



Tjänstemannayttrande

Utfärdat 2025-02-17

Diarienummer SBF-2024-01217

Handläggare: Jens Andreasson

Telefon: 031 368 8175

E-post: jens.andreasson@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet gällande rapporten "En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige"

Ärendet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har remitterat Transportstyrelsens rapport *"En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige – Redovisning av regeringsuppdrag att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas"*.

Stadsledningskontoret har överlämnat ärendet till stadsbyggnadsnämnden, att för Stadens räkning yttra sig direkt till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Stadsbyggnadsförvaltningen har inhämtat synpunkter från stadsfastighetsförvaltningen och miljöförvaltningen. Sista svarsdag är 17 februari 2025.

Göteborgs Stad välkomnar underlag och förslag gällande implementeringen av drönanvändning och luftburen mobilitet i mer omfattande skala i Sverige genom Transportstyrelsens rapport, samtidigt som vissa kommunala frågeställningar bedöms behöva utredas och samverkas vidare kring. Genom detta tjänstemannayttrande anser Göteborgs Stad remissen som besvarad.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Utifrån en ekonomisk dimension bedömer Göteborgs Stad att det i nuläget finns en osäkerhet kring omfattning för eventuella kostnader för administration av drönarrelaterade frågor och ärenden kopplat till både befintlig och framtida stad. Denna osäkerhet gäller även eventuella framtida investeringar i vertikalflygplatser (Ett landområde/vattenområde eller en byggnad som används eller avses att användas för start och landning av VCA luftfartyg), som kommunen har ett ansvar för genom sitt planmonopol (förslag 14). Det finns idag ännu inga utbyggda vertikalflygplatser i Sverige, i dessa frågor bör den nationella sidan arbeta vidare med berörda aktörer och kommuner.

Utifrån en ekologisk dimension är det viktigt att säkerställa att frågor beskrivna i rapporten rörande påverkan på buller, miljö och känsliga djurarter samt visuell påverkan på stadsmiljön omhändertas i tidiga skeden med hjälp av lagstiftning och tillståndprocesser som kan hantera den snabba utvecklingen inom drönarområdet.

Utifrån en social dimension bedömer Staden att det viktigt att konkretisera arbete med integritetsfrågor som kopplar an till Transportstyrelsens bedömning att kommunen har en roll att involvera och informera invånarna för att kunna förmedla om hur och var drönare kommer att användas och att bidra till samhällets acceptans. Den fysiska säkerhetsfrågan är även viktig att beakta när uppdatering av regler och utveckling av tillstånds- och tillsynsverksamhet sker.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I rapporten framgår bredden av frågor och utmaningar kring rollfördelning, infrastruktur och framtiden för olika aktörers rådighet inom drönanvändning och luftburen mobilitet. Rapporten syftar till att stärka förutsättningarna för en konkurrenskraftig drönanvändning i Sverige och inom EU, samt att främja en säker, hållbar och effektiv användning av drönare som tar hänsyn till nationella förutsättningar samt allmänna och enskilda intressen. Av de 20 förslag som Transportsstyrelsen lyfter fram berör ett antal specifikt kommunala frågeställningar. Sammantaget bedömer Göteborgs stad att de förslag som redovisas i rapporten utgör en grund för att arbeta vidare med drönanvändning. Det är viktigt att vägledningen inom området sker genom statligt ansvarstagande och tydlig rollfördelning i en bransch som utvecklas i snabb takt, kompletterat med en nära samverkan med kommuner för att kunna bygga gemensam kunskap.

Konkretisering av nationell ambition och rollfördelning

En nationell ambition (förslag 1 och 2) som konkretiserar viljeinriktningen för användandet av drönare i Sverige samt utvecklandet av samverkansplattform för kunskapsutbyte och erfarenhetsåterföring föreslås upprättas. Staden bedömer att det krävs en tydlig konkretisering av plattformen för att frågorna inte ska hanteras olika beroende på förutsättningar i hur långt en aktör kommit i sitt arbete med drönare och luftburen mobilitet. Detta bör kopplas samman med klargörande kring stöd till kommuner genom utbildning samt resurs- och rollfördelning.

Göteborgs Stad ställer sig bakom att berörda myndigheter bör analysera sitt bidrag till att skapa en effektiv och konkurrenskraftig drönanvändning samt att skapa sig en god kunskap (förslag 3 och 10) i frågor som rör drönare och regleringen av användandet, med utgångspunkt i konkretiseringen av den nationella ambitionen.

Staden bedömer även att regioners roll i drönanvändning är viktig utifrån det regionala utvecklingsansvaret och med funktion som samordnande, samtidigt som regionernas och kommunernas roller i förhållande till varandra bör tydliggöras utöver förslag 19, där Sveriges regioner föreslås ansvara för samrådsförfarande vid upprättande av U-space-luftrum.

Kommunal planering och det undre luftrummet

Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den pekar både ut en riktning för hur kommunen ska utvecklas på lång sikt samtidigt som den vägleder beslut här och nu. Det är viktigt att översiktsplanen och senare planeringsskeden samordnas med planering av luftrummet så att drönanvändning kan fungera och inte påverka den befintliga och framtida staden negativt.

I rapporten föreslås kommunerna ges inflytande över var UAS (Unmanned Aircraft System)-zoner kan inrättas i staden. En UAS-zon är en del av luftrummet som inrättats av den behöriga myndigheten för att underlätta, begränsa eller utesluta drift av drönare inom ett visst område. Detta exempelvis på grund av säkerhetsrisker, personlig integritet eller skydd av naturområden av miljöskäl. Denna fråga bör utredas vidare när det gäller vilken roll och mandat som kommunen bör ha när det gäller att styra utvecklingen och användandet av drönare. Det undre luftrummet sträcker sig från markytan upp till 120 meter (Very low level airspace, VLL), det är här huvuddelen av drönanvändning genomförs och i framtiden också kommer att genomföras. Samspelet i mötet mellan planering på mark och vad som pågår i det undre luftrummet kommer aktualiseras i och

med de förslag som Transportstyrelsen lägger fram. I rapporten nämns att det finns en uttryckt oro hos kommuner över hur framtida drönartrafik kan innebära inskränkningar i hur kommuner kan planera sin mark. Göteborgs Stad bedömer det viktigt att denna planering inte negativt påverkar kommunernas planmonopol och rådighet att via kommunalt självstyre kunna styra markanvändningen för medborgarnas bästa.

Behov av förändrade och förenklade regler

Göteborgs Stad delar i stort behovet av att förändra och utveckla lagstiftningen kring drönare för att möjliggöra en effektivare och bättre användning. Enligt avsnitt 9.12 framgår på sida 134 och 135 att Transportstyrelsen gör bedömningen att antal flygrörelser över 500 med drönare per år bör kunna tillåtas utan anmälan enligt miljöprövningsförordningen. Bedömningen görs med stöd av att 500 flygrörelser med helikopter kan genomföras redan idag utan anmälan enligt samma förordning.

Göteborgs Stad anser det inte går att jämföra flygplatser med helikopterrörelser och flygrörelser som sker genom drönartrafik. Bättre batteriteknik kan möjliggöra snabb omställning till transport via drönare. I framtida typfall skulle flera olika verksamheter kunna genomföra ett antal flygrörelser inom samma geografiska område som utgångsplats, till exempel ett industriområde. Påverkan av att flera olika verksamheter genomför ett antal flygrörelser per dag kan orsaka stora störningar och risk för olägenhet om flygningar därefter sker nära eller bland bebyggelse. Förändringar i miljöprövningsförordningen som särskiljer drönare och behov av justerad anmälningsplikt bör övervägas.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och Taktik,
stadsbyggnadsförvaltningen