

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2026:49) om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum

| Remissinstans                      | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|------------------------------------|---------------------|--|--|
| ACR Aviation Capacity Resources AB |                     | <p>ACR tackar för möjligheten att få påverka framtida regelverk och har följande synpunkter på de föreslagna föreskrifterna.</p> <p>-</p> <p>Under rubrik Ansökan 5 § listas ett antal punkter som ska vara med vid upprättande eller ändring av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum.</p> <p>Punkt 8. Övrigt underlag som Transportstyrelsen efterfrågar för att kunna hantera ansökan. Är tanken att detta är kompletterande material efter Transportstyrelsen fått in ansökan? I så fall kan det ju inte vara ett ska krav vid ansökan utan nytt stycke och t.ex Transportstyrelsen kan efterfråga ytterligare underlag för att kunna hantera ansökan.</p> <p>Om tanken är att det är underlag som Transportstyrelsen generellt kan begära in vid ansökan, kanske det ska beskrivas var (hemsida, kontakt, etc..) man hittar vad detta underlag ska bestå av.</p> <p>-</p> <p>Avveckling av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum 12 §. Kan det vara så att en enklare riskbedömning behöver göras vid avveckling av tillåtande zoner?</p> | <p>Noterat och delvis beaktat.</p> <p>Punkt 8 avser primärt information som efterfrågas i den blankett som ska användas vid ansökan om geografisk UAS-zon. Den informationen måste finnas med i ansökan varför punkt 8 finns med.</p> <p>Transportstyrelsen ser inte vad syftet med att göra en riskbedömning vid avvecklandet av en tillåtande geografisk UAS-zon skulle vara. Riskbedömningen görs innan zonen upprättas och tillåtande geografiska UAS-zoner kommer troligen beslutas med villkor om återrapportering av verksamheten vilket möjliggör ett kontinuerligt lärande och framarbetande av praxis.</p> |
| Försvarsmakten                     |                     | <p>Försvarsmakten förstår behovet av att reglera området och att skapa struktur samt tydlighet för luftrumsklasserna. Försvarsmakten avstyrker dock det remitterade förslaget med nedanstående motivering.</p>   | <p>Noterat och ej beaktat. Vänligen se Transportstyrelsens kommentar till Försvarsmaktens kompletterande yttrande längre ned.</p>  |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
|  |  | <p><b>Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet</b></p> <p>Försvarmakten anser att reglerna inte är förenliga med de krav som ställs på myndigheten enligt säkerhetsskyddslagen (2018:585). Försvarmakten bedriver i stor utsträckning sådan säkerhetskänslig verksamhet som omfattas av säkerhetsskyddslagen. I enlighet med 2 kap. samma lag har Försvarmakten som verksamhetsutövare skyldigheter att vidta åtgärder till skydd för verksamheten och de säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter som förekommer där. I vissa fall kan verksamhetens existens i sig vara en säkerhetsskyddsklassificerad uppgift. Försvarmakten har identifierat två konsekvenser av detta.</p> <p>Den första konsekvensen är att Försvarmakten inte utan vidare kan lämna säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter inom ramen för handläggningen av ansökningar. Frågan aktualiseras vid egen ansökan enligt 5 § författningsförslaget, men också vid andras ansökan då Försvarmakten har att lämna utlåtanden, samverka, eller medverka i andra typer av informationsutbyten med sökanden. Motsvarande problem uppkommer vid tillämpningen av 9 § författningsförslaget, om Försvarmakten vill ansöka om att flyga i någon annans UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS. Denna typ av informationsutbyten kan bli ett verktyg för någon som vill klargöra var Försvarmakten bedriver säkerhetskänslig verksamhet.</p> <p>Den andra konsekvensen är att någon som har för avsikt att ansöka om tillstånd för de aktuella luftrumsklasserna inte alltid kan veta om Försvarmakten är intressent och/eller berörd användare på det sätt som avses i förslagets 5 § 5 punkten a). Det kan vara så att Försvarmakten har ett skyddsobjekt eller verksamhet i området utan att sökanden har någon möjlighet att kontrollera detta då redan förekomsten av sådana omständigheter är säkerhetsskyddsklassificerade. Motsvarande problem infinner sig vid en enskild sökandes redogörelse för identifierade risker enligt 8</p> |  |
|--|--|---|--|

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|---|---|
|               |                     | <p>§ 2 punkten författningsförslaget. Frågan om hur förslagen påverkar Försvarmaktens säkerhetsskyddsarbete måste därför utredas ytterligare.</p> <p><b>Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026</b></p> <p>Vad gäller Försvarmaktens förutsättningar i övrigt konstateras att föreskrifterna planeras träda i kraft redan den 1 januari 2026. Försvarmakten har inte möjlighet att bereda de frågor om anskaffning och organisation som krävs för att kunna omhänderta det ansvar som förslagen skulle medföra för Försvarmakten redan om ett par månader. Försvarmakten delar konsekvensutredningens konstaterande att det inte går att med säkerhet förutse hur mycket resurser som genomförandet av förslagen kommer att ta i anspråk. Försvarmakten menar dock att det för eget vidkommande måste beräknas röra sig om väsentligen mer än det anförda "Något ökad administration och krav på dokumentation" (s. 12 i tabellen över sammanställning av konsekvenser). Redan detta är ett antagande som kräver mer beredning och längre framförhållning än vad förslaget medger.</p> <p><b>Kontroll över ansökningsförfarandet</b></p> <p>Försvarmakten anser inte att det är lämpligt att staten släpper kontroll över ansökningsförfarandet förrän det finns ett beprövat system för verksamhetsutövare att förhålla sig till. De initiala utmaningar och problem som kan förväntas uppkomma handläggs bäst inom ramen för statlig verksamhet, med en sammanhållen administration som har översikt över uppkomna problem och kontroll över hur dessa hanteras. Först därefter är det ändamålsenligt att fördela ansvaret till fler olika organisationer.</p> |   |

| Remissinstans  | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|--|---------------------|----------|--|
| Transportstyrelsens yttrande till Försvarsmakten maa remissvaret |                     |          | <p>Transportstyrelsen vill tacka er för ert remissvar. Vi ser dock ett behov av att bemöta ert remissvar och redogöra för vissa förtydliganden där vi uppfattar det som att ni har missuppfattat vårt förslag. Återkopplingen bör ses som en del i den dialog Transportstyrelsen och Försvarsmakten (Flygl samt FS A3 ATM/ASM) har i frågan om geografiska UAS-zoner och U-space-konceptet, där U-space-luftrum är en delmängd.</p> <p><i>Försvarsmaktens säkerhetskänsliga verksamhet</i></p> <p>Transportstyrelsen menar på att Försvarsmakten inte behöver uppge säkerhetskänsliga uppgifter som en följd av den föreslagna föreskriften. Vid egen ansökan enligt 5 § eller i samverkan med Transportstyrelsen eller annan myndighet som del i handläggningen av en ansökan, kan ni åberopa undantag från föreskrifterna enligt 13 § (undantag från föreskriften). I relation till 9 § framgår det i paragrafen att annan än den som ansökt om zonen kan vara den som ska lämna ett utlåtande om den aktuella flygverksamhetens lämplighet i relation till den geografiska UAS-zonens syfte och begränsningar.</p> <p>I det senare fallet är det viktigt att understryka att det i dag är tillåtet att flyga med UAS upp till 120 meter över markytan i hela Sverige utan särskilt tillstånd eller föregående kontroll, givet att det inte finns regulatoriska hinder (beslut om skyddsobjekt med tillträdesförbud, restriktionsområde, uteslutande geografiska UAS-zoner eller kontrollerat luftrum runt vissa flygplatser). I det fall det finns säkerhetskänslig verksamhet vid en plats eller i ett område är det Transportstyrelsens uppfattning att den</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|----------|---|
|               |                     |          | <p>föreslagna regleringen i vart fall inte torde påverka Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet eller möjliggöra kartläggning av sådan verksamhet. Det finns alltså inget krav på att Försvarmakten måste delge vare sig Transportstyrelsen eller någon annan sådan information.</p> <p>I det fall Försvarmakten vill eller anser sig behöva delge Transportstyrelsen säkerhetsklassificerade uppgifter kopplade till upprättandet av geografiska UAS-zoner, eller frågan om tillstånd (ej ställd av Försvarmakten) att flyga i en geografisk UAS-zon, finns rutiner mellan myndigheterna för detta.</p> <p>Transportstyrelsen menar vidare att situationen ni beskriver, där ni själva skulle ansöka om tillstånd att flyga i en geografisk UAS-zon, med största sannolikhet aldrig kommer att inträffa. Försvarmakten är i princip alltid undantagen restriktioner eller förbud vad gäller geografiska UAS-zoner, på samma sätt som gäller för restriktionsområden för luftfarten i dag.</p> <p>Vad gäller 9 § uppfattar vi att ni uttrycker en oro för att det genom exempelvis Luftfartsverkets karttjänster synliggörs vem som är ansvarig för en specifik geografisk UAS-zon, och att det därmed går att kartlägga var det finns militära verksamheter. Därtill skulle Försvarmakten behöva lämna ett utlåtande till den som ansöker om tillstånd att flyga i den aktuella zonen. Denna problematik kan uppstå och kan lösas genom att det är Transportstyrelsen själva som ansvarar för sådana geografiska UAS-zoner.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer detta som möjligt, men i viss mån olämpligt, eftersom vi då både lämnar utlåtande och</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|----------|---|
|               |                     |          | <p>beslutar i samma tillståndsärende. Transportstyrelsen kan dock i förekommande fall, med stöd av 32 § förvaltningslagen (2017:900), välja att inte motivera vissa beslut. En lösning som den som beskrivs ovan kräver dock en dialog mellan Transportstyrelsen och Försvarsmakten för att säkerställa att vi har samma bild av orsaken till ett sådant beslut.</p> <p>Det bör också sägas att samma problematik idag kan uppstå med restriktionsområden. Risken för att så ska med geografiska UAS-zoner bedöms vara mindre med tanke på att ansökan om geografisk UAS-zon är belagd med en avgift, ansökan om restriktionsområde är det inte. Tröskeln för någon som vill kartlägga militära förehavanden genom ansökningar om upprättande av restriktionsområdet förefaller därmed vara lägre. Transportstyrelsen har dock aldrig sett sådana tendenser.</p> <p><i>Föreskrifterna föreslås träda ikraft den 1 januari 2026</i></p> <p>Att det inte går att förutse hur mycket resurser som genomförandet av föreskriften kommer att ta i anspråk är troligen sant för alla myndigheter som berörs. Det är dock troligt att resursåtgången över tid sakta kommer att öka. Det handlar således inte om en hastigt ökad efterfrågan på resurser.</p> <p><i>Kontroll över ansökningsförfarandet</i></p> <p>Transportstyrelsen misstänker att Försvarsmakten har missförstått syftet med föreskriftsförslaget, alternativt blandat ihop Transportstyrelsens föreskriftsförslag med det förslag om ändring i luftfartsförordningen som remitterats av Regeringskansliet under samma tidsperiod.</p> |

