



Kommunstyrelsen  
Mikael Lagergren  
Epost: mikael.lagergren@vasteras.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

## Yttrande Remiss - Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap (2023:3)

### Inledning

Västerås stad har av Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, fått möjlighet att lämna synpunkter på utredningen ”Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet-tillgänglighet och beredskap” (Ds 2023:3). Västerås stad stödjer utredningen i stort och har valt att fokusera på delen kring beredskapsflygplatser då Västerås flygplats då den idag är en av de utpekade beredskapsflygplatserna.

### Sammanfattning

I utredningen ges förslag på hur den svenska flygstrukturen ska säkerställas på lång sikt, som bland annat gäller beredskapsflygplatser, flygplatser med allmän trafikplikt och flygplatser som ska ingå i det nationella basutbudet. Utredningen lyfter frågan om långsiktighet, stabilitet, robusthet, framförhållning och att avtal bör gälla för längre tidsperioder.

Västerås stad vill betona vikten av långsiktighet och läser förvånat att Västerås flygplats som är en av de 27 utpekade beredskapsflygplatserna 2023 inte finns med i förslagets tabell 8.17.

Stockholm-Västerås flygplats ägs till 100 % av Västerås Stad, och verksamhetsutövare är Nya Västerås Flygplats AB, som ägs till 50% av Region Västmanland och till 50% av Västerås stad. I bolagsordningen framgår att bolaget har till föremål för sin verksamhet att driva, förvalta och utveckla flygplatsverksamhet vid regionflygplatsen i Västerås för samhällsviktiga flygtransporter.

Flygplatsområdet ägs av Strategiska flygfastigheter AB vilket är ett av Västerås stad helägt bolag. Bolaget underhåller och utvecklar fastigheterna vilket ger mycket goda möjligheter att flygplatsen kan fortsätta vara ett logistiknav vid händelser som skogsbränder, pandemier eller andra fredstida kriser kopplat till svensk krisberedskap samt totalförsvaret i stort.

Under hela pandemin har Västerås flygplats fungerat som ett logistiknav i Västmanland. Skyddsmateriel för hela länet hanterades. Västerås flygplats har under pandemin fungerat som beredskapsflygplats, trots att den inte ingått bland de flygplatser som klassats som tillfälliga beredskapsflygplatser. Närheten till Stockholm samt de logistiska möjligheterna på flygplatsen gör Hässlö till ett område med stort värde för hela länet. Att stora lagerytor och uppställningsplatser dessutom finns inom skyddsobjektområdet ökar värdet. Vidare finns 22 Hemvärnsbataljonens fasta stab på området tillsammans med flera frivilliga försvarsorganisationer<sup>1</sup> som Frivilliga radioorganisationen (FRO), Svenska lottakåren (SLK), Frivilliga Motorcykelkåren (FMCK), Försvarsutbildarna och Bilkåren. Dessa bedriver för Västerås och Västmanland viktig totalförsvarsverksamhet.

Västerås flygplats har en av de längsta rullbanorna i landet. Infrastrukturen i övrigt är mycket god och flygplatsen har större kapacitet än vad som nyttjas idag. Trafikverket har pekat ut riksintresseanspråk av Västerås flygplats för riksintressen för kommunikationer.

Rapporten i en tid där Rysslands fullskaliga invasionskrig väsentligt förändrat hotbilden och svensk säkerhetspolitik. Sveriges anslutning till NATO är en annan aspekt som måste vägas in i det framtida nätet av beredskapsflygplatser. Mot bakgrund av detta måste slutsatsen av rapporten tillföras ett större fokus på totalförsvar för att resultatet ska kunna utgöra en förmågehöjning och utgöra den tröskeleffekt som erfordras.

