

En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige

Sammanfattning

- SKR anser att Sverige måste säkerställa så det finns lösningar för att möjliggöra säker och kostnadseffektiv drönarflygning utom synhåll. Regeringen behöver därför ge Transportstyrelsen och/eller Luftfartsverket ett tydligt uppdrag att ta fram ett förslag på en enklare form av lösning som görs tillgänglig i hela landet och som ger säker integration av bemannad och obemannad luftfart.
- SKR ser behov av att skapa ett gemensamt arbete mellan myndigheter och företrädare för kommuner och regioner för att ytterligare utreda oklarheterna som fortfarande finns och tydliggöra rollfördelningen mellan olika aktörer.
- SKR anser att förslaget om att skapa en övergripande plattform för diskussion och arbete kring vägen framåt är viktig, men hur detta ska genomföras måste konkretiseras.
- SKR anser att det är nödvändigt att regeringen snabbar upp processerna för denna remisshantering på departementet och snarast fattar de nödvändiga strategiska besluten utifrån utredningens förslag.
- SKR anser att vi behöver få till ett reellt kommunalt och regionalt inflytande kopplat till hur vi i Sverige implementerar och planerar för drönare och luftburen mobilitet.
- SKR ser det som nödvändigt att genomföra en fördjupad utredning kring kommuners delaktighet i planering av det undre luftrummet, speciellt i förhållande till den fysiska planeringen. Här kan det finnas behov av att på författningsnivå reglera frågan.
- Detta är en sektors- och ämnesöverskridande utmaning och staten behöver därför ta ett större grepp kring vägledningen i detta utöver

en fördjupad utredning kring samverkan mellan Transportstyrelsen och kommunerna.

- SKR delar Transportstyrelsens beskrivning om behovet av ytterligare utredning kring detaljplaneinstitutets användning för vertikalflygplatser. Ett sådant uppdrag bör hanteras av Boverket utifrån rollen som sektorsmyndighet med ansvar för frågor som rör en fysiska samhällsplaneringen.
- SKR ser även behov av en fördjupad utredning kring utformningen av den regionala rollen kopplat till planering av ett övergripande luftrum och U-space. Alla regioner måste få likvärdiga möjligheter till luftmobilitet.
- SKR anser att staten behöver se över den statliga finansieringen av de områden som kommuner och regioner behöver ansvara för.

Övergripande sammanfattning

Transportstyrelsen har i sin utredning lyft fram 20 förslag för vägen framåt. SKR har valt att kommentera de delar i utredningen samt förslag som vi anser berör kommuner och regioner. Utredningen är omfattande och belyser den bredd som frågorna kring drönare har. Samtidigt upplever vi att det finns områden som i utredningen inte belysts tillräckligt och där det saknats den nödvändiga samverkan för att landa utredningen med tillräckligt tydliga förslag. För att utvecklingen av drönarverksamheten i Sverige ska bli effektiv och skapa nytta i framtidens transportsystem så krävs det så väl ekonomiska resurser, utökad kunskap som ett bredare samarbete.

Utredningen har lagt ett antal förslag men det finns fortfarande oklarheter som SKR belyser i yttrandet. SKR ser behov av att skapa ett gemensamt arbete mellan myndigheter och företrädare för kommuner och regioner för att ytterligare utreda de oklarheter som fortfarande finns samt tydliggöra rollfördelningen mellan olika aktörer. Att tillsammans arbeta med detta skulle dessutom samtidigt ge möjligheter till att öka kunskapen om varandras olika roller, förutsättningar och behov.

Behov av en nationell ambition och en ökad samverkan som inkluderar kommuner och regioner

Drönarbranschen är mångfacetterad och det ser man tydligt när transportstyrelsen i kapitel 4 lyfter upp antalet myndigheter som berörs av drönare i sin verksamhetsutövning. Kapitlet beskriver myndigheters roller

och ansvar idag men utvecklar inte alls gränssnitten mellan myndigheterna och hur dessa ska överbryggas i och med den pågående utveckling för luftburen mobilitet och drönare.

