



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

2025-02-07

Svenska Segelflygförbundet vill lämna följande synpunkter på remissen av TSG 2023-551 "En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige"

Diarienummer: LI2024/01634

Vi välkomnar initiativet att stärka en konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige. Samtidigt vill vi lyfta vikten av att säkerställa en balans mellan utvecklingen av obemannad luftfart och intressena för allmänflyget och flygsport.

Den snabba tekniska utvecklingen inom drönarteknologi öppnar för nya tillämpningar och nya bettendemönster inom luftfart, vilket kan tillämpas inom många delar av samhället, i offentlig verksamhet och samhällstjänst likväl som i kommersiella sammanhang.

För att möjliggöra detta är det viktigt att snabbt få rimliga och proportionerliga regleringar på plats för att säkerställa en smidig interaktion med befintliga trafikslag och med befintliga regelstrukturer.

Att påföra drönarbranschen krav på regelefterlevnad och luftvärdighet är en självklarhet ur ett säkerhetsperspektiv, att påföra samma avgiftsnivåer och kostnader som gällande för allmänflyg vore förödande för en ny bransch i utveckling.

Denna utveckling påkallar regelförändringar och införande av rimliga kravställningar och avgiftsnivåer och kostnader för certifikat, kontroll och registerhållning vilka självklart och i harmoni med likställighetsprincipen ska omfatta allt allmänflyg, oavsett om flygförare/pilot/operatör är sittande i en luftfarkost eller varande marken, då navigering, kontroll och framförande av luftfartyg i både reglerat och oreglerat luftrum måste omfattas av samma krav på säkerhet och regelefterlevnad.

Detta är Svenska Segelflygförbundets synpunkter på remissen av "En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige"

1. Om Svenska Segelflygförbundet.

Svenska Segelflygförbundet (SSF) är en organisation med djupt förankrad erfarenhet inom svensk luftfart och är den samlande instansen för segelflygsport i Sverige. Förbundet är ansvarigt för att stödja, utveckla och samordna segelflyget som idrott och rekreation, samt representerar Sveriges segelflygklubbar både nationellt och internationellt.

Erfarenhet av luftrumsfrågor

- **Expertis inom luftrumshantering:** SSF har lång erfarenhet av att navigera och samverka inom både kontrollerade och okontrollerade luftrum. Detta inkluderar dialoger med Transportstyrelsen, Luftfartsverket, lokala och regionala flygplatser, luftrumsoperatörer och andra intressenter för att säkerställa säkerhet inom flygsport och i samband med nationella och internationella tävlingar likväl som segelflygets tillgång till säkra och rättvisa luftrumsförhållanden.
- **Samverkan med luftfartsmyndigheter:** Förbundet har aktivt bidragit till utvecklingen av luftrumsstruktur och regleringar i Sverige och internationellt, inklusive deltagande i arbetsgrupper och remissvar som rör utformning av luftrum, till exempel förhållanden liknande de kopplade till U-space och drönarverksamhet.
- **Praktisk erfarenhet:** Segelflyg bedrivs huvudsakligen i okontrollerat luftrum och på höjder där drönare och annan obemannad luftfart förväntas verka. Detta ger SSF en unik insikt i vilka utmaningar och möjligheter som finns för samexistens mellan olika typer av luftfart.

Stor tillgång till statistik

- **Nationell täckning:** Segelflygklubbar finns representerade över hela Sverige, från norr till söder, vilket ger förbundet tillgång till data och erfarenheter från en bred geografisk spridning.
- **Datainsamling och analys:** SSF samlar och analyserar genom insamling av data från de flesta enskilda flygningar och tävlingar en omfattande statistik om segelflygets verksamhet, utbredning och utveckling. Dessa data ger värdefull insikt i flyg som idrott och fritidsaktivitet och är ett underlag för behovsbedömning i luftrumsfrågor.
- **Underlag för utveckling och policy:** Den omfattande statistiken används för att skapa realistiska bedömningar av segelflygets behov i luftrummet och för att säkerställa att regler och infrastrukturer tar hänsyn till flygsportens intressen.

Segelflygets roll som idrott

- **Främjande av flygsport:** SSF spelar en viktig roll i att stödja segelflyg som en fysisk och mental idrottsutmaning. Förbundet ansvarar för utbildning av piloter, tekniker, funktionärer, flyglärare och bedriver ett omfattande säkerhetsarbete och tillhandahåller plattformar för tävlingar och träningsmöjligheter.
- **Unik svensk tradition:** Segelflyget är en starkt etablerad del av Sveriges idrottskultur, och SSF arbetar aktivt för att bevara och utveckla denna tradition liksom att implementera idrottsrörelsens värderingar inom idrottsgrenen.

Svenska Segelflygförbundets omfattande erfarenhet, stora geografiska närvaro och omfattande statistik gör det till en ovärderlig resurs när det gäller att balansera intressen mellan olika användare av det svenska luftrummet och bidra till en harmonisk utveckling av luftfarten.

2. SSF synpunkter på TSG 2023-551 "En konkurrenskraftig drönarbranch i Sverige."

Nedan framhävs våra förslag som beaktar allmänflygets och flygsportens tillgång till luftrum, harmonisering av avgifter och krav för certifiering samt nödvändigheten av att bibehålla fria luftrum. Genomgående använder vi ordet "drönare" för obemannad farkost, oavsett storlek, nyttolast eller användningsområde. Med "pilot" eller "operatör" avser vi den som kontrollerar och ansvarar för farkosten under flygning.

Flygsportens tillgång till luftrum

- **Fria luftrum:** Den föreslagna utvecklingen av U-space-luftrum och geografiska UAS-zoner måste utformas så att de inte inskränker på möjligheten för allmänflyg och flygsport att operera fritt, särskilt i okontrollerat luftrum och på höjder där bemannad trafik är vanlig.
- **Proportionerliga restriktioner:** Införandet av restriktionsområden (R-områden) för drönare bör ske med hänsyn till deras påverkan på allmänflyget, flygsport och samhällsviktig verksamhet, såsom räddningstjänst och sjuktransporter. Vi föreslår ett system för samråd med Svenska Segelflygförbundet inför sådana beslut.

Luftrumsstruktur och reglering

- **Begränsad användning av U-space-luftrum:** U-space-luftrum och tillhörande tjänster ska i första hand införas där behovet är särskilt stort, exempelvis i urbana miljöer med hög trafikbelastning. Detta för att undvika onödiga inskränkningar i allmänflygets och sportflygets operativa flexibilitet i glesbefolkade områden.
- **Digital och fysisk infrastruktur:** För att säkerställa en effektiv samexistens mellan bemannad och obemannad luftfart påpekar vi behovet av investeringar i teknologi för elektronisk synbarhet och förbättrad kommunikation. Då dessa investeringar är påkallade av ökad trafik inom nya trafikslag ska dessa inte belasta befintliga flygaktörer.
- **Restriktivare tilldelning av kontrollerat luftrum för den tunga kommersiella luftfarten:** Den obemannade luftfarten har precis som segelflyget ett behov av så mycket fri, okontrollerad, luft som möjligt. Detta kommer kräva en total genomgång och utmaning av samtliga kontrollerade luftrum med det uttalade syftet att radikalt minska omfattningen av dessa. Det kommer kräva en omfattande översyn av relevanta regleringar och också innebära en i fortsättningen mycket restriktivare syn på möjligheten att upprätta kontrollerat luftrum.

Harmonisering av avgifter och krav på piloter och operatörer

Det är avgörande att avgifter för pilotcertifikat och krav på medicinska undersökningar harmoniseras mellan drönarpiloter och piloter inom allmänflyg och flygsport. Detta för att skapa rättvisa förutsättningar då piloter oavsett sittande i en luftfarkost eller varande på marken navigerar, kontrollerar och framför luftfartyg i både reglerat och oreglerat luftrum med samma krav på säkerhet och regelefterlevnad.

Avgifterna bör stå i rimlig relation till de kostnader som belastar andra samhällsviktiga licenser, såsom körkort för motorfordon på väg, vilka hanteras av samma myndighet. Körkortsavgifter är väsentligt lägre och mer enhetliga, trots att de omfattar en bred allmänhet och har liknande administrativa processer.

- En orimligt hög kostnad för pilotcertifikat riskerar att begränsa tillgängligheten och hämma utvecklingen av både privat och kommersiell flygverksamhet. Därför bör avgiftssättningen spegla en balanserad och rättvis fördelning av kostnader mellan olika typer av licenser.

Medicinska krav på drönpiloter

Det är självklart att ställa samma medicinska krav på drönpiloter i kommersiella kategorier för att säkerställa att dessa motsvarar likvärdiga krav som på andra piloter som verkar i samma luftrum då piloter oavsett sittande i en luftfarkost eller varande på marken navigerar, kontrollerar och framför luftfartyg i både reglerat och oreglerat luftrum med samma krav på säkerhet och regelefterlevnad.

Här ser SSF två alternativa tillvägagångssätt:

- 1) Likartade krav på medicinsk status kan omsättas i en kravprofil för drönpilot där de ska underställas samma medicinska krav och samma periodiska undersökning som för vilken annan pilot som helst.
- 2) Medicinsk hälsodeklaration för drönpiloter införs när en förenklad sådan sanktionerats av EASA och införs för piloter inom allmänflyg. Krav på medicinsk undersökning och status kan harmoniseras med krav på motsvarighet för framförande av kommersiella transporter på marken och genom en enklare hälsodeklaration för drönpiloter och piloter inom allmänflyg och sportflyg, vilket motsvarar en tillämpning som kan göras inom ramen för de internationella luftfartsregelverk som Sverige lyder under.

SSF förespråkar alternativ 2, för att drönpilotbranschen inte ska belastas med orimliga certifikats- och tillståndskostnader. Detta är i linje med inriktning av framtida internationella anpassningar av krav på flygförare/piloter/operatörer och samtidigt dramatiskt minskar administration och kostnader för både myndighet och enskild allmänflygpilot och drönpilot-operatör.

Luftrum och 3-dimensionell översikts- och detaljplaneringsprocess

Utredningen beskriver att kommuner har en viktig roll i hanteringen av luftrum, särskilt i samband med utvecklingen av U-space-luftrum och drönpilottrafik. Kommunernas planmonopol innebär att de ansvarar för fysisk planering, vilket inkluderar beslut om hur mark och vatten ska användas. Detta påverkar även var drönpilotrelaterad infrastruktur, såsom start- och landningsplatser för drönpilot (vertiports), kan anläggas.

Utredningen beskriver också att kommuner ska involveras i samrådsprocesser när U-space-luftrum upprättas, så att lokala behov och förhållanden kan beaktas. Detta är särskilt viktigt för att säkerställa en balans mellan drönpilotutveckling och andra samhällsintressen, exempelvis buller, integritet, stadsutveckling och miljöskydd.

Vidare lyfts vikten av att regioner och kommuner samarbetar för att hantera drönpilottrafikens påverkan på lokal och regional nivå.

Transportstyrelsen rekommenderar att regionerna tilldelas en sammanhållande roll för att stödja samordning mellan kommuner i dessa frågor.

Här vill SSF påpeka

- att kompetens och erfarenhet att hantera luftrumsfrågor inte finns på kommunal eller regional nivå. Kompetensen finns inte heller säkerställd bland samrådande parter i alla landets 290 kommuner eller 21 regioners territoriella områden, varför samråd i den organisatoriska kontexten löper stor risk att inte bli rättssäkert eller kompetensmässigt riktigt hanterat.
- att samråd måste ske på organisatoriskt samordnad nivå med berörda nationella intresseorganisationer vilka företräder allmänflyg och flygsport, som SSF med flera, inte enbart utifrån geografisk nivå.
- att flertalet kommuner idag, genom sina flygplatsbolag, medverkar till att upprätta kontrollerade luftrum runt flygplatser med lågt kommersiellt utnyttjande. Detta till men för både flygsporten och den obemannade luftfarten då det skapar stora områden runt flygplatser

(och därigenom oftast också befolkningscentran) med en mycket restriktiv syn på all trafik som inte är tung kommersiell luftfart.

Säkerhetsaspekter

Utredningen betonar flygsäkerhet som en central aspekt vid integrationen av drönare i luftrummet, bland annat luftrumsstrukturer särskilt utformade för drönare, med syftet att hantera säkerhetsrisker och behov av krav på transpondersystem och andra tekniska lösningar för att göra drönare digitalt synliga och spårbara. Vi observerar att utredningen inte belyser krav på luftvärdighet hos farkost eller hos dess operatör.

Här vill SSF belysa det omfattande säkerhetsarbete som berör all flygverksamhet, kommersiell som idrottslig. Säkerhetsarbetet omfattar teknik och flygfarkoster, procedurer och rutiner likväl som certifieringar, utbildning och beteenden hos flygförare, operatörer och personal som arbetar med underhåll eller inom flygtrafikledning.

- SSF vill belysa det faktum att krav på status avseende luftvärdighet hos varje enskild farkost måste säkerställas på samma sätt som för bemannade farkoster som opereras i reglerade och oreglerade luftrum.
- Det omfattande säkerhetsarbetet inom all flygverksamhet fokuserar på att säkerställa säkerheten för tredje man, oavsett flygfarkost, system, kommersiell eller icke kommersiell verksamhet. På samma sätt måste säkerhetsarbetet inom obemannad flygande verksamhet utformas och krävställas.

Övrigt - modellflyg

Inom delar av SSF:s klubbverksamhet bedrivs modellflyg. Modellflyg bedrivs på hobbybasis av barn, unga och vuxna i ett mycket litet, avgränsat, reglerat, dokumenterat och av Transportstyrelsen godkänt luftrum som avskiljs från luft där allmänflyg och segelflyg förekommer.

Med anledning av detta bör modellflyg särskiljas från drönaraktiviteter utanför modellklubbarnas luftrum och skall inte omfattas av reglering och kravställning avseende drönartrafik.

SSF Rekommendationer

SSF föreslår följande:

- **Att** ett nationellt samordningsråd med representanter från både bemannad och obemannad luftfart såväl som kommersiell som ideell sektor etableras för att hantera intressekonflikter och främja en balanserad utveckling av luftrumsreglering i Sverige.
- **Att** regelverken för UAS-zoner och U-space bör inkludera krav på kontinuerlig utvärdering av deras påverkan på bemannad luftfart och att nödvändiga justeringar baserat på aktörernas erfarenheter löpande genomförs.
- **Att** samråd vid införande av nya luftrum måste ske på organisatoriskt samordnad nivå med berörda nationella intresseorganisationer.
- **Att** U-space-luftrum och tillhörande tjänster i första hand ska införas där behovet är särskilt stort, exempelvis i urbana miljöer med hög trafikbelastning.
- **Att** den föreslagna utvecklingen av U-space-luftrum och geografiska UAS-zoner utformas så att de inte inskränker på möjligheten för allmänflyg och flygsport att operera fritt.

- **Att** säkerhetsarbete inom obemannad flygande verksamhet utformas och kravställs på samma sätt som för bemannad luftfart.
- **Att** krav på status avseende luftvärdighet hos varje enskild farkost måste säkerställas på samma sätt som för bemannade farkoster som opereras i reglerade och oreglerade luftrum.
- **Att** vid fastställande av avgifter för pilotcertifikat och krav på enskild pilot/operatör, för obemannade som bemannade farkoster, tillämpas **likställighetsprincipen** för att säkerställa rättvisa och proportionerliga kostnader för olika typer av certifiering.
- **Att** medicinska krav för drönarpiloter i kommersiella kategorier beaktas för att säkerställa att dessa motsvarar likvärdiga krav för andra piloter som verkar i samma luftrum.
- **Att** en förenklad form av medicinsk hälsodeklaration för drönaroperatörer och samtliga piloter inom allmänflyg införs.
- **Att** en helhetsöversyn av tillämpningen av avgifter för pilotcertifikat och krav på medicinska undersökningar genomförs, så att de harmoniseras mellan drönarpiloter och piloter inom allmänflyg och flygsport, likväl som inom andra trafikslag.
- **Att** investeringar och kostnader för nya/utökade verksamheter vika är påkallade av ökad trafik inom nya trafikslag inte ska belasta befintliga flygaktörer.
- **Att** modellflyg särskiljs från drönartrafik avseende reglering och avgifter.

Vi ser fram emot fortsatt dialog och samarbete för att säkerställa att utvecklingen av drönarverksamhet integreras på ett sätt som gynnar alla aktörer inom svensk luftfart.

Detta remissvar har sammanställts av Olle Ytterberg och Niklas Erikson.

Med vänlig hälsning

Svenska Segelflygförbundet

Robert Danewid
Förbundsordförande

Henrik Svensson
förbundschef