| Remissinstans                          | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--|---------------------|---|---|
|  |                     |   | <p>Transportstyrelsens föreskriftsförslag innehåller ingen del som medger att staten släpper kontrollen över beslutanderätten för upprättandet av geografiska UAS-zoner. Vi menar snarare att föreskriftsförslaget får en generell kvalitetssäkrande effekt på ansökningsförfarandet, som även ökar statens kontroll över införandet av geografiska UAS-zoner i Sverige. Det är värt att nämna att det i dag är möjligt att ansöka om geografiska UAS-zoner, samt att sådana redan finns på ett fåtal ställen i svenskt luftrum. Den föreslagna föreskriften ändrar inte på detta och avser inte att minska Transportstyrelsens kontroll över ansökningsförfarandet.</p>  |
| Försvarmaktens kompletterande yttrande |                     | <p>Försvarmakten tackar för möjligheten att inkomma med kompletterande yttrande i rubricerat ärende. Försvarmakten har förståelse för att det är svårt att införa regler på området, eftersom Sverige inte har den uppdelning mellan civilt och militärt luftrum som återfinns i de flesta andra länder.</p> <p><b>Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet</b></p> <p>Försvarmakten har identifierat befarade problem på ett systematiskt plan, vilka riskerar att aktualiseras varje gång Försvarmaktens verksamhet påverkas av tillämpningen av de föreslagna föreskrifterna. Det kan därför ifrågasättas om det är lämpligt att hantera den befarade krocken mellan Försvarmaktens säkerhetskänsliga verksamhet och Transportstyrelsens föreskrifter genom beslut i varje enskilt fall. Detta oavsett om det rör sig om en tillämpning av 13 § i de föreslagna föreskrifterna eller 32 § förvaltningslagen. Dels ter det sig onödigt betungande, dels är det önskvärt med ett större mått av förutsebarhet än vad som är möjligt</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Transportstyrelsen och Försvarmakten höll den 16 december 2025 ett digitalt samverkansmöte för att reda ut kvarstående frågetecken och för att reda ut eventuella missförstånd innan det slutliga föreskriftsförslaget skickas för samråd till Militära flyginspektionen.</p> <p>Utkomsten från samverkansmötet var i huvudsak att Försvarmakten belyst de svårigheter de ser med geografiska UAS-zoner ur ett generellt perspektiv. Yttrandena och åsikterna är i de generella delarna alltså inte riktade mot föreskriftsförslaget.</p> <p>Mer ingående beskrev Försvarmakten under samverkansmötet att de huvudsakligen ser följande utmaningar med geografiska UAS-zoner:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den verksamhet som Försvarmakten bedriver som säkerhetskänslig verksamhet kan komma att menligt påverkas genom ansökan om</li> </ul> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <p>när frågan avgörs av enskilda tjänstemän i ett (än så länge) obeprövat system.</p> <p>Försvarmakten förstår Transportstyrelsens argument om att det redan i dag är tillåtet att flyga med UAS upp till 120 meter över markytan. Försvarmakten vill dock nyansera frågan. Av flygsäkerhetsskäl vill inte Försvarmakten utan vidare flyga med bemannade luftfartyg i områden där förekomsten av UAV kan befaras. I dagsläget kan Försvarmakten hantera detta på ett godtagbart sätt då antalet UAS i de flesta fall antas vara mer utspridda över landet än koncentrerade i geografiska zoner. I en upprättad UAS-zon måste det antas att det i zonens helhet bedrivs flygningar på ett sätt som påverkar Försvarmaktens vilja att flyga med bemannade luftfartyg där. Situationen kommer att förbättras när det i framtiden finns beprövade och föreskrivna metoder för att visa en samlad bild över var tillståndsgivna zoner och luftrum är belägna och hur de används. Till dess kommer dock den geografiska yta som Försvarmakten har att flyga på att minska i takt med att fler UAS-zoner etableras utan att Försvarmakten har möjlighet att på ett tydligt sätt presentera dessa i sina tekniska system. Detta oavsett vad det är för typ av UAS-zon det rör sig om.</p> <p>Försvarmakten delar Transportstyrelsens uppfattning att det finns etablerade rutiner för delning av säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter myndigheterna emellan. Försvarmaktens farhågor gäller snarare i kontaktytan mot enskilda verksamhetsutövare som måste förutses tillämpa de föreslagna föreskrifterna i allt större utsträckning.</p> <p>Ett problem i den kontaktytan är att den tekniska utvecklingen på det militära området går mot användande av svärmar med stora antal UAV. Försvarmakten kan komma att vilja flyga med ett mycket större antal UAV inom en viss UAS-zon än vad</p> | <p>upprättande samt tillstånd att flyga i geografiska UAS-zoner som Försvarmakten själva ansökt om.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökad administrativ belastning, vad Transportstyrelsen förstår det som, i form av hantering av datasetet med geografiska UAS-zoner samt hantering av tillståndsansökningar.</li> <li>• Förhålla sig till enskilda som har geozoner. Försvarmakten uttrycker en svårighet med att samverka med enskilda (i förståelsen ej de offentliga) som ansökt om och fått beviljat upprättande av geografiska UAS-zoner.</li> </ul> <p>Transportstyrelsen gör bedömningen att de tre punkterna är beroende av Försvarmaktens egna förmåga att anpassa sig till en ny luftrumsstruktur. Eftersom geografiska UAS-zoner kunnat upprättas sedan 1 juli 2020, och med tanke på Transportstyrelsens löpande information under de senaste 1-2 åren, bedömer Transportstyrelsen inte att föreskriftens ikraftträdande kan anpassas till att Försvarmakten blir internt redo för geografiska UAS-zoner. Konsekvenserna av ett sådant inväntande skulle för den obemannade luftfarten bli orimligt stora.</p> <p>På samverkanmötet konstaterades att Försvarmakten och Transportstyrelsen i framtiden bättre behöver samverka i frågor som rör geografiska UAS-zoner i synnerhet och obemannad luftfart i allmänhet. Ett sådant samverkansfora behöver omfatta hela Försvarmakten</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---------------------|---|--|
|               |                     | <p>tillståndsinnehavaren själv gör. Det kan argumenteras för att tillståndsinnehavaren har ett berättigat intresse av att få reda på detta. Även för Försvarsmaktens intressen kan det vara viktigt att samordna UAV-flygningar i annans UAS-zon. Försvarsmaktens uppdrag innefattar skarp verksamhet som bedrivs i Sverige även i fredstid. Ett konkret exempel på detta är att utreda UAS-verksamhet som misstänks vara säkerhetshotande. Om detta görs genom efterföljande med egen UAS-förmåga in i någons tillståndsgivna UAS-zon uppstår ett behov av samordning, till undvikande av kollisioner. I båda dessa fall är det Försvarsmaktens uppfattning att samordningen föreslås ske direkt med tillståndsinnehavaren. De ovan nämnda exemplen är ofta säkerhetsskyddsklassificerad verksamhet, varför Försvarsmakten inte utan vidare kan samverka med tillståndsinnehavaren på det sätt som vore önskvärt.</p> <p>Eventuella undantag för Försvarsmakten i fråga om UAS-zoner och U-space-luftrum bör formuleras i regelverket och inte efter prövning i enskilda fall. Hur sådana undantag formuleras behöver beredas i vanlig ordning. Överlag är det vanskligt att göra jämförelser med restriktionsområden, eftersom sådana inte är relevanta för lika många aktörer på det sätt som UAS-zoner kan förutsättas bli. Det får förutsättas att ansökningar om UAS-zoner på sikt kommer att bli fler till antalet och omfatta fler områden än vad som är fallet med restriktionsområden.</p> <p><b>Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 januari 2026</b></p> <p>Försvarsmakten och Transportstyrelsen har olika uppfattning i fråga om hur mycket resurser som föreskrifterna kommer ta i anspråk och när i tiden. Försvarsmakten vidhåller det som anförts i remissvaret.</p> | <p>och inte enbart Flygstaben och/eller Militära flygsinspektionen.</p> <p>Försvarsmaktens yttranden till enskilda paragrafer bemöts i det följande.</p> <p>Vad avser 5 § finns inga krav på att utlåtanden som innehåller säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter ska lämnas. I det fall Försvarsmakten ansöker om upprättande av geografiska UAS-zoner bör myndigheten, likt andra myndigheter, värdera vilken information som kan delges. Det lär inte heller vara aktuellt att ansöka om en geografisk UAS-zon om zonen skulle kunna röja känslig information. Informationsägandet ligger i ett sådant fall hos Försvarsmakten som själva avgör vilken information kan skickas in och på vilket sätt. Avsikten med 5 § är att säkerställa att Transportstyrelsen alltid får ett visst minimum av information för att kunna handlägga ärendet så effektivt och rättssäkert som möjligt.</p> <p>Vad gäller 9 § finns där heller inga krav på att delge varken en UAS-operatör eller Transportstyrelsen uppgifter som är säkerhetsskyddsklassificerade. Om Försvarsmakten inte själv vill vara tillståndsgivande för en geografisk UAS-zon myndigheten själva ansökt om, finns möjligheten att Transportstyrelsen behåller det ansvaret. Att information som är säkerhetsskyddsklassificerad indirekt skulle kunna röjas, antingen direkt eller över tid, genom de ansökningar som görs till Transportstyrelsen, bedömer vi som liten. Är själva vetskapen om området känsligt, bör Försvarsmakten först fundera på om en ansökan om en geografisk UAS-zon bör göras.</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---------------------|--|--|
|               |                     | <p><b>Kontroll över ansökningsförfarande</b></p> <p>Försvarmakten beklagar att remissvaret kunde missförstås. Det Försvarmakten menar med att "släppa kontroll över ansökningsförfarandet" tar inte sikte på beslutet i sig utan framtagandet av utredningen som beslutet grundas på. Det är härvid inte möjligt för en enskild verksamhetsutövare att förse Transportstyrelsen med underlag på säkerhetsskyddad verksamhet som Försvarmakten bedriver inom området. Även i andra delar blir det en grannlaga uppgift för Transportstyrelsen att bedöma vederhäftigheten i ansökningsunderlaget utan att ha kontroll över framtagandet av detta. Detta inte minst eftersom det rör sig om ett nytt regelsystem där det inte ännu går att fullt ut förutse vilka problem som kommer att uppstå. Därför menar Försvarmakten att Transportstyrelsen initialt bör behålla mer ansvar för beslutsunderlaget i ansökningsförfarandet. Ett annat problem med att släppa administrativt ansvar till enskilda verksamhetsutövare är att Försvarmaktens verksamhet stundtals behöver röra sig snabbt och oplanerat över stora geografiska områden. I dagsläget sker nödvändig samverkan för befälhavaren av ett bemannat luftfartyg med flygledare eller flygstridsledare när det gäller restriktionsområden, genom snabba och välbeprövade metoder. Försvarmakten förstår förslagen så att minutoperativ samverkan skulle behöva genomföras med alla de tillståndsinnehavare vars UAS-zoner Försvarmakten vill flyga igenom för att lösa sitt uppdrag. Såsom Försvarmakten förstår saken finns det ännu inga tekniska lösningar för hur detta ska ske med de som får tillstånd enligt författningsförslagen. Förslagen lämnar inte heller någon vägledning i hur brådskande samverkan ska gå till. Det är därför för tidigt att överlämna åt tillståndsinnehavare att sköta den typen av kontakter med Försvarmakten.</p> | <p>Vetskapen hos en sökande utfall Försvarmakten är intressent och/eller berörd användare på det sätt som avses i förslagets 5 § 5 a gäller oavsett den föreslagna regleringen eller inte. Detta är ett faktum</p> <p>Transportstyrelsen arbetar med i alla ärenden som rör det svenska luftrummet och är inte unikt för geografiska UAS-zoner. Problematiken Försvarmakten lyfter kopplat till 5 § 5 finns idag och påverkas inte i och med föreslagen föreskrift. Samma förhållande gäller för 8 § 2. En aktör i luftrummet kan endast ta känd verksamhet i beaktande. Försvarmaktens icke kända verksamhet kan därmed inte tas i beaktande. Detta faktum är något som Försvarmakten behöver förhålla sig till i hela det svenska luftrummet. Inte heller detta påverkas av den föreslagna föreskriften.</p> |

| Remissinstans                             | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---|---------------------|---|---|
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg |                     | <p><b>1. Inledning</b></p> <p>Kommunalförbundet Svenskt Ambulansflyg (nedan Svenskt Ambulansflyg) tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissförslaget. Vi välkomnar tydliga nationella regler som kompletterar EU-förordningarna (EU) 2019/947 och (EU) 2021/664 och rättssäker hantering av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.</p> <p>Som operatör av samhällsviktig flygverksamhet har vi särskilda behov som behöver beaktas vid utformningen och implementeringen av regelverket, detta för att säkerställa att vår möjlighet att snabbt och säkert genomföra uppdrag inte begränsas.</p> <p><b>2. Svenskt Ambulansflygs operativa behov</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Omedelbar tillgång till luftrum.</b> Våra uppdrag och verksamhet kräver att vi kan nå alla delar av svenskt luftrum med kort varsel, ofta på låg höjd och till små flygplatser, oavsett tid på dygnet.</li> <li>• <b>Ingen fördröjning vid koordination.</b> Eventuella krav på förhandskoordinering eller särskilda tillstånd inom geografiska UAS-zoner eller U-space-luftrum bör utformas på sätt att de inte fördröjer Svenskt Ambulansflygs flygkoordinering eller flygningar.</li> </ul> <p><b>Prioritering av samhällskritisk trafik.</b> Regelverket bör tydligt ange hur bemannad luftfart med brådskande medicinska uppdrag prioriteras framför annan trafik, inklusive obemannad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tydliga rutiner för konfliktlösning.</b> Om UAS-verksamhet bedrivs inom samma område som ambulansflyg bör det finnas tydliga procedurer för omedelbar undanmanöver och avveckling av UAS-trafik vid ambulansflygning.</li> </ul> | <p>Noterat och ej beaktat</p> <p>Geografiska UAS-zoner ska i regel inte beröra bemannad luftfart som flyger på sträcka/högre höjder. I det fall det rör sig om tillåtande geografiska UAS-zoner där undantag från den öppna kategorin i förordning (EU) 2019/947 beviljats är det sannolikt att Transportstyrelsen även kommer besluta om tillfälligt farligt område eller restriktionsområde. I det fallet är det farliga området eller restriktionsområdet bemannad luftfart ska förhålla sig till. Det är i det fallet även troligt att metoder och rutiner för snabb och effektiv samordning kommer finnas på plats.</p> <p>Oavsett geografisk UAS-zon eller inte gäller fortsatt de generella reglerna för obemannad luftfart, alltså att hålla undan för bemannad luftfart. Föreskriften behandlar dock inte dessa aspekter som redan regleras i förordning (EU) 2019/947 för generell drift av UAS eller förordning (EU) 2021/664 specifikt för U-space.</p> |

| Remissinstans                             | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---|---------------------|--|--|
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg | 5 §                 | <b>3.1 Samverkan vid ansökan om zoner (§ 5 och allmänna råd)</b><br>Vi anser att samverkan med operatörer av samhällsviktig flygverksamhet, såsom ambulans-flyg, ska vara obligatorisk vid ansökan om upprättande eller ändring av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum. Detta bör framgå uttryckligen i föreskriften, inte enbart som allmänt råd.   | Noterat och ej beaktat.<br>Transportstyrelsen anser inte att det ska vara ett krav att varje sökande av en geografisk UAS-zon ska höra samhällsviktig flygverksamhet. Att höra samhällsviktig flygverksamhet när dessa berörs är Transportstyrelsens ansvar enligt förvaltningslagen (2017:900). Specifikt 23 § där anger att en myndighet ska utreda varje ärende i den beskaffenhet det kräver.<br>Enskilda geografiska UAS-zoner kan vara av mer eller mindre betydelse för den bemannade luftfarten, exempelvis en förbjudande geografisk UAS-zon som enbart är tillämplig på UAS. Förbjudande geografiska UAS-zoner ska även förses med undantag för samhällsviktig luftfart. Synpunkten täcks i övrigt, gällande U-space-luftrum, inom AMC och GM till artikel 3 förordning (EU) 2021/664. |
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg | 7–11 §§             | <b>3.2 Särskilda villkor för luftrumsanvändning (§§ 7-10 och § 11)</b><br>Föreskriften bör innehålla krav på att i zoner där det finns risk för konflikt med bemannad samhällsviktig trafik ska särskilda operativa villkor införas, exempelvis krav på realtidskoordinering och omedelbart avbrytande av UAS-flygning vid inkommande ambulansflyg. För att Svenskt Ambulansflyg flygoperativa verksamhet inte ska påverkas ska sådant avbrytande kunna verkställas inom 45 minuter. | Noterat.<br>Detta framgår redan av kriterierna för luftrumsriskanalysen i enlighet med AMC och GM till artikel 3.1 i förordning (EU) 2021/664.<br>Den typen av krav som efterfrågas bör beslutas för varje enskild zon och inte vara gällande för alla geografiska UAS-zoner enligt föreskriften. Därtill är det troligt att endast tillåtande geografiska UAS-zoner som även förses med överlappande farligt område eller restriktionsområde är av relevans för bemannad luftfart. I det fallet ska bemannad luftfart förhålla sig till det farliga området eller restriktionsområdet. Transportstyrelsen är av åsikten att det idag finns väl utvecklade metoder och rutiner för att   |

