.

## Civilt samhällsviktigt flyg

Göteborgs Stads förstudie om inriktning för Säveområdet belyste vikten av att polis-, ambulans- och sjöräddningshelikoptrarna även fortsättningsvis har möjlighet att utgå från baser på Säve. Behovet kvarstår i minst samma omfattning som när förstudien genomfördes för drygt två år sedan, givet

---

<sup>28</sup> Försvarmakten, Dnr: FM2025-11324:13, 2025-09-29

omvärldsutvecklingen och blåljusverksamheternas betydelse för det civila försvarets förmåga. Förutsättningar för att bedriva verksamheten från annan plats med bibehållen kvalitet bedöms inte finnas.

Omfattande satsningar väntas inom berörda beredskapssektorer under innevarande försvarsbeslutsperiod<sup>29</sup> och med krav på ytterligare förmågehöjning kan behov av fysisk kapacitet och övningsverksamhet antas öka. Berörda aktörer framhåller värdet i att separera blåljusverksamhet från annan civil flygverksamhet, där uttryckningar medför förseningar och en mer komplex flygsäkerhetssituation, samt från militär trafik som i en krigssituation kan utgöra ett legitimt mål. Detta gäller oavsett en motståndares inställning till krigets lagar. Det bidrar även till att motverka risken för undanträngningseffekter på civilt flyg till följd av militära behov.

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. I dag är de flesta helikopterflygplatser lokaliserade på sjukhusområden eller i stadskärnor med begränsade utvecklingsmöjligheter.

Beredskap inom flygfarten 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, som tenderar att förbises. 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. Möjlighet finns för att med befintligt miljötillstånd och återinrättande av flygtrafikledning öka trafikvolymerna vid behov.

Säves geografiska läge ansågs av Göteborgs Stad även som idealt för övervakningsflyg utfört av allmänflyget. Arbetet genomförs i huvudsak med mindre flygplan 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

---

<sup>29</sup> *Det civila försvaret i regeringens budgetproposition för 2025*, Kansliet för Västra civilområdet, 2024-10-15, Dnr: 44856-2024-2

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. Med återinförd flygtrafikledning uttrycker Castellum öppenhet inför att åter certificera Säve som flygplats med både helikoptrar och mindre flygplan i trafik.

För samhällsviktigt flyg som utförs av allmänflyget medför förändringen negativa konsekvenser, till exempel genom längre inställetid för piloter och att avståndet till vissa övervakningsområden ökar. Ökad tids- och bränsleåtgång medför högre kostnader. Länsstyrelsen Västra Götaland, som har produktionsansvar och upphandlar skogsbrandsövervakning i länet, har i samband med sitt yttrande till Transportstyrelsen angående inrättandet av Säve som helikopterflygplats konstaterat att det *”minskar flexibiliteten i planeringen av utförandet av skogsbrandsbevakningen, men uppdraget kan utföras från annan flygplats i länet”*.<sup>30</sup> Den omfattande utbildningsverksamhet som inte längre kan bedrivas på Säve utan flygtrafikledning riskerar att negativt påverka återväxten bland piloter.

MSB har enligt Göteborgs Stads förstudie från 2023 inget intresse av Säve flygplats för civil säkerhets-/krisberedskap, men betonar vikten av att iaktta försiktighet vid utveckling av flygplatsinfrastruktur då den är svår att återställa eller etablera på annan plats. Inget från detta avvikande ställningstagande har meddelats av MSB inom ramen för det här arbetet.

## Civila försvarsaspekter i övrigt

Säve är ett för Göteborg och Västra civilområdet strategiskt viktigt område. Det rör sig om utvecklingsbar mark i storleksordningen Sisjöns och Högsbo industriområden kombinerat, i anslutning till större vägar (E6, E20, E45), Göteborgs hamn och samhällsviktig industri. Givet det civila försvarets primära uppdrag – att upprätthålla samhällsviktiga funktioner under störda förhållanden – är det fler aspekter än flygplatsverksamheten som i sammanhanget är av betydelse.

Castellums plan för Säveområdet inkluderar utöver helikopterflygplatsen ett lager- och logistikkomplex som om det realiserats bidrar till civilområdets samlade förmåga att lagra och transitera gods in och ut ur landet och övriga Norden. Coronapandemin visade hur känsligt transportsystemet är när flödena stannar upp – ökad lager- och logistikkapacitet kan under en begränsad tid med avbrott i flöden göra viktig skillnad för varuförsörjningen i Sverige och närområdet.

---

<sup>30</sup> Yttrande avseende ansökan om tillstånd att inrätta/ändra Säve flygplats, Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025-09-16, Dnr: 16587-2025

Lärdomar från kriget i Ukraina har också påvisat behovet av kapacitet i logistik- och transiteringsländer som Polen för att hantera civilt värdlandsstöd.

Genomförs utveckling enligt nuvarande plan för området minskar samtidigt tillgång till relativt stora och delvis asfalterade ytor som i nuläget bland annat används som uppställningsplats för containertrailers. Vid störda transportflöden kan dessa ytor, där gods med mera kan förvaras i närheten av Göteborgs hamn, spela en viktig roll för upprätthållandet av hamnens funktion och därmed marina flöden i stort.

