

**Datum****Yttrande****Adress**

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2024-1527

Till

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

LI2024/01634

Sammanfattning

Utvecklingen av drönare går snabbt och det finns stora möjligheter för kommuner (och annan samhällsviktig verksamhet) till effektivisering med hjälp av drönaranvändning till transporter av olika slag. Som exempel kan nämnas möjligheten att snabbt genomföra akuta transporter såsom leveranser av medicin, prover och mat men även paketter av konsumtionsvaror. Transportstyrelsen har i sin utredning lyft fram 20 förslag för vägen framåt. Malmö stad kommenterar de delar i utredningen samt förslag som anses beröra den kommunala verksamheten.

För att utvecklingen av drönarverksamheten i Sverige ska bli effektiv och skapa nytta i framtidens transportsystem så krävs det såväl ekonomiska resurser som utökad kunskap och ett bredare samarbete. Malmö stad ser både möjligheter och utmaningar med en utbredd användning av drönare i samhället och mer specifikt i tätbebyggt område. Malmö stad välkomnar utredningens förslag om samverkan, kunskapshöjning och förberedelse inför utvecklingen med obemannade luftfartyg.

Yttrande

Bullernivåer

Bulleraspekterna kan bli påtagliga om låghöjdsflygning tillåts, men också nedfallande drönare eller föremål de transporterar. Malmö stad förstår det som att drönarna kommer att omfattas av bullerskyddsförordningen. Med okontrollerad flygning av drönare kommer det att bli omöjligt att förutse vilka bullernivåer som kommer att vara aktuella vid exempelvis bostäder och skolor, såklart beroende på hur omfattande trafiken kommer att bli. Till skillnad från biltrafik är det nog svårare att dämpa bullret från en drönare. Bullerfrågan kommer att vara aktuell även vid anläggande av start- och landningsplatser. Det finns en hänvisning till konventionella flygplatser, men dessa är sällan så tätortsnära som man kan anta att start- och landningsplatser för drönare kommer att bli. Även fågeldirektiv etc. kommer att vara aktuellt. I utredningen anser också Transportstyrelsen att det är svårt att bedöma hur stor bullerexponeringen kan komma att bli framöver då det idag saknas tillförlitliga prognoser över utvecklingen av drönartrafik.



Markanvändningen

I en stad där bristen på lediga ytor redan är påtaglig är markanvändningen en utmaning. Detta skulle kunna hanteras med hjälp av start- och landningsplatser på hustaken eller mobilitetshusens översta våning. I utredningen lyfter Transportstyrelsen vikten av att kommuner planerar för framtida vertikalflygplatser men det är otydligt hur detaljplaneinstitutet ska användas rörande planering för infrastruktur för drönare. Malmö stad delar Transportstyrelsens beskrivning om ytterligare utredning kring detaljplaneinstitutets användning för vertikalflygplatser så att kommunerna kan bidra konstruktivt till Transportstyrelsens upprättande av U-space-luftrum.

Resurstilldelning

Transportstyrelsen anser att regeringen bör besluta hur det offentliga åtagandet ska se ut och finansieras. Malmö stad menar att för att klara det utvecklingsarbete som kommer krävas av kommunerna är det viktigt att resurstilldelning även inkluderar lokala offentliga aktörer med uppdrag (ex. om kommuner ska ta över möjlighet att ge undantag i U-space). Malmö stad delar Transportstyrelsens bedömning att även flera myndigheter i olika grad kan komma att behöva extra resurser för att upprätthålla ett samarbete och fortsatt dialog med andra myndigheter och organisationer i de frågor och behov som uppstår inom drönarområdet. Malmö stad anser att utöver drönarskydd kring flygplatser kommer drönarskydd behövas på andra/nya platser exempelvis samhällsviktig verksamhet. Utredningen är inte tydlig hur denna resurstilldelning ska genomföras på lokal och regional nivå.

Skyddsobjekt

Malmö stad delar utredningens bedömning om att regeringen bör låta utreda hur Försvarsmaktens behov av att hemlighålla militära skyddsobjekt kan garanteras utan att den civila drönaranvändningen i onödan förhindras eller försvåras. Malmö stad anser att utöver militära skyddsobjekt finns civila skyddsobjekt som har samma behov av skydd. Det finns även skyddsvärd verksamhet som inte är skyddsobjekt. En framtida drönarbransch behöver beakta dessa aspekter.

Övervakning

Malmö stad delar utredningens bedömning om att Polismyndigheten bör få erforderliga sanktionsmöjligheter. Det är viktigt att polismyndigheten har erforderliga möjligheter att utreda och lagföra överträdelser. Malmö stad menar även att övervakningen av luftrummet riskerar också att ta i anspråk polisresurser som staden redan ser hade krävts inom andra trafikrelaterade områden på marken.

Integritet och säkerhet

Malmö stad ser att den personliga integriteten riskeras i och med att de sensorer som drönarna troligen kräver innebär en drastisk ökning av kamerabevakning. I utredningen lyfts fram vikten av att frågor om flygsäkerhet och övrig säkerhet, skydd för den personliga integriteten samt allmänna och enskilda intressen måste beaktas. Malmö stad delar bedömningen att vid användning av drönare försedda med kameror ska det göras en bedömning om dataskyddsförordningen och kamerabevakningslagen är tillämpliga och om så är fallet ska säkerställas att reglerna följs. Även inom området för



insamling av geografisk information kan drönare snabbt och med hög kvalitet samla in stora mängder data. Stora mängder data innebär dock en utmaning när det gäller informationssäkerhet. I dagsläget sker det stora förändringar i teknikutvecklingen och det har också skett förändringar i regelverket. Malmö stad upplever att det nuvarande regelverket är svårtolkat och ger upphov till långa ledtider och osäkerheter kring informationssäkerhet och därmed höga administrativa kostnader i nyttjandet av drönare för datainsamling. Utredningens förslag om samverkan, kunskapshöjning och effektivisering av myndigheters tillståndsprövning välkomnas därmed.

Kunskapshöjning

Utredningen föreslår att myndigheter, kommuner, regioner, länsstyrelser och privata aktörer bör analysera och fastställa sin roll samt skapa sig god kunskap i frågor som rör drönare och de regler som styr användandet. Utredningen nämner att landets kommuner uttrycker en oro över hur upprättandet av U-space-luftrum relaterar till deras planmonopol och hur kommunerna kan planera sin mark. Malmö stad delar Transportstyrelsens bedömning om att kunskapsnivån kring drönare och regelverket behöver öka hos myndigheter, kommuner och regioner. Det kan finnas behov av om att öka kunskap om risker och oönskade konsekvenser med utvecklingen av luftburen mobilitet och då specifikt kopplingen till säkerhetspolitiska aspekter. Malmö stad menar även att det krävs en gemensam syn på olika roller och hur dessa är kopplade till varandra. Det behövs även förslag som tydliggör hur rollfördelningen mellan olika aktörer skulle kunna se ut. Det blir svårt för kommunerna att axla detta själva.

Fysisk planering

Kommunen kan reglera och planlägga användningen av mark och vatten enligt plan- och bygglagen. Malmö stad delar Transportstyrelsens bedömning att den kommunala fysiska planeringen kommer att behöva förhålla sig till drönare som ett nytt transportslag och att kommuner behöver planera för vertikalflygplatser med hänsyn till det kommunala planansvaret.

Beslut om undantag

Malmö stad delar utredningens bedömning att kommuner ska kunna besluta om undantag från beslutet om en geografisk UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Agnes Wemme