| Remissinstans                             | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---|---------------------|--|--|
|   |                     |  | säkerställa att ambulanstransporter kan verka i restriktionsområden. I farliga områden är det befälhavarens ansvar att bedöma de operativa riskerna av att trafikera området, efter samordning med den verksamhet som finns i området. 45 minuter bedöms i dagsläget vara väl tilltaget och fullt möjligt för den typen av samordning. |
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg | 11 §§               | <b>3.3 U-space-luftrum och integration med bemannad luftfart (§ 11)</b><br>Vid utformning av U-space-luftrum måste det säkerställas att befintliga ATS- och samverkansprocedurer med bemannad luftfart integreras i U-space-tjänsterna, så att samhällsviktig flygtrafik inte behöver göra separata koordineringsåtgärder utöver ordinarie trafikledning.  | Noterat och ej beaktat.<br>Förslaget omhändertas redan i AMC och GM till artikel 3.1 i förordning (EU) 2021/664.   |
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg |                     | <b>3.4 Riskbedömningar och säkerhetsanalys</b><br>Vi anser att riskbedömningar enligt föreskriften ska omfatta särskilda scenarier för interaktion mellan bemannad och obemannad luftfart i akuta situationer, samt krav på att sökanden redovisar hur dessa risker hanteras.  | Noterat och ej beaktat.<br>Bestämmelser om hur luftrumsriskanalysen för ett U-space-luftrum ska genomföras framgår av AMC och GM till artikel 3 i förordning (EU) 2021/664.  |
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg |                     | <b>4. Förslag till justeringar i föreskriften</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inför ett uttryckligt krav på samråd med samhällsviktiga flygoperatörer vid ansökan om zoner.</li> <li>Inför bestämmelse om att sådana zoner inte får medföra förseningar för samhällsviktig bemannad luftfart.</li> <li>Det bör ställas krav på att riskbedömningar innehåller särskild analys av bemannad samhällsviktig flygtrafik.</li> <li>Säkerställ att U-space-lösningar är interoperabla med befintliga ATS och att ambulansflyg får prioritet.</li> </ul> | Noterat och delvist beaktat.<br>Det allmänna rådet under 5 § uppdateras för att inkludera samhällsviktig luftfart. Övriga synpunkter täcks redan av AMC och GM till artikel 3 i förordning (EU) 2021/664.  |

| Remissinstans                             | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---|---------------------|---|--|
| Kommunalförbundet<br>Svenskt Ambulansflyg |                     | <b>5. Avslutning</b><br>Svenskt Ambulansflyg ställer sig positivt till föreskriftens mål att skapa en tydlig och rättssäker process, men understryka vikten av att säkerställa att samhällsviktig bemannad flygverksamhet alltid kan utföras utan hinder eller fördröjningar. Svenskt Ambulansflyg står förstas till förfogande för fortsatt dialog och samverkan i framtagandet av implementeringsrutiner.   | Noterat.   |
| Kustbevakningen                           |                     | Kustbevakningen ser positivt på att tydliga rutiner upprättas för UAS-zoner. Vi hade dock gärna sett att det säkerställs att samhällsviktig verksamhet har möjlighet att när så krävs ges tillstånd att med kort varsel beredas tillträde till upprättad UAS-zon / U-space luftrum och i förekommande fall ha förtur framför tillståndsinnehavaren. Det hade också underlättat Kustbevakningens verksamhet att ha möjlighet till någon form av "snabbspår" för upprättande av UAS-zon vid räddningstjänst eller brottsbekämpning. | Noterat och delvis beaktat.<br>Kustbevakningen kommer i regel vara undantagna restriktioner i begränsande geografiska UAS-zoner. Kustbevakningen har även samma möjligheter till tillträde i U-space-luftrum för såväl obemannad som bemannad luftfart. Detta föreskrivs dock inte om i dagsläget utan kommer beslutas om för varje geografisk UAS-zon. Transportstyrelsen fick vid årsskiftet mandat att besluta om eller föreskriva att andra myndigheter får upprätta geografiska UAS-zoner. Myndigheten kommer att utreda frågan närmare och överväga hur mandatet bäst kan delegeras till lämpliga myndigheter. |
| Lantmäteriet                              |                     | Förslagen i remissen bedöms inte påverka Lantmäteriets verksamhet, myndigheten har därför inga synpunkter på förslagen. Däremot ser vi positivt på att de nationella föreskrifterna inom UAS-området utvecklas och bidrar till ökad tydlighet.  | Noterat.   |
| LFV                                       |                     | LFV uppskattar möjligheten att komma med synpunkter på förslag till föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-spaceluftrum. Föreskriften riktar sig till "...den som ansöker hos Transportstyrelsen om upprättande, ändring eller avveckling av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum.".   | Noterat.   |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <p>Gällande geografiska UAS-zoner kan detta i princip komma att vara aktuellt för LFV i följande fall:</p> <p>Om/när LFV önskar anpassa utformningen på de femkilometers-zoner inom CTR utanför vilka drönanoperatörer idag kan flyga utan tillstånd upp till 50 meters höjd. Dessa femkilometerszoner kommer (baserat på ett annat föreskriftsförslag som var på remiss tidigare i vår) att bli geografiska UAS-zoner som ATS har möjlighet att påverka utformningen av.</p> <p>Om LFV ser ett behov att ansöka om att få en geografisk UAS-zon kring något/några av våra skyddsobjekt, t ex kontrollcentraler eller CNS-infrastruktur.</p> <p>LFV har också granskat förslaget utifrån vår roll som:<br/>exklusiv tillhandahållare av gemensamma informationstjänster (CIS) i enlighet med EU 2021/664, som tillhandahållare av tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart i enlighet med LFV:s instruktion SFS 2010:184, samt som potentiell remissinstans/samverkanspart vid förfrågningar om etablerande av geografiska UAS-zoner initierade av andra aktörer.</p> <p>LFV:s bedömning är att huvuddragen i föreskriftsförslaget är mycket rimliga:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Att en aktör som ansöker om att få en geografisk UAS-zon tillhandahåller relevanta underlag till Transportstyrelsen för att underlätta Transportstyrelsens riskbedömning. Exempel på sådana aktörer kan vara "innehavare" eller ansvariga för civila eller militära skyddsobjekt, skyddsvärda naturområden, länsstyrelser,</li> </ul> |   |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---------------------|---|--|
|               |                     | <p>kommuner, helikopterflygplatsoperatörer, infrastrukturägare som t ex Vattenfall, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Att i de fall en aktör ansöker om att få en "begränsande" geografisk UAS-zon upprättad ska denne även kunna ge utlåtande till de drönanoperatörer som anhåller om att få flyga i den aktuella zonen. D v s, vare sig LFV eller TS ska behöva behandla sådana drönanflygtillståndsförfrågningar så länge som det inte är vi själva som är upphovet till zonen.</li> <li>· Att en aktör som ansöker om att få ett U-space-lufterum upprättat (en betydligt mer omfattande process än "en vanlig" geografisk UAS-zon) själv ska göra en lufterumsriskbedömning som tillhandahålles till TS tillsammans med övrig relevant information.</li> </ul> <p>Trots att LFV instämmer med huvuddragen i föreskriftsförslaget har vi ändå sju stycken kommentarer/synpunkter som hittas i bifogad excel. Vid behov finns vi tillgängliga för förtydliganden av våra kommentarer.</p> |  |
| LFV           | 5 §                 | <p>5 § En ansökan om upprättande eller ändring av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-lufterum ska innehålla följande uppgifter:</p> <p>...</p> <p>5. En redogörelse för</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) intressenter och berörda användare i det aktuella området,</li> <li>b) samverkan som skett med de som identifierats i a), och</li> <li>c) problem som identifierats genom samverkan, överenskomna lösningar på dessa samt eventuella kvarstående problem.</li> </ol> <p>6. En bedömning av hur flygsäkerheten påverkas.</p> <p>7. En bedömning av hur miljön påverkas.</p>   | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Transportstyrelsen konstaterar att i det fall en tillfällig geografisk UAS-zon av akut karaktär ska upprättas faller relevansen med några av de kravställda uppgifterna.</p> <p>LFV:s synpunkt kommer att kunna omhändertas med enskilda beslut om undantag från 5 § för respektive organisation som begär det. Synpunkten kommer även behandlas i den utredning som pågår när</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---------------------|---|--|
|               |                     | <p>8. Övrigt underlag som Transportstyrelsen efterfrågar för att kunna hantera ansökan.</p> <p>All den information som listas under 5 § 5 punkten kan rimligtvis inte vara ett krav när t ex Polismyndigheten, räddningstjänst, Försvarsmakten anhåller om brådskande tillfälliga geografiska UAS-zoner? Enligt annat föreskriftsförslag från Transportstyrelsen (parallellt under remisshantering) ska etablering av brådskande tillfälliga geografiska UAS-zoner kunna delegeras av Transportstyrelsen till ovannämnda typ av aktörer. Tanken är då att ett verktyg tillhandahållet av LFV ska underlätta skapandet av den aktuella zonen för publicering i EUROCAE ED318-format. Detta verktyg (eller ED318-formatet) innehåller dock inte stöd för samtliga de uppgifter som listas under 5 §, speciellt m a p 5 punkten. Således riskerar processen att etablera brådskande tillfälliga geografiska UAS-zoner att bli alltför utdragen om 5 § ska tillämpas på denna typ av geografiska UAS-zoner.</p> <p>Tydliggör att brådskande tillfälliga geografiska UAS-zoner hanteras på särskilt sätt (och om möjligt hur).</p> | <p>Transportstyrelsen nu har möjligheten att delegera mandat till andra myndigheter.</p>   |
| LFV           | 5 §                 | <p><b>5 §</b><br/>En ansökan om upprättande eller ändring av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum ska innehålla följande uppgifter:<br/>...<br/>5. En redogörelse för<br/>a) intressenter och berörda användare i det aktuella området,<br/>b) samverkan som skett med de som identifierats i a), och<br/>c) problem som identifierats genom samverkan, överenskomna lösningar på dessa samt eventuella kvarstående problem</p>  | <p>Noterat.<br/>Samordningsmekanismen enligt artikel 18(f) i förordning (EU) 2021/664 beskriver olika faser, från planeringsfasen, via verksamhetsfas till uppföljningsfas.<br/>Kravet i 5 § ålägger den som ansöker om ett U-space-luftrum att samordna och samverka med identifierade intressenter. Det fråntar dock inte Transportstyrelsen ansvar att samråda ett kommande beslut om U-space-luftrum i enlighet med tillämpliga delar av AMC/GM till artikel 18(f) i förordning (EU) 2021/664. Se även svar till</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------|---------------------|---|--|
|               |                     | <p>Enligt art. 18 f i 664 ska den behöriga myndigheten inrätta en mekanism för samordning med andra myndigheter och enheter, även på lokal nivå, om utseende av U-spaceluftrum, införande av luftrumsrestriktioner för UAS inom detta U-spaceluftrum och fastställande av vilka U-spacetjänster som ska tillhandahållas i U-space-luftrummet. Innebär kravet i 5 § föreskriften att ansvaret för samordning istället läggs över på den sökande?</p> <p>Beakta huruvida det nya kravet strider mot skrivningen i förordningen där det är myndigheten som pekats ut som ansvarig för samverkan. Om det är tänkt att det ska bli två sorters samverkan, en av den sökanden och en av TS kommer troligen samverkan ske med samma intressenter igen.</p> | <p>SDATS. Därtill kan sägas att paragrafen följer de generella krav som finns i förvaltningslagen (2017:900), se särskilt 20 §. Transportstyrelsen vill genom 5 § i föreskriftsförslaget i detalj ange vad vi behöver få in i en ansökan för att kunna handlägga den på ett effektivt sätt.</p>  |
| LFV           | 11 §                | <p><b>Upprättande av U-space-luftrum</b></p> <p>11 § Den som ansöker om att Transportstyrelsen ska upprätta ett U-spaceluftrum ska, utöver det som framgår av 5 §, under ärendets handläggning lämna in följande:</p> <p>4. Förslag på en U-spacekoordinator för U-spaceluftrummet.</p> <p>Kan det finnas risk för misstanke om jäv om det är sökanden av upprättande av U-spaceluftrummet som själv ska utse U-spacekoordinator?</p> <p>Att ta problemformuleringen i beaktande och ändra skrivningen om så bedöms relevant.</p>   | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Det är naturligt att anta att den som ansöker om ett U-space-luftrum kommer att föreslå en U-spacekoordinator som driver den sökandes intresse framåt i ärendet för att erhålla ett godkännande. Den som blir utpekad U-spacekoordinator ansvarar för koordinering i enlighet med GM1 till artikel 18(f) i förordning (EU) 2021/664. Det minskar dock inte övriga intressenters inflytande över samordningsprocessen och sedermera utkomsten i ett eventuellt beslut om upprättande av U-space-luftrum. Samtliga krav för U-space-luftrummet ska vara uppfyllda innan beslut. Jävsaspekten bedöms därmed inte kunna påverka utkomsten för kravuppfyllnaden, eftersom eventuella återstående intressekonflikter mellan intressenter som inte kunnat lösas ut inom ramen för samordningsprocessen blir upp till Transportstyrelsen att</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     |  | <p>avgöra. Transportstyrelsen har även ett ansvar att slutligt samråda det tilltänkta U-space-luftrummet med de intressenter som berörs i planeringsfasen och övriga identifierade intressenter som Transportstyrelsen finner nödvändigt.</p> <p>Konsekvensutredningen förtydligas något som en följd av synpunkten om U-space-koordinatör. Därtill har koordinatörens uppgifter förtydligats med en definition i föreskriftsförslaget.</p> |
| LFV           | 12 §                | <p><b>Avveckling av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum</b></p> <p>12 § En ansökan om avveckling av en upprättad geografisk UAS-zon eller ett upprättat U-space-luftrum ska komma in till Transportstyrelsen senast 90 dagar innan avvecklingen ska verkställas.</p> <p>Av föreskriften framgår med i detalj vad gäller förfarandet för upprättande och ändring av en geografisk UAS-zon eller ett U-space luftrum, men inte när det gäller ansökan om avveckling, bara inom vilken tid den ska inkomma.</p> <p>Överväg ifall det bör anges tydligare i 12 § på vilket sätt ansökan om avveckling ska ske. I 6 § anges ex. att ansökan om upprättande ska göras på särskilda blanketter. Kommer det finnas motsvarande för ändring och avveckling?</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Transportstyrelsen har valt att inte reglera avvecklingsförfarandet i detalj eftersom det sannolikt skulle innebära en sämre flexibilitet. Förfarandet kan komma att se olika ut beroende på om det är en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum.</p> <p>Transportstyrelsen saknar i nuläget också den erfarenheten, varför regleringsförslaget inledningsvis inte bedöms relevant.</p>             |
| LFV           | KU<br>3.2 s.4       | <p><b>3.2 Alternativ som inte innebär reglering</b></p> <p>Ett alternativ till reglering om vad en ansökan om upprättande av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum ska innehålla är att genom information och blanketter ange vilken information som ska inkluderas.</p>   | <p>Noterat.</p> <p>Transportstyrelsen har möjlighet att förtydliga kriterier via information på exempelvis extern webbplats och i ansökningsblanketten som kompletterar kraven i föreskriften. Ansökningsblanketten bedöms även</p>   |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|---|---|
|               |                     | <p>LFV stödjer en reglering i ämnet men en sådan reglering får inte utesluta att Transportstyrelsen ÄVEN kan tillhanda relevant information och relevanta blanketter till dem som regleringen riktar sig till. Texten i 3.2 skulle kunna tolkas som att alternativen är antingen ENBART reglering eller ENBART information och blanketter men LFV antar att det inte var tanken utan att reglering, information och blanketter kan komma att komplettera varandra. Bekräfta gärna LFV:s antagande.</p>  | <p>utvecklas med tiden och i takt med den regulatoriska utvecklingen för att spegla gällande förutsättningar.</p> |
| LFV           | KU<br>s.7           | <p>Vi bedömer också att den potentiella ekonomiska påverkan som krav på ansvarstagande av en upprättad geografisk UAS-zon medför är relativt liten och inte ger effekter av betydelse.</p> <p>Denna bedömning är säkerligen korrekt i de flesta fallen. MEN vid utformning av villkoren en specifik geografisk UAS-zon bör hänsyn tas till vilka konsekvenser dessa villkor kan få. Som exempel kan man ta de enkilometersområden runt helikopterflygplatser där det idag enligt TSFS 2017:110 finns krav på samråd med helikopterflygplatsoperatören innan flygning. Skulle dessa områden bli geografiska UAS-zoner med krav på samverkan OCH dessutom att enkla metoder etableras för drönanoperatören att söka sådan samverkan så kan det innebära en betydande mängd samverkansärenden för sådana zoner som ligger i områden där många vill flyga, ett sådant exempel kan vara den del av Stockholm/Gamla stans hkpfpl som inte täcks av R113.</p> <p>Ha i åtanke att beroende av utformningen på villkoren i en geografisk UAS-zon så kan under vissa omständigheter arbetsbörda/ekonomisk påverkan bli stor för den som ansvarar för t ex tillståndsgivning eller samverkan i en zon.</p> | <p>Noterat.</p>   |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p>Lunds universitet<br/>Trafikflyghögskolan</p> |  | <p><b>Sammanfattning</b></p> <p>Vi är positiva till att reglerna blir tydligare för geografiska UAS-zoner och U-Space-luftrum. Från branschen uppfattar vi en tydlig önskan om ökad tydlighet och förutsägbarhet, inte minst gällande ekonomiska förutsättningar. Detta är något som vi instämmer i att det finns stort behov av när det gäller reglering av obemannad luftfart.</p> <p>Vi ser det även som viktigt att nationella regler inom EU är så väl harmoniserade som det är möjligt. Därför hade vi önskat en redogörelse för hur väl föreskriftsförslaget överensstämmer med reglering som införts eller kommer införas i andra medlemsländer, särskilt de nordiska länderna.</p> <p>Då vi ser det som sannolikt att många av de som i framtiden ansöker om geografiska UAS-zoner och U-Space saknar luftfartskompetens, ser vi en risk med att lägga ett för stort ansvar för riskbedömning och dokumentation på den ansökande. För ökad tydlighet och effektivitet föreslår vi därför att Transportstyrelsen överväger en mer funktionsbaserad ansökningsprocess. En kort översikt över hur en sådan process skulle kunna se ut följer nedan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Samråd (kostnadsfritt)       <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Partsidentifiering</li> <li>b. Bedömning av sannolikhet för positivt beslut och uppskattad tid samt avgift för ärendet</li> </ol> </li> <li>2. Transportstyrelsen genomför riskbedömning</li> <li>3. Samråd kring förutsättningar, mitigeringar och krav</li> <li>4. Transportstyrelsen upprättar (vid eventuellt godkännande) geografisk UAS-zon eller U-space</li> </ol> <p>Nedan redogörs för våra synpunkter på bestämmelser i föreskriftsförslaget.</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Vad gäller förslaget på process tackar vi för förslaget och ert engagemang. För tillåtande geografiska UAS-zoner är det fortsatt Transportstyrelsen som ansvarar för riskbedömningen i enlighet med artikel 15.2 (EU) 2019/947. För U-space-luftrum finns en logik i att det är den sökande som utför luftframsriskbedömningen eftersom denne ska ta hänsyn till många parametrar som den sökande känner till. I tillägg till detta ska Transportstyrelsen senare bedöma riskbedömningen varför det är olämpligt att Transportstyrelsen även genomför den. Se vidare utvecklat resonemang till era synpunkter vid respektive paragraf.</p> <p>Vidare kan vi inte ge förhandsbesked kring utkomsten av ett ärende, varför punkt 1b inte är möjlig att implementera.</p> <p>Avgifter som rör geografiska UAS-zoner finns i Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2024:78).</p> <p>Transportstyrelsen har valt en annan inriktning än Finland. Transportstyrelsen är medveten om hur hanteringen sett ut i andra länder och kommer ta lärdom därav i bedömningen var och hur länge en geografisk UAS-zon kan upprättas. Transportstyrelsen har dock möjlighet att i tid begränsa upprättandet om det bedöms lämpligare än att bevilja permanent upprättande. Vi noterar farhågan men delar den inte.</p> |
|--|--|---|--|