Transportstyrelsen pekar på att de länder som kommit längst i denna utveckling har tydliga politiska visioner och strategier. Sverige har ännu inte nått så långt och vi riskerar att halka efter andra EU-länder. Därför är det nödvändigt att regeringen snarast konkretiserar hur man ser på utvecklingen och att man fastställer och kommunicerar en nationell ambition. För att klara det utvecklingsarbete som kommer krävas av myndigheterna så är det även nödvändigt med ökade statliga resurser till flertalet myndigheter.

Transportstyrelsens har tittat på hur myndigheterna bättre ska kunna samverka och beakta de gränssytor som finns. SKR anser att förslaget om att skapa en övergripande plattform för diskussion och arbete kring vägen framåt är bra. För att säkerställa delaktighet från berörda myndigheter ser vi behov av att det konkretiseras på så sätt att det finns ett tydligt uppdrag vilka myndigheter som ska ingå i denna samverkansplattform och att regeringen ger uppdraget via myndigheternas regleringsbrev. Det är även viktigt att kommuner och regioner finns representerade i denna samverkansplattform och att formerna för hur detta ska se ut lyfts in i uppdraget.

Det finns stora utmaningar i mötet mellan luftrumets planering som Transportstyrelsen ansvarar för och det kommunala planansvaret för mark- och vattenområden. I och med utvecklingen av drönare ser SKR att dessa idag två helt skilda processer behöver samordnas på lämpligst sätt. Det behöver tydliggöras vilka kontrollprocesser och kommunala myndighetsuppdrag som berörs av planeringen av vertikalflygplatser. Även om det tycks saknas beröringspunkter i lagrummen för kommunens fysiska planering och planeringen av luftrummet uppstår det en indirekt relation mellan planeringsnivåerna. Exempelvis möjliggör detaljplanering rättigheter som oftast syftar till konstruktion av byggnadsverk som inte bara upptar en yta på marken utan även i det som tidigare var luftrum. Drönaraktivitet och bebyggelse kan troligtvis inte samexistera under alla förhållanden och det räcker inte att konstatera att kommunerna behöver öka sin kunskap och ta höjd för drönare i sin fysiska planering. Det är en sektors- och ämnesöverskridande utmaning och staten behöver därför ta ett större grepp kring vägledningen i detta utöver en fördjupad utredning kring samverkan mellan Transportstyrelsen och kommunerna. I detta utredningsarbete är det nödvändigt att företrädare för kommuner och regioner är aktivt representerade. Det är även viktigt att Luftfartsverket, Försvarsmakten, Lantmäteriet och Boverket som har nyckelroller deltar för att skapa en samverkan som kan hålla över tid. Då utvecklingen av

drönarsektorn är tidskritisk så anser SKR det viktigt att eventuellt ytterligare utredningar inte drar ut för mycket på tiden.

Nya resurser måste tillföras från staten i närtid och nya finansieringslösningar tas fram

Utvecklingen sker snabbt och i många länder i världen. I våra grannländer Norge, Finland och Danmark görs strategiska satsningar. I Sverige saknas en tydlig statlig ambition och vi upplever att regeringens besparingskrav på olika myndigheter bromsar och försvårar möjligheterna att aktivt utveckla en konkurrenskraftig drönarbransch. Bland annat ser vi minskade resurser hos Transportstyrelsen och effekter som allt längre handläggningstider och allt för liten möjlighet till nödvändigt utredningsarbete inom området. Luftfartsverket arbetar strategiskt med frågorna men den statliga finansieringen för detta inklusive lufrumfrågor för drönare försvinner efter 2026 och vad som händer efter det är oklart. Vi ser även att handläggningstiderna hos Lantmäteriet för spridningstillstånd som är tvingande för många inom drönarbranschen inklusive kommunernas karta/GIS-verksamhet har gått från några få dagar upp till idag kring 80 dagar. Det är därför nödvändigt att staten tar ansvar för att de ekonomiska satsningar som behövs och att detta sker skyndsamt.

Det finns ett grundläggande behov av att regeringen nu lyfter upp frågorna kring drönare på dagordningen och fattar snabba strategiska beslut och tillskjuter resurser till berörda myndigheter. Med Transportstyrelsens rapport finns det ett stort antal bra förslag för hur drönarbranschen ska kunna utvecklas. Vi ser det som angeläget att genomförande av rapportens förslag inte heller stannar av under remissförfarandet och att handläggningstiden på departementet snabbas upp och hålls till ett minimum. Vår erfarenhet under många år av utredningar inom luftfartsområdet visar snarare på att frågorna hamnar i långbänk på departementet och där viktiga förslag inte genomförs eller drar ut alldeles för länge på tiden. SKR anser därför att det är nödvändigt för regeringen att snabba upp kommande processer på departementet för att snarast fatta de nödvändiga strategiska besluten utifrån utredningens förslag.

För att Sverige ska vara med i utvecklingen och inte halka efter ytterligare krävs det även att regeringen ökar den statliga finansieringen hos de myndigheter som har en roll i utvecklingen av en konkurrenskraftig drönarbransch men även till kommuner och regioner som kommer att ha en viktig roll i utvecklingen. Frågan om finansiering till några nyckelmyndigheter är även brådskande och bör därför hanteras redan i Vårändringsbudgeten 2025. För att skapa tydlighet i vikten av att myndigheterna arbetar aktivt med utveckling i drönarsektorn ser vi även det som nödvändigt att regeringen pekar ut riktningen i berörda myndigheters regleringsbrev.

Nya finansieringslösningar behöver även utredas ytterligare utifrån de stora kostnader det kommer innebära utifrån behovet att öka resurser som arbetar med dessa nya frågor, öka kompetensen inom området samt skapa förutsättningar för planering och byggande av nödvändig infrastruktur i luften och på marken.

Det måste gå att flyga utom synhåll med synlighet även utanför U-space

Utvecklingen av drönare går snabbt, men de tekniska lösningarna har kommit längre än regelutvecklingen och vi ser en drönarbransch som kan leverera olika tjänster men inte riktigt kan komma igång i full skala och där vi i Sverige fortfarande är fast i tester och försöksverksamhet. Det finns tekniska lösningar för att flyga utom synhåll (BVLOS) och transportera mediciner, prover, mat, paket mm. Detta sker i andra delar av världen som USA, Kina och Afrika men i Europa och Sverige har vi ännu inte de möjligheter som behövs för att drönarbranschen ska kunna skala upp och vidareutveckla verksamheterna.

Även för kommuner och regioner och inom samhällsviktig verksamhet finns stora möjligheter till effektivisering om man kan använda drönare till transporter av olika slag, exempelvis leveranser av prover, mat, vid tillsyn, inspektioner mm. Inom EU har EASA drivit fram ett regelverk som bygger på luftfartens förutsättningar och grundläggande luftfartssäkerhet. Lösningen som tagits fram för att olika luftfartyg ska kunna samsas i luftrummet inom EU är U-space. Det är i stort sätt bra att vi inom EU nu har format ett regelverk som kommer att fungera för framtiden. Men detta blir dock problematiskt då transportsstyrelsen i allt för hög grad enbart fokuserat sitt arbete på U-space som den enda lösningen i luftrummet för att kunna flyga utom synhåll. Samtidigt är att flyga utom synhåll en förutsättning för att kunna nyttja drönarnas fulla potential. I rapporten lyfts U-space upp som möjliggörare för flygning av drönare utom synhåll i områden med mycket trafik i luften. Eftersom ingen alternativ lösning till U-space nämns i rapporten, annat än verktyg som D-område som vi inte ser kommer fungera i praktiken annat än för testverksamhet, finns dock frågetecken kring hur säker och kostnadseffektiv drönarflygning utom synhåll ska uppnås i lands- och i glesbygd.

Detta är oroväckande då det finns stor samhällsnytta med flygning av drönare utom synhåll i Sverige speciellt för lands- och glesbygd och där det är lite flygtrafik och gott om plats i luftrummet. Anledningen till oron är även att det inte går att visa på hur mycket U-space kommer kosta att ta fram eller driva och det saknas tillfredsställande svar kring detta.

Transportstyrelsen konstaterar i utredningen att U-space kommer kräva att det finns en marknad som kan betala de kostnader som systemet innebär

och att det därför troligtvis endast är lämpat för större städer. Det återstår då att lösa hur vi ska kunna flyga drönare utom synhåll i resterande delar av Sverige utanför stora städer, dvs på lands- och i glesbygd. SKR menar att Transportstyrelsen för ensidigt arbetar med U-space som den enda lösningen.

Lösningen som Transportstyrelsen har utanför U-space är att använda den idag reguljära luftfartens D-områden eller R-områden. Det innebär att de som vill flyga drönare utom synhåll behöver söka tillstånd från Transportstyrelsen. Sverige är ett glest befolkat land med stora avstånd och om U-space endast lämpar sig för större städer så kommer stora geografiska områden, kanske till och med majoriteten av Sveriges geografiska yta, bli helt utan de utvecklingsmöjligheter som finns med drönare och det är inte rimligt.

SKR anser att Sverige måste säkerställa att det finns lösningar för att möjliggöra säker och kostnadseffektiv drönarflygning utom synhåll även i glesbebyggda områden. Utan detta finns inte en konkurrenskraftig drönarbransch i vårt avlånga land. Detta innebär även att Sverige genom Transportstyrelsen måste ta initiativ för andra lösningar än U-space för att möjliggöra drönarflygning utom synhåll. Regeringen behöver därför ge Transportstyrelsen och/eller Luftfartsverket ett tydligt uppdrag att skyndsamt klarlägga om U-space verkligen kan bli kostnadseffektivt på lands- och i glesbygd. Om svaret blir negativt måste ansvarig myndighet lika skyndsamt ta fram och implementera en enklare lösning som görs tillgänglig över hela Sverige och som ger en säker integration av bemannad och obemannad luftfart till en överkomlig kostnad för alla luftrumsanvändare.

Ökad kunskap krävs hos många aktörer och rollfördelningen förtydligas

Transportstyrelsen har i förslag nr 10 pekat på 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.

Det finns fortfarande ett antal frågor som inte är lösta i och med Transportstyrelsens utredning och det finns otydligheter just rörande olika aktörers roller. Hur är det tänkt att myndigheter, kommuner och regioner själva ska kunna fastställa sin roll i ett system som berör så många? Det behövs en gemensam syn på olika roller och hur dessa är kopplade till varandra. Transportstyrelsen borde tillsammans med berörda aktörer under utredningens genomförande bättre belyst frågan och istället i samverkan arbetat fram ett förslag kring hur rollfördelningen mellan olika aktörer skulle kunna se ut. Nu finns inget sådant förslag och det är olämpligt att var

och en själva ska tolka vilken roll den har. Ett exempel på oklarhet i roller är just vilken roll kommunerna utifrån sitt planansvar ska ha kopplat mot Transportstyrelsens reglering av luftrummet. Här har SKR under utredningens gång vid flera tillfällen tagit upp frågan med Transportstyrelsen om dessa roller, men vi har inte nått fram till en gemensam syn på frågan. Exempelvis anser SKR att relationen mellan PBL-planering och tillsyn enligt miljöbalken och det lagrum som styr planeringen av luft behöver belysas. Transportstyrelsens förslag i utredningen handlar snarare om att kommunerna ska öka sin kunskap om regelverket och hur upprättande av U-space ska gå till, än att utreda och föreslå hur gränsytan mellan de olika rollerna och hur dessa ska överbryggas.

Transportstyrelsen har lyft den viktiga frågan om att kunskapsnivån kring drönare, regelverket, dess utveckling och de möjligheter som finns behöver öka hos myndigheter, men även hos kommuner och regioner. Här delar SKR Transportstyrelsens analys att kunskapsnivån behöver öka. Det finns därför behov av att se över de utbildningsmöjligheter som finns, kanske skapa utbildningsprogram riktade till regioner, kommuner och näringsliv. Här behöver staten ta en aktiv roll och även skapa förutsättningar för finansiering. Det kan handla om behov av att genomföra utbildningar för att få en ökad kunskap kring regelverket eller hur myndigheter och kommuner och regioner ska samverka kring frågorna. Det kan finnas behov av informationskampanjer som fokuserar på de potentiella fördelarna med drönartjänster, så som effektivare transporter, minskad trängsel och nya möjligheter inom olika sektorer. Men det kan även handla om att öka kunskap om risker och oönskade konsekvenser med utvecklingen av luftburen mobilitet och då specifikt kopplingen till säkerhetspolitiska aspekter.

Det behövs ett reellt kommunalt och regionalt inflytande kopplat till utvecklingen av luftburen mobilitet

Transportstyrelsen har i sin utredning lagt 20 olika förslag där bland annat kommuner och regioner finns utpekade. Bland annat i förslag 10, 14, 16 och 19. Enligt EU-kommissionens drönarstrategi 2.0 har kommuner och regioner en avgörande roll när det gäller kommunal och regional planering i stads- och landsbygdsområden. De har även en roll i att säkerställa infrastruktur för drönartrafik och skapa förutsättningar för infrastruktur för vertikalflygplatser för drönare och stora eVTOL.

Transportstyrelsen har beskrivit kommuner och regioner som aktörer i detta system. Men SKR anser inte att utredningen på ett korrekt sätt utrett eller beskrivit den komplexitet och de oklarheter som finns. Utredningen

har inte heller tillräckligt belyst roller och ansvar mellan Transportstyrelsens reglering av det undre luftrummet och kommunernas planmonopol på marken. Det finns inte heller något tydligt förslag kring hur regionernas roll och ansvar för utvecklingen av luftburen mobilitet ska se ut. SKR anser att vi behöver få till ett reellt kommunalt och regionalt inflytande inom utvecklingen av luftburen mobilitet.

Regeringen har utsett Transportstyrelsen som behörig myndighet för drönarförordningen och U-spaceförordningen och har inom ramen för EU-förordningarna regeringens bemyndigande att reglera det undre luftrummet. När luftrummet i och med drönare kommer möta marken på många fler platser än bara vanliga flygplatser så kommer detta påverka kommunerna och deras planläggning av marken på ett helt nytt sätt. Detta kommer även påverka regionerna utifrån det regionala utvecklingsansvaret.

Kommunens inflytande och roll

Kommunen kan reglera och planlägga användningen av mark och vatten enligt 1§ Plan och Bygglagen. Men utifrån Transportstyrelsens bemyndigande att reglera luftrummet så saknas möjlighet idag att formellt vara delaktig i att reglera det undre luftrummet. Detta trots att SKRs uppfattning är att planeringen av det undre luftrummet och införande av luftrum där drönare flyger påverkar förutsättningarna för den fysiska planeringen och därmed planansvaret.

SKR anser att det är grundläggande att kommuner är delaktiga i planeringen av det undre luftrummet. Den kommunala fysiska planeringen kommer att behöva förhålla sig till drönare som ett nytt transportslag och precis som Transportstyrelsen konstaterar så behöver kommuner planera för vertikalflygplatser. Det finns därför, anser SKR, en tydlig koppling mellan planering av det undre luftrummet och kommunernas fysiska planering. Det är inte realistiskt att kommunerna ska ta höjd för och inkludera drönare i den fysiska planeringen samtidigt som Transportstyrelsen inte anser att det finns behov av att lyfta in förutsättningar för den fysiska planeringen i sin luftrumsplanering.

I framtiden kommer vi få ett mycket stort antal platser där luftrummet möter marken utifrån den utveckling som sker av luftburna mobilitetslösningar jämfört med behovet för den vanliga luftfarten och dagens 42 flygplatser. Transportstyrelsen anser inte heller att det finns någon överlappning mellan lagstiftningarna och att det därför inte finns behov av några förändringar jämfört med hur frågorna om luftrum hanteras idag. Det saknas därför en bredare utredning utifrån det kommunala perspektivet och rapporten blir allt för otydlig och motsägelsefull.

Vi tror inte att modellen för framtidens planering av det undre luftrummet ska vara det vanliga samrådsförfarandet som beskrivs i utredningen rörande

R- och D-områden, utan det behövs en helt annan ordning och där berörda kommuner har en högre grad av delaktighet och inflytande. Oavsett om luftrum planeras för luftmobilitetslösningar i U-space, R- eller D-områden så är det viktigt att vi tar fram ett system där planeringen sker utifrån både marken och luftrumets behov och förutsättningar och detta behöver därför ske samordnat mellan Transportstyrelsen och berörda kommuner. SKR ser det som nödvändigt att genomföra en fördjupad utredning kring kommuners delaktighet i planering av det undre luftrummet speciellt i förhållande till den fysiska planeringen och det kan finnas behov av att på författningsnivå reglera frågan. Transportstyrelsens förslag till ny författning i detta hänseende stämmer dessutom väldigt dåligt med att det ska ske samråd med kommunerna, då endast Försvarmakten och länsstyrelserna tas upp där.

Regionens inflytande och roll

Landets 21 regioner kan genom sitt regionala utvecklingsuppdrag bidra till den samhällsomställning som är nödvändig. Konkret innebär regionernas uppdrag att driva, leda och samordna utvecklingen i regionen genom strategiska samarbeten med kommunerna, näringsliv, akademin, statliga myndigheter och civilsamhälle. SKR ser därmed regionerna som den naturliga ingången för att även inkludera implementering av drönare och luftmobilitet. Regionerna är dessutom en aktör som själva kan ha stor nytta av att använda drönare i sina olika verksamheter.

I utredningen beskrivs regionerna som att de inte alls ha någon roll i utvecklingen av drönarverksamhet samtidigt som förslag nr 19 just pekar ut regionerna som möjligt ansvarig för samråd vid införande av U-space. Regionerna har en roll i den utveckling som nu sker och vi anser därför att det finns brister i utredningen. Att som i förslag 19 enbart föreslå att regioner ska hålla samman lokala och regionala samråd vid upprättande av U-spaceluftrum är bara en liten del av det behov som finns för att utveckla förutsättningarna för luftmobilitet. Vi kommer troligtvis inte se så många U-space-luftrum då de sannolikt endast kommer utvecklas över större städer. Det måste till andra lösningar och ett mer proaktivt arbete både på nationell, regional och lokal nivå kring hur vi kan planera och skapa förutsättningar för luftmobilitet i hela det svenska luftrummet. Detta är speciellt viktigt för att skapa förutsättningar för lands- och glesbygden där transporter med drönare dessutom kan ge stora samhällsvinster. Transportstyrelsens utredning och förslag är allt för reaktiv, att vänta på att någon lämnar in en ansökan till Transportstyrelsen om ett U-space-luftrum. Det behövs en mer proaktiv inriktning där då regionen får en mer tydlig roll och ges förutsättningarna utifrån de regionala olikheterna.

