



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Infrastruktur- och bostadsministern

Till riksdagen

Svar på fråga 2023/24:651 av Martina Johansson (C)
Radarstyrd hinderbelysning

Martina Johansson har frågat mig om regeringen kommer att ta initiativ för att tillåta radarstyrd hinderbelysning.

I Sverige finns i dagsläget ett fåtal vindkraftverk med s.k. radarstyrd hinderbelysning. Under åren 2010–2013 beviljade Transportstyrelsen en handfull ansökningar om att få tillämpa s.k. system för radarstyrd hinderbelysning efter att den sökande kunde visa att flygsäkerheten omhändertogs. Sedan 2016 har Försvarmakten intagit ett ställningstagande att radarstyrd hinderbelysning inte kan anses vara acceptabelt ur Försvarmaktens perspektiv. I juni 2021 uppdaterade Försvarmakten sitt ställningstagande till att omfatta samtliga former av behovsstyrd hinderbelysning. Försvarmaktens ställningstagande utgår från tre aspekter; risk för spridning av information rörande Sveriges säkerhet, flygsäkerhetsmässiga och operativa skäl samt potentiell påverkan på riksintressen för totalförsvarets militära del.

Regeringen uppdrog åt Transportstyrelsen i regleringsbrevet för 2021 att redogöra för hur myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:155) om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan förhåller sig till de internationella standarder och rekommendationer som anges i bilaga 14 till Chicagokonventionen avseende möjligheten att bevilja undantag från reglerna och medge behovsstyrd hinderbelysning för vindkraftverk. Enligt uppdraget skulle Transportstyrelsen dessutom redovisa en jämförelse mellan det svenska regelverket och andra relevanta europeiska länders nationella regelverk gällande behovsstyrd hinderbelysning. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i december 2021.

Jag kan konstatera att Transportstyrelsen i sin rapport pekar på att en betydande skillnad mellan Sverige och övriga länder är användandet av det nationella luftrummet och hur militären opererar tillsammans med den civila trafiken. Enligt rapporten är det sätt som den svenska Försvarsmakten opererar på unikt och förekommer inte i något annat land i Europa. Enligt Transportstyrelsen är det därför näst intill omöjligt att säga att upplägg för behovsstyrd hinderbelysning som fungerar i ett annat land automatiskt även fungerar i Sverige. Om behovsstyrda system för hinderbelysning ska kunna tillämpas i Sverige, krävs enligt Transportstyrelsen ingrepp i den nationella modellen för samexistens i det svenska luftrummet.

Efter redovisningen av regeringsuppdraget påbörjade Transportstyrelsen en analys för att se om det fanns förutsättningar att förändra den svenska kravbilden för markering av objekt som kan utgöra en fara för luftfarten. Analysen slutfördes sommaren 2023 och ledde till att myndigheten hösten 2023 beslutade att utföra en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2020:88) om markering av föremål som utgör en fara för luftfarten och om flyghinderanmälan om ändringar. Översynen av föreskrifterna syftar till att undersöka möjligheterna att anpassa de svenska kraven för att markera vindkraftverk i enlighet med de internationella reglerna som framgår av bilaga 14 till Chicagokonventionen. Översynen av föreskrifterna planeras vara klar sista kvartalet 2024.

Jag ser därmed i nuläget inte behov av några initiativ gällande radarstyrd hinderbelysning.

Stockholm den 5 mars 2024

Andreas Carlson