| Remissinstans                            | Kapitel<br>Paragraf      | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|--|--------------------------|--|--|
|  |                          | <p><b>Allmänt</b></p> <p>Information saknas om avgifter för ansökan om geografiska UAS-zoner och U-Space-luftrum. Detta vore i vår mening en fördel att presentera i inledningen av föreskriften.</p> <p>Vi ser en risk i att ett relativt stort antal aktörer framöver kan komma att ansöka om geografiska UAS-zoner och U-Space-luftrum, särskilt när det gäller begränsande eller utestängande UAS-zoner. I exempelvis Finland har man valt att införa regler som innebär att geografiska UAS-zoner som regel får en begränsad giltighetstid. Vi föreslår att Transportstyrelsen överväger en liknande reglering i Sverige för att minska risken för att tillgång till luftrummet begränsas onödigt mycket för legitim UAS-verksamhet (för kommersiella, forsknings- eller myndighetsändamål).</p>                      |  |
| Lunds universitet<br>Trafikflyghögskolan | 5 §<br>Ansökningsprocess | <p><b>5 § Ansökningsprocess</b></p> <p>Då vi ser det som sannolikt att många av de som i framtiden ansöker om geografiska UAS-zoner och U-Space saknar luftfartskompetens, ser vi en risk med att lägga ett för stort ansvar för riskbedömning och dokumentation på den ansökande. För ökad tydlighet och effektivitet föreslår vi därför att Transportstyrelsen överväger en mer funktionsbaserad ansökningsprocess. En kort översikt över hur en sådan process skulle kunna se ut följer nedan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Samråd (kostnadsfritt)       <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Partsidentifiering</li> <li>b. Bedömning av sannolikhet för positivt beslut och uppskattad tid samt avgift för ärendet</li> </ol> </li> <li>2. Transportstyrelsen genomför riskbedömning</li> </ol> | <p>Noterat.</p> <p>En ansökan om U-space-luftrum kommer till stora delar att följa den översiktliga processen ni själva beskriver, dock med undantag från att det inte kommer vara kostnadsfritt och att det är Transportstyrelsen som genomför riskanalysen. För mer utförligt svar se svar till er synpunkt gällande 11 §.</p> |

| Remissinstans                            | Kapitel<br>Paragraf  | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--|--|--|---|
|  |  | 3. Samråd kring förutsättningar, mitigeringar och krav<br>4. Transportstyrelsen upprättar (vid eventuellt godkännande) geografisk UAS-zon eller U-space  |   |
| Lunds universitet<br>Trafikflyghögskolan | 6 §<br>Krav för ansökan  | Det anges i förslaget att ansökan ska göras i god tid. Även med tillhörande vägledning om vad som är "i god tid" kan det vara svårt för en ansökande att veta vad detta innebär och leda till "köbildning" vid många ansökningar. Vi föreslår därför att Transportstyrelsen överväger ett fast ansökningsdatum istället för, eller som komplement till, ansökan "i god tid". Ett fast ansökningsdatum skulle till exempel kunna vara förknippat med en viss typ av geografisk UAS-zon eller U-Space-luftrum eller med handläggning inom en viss tid. | Noterat och ej beaktat.<br>Synpunkten är relevant, dock bedömer Transportstyrelsen att det inledningsvis måste finnas en flexibilitet givet de olika graderna av komplexitet mellan exempelvis en mindre förbjudande geografisk UAS-zon kontra ett U-space-luftrum i okontrollerat luftrum.   |
| Lunds universitet<br>Trafikflyghögskolan | 8 §<br>Geografisk UAS-zon som underlättar drift av UAS                   | 8 § 2p; Denna bedömning anser vi kan uppfattas som att den redan ingår också i 5 § 6p.   | Noterat och ej beaktat.<br>Se svar till er synpunkt avseende 11 §.  |
| Lunds universitet<br>Trafikflyghögskolan | 9-10 §§<br>Geografisk UAS-zon som begränsar eller utesluter drift av UAS | Vi anser att det vore en fördel om det i anslutning till bestämmelser om begränsande eller uteslutande UAS-zoner fanns en förteckning till godtagbara skäl för upprättande av sådana.  | Noterat och ej beaktat.<br>Skäl för att upprätta geografiska UAS-zoner framgår av artikel 15 i förordning (EU) 2019/947. Det saknas idag praxis och det är därmed olämpligt att genom reglering begränsa vilka skäl som kan anses godtagbara vid upprättande av geografiska UAS-zoner. Detta bör organiskt få växa fram men vi utesluter därmed inte att framtida reglering kan behöva adressera detta. |
| Lunds universitet<br>Trafikflyghögskolan | 11 §<br>Upprättande av U-  | Vi anser att luftrumsriskbedömning bör utföras av Transportstyrelsen. Detta då vi bedömer att det kommer finnas ett relativt stort intresse av att ansöka om upprättande av U-Space-luftrum från aktörer som   | Noterat och ej beaktat.<br>5 § beskriver generella krav för vad en ansökan om upprättande av geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum ska innehålla. Punkt 6 gällande flygsäkerhet har därför en  |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|--|---|
|               | space-luftrum       | <p>inte själva besitter kompetensen att kunna genomföra den typen av riskbedömningar.</p> <p>11 § 1p; Denna bedömning anser vi kan uppfattas som att den redan ingår också i 5 § 6p.</p> | <p>koppling till både geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum, men för U-space-luftrum är kravet större, varför 11 § bedöms som nödvändigt för att förtydliga ansvarsfördelningen mellan marknaden och myndigheten. Transportstyrelsen är enligt artikel 15.2 i förordning (EU) 2019/947 ansvarig för att genomföra en riskanalys när Transportstyrelsen har för avsikt att upprätta en tillåtande geografisk UAS-zon med undantag från delar av kraven i öppen kategori som beskrivs av förordning (EU) 2019/947. Detta förfarande regleras nu med hjälp av 8 § i föreskriftsförslaget. Transportstyrelsen delar synpunkten gällande intresset för U-space, samt det faktum att det sannolikt under en upplärningsperiod, kommer att vara komplext för många aktörer att genomföra en luftrumsriskanalys i enlighet med artikel 3.1 i förordning (EU) 2021/664. Transportstyrelsen håller inte med om att Transportstyrelsen skulle vara ansvariga för att genomföra luftrumsriskanalysen för ett U-space-luftrum.</p> <p>Som behörig myndighet måste Transportstyrelsen upprätthålla neutralitet och agera som tillsynsmyndighet – inte som drivkraft för kommersiella aktiviteter eller initiativ. Transportstyrelsen ska dock granska och bedöma den luftrumsriskbedömning som gjorts, och ytterst besluta om ansökan i sin helhet kan bifallas, bland annat ur ett luftrums- och flygsäkerhetsperspektiv.</p> <p>Myndighetens roll är bl.a. att säkerställa att marknaden för U-space-tjänster är rättvis, öppen, transparent och säker, i enlighet med allmänna principer i EU-lagstiftningen och förordning (EU) 2021/664.</p> |

