



Polismyndigheten

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

Er referens LI2024/00040

## Översyn av det undre luftrummet

### Sammanfattning

Polismyndigheten är positiv till att det görs en översyn av det undre luftrummet. De lämnade förslagen bedöms väl avvägda i förhållande till kommande implementering av U-space i Sverige för en säker och effektiv tillgång till luftrummet för drönare. Polismyndigheten ser positivt på samtliga förslag i förhållande till den nu rådande ordningen.

I det följande kommenterar Polismyndigheten de fyra olika förslagen utifrån den helikopterverksamhet och UAS-verksamhet<sup>1</sup> som bedrivs vid myndigheten samt lämnar synpunkter rörande tilläggskrav på elektronisk synlighet och skärpta krav på belysning för ökad säkerhet i luftrummet.

### Förslag 1 – Kontrollzoner med luftrumsklass D

Förslaget med mindre restriktiva separationskrav ger ökad tillgänglighet inom kontrollzoner för VFR-trafik. Lättnaderna i separationskrav innebär dels att flera luftfartyg kan vara inne i samma kontrollzon samtidigt vilket underlättar för helikopterverksamheten, dels en ökad tillgång till luftrummet för myndighetens UAS-verksamhet. Polismyndigheten tycker förslaget är bra.

### Förslag 2 – Minska storleken på kontrollzoner

Minskad storlek på kontrollzoner innebär mer okontrollerad luft, vilket ger både helikopterverksamheten och UAS-verksamheten större möjlighet att lösa sitt uppdrag utan att komma i luftrumskonflikt med bemannat flyg som är på väg till och från flygplatser. Polismyndigheten tycker därför att även detta förslag är bra. I det okontrollerade luftrummet finns dock inga krav på transponder, varför risken för konflikt med obemannad luftfart ökar. Som

<sup>1</sup> Unmanned Aircraft System. Med UAS-verksamhet avses Polismyndighetens obemannade luftfartygssystem.

framgår nedan är Polismyndighetens uppfattning att det bör övervägas tilläggskrav på elektronisk synlighet även för små drönare och skärpta krav på belysning.

### **Förslag 3 – Utökat kontrollområde i södra Sverige**

En sänkning av Suecia kontrollområde medför en utökad flygsäkerhet då fler helikopterflygningar kan genomföras i kontrollerad luft, vilket bidrar till ökad säkerhet. Samtidigt innebär sänkningen minskad frihet vid utförandet av uppdrag i kontrollområdet i de fall helikopterverksamheten genomför uppdrag på högre höjder. Polismyndigheten delar Försvarmaktens synpunkt (s. 62) om att helikopterverksamheten skulle kunna påverkas negativt vid ett utökat kontrollområde ner till 1 350 meter. Polismyndigheten ställer sig därför bakom att Suecias kontrollområde i ett första steg utökas ned till 2 300 meters höjd och att en detaljerad utvärdering görs inför en eventuell ytterligare utökning. Förslaget bedöms inte påverka myndighetens UAS-verksamhet, som bedrivs på lägre höjder.

### **Förslag 4 – Framtida anpassning av berörda terminalområden**

En anpassning av utformningen av terminalområden, både i sidled och i höjded, bedöms kunna öka tillgängligheten till det undre luftrummet för helikopterverksamheten, vilket Polismyndigheten tycker är bra. Förslaget bedöms inte påverka myndighetens UAS-verksamhet, som bedrivs på lägre höjder.

### **Tilläggskrav i luftrummet**

Som framgår i avsnitt 6.3 i rapporten finns det nationella tilläggskrav riktade mot de som använder luftrummet som kompletterar de krav som återfinns inom de olika luftrumsklasserna, bl.a. avseende krav på elektronisk synlighet.

Nuvarande reglering ställer emellertid inga krav på att drönare ska vara utrustade på ett sätt som möjliggör för den bemannade luftfarten att ha kännedom om deras position genom elektronisk synlighet i okontrollerad luft. Det finns heller inga krav på att en drönarpilot ska meddela var flygning är tänkt att ske, så länge flygningen sker inom ramen för regelverkskrav eller i enlighet med aktuella tillstånd. Nuvarande reglering bygger istället på konceptet att drönare alltid har väjningsplikt i förhållande till annan trafik. Därtill är det befintliga regelverket vad gäller krav på belysning för drönare bristfälligt.

Sammantaget innebär ovanstående dels att det är svårt för den bemannade luftfarten att i planeringsskedet, i möjligaste mån, undvika områden där drönare flyger, dels att kunna upptäcka och undvika drönare vid färd i luften. Polisens helikopterverksamhet opererar på sådana höjder och i sådant väder att det i praktiken kan bli svårt, för att inte säga omöjligt, för en drönarpilot att

upptäcka och manövrera undan för helikoptern innan risk för kollision uppstår. Konsekvenserna av en kollision med även en förhållandevis liten drönare kan bli ödesdigra, där totalhaveri inte går att utesluta.

I detta sammanhang ska framhållas att sedan EU-lagstiftning infördes med krav på elektronisk synlighet för drönare med en vikt överskridandes 250 gram har teknikutvecklingen avseende små drönare varit stark. Idag har dessa förmåga avseende såväl flygning som informationsinhämtning som liknar den för större drönare.

För en ökad säkerhet i det undre luftrummet vill Polismyndigheten därför lyfta behovet av att dels införa krav på elektronisk synlighet även för drönare med en vikt upp till 250 gram, dels införa skärpta krav på belysning för drönare. Om inte dessa synpunkter omhändertas riskerar en ökad användning av drönare att påverka flygsäkerheten negativt. Följden kan då bli att polisens helikopterverksamhet tvingas anpassa sitt uppträdande på ett sådant sätt att möjligheterna att lösa tilldelade uppgifter påverkas till det sämre.

### **Konsekvenser för Polismyndigheten**

Samtliga fyra förslag bedöms få övervägande positiva effekter på Polismyndighetens operativa verksamhet i det undre luftrummet. Inget av förslagen bedöms få någon påverkan på Polismyndighetens ekonomi, organisation eller personalresurs.

Yttrandet har beslutats av juristen Tony Back efter föredragning av juristen Eric Åmell. Stf. rättschefen Marie Skåniger har deltagit vid den slutliga handläggningen. Rikspolischefen Petra Lundh har informerats om yttrandet.

### **POLISMYNDIGHETEN**

Tony Back

Eric Åmell

Dokumentet har fastställts digitalt och har inga underskrifter.

**Kopia till**

Justitiedepartementet (PO)  
Arbetslagarorganisationerna  
Rikspolischefens kansli