Regionernas roll bör snarare handla om hur vi i hela landet utvecklar luftmobilitet och skapa förutsättningar utifrån behoven. Regionerna har utifrån sin samordnande roll och det regionala utvecklingsansvaret god

kunskap kring behov och förutsättningar i sina regioner. Som exempel kan vi då titta på hur regionerna hanterar bredbandssamordningen och uppdraget att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur där regionerna har en tydlig samordnande roll för att utveckla helheten. Frågor kring drönare och luftmobilitet bör ses som en integrerad del i samhällsplaneringen och dessa aspekter kan inkluderas i relevanta regionala styrdokument. Genom att tydligt definiera mål och strategier för drönarverksamhet kan en långsiktig och hållbar utveckling av luftmobilitet främjas i hela landet och inte bara i storstäder där U-space-luftrum kan skapas. Utredningen har inte tillräckligt utrett dessa delar och vi saknar svar på viktiga utmaningar. Det behövs därför en fördjupad utredning kring den regionala rollen och hur hela Sverige ska få likvärdiga möjligheter till luftmobilitet. En utredning behöver även tydligt innehålla beskrivning och förslag kring hur finansieringen ska lösas då ett utvecklingsarbete hos regionerna kommer kräva både nya resurser och kompetenser.

I förslag nr 15 pekar utredningen på infrastrukturplaneringen och att Trafikverket behöver få i uppdrag att inkludera drönare i begreppet luftfart. Här behöver Transportstyrelsen förtydliga vad som avses. I dagsläget berörs det inom inriktningsplaneringen 2026-2037 med medskicket att frågor relaterade till drönare bör hanteras i en samlad, långsiktig planering av luftrummet. Om det är fråga om ytterligare typer av infrastruktur som ska finansieras kan det innebära behov av förordningsförändringar med mera.

Otydligheter kring befintliga regelverk rörande drönarutvecklingen

I kapitel 9 tas Plan- och bygglagen (2010:900) upp och frågan om vertikalflygplatser ska klassas som traditionella flygplatser. Transportstyrelsen lyfter bland annat frågeställningar om när start och landningsplatser för drönare inte kan inrättas inom detaljplanerat område utan att detaljplanen ändras eller om de kan ses som en liten avvikelse eftersom syftet med planen inte motverkas. Idag finns inga krav på att vanliga flygplatsers rullbanor ska omfattas av detaljplan. Ungefär en tredjedel av Sveriges största flygplatser omfattas dock av detaljplaner. Transportstyrelsen har inte utrett och föreslagit några lösningar kring dessa frågor. Då Transportstyrelsen samtidigt i utredningen lyfter vikten av att kommuner planerar för framtida vertikalflygplatser så ser även SKR behov av att tydliggöra hur detaljplaneinstitutet ska användas rörande planering av infrastruktur för drönare. SKR delar därför Transportstyrelsens beskrivning om ytterligare utredning kring detaljplaneinstitutets användning för vertikalflygplatser och om det kan krävas ändringar i Plan- och bygglagen. Vi ser att ett sådant uppdrag bör

hanteras av Boverket utifrån sin roll som sektorsmyndighet med ansvar för frågor som rör den fysiska samhällsplaneringen.

Transportstyrelsen har i sin utredning i kapitel 10 föreslagit ny förordningstext rörande beslut om geografiska UAS-zoner och om U-space samt krav på samråd enligt 1 kap § 6 a Luftfartsförordningen (2010:770). När Transportstyrelsen föreskriver eller beslutar om upprättande av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum, och föreskrifterna eller beslutet rör militära förhållanden, ska Försvarsmakten höras. När Transportstyrelsen föreskriver eller beslutar om U-space-luftrum ska länsstyrelsen höras. Utifrån att det är angeläget att kommuner och regioner får en tydlig och reell roll i hur luftrummet i framtiden planeras för drönare så är den föreslagna förordningstexten inte relevant eller tillräcklig. Vi kan inte ha en ordning där Transportstyrelsen i en del av utredningen och i förslag nr 19 förslår att regionerna ska ha en samordnande roll för samråd vid bildande av U-space-luftrum och sen i förslaget till ny förordning endast peka ut att samråd ska ske med länsstyrelser. I förslaget till ny förordningstext saknas även perspektivet att kommunerna behöver inkluderas. SKR anser det nödvändigt att samråd ska ske med berörda kommuner vid inrättande av U-space-luftrum och det behöver då även stå i förordningen.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande