SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:368

av Magnus Jacobsson m.fl. (KD)

Säkerställa brand-, sjukvårds-, affärs-, frakt- och utbildningsflyg i Göteborg

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utredning avseende Säve flygplats samt de verksamheter som i dag bedrivs på Säve, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Vi har tidigare lyft frågan om Säve flygplats samt behovet av att utreda förutsättningarna för att säkerställa flygplatsen för militärt bruk, men även för samhällsviktigt flyg så som brand-, sjukvårds-, polis- och sjöräddning samt icke reguljärt flyg så som affärs-, frakt- och utbildningsflyg i Göteborg. Vi vidhåller att regeringen bör undersöka förutsättningarna för att säkerställa Säve flygplats som en flygplats som betjänar både civilt, samhällsviktigt och militärt flyg.

Försvarsmakten har nu i ett remissyttrande till Trafikverket slagit fast att man anser att Säve flygplats inklusive hela start- och landningsbanan är av ett säkerhetspolitiskt intresse. Vi anser därför att kommunen tillsammans med staten bör säkerställa att flygplatsen finns kvar och kan utvecklas till en civil, samhällsviktig och militär flygplats.

Om Landvetter utsätts för angrepp eller sabotage behöver Göteborg och Västra Götaland ha ytterligare en flygplats som kan ta ner större flygplan oavsett om det handlar om Natotransporter eller olika former av civila flyg som genomför person- eller frakttrafik.

Kriget i Ukraina har också visat hur viktigt det är med drönare samt resulterat i en otroligt snabb utveckling av ny drönarteknik. Om Sverige skall kunna följa med i denna utveckling behöver vi en flygplats som kan fungera både som en test- och utvecklingsplattform för all typ av luftfart, och som en forsknings- och innovationsnod för drönare och drönarskydd.

Sverige är världsledande på att utveckla flygmotorer samt elflyg, och även utifrån detta perspektiv är det viktigt att det finns en flygplats där man kan arbeta med utveckling utan att man stör den ordinarie verksamhet som sker på Landvetter.

Göteborg och Västra Götaland är även en av Sveriges tillväxtmotorer vilket innebär att det privata affärsflyget och fraktflyget kommer att öka över tid. Även utifrån detta perspektiv är det viktigt att vi säkerställer att det finns tillräckligt med kapacitet samt redundans vid kris eller krig.

Vid årsskiftet 2025/2026 beslutade ägaren till Säve flygplats att begränsa flygplatsens verksamhet till polis-, ambulans- och räddningshelikoptrar. På sikt avser ägaren att omvandla Säve till en renodlad helikopterflygplats. Som en del av denna omställning planeras en förkortning av den befintliga landningsbanan, trots att den i dag har kapacitet att tillgodose såväl nuvarande som framtida behov av flygverksamhet.

Beslutet har fått omfattande konsekvenser för det regionala flyget och för samhällsviktiga verksamheter. En betydande del av den flygverksamhet som tidigare bedrevs på Säve har tvingats flytta eller helt upphöra. Bland de drabbade finns två flygklubbar, varav en är en av Sveriges äldsta, samt en av landets största flygskolor. Även flera helikopterföretag och det samhällsviktiga brandflyget har påverkats. Frivilliga Flygkårens två flyginformations- och sjöinformationsgrupper, som stödjer

samhället, hemvärnet och marinen genom informationsinhämtning över land och till sjöss, har drabbats på motsvarande sätt. Därutöver har flygtrafikledningen avvecklats, samtidigt som flygverkstäder och privatflyget har tvingats lämna flygplatsen. Beslutet fattades utan att tillräcklig hänsyn togs till dessa verksamheters samlade betydelse för samhället, totalförsvaret och den regionala krisberedskapen.

Konsekvenserna är redan kännbara. Göteborgs och Västra Götalands förmåga att upprätthålla en effektiv och tillgänglig flygburen beredskap har försämrats. Verksamheter som tidigare var samlade på en strategiskt belägen flygplats har splittrats, omlokaliserats eller upphört. Detta har medfört längre inställelsetider, försämrad tillgänglighet och minskade möjligheter till samordning mellan olika aktörer. Särskilt allvarlig är påverkan på de frivilliga resurser som utgör en viktig del av samhällets beredskap. När verksamheter flyttas till flygplatser i regionens ytterområden ökar avstånden för de ideellt engagerade. Det försvårar rekrytering, minskar möjligheterna att upprätthålla verksamheten och riskerar att på sikt urholka den frivilliga flygberedskapen.

Sammantaget innebär utvecklingen att Göteborgsregionen förlorar flyginfrastruktur och operativ förmåga som byggts upp under flera decennier. I ett säkerhetspolitiskt läge där Sverige samtidigt arbetar för att stärka totalförsvaret, öka den civila beredskapen och förbättra förmågan att hantera kriser framstår denna utveckling som särskilt bekymmersam.

Det finns fortfarande möjlighet att återetablera de verksamheter som tvingats lämna Säve och att utveckla flygplatsen som en strategisk resurs för såväl det civila samhället som totalförsvaret. Förutsättningarna försämras dock i takt med att kompetens, infrastruktur och organisationer försvinner.

Säve flygplats är emellertid inte enbart en regional angelägenhet. Situationen belyser en större nationell problematik där samhällsviktig flyginfrastruktur kan avvecklas eller kraftigt begränsas utan att konsekvenserna för totalförsvaret, den civila beredskapen och samhällets långsiktiga behov först har analyserats tillräckligt.

Sveriges flygplatser utgör en viktig del av landets transportinfrastruktur, men flera av dem fyller också funktioner som sträcker sig långt utanför den reguljära luftfarten. De möjliggör bland annat räddningsinsatser, brandbekämpning, sjuktransporter, militär verksamhet, frivillig försvarsverksamhet och utbildning av framtida piloter. I händelse av kris, höjd beredskap eller krig kan tillgången till fungerande flygplatser, kvalificerad personal och etablerad flygverksamhet vara avgörande för samhällets förmåga att agera.

När sådan infrastruktur avvecklas riskerar Sverige att förlora förmågor som är både kostsamma och tidskrävande att återuppbygga. En flygplats är inte enbart en landningsbana. Den är också en samlad resurs av teknisk infrastruktur, flygoperativ kompetens, underhållskapacitet, utbildningsverksamhet och etablerade samarbeten mellan civila och militära aktörer.

Det väcker principiella frågor om hur Sverige ska säkerställa att strategiskt viktig flyginfrastruktur bevaras och utvecklas, även när den ägs och förvaltas av privata aktörer. Det finns ett behov av att tydliggöra hur samhällsviktiga funktioner ska identifieras, hur konsekvenserna av en avveckling ska bedömas och vilket ansvar staten bör ta när beslut om enskilda flygplatser riskerar att påverka landets samlade beredskapsförmåga.

Det är särskilt angeläget mot bakgrund av Sveriges förändrade säkerhetspolitiska situation och medlemskap i Nato. Behovet av geografiskt spridd, redundant och tillgänglig flyginfrastruktur behöver beaktas i den långsiktiga planeringen av såväl det civila som det militära försvaret.

Det finns fortfarande möjlighet att återetablera de verksamheter som tvingats lämna Säve och att utveckla flygplatsen som en strategisk resurs för såväl det civila samhället som totalförsvaret. Förutsättningarna försämras dock i takt med att kompetens, infrastruktur och organisationer försvinner.

Säves utveckling visar varför Sverige behöver ett tydligare nationellt förhållningssätt till bevarandet av samhällsviktig flyginfrastruktur. Beslut som riskerar att permanent försämra landets beredskapsförmåga bör föregås av en samlad analys av konsekvenserna för samhället och totalförsvaret.

Magnus Jacobsson (KD)

Magnus Berntsson (KD) *Johanna Holmdahl (KD)*