



**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-05-16

SBN 2025-06-17

Diarienummer SBF-2025-00577

Handläggare

Paula Franco de Castro

Telefon: 031-368 17 81

E-post:

paula.franco.de.castro@stadsbyggnad.goteborg.se

## Svar på remiss avseende ansökan om inrättande (ändring) av flygplats på Säve flygplats

### Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Transportstyrelsen som yttrande över remissen.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

### Sammanfattning

Med anledning av en ansökan om inrättande (ändring) av Säve flygplats har Transportstyrelsen skickat ärendet på remiss till Göteborgs Stad. Ändringen innebär att Säve flygplats blir en utpräglad helikopterflygplats, med en nerkortad rullbana om 600 meter och att endast blåljushelikoptrarna (polis, ambulans och sjöräddning) trafikerar flygplatsen framgent.

Ändringen innebär att befintlig flygverksamhet med mindre fix wing-plan (flygplan) försvinner från Säve flygplats. Utöver att ändringen påverkar möjligheten till fritidsflygning och pilotutbildning i Göteborg negativt, innebär den att samhällsviktiga och samhällsorienterade övervakningsuppdrag som idag utförs från flygplatsen inte längre kommer att kunna utgå från Göteborg. Stadsbyggnadsförvaltningen ser det som mycket viktigt att dessa uppdrag fortsatt utförs över Göteborgs kommun med omnejd med åtminstone bibehållen kvalitetsnivå. Risk finns annars för oönskade ekonomiska, ekologiska och sociala konsekvenser i händelse av exempelvis en skogsbrand, oljeutsläpp i havet eller vid strömavbrott till följd av större ledningsbrott.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser det som viktigt att uppdragsgivarna till övervakningstjänsterna särskilt hörs i denna fråga. Förvaltningen ser också att det är viktigt att Försvarsmakten hörs avseende deras eventuella intresse och behov av att återetablera militärt flyg på Säve flygplats med tanke på pågående upprustning av totalförsvaret.

De nya hinderbegränsningarna som ändringen av flygplatsen medför bedöms inte påverka någon gällande detaljplan eller områdesbestämmelser negativt. Däremot påverkar hinderbegränsningarna pågående planering för Program för Säve negativt, där begränsningarna riskerar att påverka delar av programskissens bärande trafikstruktur på ett olämpligt sätt. Det vore därför lämpligt att rullbanan med dess hinderbegränsningar förskjuts något norrut.

Ändringen av flygplatsen kan komma att innebära minskat buller från flygplatsen, vilket är positivt för människors hälsa och välbefinnande, men kommer så länge flygplatsens miljötillstånd kvarstår inte underlätta den fysiska planeringen i områden påverkade av miljötillståndets rättigheter avseende buller.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Förvaltningen har inte funnit någon direkt förväntad påverkan på stadens ekonomi till följd av ärendet. Däremot kan förvaltningen se att om kvalitén på de samhällsviktiga eller samhällsorienterade flygövervakningsverksamheterna inte upprätthålls i Göteborg med omnejd kan det finnas en risk för att det ge indirekta ekonomiska konsekvenser i samhället. En konsekvens av att övervakningsuppdragets kvalitet sänks skulle kunna vara att händelser som exempelvis en skogsbrand eller ett oljeutsläpp i havet tar längre tid att upptäcka och därmed hinner ge upphov till större skada. En större skada kan innebära en större förlust av ekonomiska och materiella värden och en fördröjd insats kan innebära ökade kostnader för de myndigheter som är satta att avhjälpa konsekvenserna av den pågående händelsen.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Förvaltningen har inte funnit att ärendet har någon direkt förväntad positiv eller negativ inverkan på invånarnas och stadens ekologiska förhållande. Däremot kan förvaltningen se att om kvalitén på de samhällsviktiga eller samhällsorienterade flygövervakningsverksamheterna inte upprätthålls i Göteborg med omnejd kan det finnas en risk för att det ger indirekta ekologiska konsekvenser. En konsekvens av att övervakningsuppdragets kvalitet sänks skulle kunna vara att händelser som exempelvis en skogsbrand eller ett oljeutsläpp i havet tar längre tid att upptäcka och därmed hinner ge upphov till större ekologisk skada.