Den 26 april lämnade en enig försvarsberedning till försvarsministern en delrapport innehållande en utvärdering av förverkligandet av totalförsvarsbeslutet (kontrollstation 2023)<sup>2</sup>. I rapporten konstaterar försvarsberedningen att en fortsatt förmågeökning är nödvändig. Försvarsberedningen anser vidare att inriktningen i totalförsvarsbeslutet 2020 rörande förmågeutvecklingen, inklusive förstärkningen med vissa materielsystem, ska ligga fast och kommer utgöra grunden för den inriktning för kommande försvarsbeslutsperiod som beredningen ska återkomma till i slutrapporten våren 2024.

Att en enig Försvarsberedning i rapporten föreslår att nästa totalförsvarsbeslut tidigareläggs ett år för att börja gälla från första januari 2025 är ett tydligt tecken till att totalförsvarsperspektivet måste utvecklas även avseende beredskapsflygplatser.

Västerås stad anser mot bakgrund av försvarsberedningens att rapport förslaget i DS 2023:3 om att Västerås flygplats inte längre ska vara en beredskapsflygplats ej är förenligt med försvarsberedningens bedömningar.

---

<sup>1</sup> SFS 1994:525

<sup>2</sup> DS 2023:12

Tillsammans med representanter för Stavanger kommun besökte Västerås stad NATO Joint Warfare centre i slutet av februari. Västerås stad anser mot bakgrund av erfarenheter från besöket att Västerås flygplats förmåga att verka som beredskapsflygplats kan komma att stärkas vid ett svenskt Nato-medlemskap. Utifrån vart Sverige befinner sig i ansökningsprocessen bör flygplatsen status tillsvidare vara oförändrad.

Västerås stad förordar att Västerås flygplats fortsatt är en beredskapsflygplats.

### **Västerås stads yttrande gällande utredningens bedömning och förslag till åtgärder:**

#### **8.7.1 Definition av samhällsviktig luftfart**

Utredningens skrivelse,

Bedömning: Med hänsyn till den verksamhet som bedrivs vid flygplatser bör ett vidare perspektiv anslås. Resonemangen bör utgå från samhällsviktig luftfart och inte enbart samhällsviktigt flyg. En definition av samhällsviktig luftfart bör ta sin utgångspunkt i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps definition av samhällsviktig verksamhet. Även om linjefart har stor betydelse för samhällsviktig verksamhet, både för personbefordran och frakt, bör linjefart och chartertrafik ej ligga till grund för den samhällsviktiga luftfartens behov av beredskapsflygplatser.

Förslag: Samhällsviktig luftfart bör definieras som luftfart som stödjer hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Försvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet. Beredskapsflygplatser bör ha beredskap att öppna upp stängda flygplatser för samhällsviktig luftfart som ej omfattas av linjefart och chartertrafik.

#### **Västerås stads yttrande:**

Västerås stad delar uppfattningen att bredda perspektivet ännu mera och upplever Myndighetens för samhällsskydd och beredskaps tabell i detta fall blir väl snäv. Vidare utgör en flygplats bara en del i ett transportsystem och mot bakgrund av erfarenheterna där Västerås flygplats spelade en avgörande roll under skogsbranden i Västmanland 2014 vore en mer holistisk syn att föredra även om upp det faller utanför den här utredningens ram. Under skogsbranden nyttjades flygplatsen för de italienska och franska brandsläckningsplan som via Emergency Response Coordination Centre (ERCC) kom till Sverige för att bistå i brandsläckningsarbetet. Flygplatsen

blev ett logistiknav för länet vid den händelsen. Under pandemin av viruset, covid-19 (2020-2022) utgjorde flygplatsen ett regionalt nav för hantering av skyddsmateriel samt senare även kopplat till logistik kring hantering av flyktingar från Ukraina.

### 8.7.3 Flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser

Utredningens skrivelse,

Bedömning: Nätet av beredskapsflygplatser bör bestå av 33 flygplatser för att det ska finnas flygplatser med tillräcklig geografisk spridning och yttäckning.

Förslag: Alla flygplatser i Swedavias nät bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (initialt 11 flygplatser). Alla flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser (10). Därtill bör 12 ytterligare flygplatser av kompletterande beredskapskäl utses ingå i nätet av beredskapsflygplatser (12).

#### Västerås stads yttrande:

Västerås stad samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

I Tabell 8.17 Beredskapsflygplatser som ingår utifrån ett beredskapsperspektiv. Här saknas Västerås flygplats.

I Figur 8.2 Förslag till flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser på längre sikt byggs nätet upp med en buffer på 200 Km. Figuren med buffer 200 Km tar inte hänsyn till kapacitet i landet mest befolkade region.

Västerås flygplats är belägen mitt i Mälardalen och det är en trafikintensiv region där avstånd mäts bäst i tid och inte i kilometer. I Mälardalen bor 40% av landets befolkning och inom ramen för beredskap bör Arlanda och Bromma stötts av både Stockholm Västerås flygplats (E18) och Stockholm Skavsta flygplats (E4).

Västerås stads uppfattning är att större vikt i denna fråga ska riktas mot att uppnå största möjliga totalförsvareffekt i enlighet med försvarsbeslut 2020. Totalförsvaret ha en sådan styrka, sammansättning, ledning, beredskap och uthållighet att det avhåller från försök att anfälla, kontrollera eller på annat sätt utnyttja svenskt territorium och därmed vara krigsavhållande.

Beredskapsperspektivet i skrivelsen tar inte hänsyn till Rysslands fullskaliga anfallskrig och det nya geopolitiska läget som den svenska NATO anslutningen medför. Perspektivet av beredskap i skrivelsen borde därför ur ett totalförsvarsperspektiv vara mer omfattande och långsiktigt. Värdet av beredskapsflygplatser ur ett totalförsvarsperspektiv har ökat väsentligt under

senaste året vilket måste avspeglas i de olika beslut som ska följa på rapporten.

### **8.7.2 Statens rådighet över beredskapsflygplatser och nätet av beredskapsflygplatser**

Utredningens skrivelse,

Bedömning: Staten bör ges en ökad rådighet avseende de flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser. Nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgats, i jämförelse med de i dag tio ordinarie beredskapsflygplatserna, i syfte att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk yttäckning för samhällsviktig luftfart. De ingående flygplatserna i nätet av beredskapsflygplatser bör bestämmas utifrån ett nationellt perspektiv.

Förslag: Alla flygplatser som ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och som drivs och förvaltas av Swedavia AB bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Detta bör tydliggöras i Swedavia AB:s bolagsordning. Regeringen bör besluta om vilka flygplatser som bör ingå i nätet av beredskapsflygplatser. Om en utpekad flygplats ej är intresserad av att ingå, bör Trafikverket ges uppdraget att komplettera nätet med beredskapsflygplatser om det finns behov. Staten bör ställa krav på de flygplatser som omfattas av flyglinjer med allmän trafikplikt och som bidrar till att nätet av beredskapsflygplatser får en god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning att de behöver ingå i nätet av beredskapsflygplatser för att flygplatsen ska få beredskapsstöd. Staten bör därutöver även peka ut ytterligare flygplatser utifrån ett rent beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser som bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning.

#### **Västerås stads yttrande:**

Västerås stad samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

Västerås stad håller med utredaren om att behovet av avsteg i miljötillstånden kan komma att behövas för att kunna säkerställa att bland annat samhällsviktig luftfart. Västerås stad anser att regeringen skyndsamt bör utreda samt föreslå en författningsändring gällande avsteg från miljötillståndskrav för luftfart som stödjer samhällsviktig verksamhet som hälso- och sjukvård, spanings- och räddningsverksamhet, brandbekämpning samt övriga insatser från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, länsstyrelser, Forsvarsmakten samt uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet för att säkerställa att samhällsviktig luftfart kan

bedrivs. Däremot anser Västerås stad vidare att totalförsvarets krav bör vara övergripande dimensionerande i en utredning gällande avsteg från miljötillstånden.

Vidare ställer sig Västerås stad bakom att staten bör ha möjlighet att peka ut ytterligare flygplatser utifrån ett beredskapsperspektiv, där flygplatserna bidrar till att skapa ett effektivt nät av beredskapsflygplatser som bidrar till god tillgänglighet, spridning av flygplatser och geografisk yttäckning. Viktigt är att betona att yttäckning inte bara kan beräknas efter antal kilometer kring en flygplats utan även vilken kapacitet som krävs. I befolkningstäta områden som Mälardalen måste det bli tätare än 200 Km för att kunna utgöra en god beredskap.

Större vikt måste läggas på att nätet av beredskapsflygplatser leder till ökad förmåga utifrån ett totalförsvarsperspektiv i en tid där Rysslands fullskaliga invasionskrig väsentligt förändrat hotbilden.

### **8.7.8 Ersättningssystem och kostnadstäckning**

Utredningens skrivelse,

Bedömning: De flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser bör få ersättning för att hålla beredskap med nödvändig personal. De flygplatser som därtill är reservflygplatser bör i förekommande fall kunna få ersättning för inflygningshjälpmedel samt kompletterande ersättning för att hålla beredskap med ytterligare personal om så krävs. Denna verksamhet bör enligt min uppfattning kunna betraktas som icke ekonomisk verksamhet, vilket innebär att det inte omfattas av bestämmelser om statsstöd.

Förslag: De flygplatser som ingår i nätet med beredskapsflygplatser bör få ersättning för de kostnader som följer direkt av uppdraget. Kostnaderna bör beräknas utifrån en modell med tak för att bidra till en enkel och förutsägbar modell och ersättningsnivå för berörda flygplatser (på årsbasis: en flygtrafikledare och tre till fyra markpersonal samt schablonersättning för administration). Ersättningen bör därtill bli föremål för en indexuppräkningsmodell. De flygplatser som ligger söder om Mora flygplats bör ges maximal ersättning motsvarande en flygtrafikledare och tre markpersonal samt en schablonersättning för administration. Mora flygplats och de flygplatser som ligger norr om Mora bör ges maximal ersättning motsvarande en flygtrafikledare och fyra markpersonal samt en schablonersättning för administration. Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att, i samverkan med Transportstyrelsen, analysera och bedöma de ekonomiska konsekvenserna för de flygplatser som utses till reservflygplatser samt att föreslå modell för finansiering av reservflygplatssystemet från år 2030.

**Västerås stad yttrande:**

Västerås stad samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

Västerås stad anser att staten bör stödja de icke statliga flygplatserna med ekonomiskt bidrag som täcker en del av det ekonomiska underskottet verksamheten har samt att beredskapsflygplatserna bör få ersättning för de kostnader som direkt följer uppdraget. Ett annat alternativ är att alla beredskapsflygplatser får ersättning för fyra markpersonal, flygledare och administration.

### **8.7.11 Krigsplacering inför beslut om allmän tjänsteplikt och robust verksamhet**

Utredningens skrivelse,

Bedömning: För att verksamheten vid vissa flygplatser ska fungera vid påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap bör flygplatserna planera för en sådan situation. En säkerställd personalförsörjning är bland annat viktigt för att verksamheten vid en flygplats ska fungera vid en höjd beredskap. Likaså bör flygplatserna säkerställa väsentliga funktioner och resursförsörjning i övrigt.

Förslag: För att en flygplats ska få ta del av statliga bidrag eller för att en flygplats ska kunna utnämnas till beredskapsflygplats bör vissa villkor vara uppfyllda. Ett villkor bör vara att det vid den berörda flygplatsen genomförs en personalplanering som innebär att personalen vid flygplatsen krigsplaceras inför ett eventuellt beslut om inrättande av allmän tjänsteplikt. Det bör gälla för såväl Swedavia AB som för de icke-statliga flygplatser som tar del av statliga bidrag eller som utnämns till beredskapsflygplats. Vid dessa flygplatser bör även krav ställas på att beredskapsplanering sker och att nödvändiga åtgärder vidtas som bidrar till att säkerställa en robust verksamhet för att klara av såväl påfrestningar i fredstid som inför och vid höjd beredskap. Regeringen bör initiera en fördjupad analys om möjligheterna att krigsplacera personal anställda vid andra företag (underleverantörer) än hos det bolag eller organisation som driver flygplatsverksamheten.

### **Västerås stad yttrande:**

Västerås stad samtycker till utredningens förslag med följande tillägg.

Västerås stad vill bredda frågan då bemanningen på en flygplats är slimmad av kostnadsskäl. Här måste krav ställas på antingen flygplatsen eller ägare på att kunna krigsplacera förstärkningsresurser. Västerås stad bedriver ett arbete utifrån förslaget i SOU 2022:57 att utveckla en egen frivillig beredskapsgrupp (FBG). Gruppen kommer att utgå från befintlig frivillig resursgrupp, vilken kommer att konverteras under innevarande år. FBG

kommer dels ha en grundorganisation för att hantera uppgifter åt räddningstjänst under höjd beredskap eller befolkningsskydd. Samt kommer FBG ha stödfunktioner som kommer kopplas till olika delar inom Västerås stads ledningsorganisation för fredstida kriser eller höjd beredskap. Personer som ingår i någon av FBG stödfunktioner kommer att vara krigsplacerad hos Västerås stad.

Utifrån ansvarsprincipen kommer Västerås stad tillhandahålla beredskapsresurser för hela koncernen och i detta fall även då flygplatsen. Det utifrån dess betydelse för Västerås kommun geografiska områdesansvar. I detta arbetar Västerås stad tillsammans med att Flygvapenfrivilligas Riksförbund (FVRF) tar fram en beredskapsresurs som kan nyttjas både vid fredstida kriser och höjd beredskap vid flygplatsen. Västerås stad samverkar även med Försvarsutbildarna att utveckla en egen skyddsvaktsgrupp. Dessa förmågor och andra resurser kan tillföras flygplatsen vid fredstida kriser eller höjd beredskap.

### **Övrig synpunkt:**

Beredskapsflygplatser ska kunna verka över hela hotskalan. Utredaren gör själv bedömningen: *”Även om jag fångat flera viktiga aspekter i ett totalförsvarsperspektiv, ser jag behov av fördjupade och kompletterade analyser i ett totalförsvarsperspektiv.”* Detta kan inte nog understrykas.

Ur ett militärgeografiskt perspektiv är det ofördelaktigt att det enligt figur 8.2 inte markerats ut någon föreslagen beredskapsflygplats norr om Mälaren. Det faktum att Mälaren inte är markerad på kartan i nämnd figur gör tyvärr även att Mälarens inverkan på terrängen i Mälardalen går om intet. Mälaren klyver Mälardalen i öst-västlig riktning och har nämligen en kraftig inverkan på det regionala markbundna trafikflödet.

Europavägar norr respektive söder om Mälaren utgör därför nyckelinfrastruktur för att möjliggöra den militära rörligheten. En beredskapsflygplats i Västerås direkt anslutet till E18 har således potential att stärka den militära rörligheten i Mälardalen, exempelvis kan förband flygas in och marschera landvägen i exempelvis östlig riktning för att genomföra operationer i området kring huvudstaden.

Den militära uthålligheten gynnas av att länssjukhuset ligger beläget så pass nära flygplatsen. Exempelvis kan evakuering av skadad personal ske från ett stridsområde via flyg till Västerås för vidaretransport till länssjukhuset. Flygplatsen kan även ta emot skadad personal via landvägen från området kring huvudstaden och evakuera dessa via flyg till vårdinrättningar som inte är påverkade av stridsaktiviteter.

En hypotetisk motståndare som anfaller södra Sverige och fortsätter anfälla i nordlig riktning kommer sannolikt finna det komplicerat att korsa Mälaren.



Ur detta perspektiv utgör Mälaren således ett hinder för en markburen motståndare och Västerås flygplats tillsammans med E18 kan då tjäna som en relativt lämplig punkt för egen militär styrkegenerering.

Carina Dahlström  
Tf. Administrativ chef

Mikael Lagergren  
Säkerhetsdirektör