På området finns ett berggrum där Aerozeum bedriver flygmuseiverksamhet. Göteborgs Stad äger och har rådighet över ytan, som också den utgör en sällsynt resurs och som kan fylla flera totalförsvarsviktiga behov.

## Slutsatser

Länsstyrelsen Västra Götaland har som högsta civila totalförsvarsmyndighet i Västra civilområdet till uppdrag att verka för största möjliga effekt i totalförsvarsplaneringen för civilområdet. Det innebär att myndigheten ska se till såväl det militära som det civila försvarets behov. I frågan om Säve flygplats är Länsstyrelsens bedömning att en utveckling i enlighet med markägarens plan för området, och som Göteborgs Stads förstudie utgår ifrån, stärker totalförsvaret på kort och lång sikt. Det sker genom att Försvarmaktens behov tillgodoses och att infrastruktur som är av vikt för totalförsvaret etableras, stärks och kan utvecklas vidare.

Länsstyrelsen kommer att verka för att den nytta som utvecklingen av området bedöms kunna generera för det civila försvaret säkerställs och är hållbar över tid. Behov finns även av att vidare analysera konsekvenser och alternativa lösningar avseende de ytor som kan vara av vikt för upprätthållandet av marina flöden och som enligt planen för områdets utveckling kraftigt reduceras.

Länsstyrelsens grund för bedömningen är följande:

- Försvarmaktens inställning i frågan är av stor betydelse. De har inga betydande intressen eller behov kopplat till flygplatsen – 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.
- Att samhällsviktiga helikopterverksamheters tillgång till Säve som bas säkerställs, med goda utvecklingsmöjligheter och kapacitet för att möta ett ökat operativt behov, är en positiv utveckling. Det bidrar till fortsatt nära

## Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling

samverkan mellan aktörerna och ökad förmåga i det civila försvaret. Samtidigt finns skäl att i den mån det är möjligt separera civil och militär verksamhet samt blåljusverksamhet från övrig civil flygtrafik.

- Utökad och modern logistik- och lagerkapacitet av den omfattning som Castellum-koncernen preliminärt planerar för skulle utgöra ett positivt bidrag till civilområdets samlade förmåga vad avser omställningsförmåga, försörjningsberedskap och hantering av civilt värdlandsstöd. Utvecklingen av Säveområdet medför även investeringar i vatten och avlopp, energiförsörjning, väginfrastruktur med mera som utöver Säveområdets funktionalitet bidrar till ett mer robust samhälle.
- Även om Säve inrättas som helikopterflygplats finns möjlighet att återinföra flygtrafikledning och därmed utöka trafik med både helikopterflyg och mindre flygplan.
- Förutsättningar finns fortsatt att nyttja befintliga berggrum, i synnerhet Aerozeum-berget, för totalförsvarets behov.
- Vad avser volymer av flygplanstrafik bedöms tillräcklig kapacitet finnas inom civilområdet och i dess närhet för att hantera konsekvenserna av ett ytterligare förvärrat säkerhetsläge och de uppgifter som åläggs civilt samhällsviktigt flyg och det civila samhället i övrigt, som att tillhandahålla militärt och civilt värdlandsstöd.
- Kapacitet finns också i civilområdet för att omhänderta behoven bland de verksamheter som efter årsskiftet 2025/2026 inte längre kan verka på Säve flygplats. Dock skulle till exempel en förflyttning av den omfattande utbildningsverksamheten kunna medföra behov för vissa flygplatser att ansöka om utökat miljötillstånd. Dels för att skapa förutsättningar för de verksamheter som påverkas negativt av ändringen av Säve flygplats att verka från annan plats, dels för att säkerställa utrymme för hantering av händelser som juridiskt sett är fredstida, som cyberattacker eller sabotage mot flygets infrastruktur, och som snabbt kan föranleda omfattande omfördelning av flygtrafik.
- Länsstyrelsen har här inte belyst de enskilda flygplatsernas förmåga att upprätthålla verksamhet under störda förhållanden. Det kräver en bredare och djupare analys av bland annat kritiska infrastrukturella beroenden som vägnät, energiförsörjning och reparationsberedskap. Helhetssyn krävs i arbetet med att identifiera och åtgärda sårbarheter. Offentliga aktörer har en viktig uppgift i att tillse att åtgärder som är totalförsvarsviktiga prioriteras och genomförs. Det

## Totalförsvarsperspektiv på Säve flygplats utveckling

finns också ett behov av att på nationell nivå, exempelvis inom ramen för regeringens utredning om statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser, titta närmare på helikopterflygets roll inom totalförsvaret och infrastrukturella behov.

- Att tillgången minskar till strategiskt placerade öppna ytor som kan bidra till att upprätthålla marina flöden vid störda transportförhållanden, är en potentiellt negativ konsekvens av en utveckling i enlighet med markägarens plan. Nyttan av utökad lager- och logistikkapacitet bör vägas mot konsekvenserna av att öppna ytor reduceras, vilket i sin tur medför att alternativ till Säveområdet som skulle kunna tillhandahålla samma funktion bör analyseras.



Länsstyrelserna

[www.lansstyrelsen.se/vastragotaland](http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland)