



KSAK/KSAK-M:s svar på Remiss TSL 2025-8040

Svar på tre tillfälligt upprättade farliga områden i Västra Götaland

Här följer KSAK/KSAK-M svar på Remiss TSL 2025-8040, avseende tre tillfälligt upprättade farliga områden i Västra Götaland, Borås, Skövde och Uddevalla.

Inledning

KSAK svarar på denna remiss först och främst för att Transportstyrelsen inbjudit till samråd och utifrån att KSAK verkar som riksorganisation för det ideella allmänflyget, företrädesvis för flygklubbar och medlemmar med motordrivna luftfartyg, flygplan och gyrokoptrar. Vi omfattar i princip samtliga svenska flygklubbar, 120 flygklubbar ca 4300 medlemmar, ca 1 000 luftfartyg under MTOM 5 700kg med ca 45 000 flygtimmar per år. Av Sveriges ca 110 flygskolor verkar ca 80 av dessa i KSAK:s organisation.

Vi delar ambitionen om hög flygsäkerhet och harmonisering med EU-rätten, men ser risker och oklarheter om vem som bär ansvaret för luftrumsinträdet med de föreslagna reglernas praktiska genomförbarhet, särskilt. Vi anser att förslaget i sin nuvarande form riskerar att motverka både flygsäkerhet och tillgänglighet, och dessutom går emot EASA:s intentioner/direktiv om förenklade och proportionerliga regler för allmänflyget.

Slutsats och ställningstagande för samtliga tre farliga områden

- Omfattningen av upprättande av farligt område under 12 månader är inte hållbart. Det är oacceptabelt att en verksamhet som utföres av en enskild aktör skall begränsa alla andra aktörer på dagtid under 12 månader. D-området borde istället upplåtas när verksamheten är aktiv under de tider det avses användas och då med minst ett dygns varsel.
- Krav om visuell övervakning av luftrummet ska säkerställas för upptäckt av annan luftfart inom eller på väg mot området där operatören ska redovisa hur denna övervakning ska ske (i detta fall verkar det vara orimligt för oss att begära att UAS ska flygas inom synhåll även om det är vi förordar)
- Krav på begränsning av höjd. Om drönare får luftrum till max 100/120 m AGL. Då bemannad luftfart ska hålla sig över 150 m (500 ft) AGL uppstår ingen kollisionsrisk.
- UAS ej tillåtet att befinna sig inom av flygplatsens trafikvarv. En zon med radie 5 nautiska mil från flygplatsen skall anses som ett minimum för att säkra de behov som finns.
- Vi emotsätter oss att införa Farligt område över 100 meter AGL då bemannad luftfart inte får beträda luftrum under 500 fot utan tillstånd, inkluderande särskild utbildning.

KSAK anser att förslaget ska omarbetas så att det bättre tar hänsyn till ovan ställningstagande.

Tidigare KSAK generella ställningstagande kvarstår avseende förhållande mellan bemannad och obemannad luftfart

- Tillgång till luftrum: Tillgång till luftrum är bemannad luftfarts största utmaning. Här förordas att Drönare utan ADS-B har tillgång till G-luft men endast under 50 meter AGL (150 ft.) och ej närmare än 1 NM från okontrollerat flygfält, Drönare med ADS-B kan ha tillgång även till C-luft men endast under 50 meter AGL (150 ft.) och operatören ska vara i kontakt med berört ATS-organ. Permanenta R-områden ska inte kunna upprättas för drönarflygning.
- Fria luftrum: U-space-luftrum och geografiska UAS zoner måste utformas så att de inte inskränker på möjligheten för ideellt allmänflyg (samtliga luftfartygskategorier) att operera fritt, särskilt i okontrollerat luftrum och på höjder där bemannad luftfart är vanlig.



KSAK/KSAK-M:s svar på Remiss TSL 2025-8040

Svar på tre tillfälligt upprättade farliga områden i Västra Götaland

- Proportionerliga restriktioner: Införandet av tillfälliga restriktionsområden (R-områden) för drönare bör ske med hänsyn till påverkan på ideellt allmänflyg (samtliga luftfartygskategorier), civilhjälpflyg och blåljusflyg.
- Harmoniserad kommunikationsstandard: Obemannad och bemannad luftfart ska verka med samma kommunikationsstandarder och bör harmoniseras därefter.

KSAK förordar

- Att ett nationellt samordningsråd med representanter från både bemannad och obemannad luftfart såväl som kommersiell som ideell sektor etableras för att hantera intressekonflikter och främja en balanserad utveckling av luftrumsreglering i Sverige. Inte minst för att säkerställa flygsäkerheten.
- Att regelverken för UAS-zoner och U-space bör inkludera krav på kontinuerlig utvärdering av deras påverkan på bemannad luftfart och att nödvändiga justeringar baserat på aktörernas erfarenheter löpande genomförs.
- Att U-space-luftrum och tillhörande tjänster i första hand ska införas där behovet är särskilt stort, exempelvis i urbana miljöer med hög trafikbelastning.
- Att den föreslagna utvecklingen av U-space-luftrum och geografiska UAS-zoner utformas så att de inte inskränker på möjligheten för ideellt allmänflyg att operera fritt.
- Att säkerhetsarbetet inom obemannad flygande verksamhet utformas och kravställs på samma sätt som för bemannad luftfart.
- Att krav på status avseende luftvärdighet hos varje enskild farkost säkerställs på samma sätt som för bemannade farkoster som opereras i reglerade och oreglerade luftrum.
- Att vid fastställande av avgifter för pilotcertifikat och krav på enskild pilot/operatör, för obemannade som bemannade luftfartyg, tillämpas likställighetsprincipen för att säkerställa harmoniserade och proportionerliga kostnader för olika typer av certifiering.
- Att medicinska krav för drönarpiloter i kommersiella kategorier beaktas för att säkerställa att dessa motsvarar likvärdiga krav för andra piloter som verkar i samma luftrum.
- Att en förenklad form av medicinsk hälsodeklaration för drönaroperatörer och samtliga piloter inom allmänflyg införs.
- Att investeringar och kostnader för nya/utökade verksamheter av ökad trafik inom nya trafikslag t.ex. obemannad luftfart inte ska belasta befintliga flygaktörer.

På lika villkor och samma regelverk är bra för flygsäkerheten och ekonomin

Vi önskar lyfta vikten av att myndigheterna låter obemannad luftfart (drönare) och bemannad luftfart verka på lika villkor. Med samma operativa regler för framförandet av luftfarkosten och samma avgifter oavsett bemannad eller obemannad. Att påföra drönarbranschen krav på regelefterlevnad och luftvärdighet är en självklarhet ur ett säkerhetsperspektiv, att påföra samma avgiftsnivåer och kostnader som gällande för bemannad luftfart är en utmaning men på sikt ett måste. Detta oavsett vilken kategori av bemannad luftfartyg och operativt uppdrag. Det vill säga att vi efterlyser samma regelverk som för bemannande luftfart som styrs av EU/EASA (ej nationella regelverk) som jämförelse se till bemannad vägfordon i förhållande till autonoma bilar som verkar på samma trafikregler. Som till exempel, för piloter och drönaroperatörer (harmoniserade avgifter för behörigheter och medicinska krav) luftvärdighetsavgifter, tillståndavgifter för kommersiell och icke kommersiell flygverksamhet för områden som pilotutbildning/flygskolor (privat och kommersiellt), resenärsflyg (privat och kommersiellt), blåljusflyg, civilhjälpflyg med flera kategorier.



KSAK/KSAK-M:s svar på Remiss TSL 2025-8040

Svar på tre tillfälligt upprättade farliga områden i Västra Götaland

Transportstyrelsen avgifter ska vara homogen mellan bemannat och obemannat (undantaget Modellflyg och lättare Drönare under 250 gr). Det gäller ägandeskapet, verksamheter för operationer och underhåll samt utbildning och behörigheter som vi uppfattar avgifterna idag bör allmänflygets avgifter för pilot och luftfartyg harmoniseras med drönarverksamheterna och harmoniseras för bemannad luftfart till motsvarande.

Vi önskar belysa att KSAK är positiva till drönarbranschen (obemannad luftfart) med dess utveckling och uppdrag vilket vi anser vara bra för Sverige och svensk luftfart. För att möjliggöra detta är det viktigt att en smidig interaktion med befintliga trafikslag/luftfart men då med befintliga regelstrukturer, då på lika villkor med bemannad luftfart.

Slutligen tackar vi för Transportstyrelsens inbjudan till samråd och hörande med luftrumbrukare i de berörda områdena. Mycket uppskattat.

Bromma 2025-12-10

Med vänliga hälsningar

Lars-Christer Andersson
Generalsekreterare KSAK/KSAK-M
076-131 46 46

Övergripande behov att beakta för allmänflyget

Det ideella allmänflyget är en grundläggande del av det svenska luftfartssystemet. Det utgör bas för pilotutbildning, samhällsnyttig trafik och regional tillgänglighet. Om regelverket inte anpassas efter dess förutsättningar riskerar viktiga samhällsfunktioner att försvagas.

Det ideella allmänflyget är ofta den enda luftburna verksamheten som finns kvar när kommersiell trafik har upphört. Många mindre och okontrollerade flygplatser har idag endast verksamhet kopplad till ideellt allmänflyg, ambulansflyg och skolflyg/flygutbildning samtliga kategorier av flygcertifikat. Att införa höga tekniska och administrativa krav riskerar att göra dessa verksamheter omöjliga att upprätthålla.

Det ideella allmänflyget är också en inkörsport för framtidens luftfart, det är här nya piloter utbildas och ny teknik testas. Det är därför avgörande att regelverket utformas med flexibilitet, kostnadseffektivitet och proportionalitet så att dessa funktioner kan bestå.