



Datum
2023-05-23

Ärendenr
MSB 2023-03036

Ert datum
2023-02-20

Er referens
LI2023/01786

Enheten för inriktning av beredskapsplanering
KC-IB
Maria Sundström
010-240 55 52
Maria.sundstrom@msb.se

Regeringskansliet
Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

MSB remissvar Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – för tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3)

Inledning

Betydelsen av flygplatssystemet för svensk beredskap

MSB välkomnar att utredaren har beaktat totalförsvarets perspektiv och behov i utredningen.

Totalförsvaret är under uppbyggnad och det pågår fullskaligt krig i vår nära omvärld. Det framtida Nato-medlemskapet innebär tillkommande behov. För att kunna försvara Sverige kommer dessa behov att involvera tillgång till flygplatser i många delar av landet. Det är därför viktigt att Sverige kan upprätthålla en stor handlingsfrihet för start, landning och snabb transport av såväl civila som militära resurser.

MSB ser att det är viktigt att förutsättningarna för samhällsviktigt flyg att landa och lyfta är goda samt att det bör finnas en hög tillgänglighet av flygplatser att landa på för tankning, sjukvårdstransporter och skogsbrandsläckning. Vid en händelse med ett stort antal skadade människor är det viktigt att akuta sjuktransporter kan använda flygplatser som är spridda över landet samt har en god landinfrastruktur som ansluter till flygplatserna. Ur ett krigs-, kris- och räddningsperspektiv är önskvärt att så många som möjligt av landets flygplatser kan göras landningsbara dygnet runt.

Svensk försvarsförmåga ökar betydligt om man kontinuerligt över tid har möjligheter att åstadkomma åtgärder som anläggningsarbeten och övning som gör att Sverige kan använda flygplatserna på det sätt man bedömer vara bäst för landet.

För att motverka en angripares tillträde till flygplatserna behöver man åstadkomma infrastrukturella åtgärder, exempelvis förberedelser för spärrning och förstöring, platsförvaring av utrustning, fastighetsinvesteringar för materiellagring eller för mottagning av inhemsk eller utländsk militär. Det är därför viktigt att det går att genomföra dessa typer av åtgärder, åtminstone på de flygplatser som har kapacitet för start och landning med stora transport- och stridsflyg.

Förutsättningar för vår nationella handlingsfrihet vad avser luftfart i krigstid beror inte minst av antalet flygplatser, deras spridning och enskilda flygplatsers kvalitet. För att kunna verka under krigstid är det därför avgörande att Sverige har tillgång till en mängd

flygplatser. För en god svensk beredskap inom luftfartsområdet bör en flygplats inte få läggas ned annat än om staten utrett och gjort bedömningen att detta är lämpligt.

MSB vill betona att ett utpekande av beredskapsflygplatser per automatik inte innebär en förbättring av totalförsvaret. Beredskapsflygplatserns uppgifter avser framför allt beredskap under fredstid och medför inte per automatik att Sveriges totalförsvaret skulle vara tillräckligt robust för att klara en krigssituation, då det som nämnts ofta är andra åtgärder än nattligt öppethållande för lyft och landning i fredstid som är avgörande.

Utredningens olika förslag och MSB ståndpunkter

Statlig rådighet

MSB välkomnar att utredningen har föreslagit att det statliga basutbudet av flygplatser ska öka och därigenom den statliga rådigheten. MSB menar att det ur ett rent beredskapsperspektiv vore önskvärt att statens rådighet över flygplatser är så stor som möjligt. Förutom ett statligt ägande finns andra verktyg som staten kan använda för att öka sin rådighet och kontroll, bland annat genom möjligheten att peka ut riksintressen eller genom granskning av direktinvesteringar i samhällsviktig verksamhet.

Risker med utredningens förslag

MSB menar att utredningens förslag om bolagsform för 22 av flygplatserna över tid kan medföra beslut om nedläggning utan att staten har möjlighet att motverka det. De verktyg som finns är att staten använder möjligheten att peka ut riksintressen. Det gör processen lite mer eftertänksam och innebär att till exempel en kommun behöver förhålla sig till detta. Bolagsformen kan också medföra en risk att det blir svårt att säkerställa relevanta beredskapsförberedelser, i synnerhet vid de flygplatser som inte är intresserade att ingå ett avtal med staten att utgöra beredskapsflygplats (s. 267).

Utökad myndighetsuppdrag för hantering av flygplatsernas beredskap

Utredningen föreslår att Sjöfartsverket bör vara den myndighet som inrättar en operativ funktion för systemet med beredskapsflygplatser till utförare av samhällsviktig luftfart. MSB menar istället att det bör vara Luftfartsverket, alternativt Trafikverket. Luftfartsområdet är centralt för den nationella beredskapen och över tid kommer många aspekter inom beredskapsområdet behöva hanteras. Uppdraget bör därför från början fördelas på en myndighet som har eller kan komma att ha en central roll utifrån perspektiv för just luftfart. Sveriges myndighetsrepresentation i *Transport Group – Civil aviation* under *NATO Resilience Committee* bör i detta hänseende beaktas. Även om Sjöfartsverket har en del flygande verksamhet anser inte MSB att de kan bedömas vara den mest lämpliga myndigheten för att hantera de många aspekter av beredskap inom luftfartsområdet som kommer att behöva hanteras inom beredskapssystemet totalt sett.

Framförhållning till överenskommet avtal och avtalslängd

MSB anser att det är viktigt att användningen av force majeure noga bör beaktas i kommande avtalsförhållanden. Att avtala bort force majeure är dock inte att föredra, då

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Datum
2023-05-23Ärendenr
MSB 2023-03036

det kan skapa odefinierade risker för parterna. Däremot kan force majeure-klausuler behöva förtydligas avseende vad som gäller i vilket scenario för att klargöra förutsättningarna. Avtalsrelationen kan också kompletteras med mer ingripande åtgärder enligt fullmaktslagstiftningen för att skapa ett sömlöst koncept för alla skeden.

Tidsperspektiv för planering och genomförande av åtgärder inom totalförsvaret

Det är mycket viktigt att de strukturer som byggs upp i samhället också omfattar hur beredskap i samhällets olika delar bäst ska se ut över tid. Exempel på det är tidskrävande infrastrukturuppbyggnad, försörjningsberedskap, lagstiftning, organisering och personalförsörjning. I civilt försvar-hänseende är det en stor andel av det svenska samhället som behöver utvecklas. Det är därför viktigt att de beredskapsstrukturer som bygger vår civila infrastruktur, alltid omhändertas med stor hänsyn till totalförsvarsöverväganden.

I detta ärende har generaldirektör Charlotte Petri Gornitzka beslutat. Maria Sundström har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också avdelningschefen Annika Elmgart, och tf. enhetschefen Anders Eriksson deltagit.

Charlotte Petri Gornitzka

Maria Sundström