## **Bedömning ur social dimension**

Förändringen av flygplatsen bedöms försämra människors möjlighet till att utöva fritidsflygverksamhet från Göteborg. Det gäller även utbildningsmöjligheter för piloter. Ändringen av flygplatsen kan i viss grad komma ha positiv inverkan på människors hälsa och välbefinnande. Detta då ändringen av flygplatsens verksamhet kan komma innebära minskade flygrörelser och därtill följd minskad störningspåverkan genom minskat flygbuller på omgivningen.

Förändringen påverkar inte förutsättningarna för befintlig blåljusverksamhet (Polis, Ambulans och Sjöräddning) att fortsätta bedriva sin samhällsviktiga verksamhet på Säve flygplats, vilket är positivt ur bland annat ett trygghets-, brottsbekämpande- och livräddande perspektiv.

## **Bilagor**

1. Ansökan om inrättande av helikopterflygplats och tillhörande Bilaga 1
2. Stadens inriktning för Säve flygplats - Förstudie inför Göteborgs Stads ställningstagande om framtida markplanering för Säve flygplats 2023-08-25 och tillhörande bilaga 5 Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats 2023-04-24

## Ärendet

Säve Flygplatsdrift AB ansöker hos Transportstyrelsen om inrättande av flygplats, ändring av flygplats, på Säve flygplats. Transportstyrelsen har gett Staden tillfälle att lämna yttrande över ansökan och önskar svar senast den 13 juni 2025. Staden har begärt och fått förlängd svarstid till den 4 juli 2025.

## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund

Säve Flygplats anlades 1940 som en militär flygflottilj. Flygflottiljen lades ner 1969 och 1976 påbörjades arbetet med att ta över allmänflyget från Göteborgs storflygplats - Landvetter. 1984 började man även anpassa flygplatsen för tyngre luftfart, bl.a. förlängdes banan med ca 400 meter. År 2000 inträdde Luftfartsverket (numera Swedavia) som delägare i flygplatsens driftbolag tillsammans med Volvo och Göteborgs Kommun. Flygplatsen hade som mest reguljärtrafik till 25 destinationer i Europa. 2015 stängdes flygplatsen för linjetrafik på grund av bärighetsproblem i taxibanor och uppställningsytor. 2016 såldes flygplatsen och sedan 2018 ägs flygplatsen av Castellum AB.

Idag nyttjas flygplatsen av blåljusflyg i helikopterform av polis, ambulans och Sjöfartsverkets Search and Rescue-verksamhet. Vidare huserar ett flertal privata aktörer som exempelvis helikoptertjänst, skolflyg och olika flygklubbar på flygplatsen. Utöver ovan nämnda blåljusflyg så bedrivs ett antal samhällsviktiga och samhällsorienterade flygövervakningsuppdrag på ideell basis vid Säve flygplats. Dagens flygplats omfattar en rullbana om 1085 meter och har en flygtrafikledningstjänst.

### Pågående planering, Säve program

Nuvarande fastighetsägare Castellum ansökte om planbesked och dåvarande byggnadsnämnd beslutade i februari 2020 om positivt planbesked för verksamheter vid Säve flygplats. Nämnden beslutade samtidigt att planläggningen ska föregås av program. Stadsbyggnadsförvaltningen har sedan dess arbetat med att ta fram ett planprogram.

I november 2022 var programmet ute på samråd med bland annat planeringsförutsättningen om en bevarad flygplats med en rullbana om cirka 2000 meter. Tanken var att rullbanan bland annat skulle nyttjas för testflygning av el-flygplan som skulle utvecklas och byggas på Säve. Kort efter samrådet meddelades att aktuell flygplanstillverkare skulle flytta sin verksamhet från Säve flygplats.