| Remissinstans              | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|----------------------------|---------------------|---|--|
|                            |                     |   | Att aktivt initiera eller utforma kommersiella koncept skulle gå utanför Transportstyrelsens roll och mandat och kunna äventyra opartiskheten genom att gynna vissa aktörer eller aktiviteter framför andra. U-space-lufttrum bör således vara marknadsdrivet.   |
| Länsstyrelsen Blekinge län |                     | Länsstyrelsen i Blekinge län avstår från att lämna yttrande i ärendet.  | Noterat  |
| Länsstyrelsen Gotlands län |                     | <p>Länsstyrelsen i Gotlands län välkomnar Transportstyrelsens initiativ till en modernisering av regelverket för obemannad luftfart. Förslaget om införande av geografiska UAS-zoner och U-space-lufttrum är ett viktigt steg mot en mer tydlig och flexibel reglering av drönarverksamhet.</p> <p>Vi ser särskilt positivt på den ökade flexibiliteten i utformningen av UAS-zoner, vilket skapar bättre förutsättningar för att anpassa regleringen till lokala behov och samtidigt ge drönarpiloter tydligare information om var och hur flygning får ske.</p> <p>Länsstyrelsen vill dock framföra ett önskemål om att det i samband med införandet av UAS-zoner även sker en översyn och successiv utfasning av befintliga flygförbudsområden som regleras genom andra författningar. En sådan harmonisering skulle förenkla hanteringen för både myndigheter och användare, samt minska risken för regelöverträdelser till följd av otydlig eller överlappande reglering.</p> <p>Vi ser även att en sådan förändring skulle kunna möjliggöra viss kontrollerad drönarverksamhet i områden som idag omfattas av totalförbud, vilket i sin tur skulle kunna främja samhällsnyttiga tillämpningar av UAS-teknik, exempelvis inom miljöövervakning, beredskapsplanering och infrastrukturinspektion.</p> | <p>Noterat.</p> <p>Transportstyrelsen ser framför sig att geografiska UAS-zoner med tiden kommer ersätta flertalet restriktionsområden i Sverige. Det är dock den som är ansvarig för restriktionsområdet som bör initiera en sådan förändring, även om Transportstyrelsen har möjlighet att <i>ex officio</i> initiera samma förändring.</p> <p>Vad gäller det komplicerade förfarandet är processen utformad att vara så enkel som möjligt samtidigt som den ska vara rättssäker och möjliggöra effektiv handläggning i enlighet med förvaltningslagen (2017:900).</p> |

| Remissinstans                | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|------------------------------|---------------------|---|---|
|                              |                     | <p>Länsstyrelsen ställer sig därför i huvudsak positiv till förslaget, men uppmanar till fortsatt dialog kring hur befintliga restriktionsområden kan integreras eller ersättas av det nya regelverket.</p> <p>Avslutningsvis noterar vi att ansökningsförfarandet verkar onödigt invecklat och riskerar att leda till anspråkstagande av omfattande skattefinansierade resurser både hos ansökande part såväl som hos eventuella remissinstanser.</p>  |   |
| Länsstyrelsen Gävleborgs län |                     | <p>Länsstyrelsen tycker att det är bra att föreskrifterna tydliggör ansvar och skyldigheter i främst tillståndshandlingen på det aktuella området. Det är Länsstyrelsens uppfattning att drönarflygning har ökat markant de senaste åren.</p> <p>Länsstyrelsen anser vidare att det är rimligt och ändamålsenligt att länsstyrelsen, för det fall myndigheten själv har sökt och fått beviljat eventuellt restriktionsområde, ansvarar för att lämna ett utlåtande om lämpligheten när någon vill ansöka om tillstånd att flyga i ett sådant område.</p> <p>Förslagen kan komma att innebära viss ökad administration för Länsstyrelsen. I övrigt identifieras inga konsekvenser av större betydelse. Länsstyrelsen har inga övriga synpunkter på förslaget.</p> <p>Under ärendets handläggning har enheten för naturskydd lämnat synpunkter.</p> | <p>Noterat.</p> <p>Det är glädjande att Länsstyrelsen ser samma fördelar som Transportstyrelsen med den metod som föreslås avseende ansvar och utlåtande.</p> |

|                                   |  |   |   |
|-----------------------------------|--|---|---|
| <p>Länsstyrelsen Hallands län</p> |  | <p>Länsstyrelsen i Halland bedömer att ytterligare försiktighet bör krävas för naturmiljön vid instiftande av UAS-zoner. Författningsförslaget ansvarsbelägger sökanden om att utreda risker för kollisioner i luften och risker för tredje man på marken, men ingenting nämns om ansvaret för påverkan på naturvärden. Länsstyrelsen bedömer att det är lämpligt att föreslagna UAS-zoner utanför rent urbana områden bör remissas till berörd länsstyrelse, alternativt att dessa prövas genom 12 kap. 6 § miljöbalken (övriga verksamheter inom naturmiljön). Det är positivt att länsstyrelserna har möjlighet att själva ansöka om att få uteslutande UAS-zoner instiftade över känsliga skyddade områden, men det är inte tillräckligt att förlita sig på redan skyddade områden eftersom många naturvårdsarter inte är så lätta att fånga på ett kartutsnitt, särskilt fåglar. I den mån det finns information och kunskap om fåglars flyttvägar, häckningsplatser och födosöksområden är länsstyrelsen rätt instans för att bedöma eventuell påverkan på dessa, även andra frågor rörande naturvärden inom länsstyrelsernas ansvarsområde som artskydd, friluftsliv och landskapsbild kan aktualiseras vid instiftande av UAS-områden.</p> <p>Länsstyrelsen i Halland föreslår med tanke på ovanstående att Transportstyrelsen utökar den 8 § med punkt 3:</p> <p><i>"En redogörelse för de risker som föreligger gällande påverkan på naturvärden och friluftsliv, och de skyddsåtgärder som UAS-operatörer kommer att vidta för att minimera risken för betydande påverkan på dessa värden"</i></p> <p>Alternativt att punkt 3 hänvisar direkt till samråd hos länsstyrelsen:<br/><i>"Ett beslut enligt 12 kap. 6 § miljöbalken utfärdat av berörd länsstyrelse inom de tre senaste åren".</i></p> <p>Ett tredje alternativ är att man under 5 § punkt 5 a) nämner att berörd länsstyrelse alltid är en intressent vid bildandet av en UAS-zon.</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Transportstyrelsen bedömer att det är rimligt att höra Länsstyrelsen i ärenden som rör geografiska UAS-zoner med skälet miljö.</p> <p>En tillåtande geografisk UAS-zon medför inte per automatik att naturvård, friluftsliv och landskapsbild påverkas mer än vad som sker utan en geografisk UAS-zon. Det bedöms därmed inte som proportionerligt att kräva den typen av redogörelse. Det bör också noteras att verksamheten oavsett geografisk UAS-zon eller ej kan vara samrådspliktigt enligt 12 kap. 6 § miljöbalken (1998:808).</p> |
|-----------------------------------|--|---|---|

| Remissinstans                 | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|-------------------------------|---------------------|---|--|
|                               |                     | På så vis kan man genom författningen säkerställa att frågor om naturvård, friluftsliv och landskapsbild inte faller mellan stolarna vid instiftande av UAS-zoner som underlättar drift av UAS.   |  |
| Länsstyrelsen Jämtlands län   |                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länsstyrelsen Jämtlands län välkomnar Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space luftrum.</li> <li>• Länsstyrelsen Jämtlands län anser likt Transportstyrelsen att lösningsalternativ 2 i kapitel 3.3 är det bästa förslaget.</li> </ul>  | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Jönköpings län  |                     | Länsstyrelsen i Jönköpings län har inga synpunkter att lämna på ert förslag.  | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Kalmar Län      |                     | Länsstyrelsen Kalmar län har inga särskilda synpunkter att lämna på remiss av förslag till föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.  | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Kronobergs län  |                     | Länsstyrelsen i Kronobergs län har tagit del av föreskriftsförslaget och har inga synpunkter.   | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Norrbottens län |                     | <p>Länsstyrelsen i Norrbottens län ser positivt på att regelverket och tillståndsprocesserna m.m. tydliggörs.</p> <p>Länsstyrelsen i Norrbottens län har emellertid utifrån myndighetens uppdrag inte några synpunkter på förslaget eller konsekvensutredningen.</p>  | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Skåne           | 5 §                 | <p>Länsstyrelsen har följande synpunkter på förslaget.</p> <p>Enligt 5 § i förslaget ska en ansökan bland annat innehålla en bedömning av hur miljön påverkas. Förslaget bör kompletteras med en hjälptext eller ett allmänt råd om vad som avses med miljön eftersom det är ett brett begrepp som kan gälla både människors livsmiljö, friluftslivet samt kultur- och naturmiljö. Det bör även framgå att sökanden ska redovisa om det finns skyddad miljö i form av</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Länsstyrelsen är en statlig myndighet och omfattas således redan av det allmänna rådet. Därtill ger GM8 till artikel 3.1 (EU) 2021/664 vägledning i hur den sökande kan bedöma hur miljön påverkas. Bedömningen kan förankras med sakkexpertis på området i den samverkan som görs med relevanta intressenter.</p> |

| Remissinstans                   | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------------------------|---------------------|---|---|
|                                 |                     | <p>exempelvis fornlämningar med upplevelsevärde, N2000-områden enligt fågeldirektivet eller naturreservat.</p> <p>I allmänna råd till 5 § bör det uttryckligen framgå att samverkan ska ske med länsstyrelsen, med tanke på länsstyrelsens kunskap om natur- och kulturvärdena inom länet.</p>  |   |
| Länsstyrelsen Stockholms län    |                     | Länsstyrelsen i Stockholms län ställer sig positiv till Transportstyrelsens förslag TSF 2025-42 och tillstyrker att det skapas föreskrifter om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum för att underlätta ansökningsförfarandet och få likformighet i handläggningen.   | Noterat.  |
| Länsstyrelsen Södermanlands län |                     | Länsstyrelsen i Södermanlands län avstår från att lämna synpunkter i ärendet.   | Noterat.  |
| Länsstyrelsen Uppsala län       |                     | <p><b>Sammanfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Möjligheten för ägaren av en begränsande eller förbjudande geografisk UAS-zon att själv flyga i zonen, enligt öppen kategori eller mer tillåtande, bör undersökas och förtydligas.</li> <li>• Det bör vara tydligt i ansökningsförfarandet av U-space att Länsstyrelsen ska finnas med som remissinstans för att skydda naturreservat som berörs.</li> <li>• Geografiska UAS-zoner kommer bli ett nödvändigt verktyg för Länsstyrelsen för att skydda naturreservat från obemannad luftfart både inom och utanför U-space områden.</li> <li>• Att upprätta och förvalta begränsande eller förbjudande geografiska UAS-zoner är en ny arbetsuppgift för Länsstyrelsen. Uppgiften kan innebära stora kostnader beroende på vad det ställs för krav på ärendehantering och övervakning av luftrummet. Dessa krav behöver tydliggöras.</li> </ul> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Den som ansöker om en begränsande eller förbjudande zon har möjlighet att i ansökan inkludera sig själva som undantagna restriktionerna. I vissa fall kan det även vara så att den sökande inte själv vill vara undantagen. Det är därför inte lämpligt att i föreskriften föreskriva att den sökande alltid ska vara undantagen.</p> <p>Det är för Transportstyrelsen oklart vad Länsstyrelsen menar med <i>mer tillåtande flygningar av förvaltaren själv</i>. En aktör undantagen begränsningarna i en geografisk UAS-zon blir begränsad antingen till reglerna för den öppna kategorin eller i enlighet med sitt operativa tillstånd. Den geografiska UAS-zonen kan inte per automatik för den undantagna aktören medge andra lättnader från gällande regelverk.</p> <p>Geografiska UAS-zoner inom ett U-space-luftrum kommer den som är ansvarig för respektive zon fortsatt ansvara</p> |

|  |  |  |
|--|--|--|
|  | <p><b>Föreskrifter vid utformning av geografiska UAS-zoner och U-space</b></p> <p>Det bör förtydligas om ägaren av en begränsande eller uteslutande geografisk UAS-zon kan frångå restriktioner och själv flyga utan dröjsmål. Geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS kommer bli det verktyg som Länsstyrelsen behöver använda för att skydda exempelvis naturreservat från obemannad luftfart i de fall det är nödvändigt. I många fall kan det dock bli aktuellt för Länsstyrelsen att själv utföra flygningar i förvaltningssyfte i dessa zoner.</p> <p>Det bör utredas och tydliggöras om det är möjligt att kombinera en förbjudande eller begränsande geografisk UAS-zon med mer tillåtande flygningar av förvaltaren själv. Detta för att undvika separata ansökningar som står i konflikt med varandra och onödiga administrativa kostnader. Det skulle också innebära att Länsstyrelsen kan nyttja drönarens fulla potential som arbetsredskap. Förhoppningsvis kan den typen av flygningar underlättas om annan trafik redan utesluts eller uppmärksammas om att zonen finns. Länsstyrelsen i Uppsala län har i övrigt inga anmärkningar kring de föreslagna föreskrifterna.</p> <p>Konsekvensanalysen kring de nya föreskrifternas implementering Länsstyrelsen i Uppsala län delar Transportstyrelsens bedömning att det behövs tydliga föreskrifter kring ansökan av geografiska UAS-zoner och U-space för att ge ett mer standardiserat och effektivt ansökningsförfarande.</p> <p>Det är oklart om det är upp till den som ansöker om U-space att ansvara för förbjudande UAS-zoner inom U-space om Länsstyrelsen som remissinstans säger att det behövs en sådan zon. Att ansöka om och förvalta förbjudande eller begränsande UAS-zoner för att skydda exempelvis naturreservat från en ökande mängd obemannad luftfart innebär en ny arbetsuppgift för Länsstyrelserna och nya</p> | <p>för. Det kan dock finnas visst behov av ökad samverkan mellan den som ansvarar för en zon som befinner sig inom ett U-space-luftrum med den som ansvarar för U-space-luftrummet.</p> <p>Det är korrekt att det kan innebära administrativa insatser för den som ansöker om en geografisk UAS-zon. Detta är något som måste beaktas innan eller i samband med att en organisation ansöker om en geografisk UAS-zon.</p> <p>Att säkerställa syftet med zonen avser att över tid kontrollera om syftet med zonen kvarstår. Vad detta konkret innebär skiljer sig från zon till zon. En geografisk UAS-zon över ett naturreservat behåller troligen sitt syfte så länge naturreservatet finns kvar. Förändras naturreservatets gränser torde även den geografiska UAS-zonen behöva justeras. Detta ansvar att bevaka syfte och behov ligger på den som ansökt om den geografiska UAS-zonen.</p> <p>Av 1 kap. 23 § tredje stycket luftfartsförordningen (2010:770) framgår att Transportstyrelsen har en skyldighet att samråda med länsstyrelsen när myndigheten meddelar beslut eller föreskrifter om U-space-luftrum.</p> |
|--|--|--|

| Remissinstans              | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|----------------------------|---------------------|---|---|
|                            |                     | <p>kostnader. I de fall andra aktörer etablerar U-space över naturreservat är det inte upp till Länsstyrelsen att själv välja när detta arbete ska ske.</p> <p>Det bör säkerställas att Länsstyrelsen finns med i remisser i de fall ansökan om U-space inkluderar naturreservat. Om det av någon anledning upprättas ett U-space över ett naturreservat utan att Länsstyrelsen har varit involverad i ansökningsprocessen bör det vara tydligt hur förbjudande UAS-zoner i efterhand kan upprättas inom ett redan etablerat U-space.</p> <p>Upprättandet av begränsande/förbjudande geografiska UAS-zoner kommer bli nödvändigt i de fall naturreservat måste skyddas från obemannad luftfart. Därför innebär kravet på att ha förmåga att lämna utlåtande för de som ansöker om tillstånd att flyga i dessa ett extra arbete för Länsstyrelsen. Att utveckla ett digitalt och automatiserat system innebär också en stor kostnad och det är oklart hur detta ska initieras och finansieras.</p> <p>Det är otydligt vad som menas med att "säkerställa syftet av en geografisk UAS-zon". Om det innefattar krav på regelbunden tillsyn eller någon annan typ av övervakning av geografiska UAS-zoner som Länsstyrelsen ansvarar för så kommer det innebära ytterligare kostnad och tidsinsats för Länsstyrelsen.</p> |   |
| Länsstyrelsen Värmland     |                     | Länsstyrelsen Värmland har inga särskilda synpunkter på rubricerad remiss.  | Noterat.                                |
| Länsstyrelsen Västerbotten |                     | <p><b>Transportstyrelsens konsekvensutredning</b></p> <p>Arbetet har utgångspunkt i två EU-förordningar, 2019/647 och 2021/664. Således finns krav på tillämpning i svensk lagstiftning. Länsstyrelsen konstaterar att i konsekvensutredningen saknas belysning av konsekvenser för civilt försvar och totalförsvaret.</p>  | Noterat.                                |

| Remissinstans                   | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------------------------|---------------------|--|--|
|                                 |                     | <p>Försvarsmakten får lämna synpunkter i separat ordning, dock berörs inte det militära försvaret i konsekvensutredningen.</p> <p><b>Förslag till föreskrifter</b></p> <p>Länsstyrelsen Västerbotten har tagit del av förslag till föreskrifter och allmänna råd. Länsstyrelsen har inget att invända mot redovisade förslag.</p> <p><b>Länsstyrelsens beslut</b></p> <p>Länsstyrelsen Västerbotten tillstyrker redovisade förslag till föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.</p>  |  |
| Länsstyrelsen<br>Västernorrland |                     | Länsstyrelsen Västernorrland har inga synpunkter på rubricerad remiss utifrån myndighetens uppdrag.  | Noterat.   |
| Länsstyrelsen Västmanland       |                     | <p>Transportstyrelsen bedömer att en nationell reglering behövs för att säkerställa en effektiv handläggning av ansökningar om upprättande av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum, tydliggöra ansvarsroller och den sökandes skyldigheter gentemot Transportstyrelsen samt ökad förutsägbarhet och rättssäkerhet i processen. Av denna anledning har Transportstyrelsen tagit fram ett förslag till föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum.</p> <p>Länsstyrelsen i Västmanlands län, herefter Länsstyrelsen, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen.</p> <p><b>Länsstyrelsens synpunkter</b></p> <p>Länsstyrelsen ställer sig positiv till Transportstyrelsens förslag, men anser att nedanstående bör hanteras i det fortsatta arbetet med föreskrifterna.</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>I beslut om upprättande av geografiska UAS-zoner kommer merparten av all samhällsviktig obemannad luftfart vara undantagen eventuella restriktioner eller förbud. I händelse av allvarliga samhällsstörningar i fredstid och under höjd beredskap bör därför samhällsviktig obemannad luftfart kunna fortsätta operera som vanligt. I det fall beslut om undantag för fler operatörer är nödvändigt finns en beredskapsfunktion på Transportstyrelsen för att skyndsamt hantera detta.</p> |

| Remissinstans                         | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---------------------------------------|---------------------|--|--|
|                                       |                     | <p><b>Avslutande bestämmelser, 13 §</b></p> <p>Länsstyrelsen anser att Transportstyrelsen bör förtydliga hur föreskrifterna ska tillämpas vid allvarliga samhällsstörningar i fredstid och under höjd beredskap.</p>   |  |
| Länsstyrelsen Västra<br>Götalands Län |                     | <p>Länsstyrelsen tillstyrker Transportstyrelsens förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum, och anser att det ger förutsättningar för implementering av föreslagna luftrumstrukturer på ett ordnat sätt, och som utgör en grund för en hållbar utveckling av UAS-verksamheter i Sverige.</p> <p>Vi har dock identifierat ett antal frågor i förslaget som vi anser att Transportstyrelsen behöver förtydliga eller utreda vidare.</p> <p><b>Övergripande synpunkter</b></p> <p><i>Bedömning av proportionalitet</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att Transportstyrelsen inte på ett tillräckligt tydligt sätt har redogjort för förslagets proportionalitet, särskilt i förhållande till den sökande av sådan åtgärd.</p> <p>I sin bedömning om förslagets proportionalitet har Transportstyrelsen gjort en mycket kortfattad samlad bedömning med utgångspunkt i behovet av reglering för att uppnå målbilden. Myndigheten har dock inte resonerat över om respektive förslag gentemot den enskilde står i rimligt förhållande till de olägenheter som kan antas uppstå för densamme.</p> <p>Exempelvis kan nämnas föreskriftsförslagets 5 § som innehåller krav på underlag som alltid ska ingå i en ansökan. Transportstyrelsen har inte resonerat kring om föreskriftsförslaget kan innehålla skyldigheter för sökanden som en mindre aktör inte har möjlighet att leva upp till, och därmed begränsa möjligheten till</p> | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Transportstyrelsen håller inte med om att 5 § skulle stå i strid med 5 § förvaltningslagen (2017:900). Den information som begärs in skiljer sig inte nämnvärt från den information som begärs in i andra luftrumsärenden. Det är av vikt att korrekt information begärs in för att korrekt bedömning sett till luftfartssystemet ska kunna göras. Informationsmängden bedöms även som proportionerlig sett till Transportstyrelsens ansvar enligt 23 § förvaltningslagen (2017:900). Att begära in mindre information skulle underminera bedömningen, skapa behov av kompletteringar, försämra effektiviteten i vår handläggning samt försämra vår service gentemot den sökande.</p> <p>Transportstyrelsen har processer och system för att hantera sekretess i vår handläggning.</p> <p>Geografiska UAS-zoner är ett sätt att informera om skyddsobjekt. Det är dock upp till skyddsobjektets ägare/ansvarige att bedöma lämpligheten i att genom en geografisk UAS-zon informera om skyddsobjektets plats, exempelvis genom de kartor som går att visualisera genom datasetet.</p> <p>Problematiken kring tillsyn och uppföljning av hur geografiska UAS-zoner används är viktig och vi tackar för synpunkten. Transportstyrelsen har getts ökade</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|---|---|
|               |                     | <p>prövning av ärenden till aktörer som har en större ekonomisk förmåga att tillhandahålla de efterfrågade underlagen, samt om detta är förenligt med Förvaltningslagens krav på likställighet och proportionalitet.</p> <p>På grund av avsaknad av en sådan bedömning i underlaget saknar Länsstyrelsen möjlighet att ta ställning till om förslaget uppfyller förvaltningslagens krav på proportionerlighet i förhållande till de krav som ställs på sökanden.</p> <p><i>Hantering av sekretess</i></p> <p>Länsstyrelsen vill vidare påvisa vikten av att Transportstyrelsen har tydliga processer och system för att hantera den information som kan inkomma i ansökningshandlingar, särskilt om det i ansökningsunderlaget inkommer uppgifter som kan anses ha betydelse för rikets säkerhet, samt om vikten av att myndigheten hanterar underlaget i förenlighet med den lagstiftning som finns inom området, såsom exempelvis Säkerhetsskyddslagen (2018:585), lag (2010:1767) om geografisk miljöinformation och lag (2016:316) om skydd för geografisk information med tillhörande förordningar.</p> <p><i>UAS-verksamhet vid sekretesskyddade skyddsobjekt</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att förslaget till föreskrifter och allmänna råd behöver utformas för att hindra UAS-verksamhet vid sekretesskyddade skyddsobjekt.</p> <p>Alla som använder UAS i Sveriges luftrum behöver hantera samma svåra situation kring var man får och inte får flyga. Med hjälp av Luftfartsverkets drönarkarta, NOTAM och AIP SUP får Fjärrpiloten delvis svar på dessa frågor. Det finns dock flera civila och militära skyddsobjekt som saknas i detta underlag på grund av sekretess.</p> | <p>möjligheter till sanktioner inom luftfarten, bl.a. en rätt att förelägga och utdela vite. Därtill är det rimligt att förena beslut om upprättande av geografiska UAS-zoner med både återkallelseförbehåll och villkor som ska säkerställa att en zon används på korrekt sätt.</p> <p>Transportstyrelsens har även ett övergripande ansvar att säkerställa att luftrummet används på ett flexibelt och rättvist sätt genom periodvis översyn.</p> <p>Avseende synpunkten att det ska vara lätt att göra rätt och att Transportstyrelsen bör ha en föreskrift som uppnår det är det förvisso viktigt, men inte fokusområde för den aktuella föreskriften. Luftfartsverkets karttjänst är den primära källan för fjärrpiloter att bilda sig en situationsmedvetandet över hur luftrummet ser ut och var och när flygning med UAS får företas. Det åligger respektive ägare av skyddsobjekt att ansöka om en geografisk UAS-zon över sitt skyddsobjekt om det finns behov av att området syns på Drönarkartan.</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|---|---|
|               |                     | <p>Fjärrpiloten har ett stort eget ansvar att på något sätt veta var dessa områden finns och undvika att flyga där.</p> <p>Geografiska UAS-zoner skulle kunna vara en lösning för att undvika UAS-verksamhet vid dessa skyddsobjekt. Det finns dock en svårighet att markera dem på en karta och därmed röja deras geografiska läge.</p> <p>Inom U-space-luftrum råder samma problematik. I dessa områden blir det ett stort ansvar för tjänsteleverantören att godkänna en färdplan från Fjärrpiloten där flygning inte riskerar ske vid ett skyddsobjekt. Transportstyrelsen beskriver i konsekvensutredningen att sökanden själv ska utreda dessa risker innan ansökan. Detta kommer bli svårt då information om var skyddsobjekt finns inte finns tillgängligt. När sökanden får klarhet var skyddsobjekten finns behöver hemlig information också hanteras på ett säkert sätt. Detta innebär att tjänsteleverantörerna i vissa fall kan behöva säkerhetsklassas.</p> <p>Länsstyrelsen bedömer att Transportstyrelsen behöver utforma sina föreskrifter och allmänna råd så att det blir lätt att undvika flygning vid sekretesskyddade skyddsobjekt. Fjärrpiloterna i Sverige behöver få bättre verktyg för att undvika flygning vid skyddsobjekt och det behöver bli lätt att göra rätt när UAS används i Sverige. Nuvarande förslag från Transportstyrelsen ger ingen lösning på problemet, vilket inte heller adresseras i konsekvensutredningen vilket Länsstyrelsen anser är en brist.</p> <p><i>Tillsyn av aktörer som inte fullgör sitt ansvar</i></p> <p>Länsstyrelsen anser att Transportstyrelsen bör se över möjligheten att vid behov kunna förelägga aktörer som inte fullgör sitt ansvar vid upprättande, drift och avveckling av UAS-zoner och U-space-luftrum.</p> <p>Som förslaget nu är utformat åläggs den ansvariga för luftrumsstrukturen flera viktiga uppgifter, inte bara för dess drift utan även</p> |   |

| Remissinstans                                     | Kapitel<br>Paragraf   | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|---|-----------------------|---|--|
|   |                       | för möjligheten för annan UAS-verksamhet att trafikera luftrummet. Fullgör inte den ansvariga dessa uppgifter kan säkerheten både i luften och på marken påverkas, men också möjligheten att över tid upprätthålla luftrumets effektivitet, då en trafikering av luftrumstrukturen i flera fall är avhängt aktiva åtgärder från ansvarig aktör. Tar exempelvis ett utlåtande enligt förslaget § 9-10, orimligt lång tid att formuleras kommer möjligheten att effektivt verka inom luftrumstrukturen påverkas negativt. Eller om avvecklingen av begränsade geografiska UAS-zoner inte görs trots att syftet med zonen inte längre är aktuellt. |  |
| Länsstyrelsen Västra Götalands Län                | 5 § -<br>Allmänna råd | Av 1 kap 4 § Luftfartsförordningen framgår att Transportstyrelsen vid beslut som rör restriktionsområden för luftfart ska samråda med Länsstyrelsen. Länsstyrelsen bedömer därmed att det är rimligt att Länsstyrelsen nämns i den uppräknig av samverkansparter som förekommer i de allmänna råden kopplade till 5 §.  | Noterat och beaktat. Se svar till Länsstyrelsen Skåne.   |
| Länsstyrelsen Örebro län                          |                       | Länsstyrelsen vill skicka med att det är positivt om Transportstyrelsen upplyser om att artskyddsförordningens förbud gäller även om området är en UAS-zon.<br>I övrigt ställer sig Länsstyrelsen positiv till förslaget.   | Noterat.   |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) |                       | MSB föreslår att verksamheter som är undantagna från förordning (EU) 2018/1139 också ska vara ständigt undantagna från geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS.<br>Vid behov bör sådana verksamheter kunna påbörja drift av UAS utan tillstånd men, så snart som omständigheterna medger, meddela den ansvariga för zonen.   | Noterat.<br>Flertalet myndigheter och verksamheter som är samhällsnyttiga kommer i regel omfattas av de som är undantagna restriktioner i begränsande geografiska UAS-zoner. Detta föreskrivs dock inte om, utan beslutas för varje geografisk UAS-zon.<br>Transportstyrelsen delar över lag MSB:s synpunkter och anser att den skrivning som arbetats fram avseende |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut                                     |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <p><b>Skäl till MSB:s synpunkter</b></p> <p>I artikel 2.3 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 finns ett undantag för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en medlemsstat, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter, samt personal och organisationer som medverkar i de verksamheter och tjänster som utförs av dessa luftfartyg inte omfattas av förordningen.</p> <p>Vid räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor kan ett snabbt nyttjande av UAS ha avgörande effekt på utfallet av insatsen, exempelvis vid livräddande åtgärder.</p> <p>Geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS kan förhindra eller fördröja ett sådana åtgärder.</p> <p>Förslaget till föreskrifter eller konsekvensutredningen tar inte upp denna negativa påverkan. Då det inte går att förutse när olyckor och liknande händelser kommer att inträffa kan ett tillståndsförfarande enligt §§ 9-10 i förslaget till föreskrifter vara alltför tidskrävande.</p> <p>MSB ser därför behov av att räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor undantas från geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS. Med anledning av att Transportstyrelsen bedömer att ett stort antal sådana zoner kan komma att upprättas är det angeläget att undantaget är enhetligt utformat. Om ett sådant ständigt undantag regleras genom villkor i respektive varje zon bör dessa villkor vara standardiserade för att inte fördröja akuta åtgärder.</p> <p>MSB bedömer att räddningstjänst enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor omfattas av detta undantag. Transportstyrelsens förslag (TSF 2023-40) till föreskrifter och allmänna råd om obemannade luftfartygssystem hänvisar till ovanstående undantag.</p> | <p>undantagna aktörer och verksamheter i stort motsvarar vad MSB anför.</p> |

| Remissinstans                         | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------------------------------|---------------------|---|---|
| Polismyndigheten                      |                     | <p>Polismyndigheten anser liksom Transportstyrelsen att en nationell reglering avseende geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum behöver upprättas och har inte några invändningar mot förslagen i sig. Myndigheten lämnar dock följande medskick.</p> <p>Det är viktigt att det skapas förutsättningar för en tydlig hantering av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum. Polismyndigheten vill dock framföra att de nu aktuella förslagen endast utgör ett första steg i den nationella reglering som är nödvändig på området. Polismyndighetens behov av fredat luftrum, när myndigheten utför sitt tjänsteuppdrag, innebär att förslagen relativt snart kan behöva uppdateras. En sådan uppdatering bör ske i samråd med Polismyndigheten som exempelvis ser behov av att luftrum kan stängas med omedelbar verkan, vid t.ex. brottsutredning.</p>  | <p>Noterat.</p> <p>Transportstyrelsen utreder frågan om föreskriften ska utökas med nya bestämmelser vad gäller myndigheters möjlighet att på egen hand upprätta tillfälliga geografiska UAS-zoner.</p>   |
| Saab Digital Air Traffic Solutions AB |                     | <p>SDATS instämmer i resonemanget i konsekvensutredningen och slutsatsen att det finns ett behov av att nationellt reglera utformning samt införande av UAS-zoner eller U-space-luftrum och särskilt ansökningsförfarandet för dessa.</p> <p>I och med att upprättandet av UAS-zoner eller U-space-luftrum kan få stor påverkan på ATS-tjänsten i det luftrum som överlappas av eller som angränsar till dessa UAS-zoner och U-space-luftrum har SDATS valt att lämna nedanstående synpunkt.</p> <p>Flygplatsorganisationen äger luftrummet och vi som ATS-leverantör är utnämnda att bedriva ATS-tjänsten utifrån de villkor om öppet-hållning och kapacitet som flygplatsen önskar för sin verksamhet.</p> <p>Den förändring det innebär att införa UAS-zoner eller U-space-luftrum som överlappar eller angränsar till det luftrum vi är utnämnda att bedriva ATS-tjänst inom, kommer kräva en säkerhetsbevisning från oss som ATS-leverantör.</p> | <p>Noterat och delvist beaktat.</p> <p>Det är upp till den som ansöker om en geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum att samordna med de intressenter som berörs av det planerade området. Transportstyrelsen har ett ansvar att säkerställa att så har gjorts, vilket också blir särskilt relevant i de fall en geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum upprättas inom kontrollerat luftrum. Innan beslut om upprättande har Transportstyrelsen även ett ansvar att samordna och samråda området med relevanta aktörer, dock ska vi inte reglera oss själva.</p> <p>I de fall flygtrafikledningstjänsten har konstaterat att ett område skulle innebära en ändring av det funktionella systemet och/eller procedurer, och således också kräver en ändringsanmälan och säkerhetsbevisning, så har</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <p>Införandet kan även kräva förändringar i infrastruktur eller på procedurer. I dag finns tvingande krav i flera regelverk t.ex. i (EU) 2017/373 ATM/ANS.OR.A.045 respektive även (EU) 139/2014 ADR.OR.B.040 om hur säkerhetsbevisning ska utföras vilket även innefattar krav på samordning mellan berörda aktörer som påverkas av en förändring. Vår uppfattning att denna reglering bör innefatta motsvarande krav.</p> <p>Vi ser en risk att arbetsinsatsen för flygtrafiktjänstleverantören eller flygplatsorganisationen underskattas, både avseende arbetstid som respektive organisation behöver lägga ner och vilka ledtider det kan innebära.</p> <p>Föreskriftsförslagets 5§ punkt 5 ställer krav på den sökande parten att samordna förslaget med andra berörda aktörer, vilka vi från det allmänna rådet uppfattar inkluderar även den flygtrafikledningstjänst som kan påverkas. Vår uppfattning är dock att de föreskrifter och allmänna råd som berör samordningen är otillräckliga i föreskriftsförslaget.</p> <p>Ytterligare vägledning riktad till den som söker om en UAS-zon eller ett U-space-luftrum skulle kunna erbjuda ett väsentligt stöd till dennes förberedande arbete, särskilt då flera tillståndspliktiga verksamheter som flygtrafikledningstjänst eller flygplats potentiell kan påverkas. En vägledning kan användas för att förklara inbördes beroenden och vilka regelverk som styr respektive aktör och vilka moment som eventuellt kan kräva separata godkännanden.</p> <p>Det finns flera goda exempel på vägledningar som Transportstyrelsen publicerat inom flera områden, t.ex. inom om säkerhetskultur eller om informationssäkerhet (TSG 2022-12011).</p> | <p>Transportstyrelsen möjligheten att invänta beslut om upprättande till dess att flygtrafikledningensheten inkommit med relevant dokumentation som stödjer förslaget av upprättande av geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum. De synpunkter ett ATS har på en ansökan om upprättande av geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum inom ett kontrollerat luftrum kommer alltid utgöra ett viktigt underlag för beslut i dessa ärenden och beaktas av Transportstyrelsen.</p> <p>5 § syftar också till att förtydliga ansvaret för den som ansöker om antingen en geografisk UAS-zon eller U-space-luftrum. Den som ansöker om ett U-space-luftrum blir ansvarig för att driva luftrumsriskbedömningen i enlighet med artikel 3 förordning (EU) 2021/664. AMC/GM till artikel 3 förtydligar hur den sökande måste beakta och omhänderta de risker och utmaningar som följer av att planera ett U-space-luftrum i kontrollerat luftrum. Detta blir särskilt viktigt mot bakgrund av lydelsen i artikel 4 i förordning (EU) 2021/664 som omfattar DAR. DAR kommer att behöva hanteras av aktuellt ATS, vilket i sin tur innebär att ATS har en viktig roll i planeringsfasen för U-space, med hänsyn till de lokala förutsättningarna för respektive ATS. Transportstyrelsen bedömer därför att aktuellt ATS har stora möjligheter att påverka utseendet av framförallt U-space-luftrumets olika volymer, men även enskilda geografiska UAS-zoner, beroende på typ och områdesspecifika villkor. Transportstyrelsen tillstyrker att arbetsinsatsen som i det fallet krävs av ATS inte ska underskattas. Dock förändrar inte föreskriftsförslaget</p> |

| Remissinstans                  | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|--------------------------------|---------------------|---|---|
|                                |                     | <p>Ett första alternativ till vägledning är att ställa tydligare krav i föreskriften att ansökan ska innehålla skriftliga samråd med berörda intressenter.</p> <p>Ett andra alternativ är att Transportstyrelsen inhämtar skriftliga samråd från berörda aktörer som en del av myndighetens granskning.</p>   | <p>omfattningen av arbetsinsatsen från ett ATS i sak, eftersom grundförordningen (EU) 2021/664 redan anger krav på samverkan med ATS då ett U-space-luftrum sammanfaller med kontrollerat luftrum.</p>  |
| Sjöfartsverket                 |                     | <p>Sjöfartsverket har tagit del av remissen och har inga synpunkter på det föreslagna.</p>  | <p>Noterat.</p>   |
| Sveriges Kommuner och Regioner |                     | <p><b>Sammanfattning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• SKR ser positivt på att föreskriften syftar till att skapa systematik och struktur i ansökningsprocessen, vilket underlättar både för sökande och för Transportstyrelsen.</li> <li>• SKR uttrycker dock oro över att föreskriften inte tillräckligt beaktar helheten, särskilt hur kommuner – som ansvarar för den fysiska planeringen på marken – ska inkluderas i processen.</li> <li>• Eftersom nuvarande lagstiftning tillkom under en tid då flygtrafik i urbana områden inte förekom, anser SKR att det är olämpligt att direkt överföra detta system till planeringen av luftrum för drönare. Detta gäller både beslut om UAS-zoner och U-spaceområden.</li> <li>• Det är avgörande att Transportstyrelsen i högre grad inkluderar kommuner och regioner i processen, både som aktörer och som beslutsfattare. Detta kräver en mer transparent och samordnad modell där fysisk planering, miljöhänsyn och lokal kompetens ges större utrymme.</li> </ul> | <p>Noterat.</p> <p>Kommuner och regioner ska inkluderas i den samverkan som genomförs av den som ansöker om ett U-space-luftrum. Där har kommuner och regioner möjligheten att påverka utkomsten av U-space-luftrumets utseende och kriterier för att omhänderta den fysiska planeringen som kommunerna ansvarar för.</p> <p>Transportstyrelsen kommer avseende geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum höra de aktörer och verksamheter som vi bedömer behöver höras för att vi ska leva upp till ansvaret enligt 23 § förvaltningslagen (2017:900). Däri kan samverkan med kommuner och regioner vara ett naturligt inslag. Det finns dock en vinning med att inte föreskriva att sådan samverkan alltid ska ske givet den bredd av ärenden och syften med geografiska UAS-zoner som finns. En flexibilitet gynnar Transportstyrelsen, de vi samverkar med samt den sökande genom minskad administration och ökad effektivitet.</p> |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  |  | <p><b>Sveriges Kommuner och Regioners synpunkter</b><br/><b>Behov av tydligt regelverk</b></p> <p>Transportstyrelsens föreslagna föreskrifter kring geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum utgör ett viktigt steg i utvecklingen av regler för obemannad luftfart. Eftersom dessa luftrumsstrukturer är relativt nya och riktar sig till en användargrupp som tidigare inte varit en del av den traditionella luftfarten, är det avgörande att regelverket är tydligt, lättförståeligt och anpassat till både nuvarande och framtida behov.</p> <p>Det är positivt att föreskriften syftar till att skapa systematik och struktur i ansökningsprocessen, vilket underlättar både för sökande och för Transportstyrelsen. Samtidigt finns det flera aspekter som bör belysas ytterligare, särskilt vad gäller samverkan med fysisk planering och kommunal kompetens.</p> <p><b>Behov av helhetssyn och samordning med fysisk planering</b></p> <p>Syftet med föreskriften är att skapa en tydligare struktur i ansökningsprocessen och därigenom ge bättre förutsättningar för de aktörer som avser att ansöka om UAS-zoner eller U-space. SKR ser dock med oro på att föreskriften i allt för stor utsträckning fokuserar på Transportstyrelsens administrativa hantering och inte tillräckligt beaktar helheten, särskilt hur kommuner – som ansvarar för fysisk planering – ska inkluderas i processen.</p> <p>Eftersom UAS-zoner och U-space-luftrum direkt påverkar var och hur drönare får operera, är det nödvändigt att dessa strukturer samordnas med kommunernas fysiska planering och markanvändning på ett helt annat sätt än tidigare luftrumsplanering.</p> <p>Att inte inkludera kommuner och regioner mer tydligt i föreskriften riskerar att skapa en obalans mellan luftfartens behov och lokalsamhällets förutsättningar.</p> |  |
|--|--|--|--|

