



Infrastrukturdepartementet
och sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Göran Roos

Ert datum
2022-06-20

Er beteckning
I2022/01350

Vårt tjänsteställe, handläggare
LEDS INRI, Johan Söderström

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Försvarsmaktens remissyttrande Arlanda flygplats- en plan för framtiden

Försvarsmakten har tagit del av remiss av rapporten *Arlanda flygplats- en plan för framtiden* (Ds 2022:11) och har följande synpunkter på detsamma.

Försvarsmakten har i huvudsak inget att erinra mot de förslag som framgår i remissen. Däremot saknar Försvarsmakten totalförsvarsaspekten i utredningen varför myndigheten utvecklar vissa resonemang i sitt yttrande.

Arlanda ur ett totalförsvarsperspektiv

Arlandas betydelse i ett totalförsvarsperspektiv är, som också uttrycks i underlaget, mycket stor. Arlandas betydelse är alltså en angelägenhet inte enbart för det militära försvaret, utan även för det civila. Flygkapaciteten i området kring huvudstaden är viktig och en minskning av bankapacitet, vid en eventuell nedläggning av Bromma flygplats, behöver ersättas. Frågan bör utredas vidare, bl.a. avseende regeringens ägarstyrning av Swedavia kopplat till frågan om ett nationellt basutbud. En lösning som innefattar att Arlandas kapacitet ökar för att omhänderta de tjänster Bromma nu ger, är en möjlighet, men i en redundans- eller resiliensaspekt innebär det dock en försämring.

I och med att Sverige ansökt om medlemskap i Nato, kan Arlanda få ytterligare, eller annan, betydelse utifrån alliansens behov. På vilket sätt Arlanda och dess utveckling i framtiden kan påverkas är i dagsläget är inte möjligt att bedöma i dagsläget. Klart är att Arlanda har en viktig roll såväl regionalt, nationellt som internationellt.



Försvarets syn på totalförsvaret

Med totalförsvaret menas de förberedelser som vidtas för att förbereda Sverige för krig. Under högsta beredskap är all verksamhet som då skall bedrivas totalförsvaret. Den moderna krigföringen kan komma att ställa extraordinära krav på möjligheterna till flygtransporter och därmed tillgången på flygplatser.

Aspekter av särskild betydelse är:

- Möjligheten att säkra försörjning. Detta gäller försörjning till såväl det civila försvaret som till det militära försvaret. Vid eventuella blockader kan flygtransporter bli ännu viktigare för försörjningen. Genom vårt samarbete med Finland kan det dessutom uppstå behov av flygplatser för att bidra till Finlands försörjning. I och med ett svenskt medlemskap i Nato kan dessutom detta vara giltigt gentemot ytterligare länder i vårt område.
- Omställningsförmåga. Totalförsvaret kan komma att behöva ställa om sin verksamhet, i tid och rum, för att snabbt kunna möta och hantera olika hot och angrepp. Det innebär att totalförsvaret är beroende av att snabbt kunna transportera personal, materiel och övrig utrustning till de delar av landet där de behövs. Ett väl utbyggt flygplatssystem bidrar till detta.
- Uthållighet. Totalförsvaret måste säkra sin uthållighet bland annat genom spridning på flera flygplatser samt kunna räkna med att ha alternativ om flygplatser av olika skäl är påverkade eller obrukbara.
- Det är viktigt att ha redundans när det gäller flygplatser i strategiskt viktiga områden samt kring storstadsregionerna. Sammankopplat med denna fråga är behovet av infrastrukturell redundans kring respektive flygplats.
- Försvarmakten och det militära försvaret är generellt sett betjänt av en så väl utbyggd flygplatsinfrastruktur som möjligt både ur ett flexibilitetsperspektiv men också ur ett skyddsperspektiv (spridning). Dessutom måste uthållighetsperspektivet vid en eventuell nedgång i antalet av antalet flygplatser beaktas.
- Det bör finnas flygplatser som har sådan längd och hållfasthet att de kan ta emot större transportflygplan spritt över landet. Arlanda är en sådan flygplats.

Ur ett totalförsvarets perspektiv kan sammanfattas att Arlanda är en viktig flygplats för totalförsvaret och Arlandas utveckling måste omhänderta totalförsvarets behov. En utbyggnad skulle kunna skapa förutsättningar för en terminalplats där exempelvis såväl statsflyg som Kustbevakningen skulle kunna baseras.



Miljö tillstånd för Arlanda

Utredningen belyser att det kan ta ”många år”¹ att få ett lagakraftvunnet miljö tillstånd på plats. Det är därmed av vikt att det finns nödvändiga tillstånd för att kunna föra över verksamhet från Bromma till Arlanda i tid **innan** Bromma flygplats eventuella avveckling. Försvarmakten påpekar att det vid en ändring av flygplatsverksamheten till fossilfritt flyg samt vid en utbyggnad eller ändring av rullbanor kan krävas en ändring eller hel omprövning av miljö tillståndet för verksamheten. Det bör således påbörjas en planering av detta **innan** en utbyggnad eller ombyggnad sker. Detta utifrån den långa tidsåtgång som kan förväntas vid tillståndsprovningar enligt miljöbalken. I en tillståndsansökan och – process måste också inrymmas en möjlighet att kunna ta emot flygplanstyper som idag inte kan landa på Arlanda.

I utredningen av Bromma² framgår att Swedavia har initierat en översyn för att samla allt allmänflyg på en plats, inklusive det samhällsviktiga flyget. Vidare beskrivs att Swedavia anser att ytterligare samhällsviktig helikoptertrafik inte bör förläggas på Arlanda. Denna översyn måste genomföras och ligga till grund för arbetet med miljö tillstånd för denna typ av verksamhet på Arlanda.

Fördjupade analyser ur ett totalförsvarsperspektiv

Utredningen föreslår att ge ett gemensamt uppdrag till ett antal myndigheter för att analysera behov av tillgänglighet och redundans i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv för luftfart och flygplatser i Stockholmsområdet.³ Försvarmakten tillstyrker behovet av en sådan utredning men har en avvikande uppfattning avseende ansvarsfördelning för denna. En dylik analys bör ledas av ett departement, i detta fall Förvarsdepartementet, då de ansvarar för förvaltningsärenden som gäller det militära försvaret och samordning mellan det militära försvaret och det civila försvaret inom ramen för totalförsvaret.⁴ Försvarmakten bör ingå även i analysen/utvecklingen av anslutande infrastrukturutveckling vid Arlanda, kopplat till eventuell utbyggnad av till- och fråntransporter i form av bland annat vägar och järnväg.

Försvarmakten anser även att följderna ur ett totalförsvarsperspektiv bör utredas vidare kopplat mot beredskapshöjningar. I texten anges i huvudsak klimat- och väderrelaterade risker kopplade mot behovet av fördjupade analyser. Här kan även aspekten kring olika sorters infrastruktur lyftas. Ur ett totalförsvarsperspektiv är det av betydelse med redundant elförsörjning för att säkerställa tillgänglighet.

¹ Arlanda flygplats- En plan för framtiden, Ds 2022:11, sid 86.

² Ds 2021:25 Bromma flygplats- Underlag för avveckling av drift och verksamhet, sid 174

³ Ds 2022:1125, sid 113

⁴ Förordning om ändring i förordningen (1996:1515) med instruktion för Regeringskansliet, SFS 2021:1059



Försvarmakten anser vidare att ytterligare utredning behöver göras för att skapa en övergripande analys av totalförsvarsaspekten inom transportsektorn och då komma att omfatta mer än endast luftfart och flygplatser. Detta kan vara ytterligare trafikslag såsom sjöfart med hamnar, järnvägstransporter, landsvägstransporter etc. Ett exempel på sådant arbete kan vara att vid en utredning om flöden till och från Arlanda, och infrastrukturen i detta, tydligt belysa totalförsvarsaspekten.

Försvarmakten ser positivt på att det i remissen framgår att ”*Marktransporterna på väg och spår till och från Arlanda ska vara robusta och ha en god tillgänglighet.*”⁵ Detta främjar även totalförsvarsperspektivet och dess transportbehov. Således bör såväl Försvarmakten som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap vara delaktiga i den utvecklingen.

Övriga kommentarer

Utredaren påpekar att regeringen bör förbehålla sig rätten att pröva tillåtligheten i verksamheten. Detta då Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och är av nationellt intresse. Försvarmakten instämmer.

Försvarmakten önskar framföra att ett beslut rörande en nedläggning av Bromma flygplats inte är taget. Innan ett nedläggningsbeslut eventuellt tas, är det av vikt att redundansbehov har beaktats och täckts in.

Det föreligger en risk att bedömningsunderlag från pandemiåren, när flygverksamhet drastiskt minskade, inte är relevant planeringsunderlag över tid. Framtida infrastrukturella behov för flygplatser med anslutande vägar/järnvägar i Stockholmsregionen behöver ta höjd för samhällsbehoven post Corona.

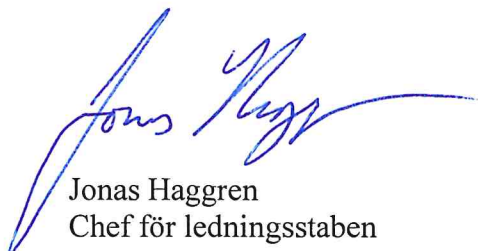
⁵ Arlanda flygplats - en plan för framtiden Ds 2022:11 - Se sidan 50 – Transport och landinfrastrukturförsörjning

Utredaren har föreslagit att Swedavia bör samla kommersiellt allmänflyg och samhällsviktigt flyg på ett område vid Arlanda flygplats. I samband med detta bör det tas i åtanke vilken kostnad som uppkommer för samhällsviktigt flyg vid nyttjande av Arlanda flygplats. Avgifter för start och landning på Arlanda är i dagsläget i många fall väsentligt högre än för andra flygplatser.

-o0o-

I beredningen av detta ärende har Anna Ekstedt, överstelöjtnant Johan Jönsson, försvarsjurist Helena Severin, major Michael Malm, överstelöjtnant Magnus Stegmark, och förvaltare Johan Söderström deltagit.

Detta yttrande har beslutats av viceamiral Jonas Haggren. I den slutliga beredning har brigadgeneral Johan Pekkari, avdelningsdirektör Johan Askerlund och förvaltare Johan Söderström deltagit, den senare som föredragande.



Jonas Haggren
Chef för ledningsstaben



Johan Söderström

Sändlista

Infrastrukturdepartementet

Som orientering
Försvarsdepartementet

Inom högkvarteret
LEDS
MUST
INSS
PROD