Då en för flygplatsdriften och Castellum kostnadsbärande aktör försvann parallellt med att även statliga ekonomiska stöd för viss flygplatsdrift aviserades att upphöra, meddelade Castellum att det inte längre fanns ekonomiska förutsättningar för att driva flygplatsen vidare i dess nuvarande form. Castellum lyfte inom ramen för programarbetet därmed frågan om att avveckla flygplatsen helt och hållet.

### Förstudie om flygverksamhet på Säve

Med anledning av att Castellum lyfte frågan om flygplatsens avveckling tog Stadsbyggnadsförvaltningen fram en förstudie, *Stadens inriktning för Säve flygplats - Förstudie inför Göteborgs Stads ställningstagande om framtida markplanering för Säve flygplats 2023-08-25*, i syfte att skapa ett kunskapsunderlag inför ett ställningstagande om Göteborgs Stads hållning avseende framtida markplanering för Säve flygplats. I uppdraget ingick bland annat att klargöra vilka samhällsnyttor som flygverksamheten på

Säve fyller och i vilken grad de befintliga flygverksamheterna är knutna till den specifika platsen. Studien beaktade även omvärldsfaktorer som på sikt kan ha betydelse för Säve flygplats samhällsnytta, såsom bland annat försvars-/säkerhetsfrågor. Studien skulle även besvara om Göteborgs Stad ser ett behov av flygverksamhet i framtiden och vilken typ av flygverksamhet som i så fall ska säkerställas. Vidare skulle studien svara på frågan om rullbanan behöver bevaras och i så fall till vilken längd.

I förstudien fastslås att Säve är ett idealt läge för samtliga av de tre blåljusverksamheterna (polis, ambulans och Sjöfartsverket) som idag trafikerar flygplatsen och där de tillsammans har stora samordningsvinster mellan sina respektive uppdrag, bland annat genom att de ingår i regionens gemensamma katastrofberedskap. Lokaliseringen i Säve innebär kortare uttryckningstid till de platser och målpunkter där de flesta uppdragen sker, det vill säga kust, hav och Göteborgs tätort samt de större regionsjukhusen. Att hitta en ny lokalisering för blåljusverksamheterna med motsvarande lokaliseringsfördelar och kvalitéer bedöms vara mycket svårt. Landvetter flygplats utesluts i förstudien som alternativ lokalisering.

Förstudien konstaterar att en rullbana om minst 600 m krävs för att upprätthålla kvaliteten i det uppdrag som utförs av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar. Rullbanan fungerar även som helikopterplatta för Polisens pilotutbildning/skolflyg samt ger samtliga tre blåljusverksamheter bättre möjlighet att utföra sina uppdrag vid sämre väderförhållanden.

Utöver blåljusflyget identifierade studien att det bedrivs ett antal samhällsviktiga flygövervakningsuppdrag vid Säve flygplats. Uppdragen handlar bland annat om:

- **Skogsbrandövervakning** – rapporterar pågående bränder och understödjer räddningstjänstens arbete genom att bedöma brandens utbredning och spridning, leda fordon till platsen med mera.
- **Flyginsatsgrupperna** - när en storm, översvämning eller andra liknande händelser/katastrofer påverkar ett område kan insatsgruppen bistå med att leverera en översiktsbild över ett större område för att enkelt kunna prioritera var insatser först ska sättas in. Flyginsatsgruppen kan bistå med insatser vid katastrofer, räddningstjänst, eftersök av försvunna personer, övervakning av vattenområde, trafikövervakning och viltspaning utmed väg/järnväg samt kontroll av kust och landgränser, kontroll av luftledningar vid stormskador, kontroll av infrastruktur med mera.
- **Sjöövervakning** – identifierar och dokumenterar fartyg, bistår med sökning i samband med sjöräddning, lokaliserar och dokumenterar oljeutsläpp.
- **Hemvärnsflyget** - löser uppgifter såsom ytövervakning, spaning och samt personal- och materieltransport. Många av hemvärnsflygets övningsflygningar utgår från Säve Flygplats.

Uppdragsgivare till ovan flygövervakningsuppdrag är bland annat Länsstyrelsen, Marinens Sjöövervakningscentral, Försvarsmakten med flera. För en mer detaljerad redogörelse av uppdragsgivare, aktörer och uppdragsinnehåll hänvisas läsning till förstudien *Stadens inriktning för Säve flygplats - Förstudie inför Göteborgs Stads ställningstagande om framtida markplanering för Säve flygplats 2023-08-25* och tillhörande bilaga 5 *Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats, Aeroklubben, 2023-04-24*.

I förstudien framkommer att eftersom övervakningsuppdragen utförs ideellt av flygföreningar på Säve och piloterna är i beredskap och behöver kunna vara på plats med kort varsel är det en förutsättning för verksamheterna att de inte ligger allt för perifert, utan max 30 min bilresa, från Göteborg.

Precis som för blåljusflygen är närheten till havet viktig då det ger övervakningsflygplanen möjlighet att verka över havet en längre tid än om flygplanen hade varit baserade på andra flygfält som medfört att flygtid och bränsle hade behövt spenderas på flygning mellan flygfältet och kusten. Säve är därmed ett idealt läge även för dessa verksamheter. De krav som framförts från övervakningsverksamheterna vad gäller utformningen av flygplatsen är att rullbanan behöver vara minst 600 meter och vara asfalterad samt att det ska finnas landningsljus. En av de ideella flygklubbarna angav i förstudien att flygtorn ej är nödvändigt för övervakningsflygplanen, även om de delar bana med blåljusflygen. Stadsbyggnadsförvaltningen har dock i sammanhang utanför förstudien fått till sig en gemensam skrivelse från ambulanshelikoptern och Sjöfartsverket (2024-10-08) där oro för säkerhet och blåljusflygets förmåga att agera snabbt och säkert uttrycks om fler aktörer än blåljuset ska trafikera Säve utan fungerande flygtrafikledning. Av förstudien framkommer även att Landvetter flygplats är inte något reellt alternativ till Säve flygplats för övervakningsflygen.

Inom ramen för förstudien lämnade Försvarmakten inte någon tydlig ståndpunkt eller återkoppling i frågan vad gäller intresse av att utveckla flygande verksamhet på Säve eller vilka behov en sådan verksamhet skulle fodra. I förstudien uppskattas att om rullbanan ska kunna nyttjas fullt ut i militära sammanhang behöver den sannolikt bevaras omkring befintlig längd (drygt 2000 m).

### **Fortsatt planeringsinriktning i Program för Säve efter förstudien**

Sedan Säve Programs första samråd i november 2022 har Fortifikationsverket och Castellum inlett dialog och markförhandlingar då Fortifikationsverket fick i uppdrag att sondera möjligheten att utöka markinnehavet för Försvarmaktens intressen och verksamhet i nordöstra delen av programområdet, vilket är ett område som inte omfattas av nuvarande flygplatsområde. I programarbetet för Säve sker regelbunden kontakt med Fortifikationsverket och till viss del även Försvarmakten i frågan.

Stadsbyggnadsförvaltningen har med regelbundenhet tagit upp frågan om eventuellt återförvärv eller nyttjandebehov för militären av flygplatsen med Fortifikationsverket och Försvarmakten, men myndigheterna har ej visat ett konkret intresse av detta.

Inför samråd 2 har programarbetet därmed som inriktning och planeringsförutsättning att en rullbana om 600 meter ska bevaras. I det nya programförslaget föreslås bland annat en ca 2 kilometer lång, strukturbärande huvudgata löpa mellan befintlig infart i öster från Hisingsleden via Flygflottiljens väg, till en ny anslutning i väster mot Kongahällavägen. Huvudgatan är placerad strax söder om den 600 meter långa bevarade rullbanan. Längs huvudgatan föreslås även ett antal korsningar. Exakt placering och utformning av vägar och korsningar är inte avgjord på programnivå, utan kommer slutligen av fastställas i kommande detaljplaneskeden.

Det nya programförslaget för Säve avses att tas upp i stadsbyggnadsnämnden med förslag om att gå ut på ett andra samråd med de nya planeringsförutsättningarna under 2025.

## Aktuellt ärende

Säve Flygplatsdrift AB ansöker hos Transportstyrelsen om inrättande av flygplats, ändring av flygplats. Ansökan avser en godkänd helikopterflygplats på mark med ett banliknande FATO (Final Approach and Take-Off area) samt behålla befintligt FATO väster om banan. Om ansökan godkänns innebär ändringen att Säve flygplats går från att som idag vara en flygplats för både fix-vingplan (flygplan) och helikopter till enbart helikopterflygplats.

Av bilaga 1 tillhörande ansökan framgår att flygledningen och kontrollzonen avvecklas vid årsskiftet 2025/2026. Vidare framgår av samma bilaga att befintlig rullbana (01/19) kommer att ställas om till ett banliknande FATO och därmed kortas ner från 1085 meter till 600 meter under Q1-Q2 2026 och att från årsskiftet 2025/2026 trafikeras flygplatsen endast av blåljushelikoptrar polis, ambulans och Sjöfartsverket. I bilagan, bild 5, redovisas kommande hinderbegränsande ytor för helikopterflygplatsen. Av bilagan framgår även att tillåtna flygrörelser enligt flygplatsens miljötillstånd uppgår till 58 000 per år med undantag för de samhällsnyttiga rörelserna som inte är begränsade i antal eller tid på dygnet. Vid ändring av flygplatsen enligt ansökan uppskattas en kraftig minskning av rörelser ske, från cirka 35 000 till cirka 4500-5500 rörelser per år.

Det är för Stadsbyggnadsförvaltningen känt sedan tidigare att det idag är helikopterverksamhetens buller som är det dimensionerande bullret från flygverksamheten på Säve. Utifrån ansökan kan stadsbyggnadsförvaltningen inte utläsa huruvida flygplatsens miljötillstånd avses anpassas efter framtida tänkt flygverksamhet.

## Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

### Påverkan på flygverksamheter

Stadsbyggnadsförvaltningen är positiv till att ansökans innehåll ger förutsättningar för befintligt helikopterblåljus (Polis, Ambulans och Sjöräddning) att fortsätta bedriva sin samhällsviktiga verksamhet på Säve flygplats. Platsen är för blåljusverksamheten ideal utifrån verksamhetens upptagningsområde och verksamheten är svår att omlokalisera utan att verksamhetens kvalitet blir lidande. Stadsbyggnadsförvaltningen noterar att ansökan endast omfattar helikopterflygplats och inte flygplats för fix-wing flyg (flygplan), vilket innebär att endast ovan nämnda blåljustrafik kommer kunna fortsätta trafikera flygplatsen framgent och övriga flygaktörer som idag finns på Säve flygplats kommer att behöva omlokalisera sin verksamhet. Utöver att bedriva verksamheter som flygskola, taxiflyg, företagsflyg och flygklubbar så bedriver även flera av dessa flygaktörer idag samhällsviktiga och samhällsorienterade uppdrag som utgör ett komplement till samhällets övriga resurser. Uppdragen/tjänsterna handlar bland annat om skogsbrand- och sjöövervakning samt ytövervakning vid översvämningar eller stormdrabbade områden, eftersök av försvunna personer och andra spaningsuppdrag. Utförande aktörer består av bland annat av Hemvärnet och Flyginsatsgrupperna som bland annat arbetar på uppdrag av Länsstyrelsen, Marinens Sjöövervakningscentral, Försvarsmakten med flera. För en mer detaljerad redogörelse av uppdragsgivare, aktörer och uppdragsinnehåll hänvisas läsning till förstudien *Stadens inriktning för Säve flygplats - Förstudie inför Göteborgs Stads ställningstagande om framtida markplanering för Säve flygplats 2023-08-25* och

tillhörande bilaga 5 *Sammanställning av ideellt utförd samhällsviktig flygverksamhet vid Säve Flygplats, Aeroklubben, 2023-04-24.*

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer det som mycket viktigt att övervakningsuppdrag fortsatt utförs från luften över Göteborgs kommun med omnejd med bibehållen kvalitet då en försämrad kvalitetsnivå kan ge oönskade konsekvenser i samhället. I händelse av en skogsbrand riskerar annars ekonomiska, materiella och ekologiska värden i framtiden lida större skada jämfört med idag, om den exempelvis inte skulle upptäckas i tid. Likaså riskerar skador på ekologiska värden och samhällskostnader öka vid fördröjda insatser, exempelvis vid eventuella framtida oljeutsläpp i havet. Även vid händelse av ett stort strömvabrott till följd av ledningsbrott på en luftledning skulle samhällets sårbarhet riskera att öka om identifierande och avhjälpande insatser fördröjs i tid jämfört med idag. Stadsbyggnadsförvaltningen förutsätter att Transportstyrelsen för en dialog med beställarna av flygövervakningsuppdragen, för att säkerställa att deras samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas.

Med anledning av ett förändrat säkerhetspolitiskt läge och Sveriges NATO-medlemskap befinner sig totalförsvaret och inte minst Försvarmakten i ett expansivt läge. Stadsbyggnadsförvaltningen vill uppmana Transportstyrelsen att särskilt föra en dialog med Försvarmakten vad gäller deras eventuella intresse och behov av att återetablera militärt flyg på Säve flygplats. Även om Stadsbyggnadsförvaltningen har haft en regelbunden dialog med särskilt Fortifikationsverket och i viss utsträckning även direkt med Försvarmakten bör myndigheten höras, med anledning av det intensiva fas som totalförsvarets expansion befinner sig i.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer även att ansökans inriktning på enbart helikopterflygplats kommer att påverka möjligheten för fritidsflyg och pilotutbildningsmöjligheterna i Göteborgs kommun negativt.

### **Påverkan på fysisk planering**

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de nya hinderbegränsningarna för helikopterflygplatsen inte påverkar någon gällande detaljplan eller områdesbestämmelser negativt.

Däremot bedömer Stadsbyggnadsförvaltningen att hinderbegränsningarna påverkar pågående planering, Program för Säve flygplats, negativt. Hinderbegränsningarna överlappar en i programförslaget viktig huvudgatas vägsektion på ett olämpligt sätt då hinderbegränsningen här ligger mellan cirka 3,3 - 4,6 meter (i höjd) och dimensionerande höjd för fordon i normal vägtrafik är 4,5 meter och vid flygplatser 4,8 meter. Precis nedanför rullbanan i söder finns även en föreslagen korsning mot tidigare nämnd huvudgata. I nuläget kan det inte uteslutas att korsningen kan komma att behöva utformas som en cirkulationsplats, vilket då innebär att körbanorna i cirkulationen kan komma att hamna ännu närmare rullbanan i söder och inom lägre hinderbegränsningar än de som nämns ovan. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att det är negativt att rullbanans hinderbegränsningar redan på förhand omöjliggör huvudgatans placering så som den föreslås i programmet. Stadsbyggnadsförvaltningen anser därför att det vore lämpligt att rullbanan och dess hinderbegränsningar förskjuts något norrut på ett sätt som inte omöjliggör trafik varken på den ovan nämnda föreslagna huvudgatan i Program för Säve flygplats eller befintlig väg norr om flygplatsen, Kongahällavägen.

Minskningen av antal flygrörelser som aviseras i ansökan kan ge en positiv minskning av buller från flygverksamheten. Minskat buller är positivt för människors hälsa och välbefinnande. Lägre bullernivåer skulle kunna öka möjligheten till fysisk planering av mer bullerkänslig markanvändning som exempelvis bostäder och skolor inom områden där det idag inte är möjligt till följd av flygplatsens påverkansområde för buller.

Så länge befintligt miljötillstånd finns kvar är det dock svårt för kommunen att i den fysiska planeringen dra några fördelar av det faktiska minskade bullret. Detta då miljötillståndet ger flygverksamheten en rättighet att bullra upp till vissa nivåer inom ett geografiskt område – en rätt som den fysiska planeringen oaktat faktiska bullernivåer kommer att behöva ta hänsyn till som en fast planeringsförutsättning inom området som miljötillståndet omfattar.

Henrik Kant

Henrik Levin

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Detaljplan