

Örebro kommuns remissvar på Transportstyrelsens rapport "En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige"

Örebro kommun ställer sig positiv till drönarutvecklingen i Sverige och välkomnar Transportstyrelsens rapport *"En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige"*. Rapporten är välskriven och belyser en mångfald av relevanta aktörer, processer, risker och samhällsvinster som behöver utvecklas och adresseras för att på ett harmoniskt sätt främja och samordna drönarbranschen i Sverige.

Samtidigt anser Örebro kommun att utvecklingen bör ske på ett annat sätt än vad rapporten föreslår, särskilt när det gäller ansvaret för det undre luftrummet. Kommunen menar att planeringen av det undre luftrummet bör omfattas av kommunens planmonopol och att plan- och bygglagen (PBL) bör uppdateras. Detta för att inte enbart reglera planeringen av mark och vatten, utan även det undre luftrummet, i syfte att fortsatt säkerställa *"en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer"* (Plan- och bygglag [2010:900] 1 §).

Kommunernas roll i flernivåstyrningen

Under 2022 beslutade Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningens ledningsgrupp att underteckna det europeiska initiativet *Urban Air Mobility Initiative Cities Community (UIC2)* och deras *"Manifesto on the Multilevel Governance of the Urban Sky"*. Särskilt viktiga ställningstaganden i detta manifest, som har använts som utgångspunkt för att analysera Transportstyrelsens förslag, är:

1. Städer har en avgörande roll i att möjliggöra drift av UAM-tjänster av allmänintresse (t.ex. framtida kollektivtrafik, postleveranser och räddningstjänst) i linje med medborgarnas behov och preferenser.
2. Städer har en avgörande roll i att fastställa i vilken utsträckning UAM/U-Space-operationer kan genomföras inom deras territorier.
3. Städer har en avgörande roll i att avgöra var UAM/U-Space-flygoperationer är tillåtna inom deras territorier (t.ex. geofencing, begränsningar för dag-/nattid samt buller- och visuella begränsningar).

4. Städer har en avgörande roll i att bestämma var start- och landningsplatser ska byggas.
5. Åtal för överträdelser av den allmänna användningen av det urbana luftrummet över en stad eller region förblir en lokal uppgift.

Ett oacceptabelt förslag till mandatfördelning

Transportstyrelsen har identifierat en oro bland kommunerna över lagstiftningens nuvarande utformning och deras inflytande i dessa frågor. Transportstyrelsen framhåller att kommunerna redan i dag kan ansöka om geografiska UAS-zoner för att begränsa drönaraktivitet inom specifika områden. De ser därför ett behov av att utbilda kommunerna i dessa processer.

Vi anser dock att detta är en otillräcklig och reaktiv strategi för att hantera den nya transportformen i urbana miljöer. I stället anser vi att ansvaret för planeringen av det undre luftrummet bör ligga hos kommunerna. Rapporten utgår från hur dagens lagstiftning kring luftfart fungerar och bygger därmed på existerande ansvarsområden. Eftersom nuvarande lagstiftning tillkom i en tid då flygtrafik i urbana områden inte existerade, menar vi att det är olämpligt att direkt extrapolera den till en förändrad framtid.

Vi föreslår att det undre luftrummet, som sträcker sig från markytan upp till 120 meter (*very low level airspace, VLL*), inkluderas i kommunernas ansvarsområde för rumslig planering. Exakta höjder, processer och andra tekniska detaljer bör utredas vidare. Vår utgångspunkt är dock att aktiviteter som påverkar hållbara och goda livsmiljöer, såsom buller och visuella störningar, bör omfattas av kommunal planering och regleras genom ändringar i PBL och andra relevanta lagtexter.

Vi menar att vårt ändringsförslag är mer i linje med hur ansvarsfördelningen i Sverige och Europeiska unionen (EU) brukar fungera. En central princip inom EU är subsidiaritetsprincipen, som föreskriver att beslut ska fattas så nära medborgarna som möjligt. Även om denna princip främst reglerar samspelet mellan nationella och supranationella nivåer, menar vi att den även bör tillämpas i planeringen av det undre luftrummet. I Sverige finns redan en tradition av decentralisering av ansvarsområden, där kommunerna styrs genom lagar och förordningar. Det kommunala planmonopolet och självstyret är konkreta exempel på detta. Vi ser därför att en utvidgning av kommunernas ansvar för luftrumsplanering ligger i linje med denna tradition.

Övriga synpunkter utifrån ett planeringsperspektiv

PBL, detaljplaner och översiktsplaner behöver tillskapa nya planbestämmelser för att drönartrafik ska kunna regleras inom den fysiska planeringen. Vi efterfrågar även att UAS blir en funktion där kommuner ger tillstånd för

särskilda flygkorridorer, i stället för det omvända som rapporten föreslår (att inrätta no-fly zones).

- Drönartrafik riskerar att addera en ny bullerkälla utan att minska vägtransporter. Statistiken visar att vägtrafiken, främst persontransporter, ökar, vilket innebär att drönartrafikens buller kan bli ytterligare en belastning i stället för att ersätta vägtrafik.
- Det finns risker med att förenkla drönarflygningar innan regelverk och system (U-space) är färdiga. Detta gäller särskilt i relation till de geografiska UAS-zoner som i dag är kommunernas främsta verktyg för att hantera flygningar i kommunens luftrum. Vi anser dock att det borde finnas vissa undantag för blåljusverksamhet.
- Kommuner med svaga marknadsförutsättningar bör inte tvingas att finansiera ett U-space. I dessa fall bör staten bidra ekonomiskt.

Ett Geodata-perspektiv

Kommunernas behov av att samla in och ajourhålla geodata saknas i rapporten. Under "*8.4.1 – Drönare skapar innovation och samhällsnytta*" nämns flera områden där drönare kan effektivisera arbetet:

- Byggbranschen
- Jordbruket
- Myndigheter
- Privata och ideella verksamheter (t.ex. Missing People, Sjöräddningssällskapet m.fl.)

Här borde även kommunernas behov av att samla in och ajourhålla geodata inkluderas, eftersom vi redan i dag flyger drönare och ser ett växande behov framöver där AI genererar geodata från insamlade drönardata.

Dessutom är avsnitt "*9.8 – Effektiva tillståndsprocesser*" mycket relevant, och vi hoppas att det lyfts extra mycket. Transportstyrelsen behöver tydligare definiera tillståndsprocessen och minska onödigt långa handläggningstider.

För Örebro kommuns räkning

Kemal Hosó (S)

Ordförande i Markplanerings- och exploateringsnämnden