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt  | Transportstyrelsen kommentar och beslut   |
|---------------|---------------------|---|---|
|               |                     | <p><b>Kommunernas roll i framtidens luftburna mobilitet</b></p> <p>I takt med att drönare och luftburen mobilitet blir en allt viktigare del av samhällsinfrastrukturen, kommer kommunernas roll att bli än mer central. SKR framhåller att kommuner och regioner har en avgörande funktion.</p> <p>Föreskriften utgår från dagens lagstiftning kring luftfart och bygger vidare på existerande ansvarsområden. Eftersom denna lagstiftning tillkom under en tid då flygtrafik i urbana områden inte existerade, anser SKR att det är olämpligt att direkt överföra detta system till planeringen av luftrum för drönare – oavsett om det gäller UAS-zoner eller framtida U-spaceområden.</p> <p>SKR ser positivt på att föreskriften skapar struktur och tydlighet i ansökningsprocessen för UAS-zoner och U-space-luftrum. Samtidigt är det avgörande att Transportstyrelsen i högre grad inkluderar kommuner och regioner i processen, både som aktörer och som beslutsfattare. Detta kräver en mer transparent och samordnad modell där fysisk planering, miljöhänsyn och lokal kompetens ges större utrymme.</p> |   |
| Swedavia      |                     | <p>Swedavia instämmer med Transportstyrelsens bedömning att nationell reglering behövs och ser därför mycket positivt på Transportstyrelsens avsikt att reglera frågan i en föreskrift.</p> <p>Överlag anser Swedavia att innehållet är väl genomarbetat och vi har inga synpunkter på det övergripande innehållet.</p> <p>Swedavia önskar dock att framföra vikten av att ett enhetligt språk och enhetliga begrepp används i Transportstyrelsens författningssamling (TSFS).</p> <p>Som exempel kan nämnas:</p>   | <p>Noterat och ej beaktat.</p> <p>Föreskrifterna om geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum riktar sig till alla, och inte enbart till godkända organisationer som i förekommande fall är relevant i föreskriften om användning av luftrummet och flygprocedurer.</p> |

| Remissinstans    | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|------------------|---------------------|--|---|
|                  |                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning och användning av luftrum samt flygprocedurer står det:<br/>"Godkännande från Transportstyrelsen krävs vid nyetablering, ändring eller avveckling av flygprocedurer."</li> <li>• I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum står det:<br/>"Dessa föreskrifter ska tillämpas av den som ansöker hos Transportstyrelsen om upprättande, ändring eller avveckling av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum."</li> </ul> <p>Vi ser gärna att Transportstyrelsen i möjligaste mån generellt använder enhetliga formuleringar för att öka tydligheten och konsekvensen mellan föreskrifterna.</p> <p>Utöver ovan har Swedavia inga ytterligare synpunkter i detta samråd.</p> |   |
| Säkerhetspolisen |                     | <p>Säkerhetspolisen har utöver vad som följer nedan inga synpunkter på förslaget till föreskrifter.</p> <p>Det bör i den fortsatta beredningen av föreskrifterna beaktas om det i tillämpningen kan förekomma uppgifter som rör säkerhetskänslig verksamhet och som därför omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) eller som skulle ha omfattats av sekretess om den lagen hade varit tillämplig (säkerhetsskyddsklassificerade uppgifter) eller andra uppgifter som med hänsyn till sekretess inte får röjas. Det kan exempelvis finnas skäl för en statlig myndighet att invända mot inrättandet eller utformningen av en geografisk UAS-zon av skäl som omfattas av försvarssekretess enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen.</p>   | Noterat.                                |

| Remissinstans      | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut  |
|--------------------|---------------------|--|--|
| Tail Winds         |                     | Vi är många som använder luftrummet i Sverige under kategorin Allmänflyg, dels privat men även firmaflyg och samhällsnyttiga uppdrag. Upprättandet av Zoner och restriktionsområden av olika slag hindrar ofta genomförandet av flygningar på önskat vis. Därför bör dessa inskränkas att gälla endast under tiderna de verkligen behövs och områdena faktiskt används.  | Noterat.   |
| Transportföretagen |                     | <p>Transportföretagen uppskattar att Transportstyrelsens förslag till föreskrift är föredömligt kortfattat och enkelt utformat. Förslaget är väl genomarbetat men vi saknar framför allt samråd och integration med kommersiella aktörer som opererar i samma luftrum.</p> <p><b>Synpunkter i korthet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tydligare krav på samråd med bemannad luftfart</b> - Föreskriften nämner att en ansökan ska innehålla en redogörelse för samverkan med berörda användare, men det specificeras inte tydligt att bemannade luftfartsaktörer såsom bruksflyg och regionala flygplatser alltid ska ingå i detta samråd.</li> <li>• <b>Risk för obalans i ansvarsfördelning mellan UAS och bemannad luftfart</b> - Det framgår att ansvaret för att lämna yttrande om tillstånd att flyga i begränsade UAS-zoner kan ligga på den som ansöker om zonen. Det skapar en potentiellt godtycklig maktbalans där en aktör (som t.ex. ett privat företag) får avgöra om annan verksamhet tillåts inom ett visst luftrum.</li> <li>• <b>Bristande hänsyn till befintlig luftfartsinfrastruktur</b> - Varken föreskriften eller konsekvensutredningen lyfter specifikt behovet av att analysera påverkan på befintliga luftrum och procedurer för bemannad luftfart vid införande av UAS-zoner eller U-space.</li> <li>• <b>Brist på tydlig rollfördelning vid luftrumsdelning</b> - Det finns risk att den praktiska tillämpningen av samverkan och koordination mellan bemannad och obemannad luftfart lämnas öppen för tolkning.</li> </ul> | <p>Noterat.</p> <p>Transportstyrelsen kan inte föreskriva vilka vi ska samverka eller samråda med. Transportstyrelsens ansvar enligt 23 § förvaltningslagen (2017:900) medför att vi från fall till fall behöver värdera vilka aktörer och intresseorganisationer vi behöver höra.</p> <p>Bedömningen av lämpligheten av andra operatörs verksamhet i området görs bäst av den som verkar i området. Det är dock alltid Transportstyrelsen som behöver ta genomförd samverkan i beaktning och bedöma om en egen samverkan är nödvändig eller ej. Vi delar därmed inte bilden av att föreslagen ordning skulle kunna bli rättsosäker eller skapa obalans.</p> <p>Geografiska UAS-zoner kommer tillgängliggöras en viss tid innan de börjar gälla. Därtill är det alltid befälhavarens ansvar att informera sig om hur luftrummet i det område man avser operera i ser ut. Det bedöms inte som nödvändigt att föreskriva vissa tidsramar. Dessa regleras bäst i överenskommelser eller avtal med Luftfartsverket som har till uppgift att tillgängliggöra datasetet.</p> <p>Avseende elektronisk synlighet tackar vi för medskicket och vi tar det med oss i det vidare arbetet.</p> |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tidpunkt och offentliggörande av föreskrifter</b> - Det finns ett allmänt råd om att ansökan ska göras "i god tid", men inga specifika krav på hur tidigt bemannad luftfart ska informeras eller ges möjlighet att yttra sig.</li> </ul> <p><b>Tydligare krav på samråd med bemannad luftfart</b><br/>Vi vill särskilt lyfta behovet av att aktörer inom bruksflyg, det vill säga helikopterföretag och flygbolag som verkar i okontrollerad luft, tydligt anges bland de som ska konsulteras vid upprättandet av geografiska UAS-zoner och U-space-luftrum. I föreskriften anges att en redogörelse för samverkan med berörda användare ska ingå i ansökan, men det framgår inte tydligt vilka aktörer detta omfattar. För att säkerställa att samtliga relevanta intressen tillvaratas bör det framgå uttryckligen att bemannad luftfart, inklusive bruksflyg och andra allmänflygaktörer, ska omfattas av samråd.</p> <p><b>Risk för obalans i ansvarsfördelning mellan UAS och bemannad luftfart</b><br/>Vidare bör föreskriften tydliggöra ansvarsfördelningen vid tillståndsgivning i UAS-zoner som begränsar eller utesluter viss flygverksamhet. Att ansvaret för att bedöma andra operatörers verksamhet inom zonen kan ligga på den aktör som ansökt om zonen riskerar att skapa en obalanserad och potentiellt godtycklig ordning. Tillståndsgivning bör därför ske av en neutral part, eller åtminstone vara förankrad i tydliga och rättssäkra rutiner.</p> <p><b>Bristande hänsyn till befintlig luftfartsinfrastruktur</b><br/>Det saknas också tillräcklig tydlighet kring hur hänsyn ska tas till befintlig luftfartsinfrastruktur och redan etablerad bemannad flygverksamhet i de områden där UAS-zoner eller U-space föreslås. Här bör ett uttryckligt krav på konfliktanalys införas, där påverkan på befintliga luftrumsstrukturer och användare analyseras och redovisas.</p> |   |

| Remissinstans | Kapitel<br>Paragraf | Synpunkt   | Transportstyrelsen kommentar och beslut |
|---------------|---------------------|--|---|
|               |                     | <p><b>Brist på tydlig rollfördelning vid luftrumdelning</b><br/>Föreskriften bör dessutom kompletteras med krav på att samverkan och luftrumsriskbedömning sker på ett strukturerat sätt i de fall där bemannad och obemannad luftfart delar luftrummet. Detta är avgörande för en säker integrering av olika trafikslag och för att minimera risken för incidenter.</p> <p><b>Tidpunkt och offentliggörande av föreskrifter</b><br/>Det bör även införas tydligare krav på tidig information och möjlighet till synpunkter från berörda parter innan en zon träder i kraft. Den allmänna formuleringen om att ansökan ska komma in "i god tid" ger otillräcklig vägledning. Ett konkret minimikrav på handläggnings- och informationsperiod bör införas för att möjliggöra anpassning från andra luftfartsaktörer.</p> <p><b>Avslutningsvis</b><br/>Som representanter för både den bemannade och den obemannade luftfarten vill vi med tydlighet lyfta behovet av elektronisk synlighet mellan bemannad och obemannad luftfart i hela landet, både inom och utanför U-space och geografiska UAS-zoner, eftersom synlighet minskar risken för kollision.<br/>Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter och står till förfogande för förtydliganden och fortsatt samverkan.</p> |   |
| Tullverket    |                     | Tullverket har inte några synpunkter på de krav som föreslås gälla vid en ansökan om upprättande, ändring eller avveckling av en geografisk UAS-zon eller ett U-space-luftrum. Tullverket vill dock i sammanhanget påpeka att de brottsbekämpande myndigheterna har behov av att kunna använda UAS för att utföra sina respektive brottsbekämpande uppdrag. Dessa behov behöver beaktas vid upprättandet av geografiska UAS-zoner som begränsar eller utesluter drift av UAS.  | Noterat.                                |

**Sändlista**

Arvidsjaur Flygplats AB, ACR Sweden AB, Försvarsmakten, Kustbevakningen, Lantmäteriet, Linköpings universitet (avsett för ITN och MIT), Luftfartsverket, Lunds universitet (avsett för Trafikflyghögskolan), Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen Dalarnas län, Länsstyrelsen Gotlands län, Länsstyrelsen Gävleborgs län, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Jönköpings län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen Kronobergs län, Länsstyrelsen Norrbottens län, Länsstyrelsen Skåne län, Länsstyrelsen Stockholms län, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Värmlands län, Länsstyrelsen Västerbottens län, Länsstyrelsen Västernorrlands län, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Länsstyrelsen Örebro län, Länsstyrelsen Östergötlands län, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Naturvårdsverket, Polismyndigheten, SDATS, Sjöfartsverket, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Sveriges regionala flygplatser, Swedavia, Säkerhetspolisen, Transportföretagen Flyg, Tullverket.