

Uppföljning av flygbuller i utpekade fjällområden 2025



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för Hållbar utveckling, Sektionen för miljö

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning 2025-5007
Författare Isabella Hadenius och Marie Hankanen
Månad År Februari 2026

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportstyrelsen har under 2025 tagit fram rapporten *Uppföljning av flygbuller i utpekade fjällområden 2025*.

Flygbuller definieras som det oönskade ljudet som alstras av luftfartyg och är en miljö- och hälsofråga som berör och engagerar människor. Transportstyrelsen följer återkommande upp klagomål rörande flygbuller i utpekade fjällområden samt undersöker forskningsartiklar inom området. Underlaget analyseras i syfte att utreda om eventuella åtgärder är nödvändiga. Avslutningsvis sammanställs underlaget och bedömningen i en rapport som delges intressenter och kan användas som ett underlag vid kommande fördjupande utvärderingen av miljö kvalitetsmålen.

Rapporten är framtagen av Isabella Hadenius och Marie Hankanen vid sektionen för miljö. Tack till alla respondenter för deras bidrag till denna rapport.

Norrköping februari 2026

Simon Posluk
Chef för enheten för hållbar utveckling

Kajsa Lindström
Chef för sektionen för miljö

Sammanfattning

Flygbuller i fjällmiljöer är en återkommande fråga med betydelse för både boende, besökare och rennäring och övrig fauna. Inom ramen för miljö kvalitetsmålet *Storslagen fjällmiljö* följer Transportstyrelsen regelbundet utvecklingen i utpekade fjällområden för att bedöma om buller från luftfart fortsatt kan anses vara försumbart. Syftet med rapporten är att sammanställa aktuell kunskap om förekomsten av klagomål på flygbuller i utpekade områden, dess påverkan på djurliv samt att följa eventuella förändringar över tid.

Rapporten bygger på en enkätundersökning riktad till kommuner, länsstyrelser, myndigheter, Svenska Turistföreningen och aktörer med ansvar för natur- och viltfrågor, kompletterad med en genomgång av aktuellt forskningsläge. Resultaten visar att förekomsten av klagomål varierar mellan olika fjällområden. I vissa fjällområden, särskilt i delar av Norrbotten och kring Abisko, rapporteras återkommande störningar, främst kopplade till helikoptertrafik och i ökande grad till drönanvändning. I andra områden har inga eller mycket få klagomål noterats. Klagomålen kommer huvudsakligen från lokalbefolkning, besökare och rennäring, och flera aktörer beskriver att flygbuller kan orsaka stress och störningar hos djur, särskilt under känsliga perioder.

Sammanfattningsvis visar enkätsvaren en geografisk spridning i problemets omfattning. I miljöer där tystnad förväntas kan även begränsat buller upplevas som påtagligt. Mot denna bakgrund bedöms fortsatt riktad uppföljning och dialog i särskilt utsatta fjällområden vara motiverad, medan breda generella åtgärder i nuläget inte anses nödvändiga. I slutet av denna rapport lämnas rekommendationer till fortsatt arbete.

Summary

Aircraft noise in mountain environments is a recurring issue with significance for both residents, visitors and reindeer herding and other fauna. Within the framework of the environmental quality objective A *Magnificent Mountain Landscape*, the Swedish Transport Agency regularly monitors developments in designated mountain areas to assess whether noise from aviation can still be considered negligible. The purpose of the report is to compile current knowledge about the occurrence of complaints about aircraft noise in designated areas, its impact on wildlife and to monitor any changes over time.

The report is based on a survey aimed at municipalities, county administrative boards, authorities, the Swedish Tourist Association and actors with responsibility for nature and wildlife issues, supplemented by a review of the current research situation. The results show that the occurrence of complaints varies between different mountain areas. In some mountain areas, especially in parts of Norrbotten and around Abisko, recurring disturbances are reported, mainly linked to helicopter traffic and increasingly to the use of drones. In other areas, no or very few complaints have been noted. The complaints come mainly from local residents, visitors and reindeer herders, and several stakeholders describe that aircraft noise can cause stress and disturbance to animals, especially during sensitive periods.

In summary, the survey responses show a geographical spread in the extent of the problem. In environments where silence is expected, even limited noise can be experienced as noticeable. Against this background, continued targeted monitoring and dialogue in particularly vulnerable mountain areas is considered justified, while broad general measures are not considered necessary at this time. Recommendations for further work are provided at the end of this report.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
SUMMARY	5
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö	8
1.3 Transportstyrelsens uppdrag	8
1.4 Syfte och frågeställningar	8
1.5 Metod	9
1.5.1 Enkätundersökning.....	9
1.5.2 Forskningsläget avseende flygbuller i fjällen.....	9
2 RESULTAT	10
2.1 Enkätundersökning	10
2.2 Forskningsläget avseende flygbuller i fjällen	11
2.3 Analys	11
2.3.1 Drönare.....	11
3 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER	11
3.1 Rekommendationer	12

1 Inledning

Transportstyrelsen följer utvecklingen av flygbuller i fjällen i syfte att utreda om flygbuller upplevs som ett problem i utpekade fjällområden. Tidigare utredningar, senast 2021, visar att bullernivåerna i stort är låga och inte anses utgöra ett större problem.¹

Den här utredningen har genomförts genom en enkätundersökning riktad till olika intressenter, däribland kommuner, länsstyrelser, myndigheter, Svenska Turistföreningen (STF), viltvårdare och ansvariga för nationalparker. Även relevanta forskningsstudier från de utpekade fjällområdena har beaktats i arbetet.

Transportstyrelsen har sammanställt och analyserat enkätsvaren tillsammans med övrigt underlag, och därefter gjort en bedömning av om några åtgärder behövs. Rapporten delas med Naturvårdsverket, länsstyrelserna i Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Dalarna samt med enkätens mottagare. Den publiceras också på Transportstyrelsens externa webbplats.

Rapporten omfattar, likt Transportstyrelsens tidigare utredningar gällande buller i fjällen, regleringsområden klass A enligt terrängkörningsförordningen (1978:594) – Torneträsk, Tjuoltadalen, Sulitelma, Artfjället, Daimaplatån, Mellanskogsfjäll, Hotagen och Skäckerfjällen – samt cirka 90 procent av arealen i nio nationalparker: Vadvetjåkka, Abisko, Stora Sjöfallet, Padjelanta, Sarek, Pieljekaise, Sånfjället, Töfssingdalen och Fulufjället. Dessa områden benämns i rapporten som "de utpekade fjällområdena".

1.1 Bakgrund

Transportstyrelsen har, tillsammans med Naturvårdsverket och länsstyrelserna, arbetat med Miljömålsrådets åtgärd *Flygbuller i fjällen* för att bedöma om buller från luftfarten i de utpekade fjällområdena fortfarande kan anses vara försumbart, vilket det bedömdes vara redan år 2007. Som ett led i detta arbete utreddes 2019 möjligheten att införa en föreskrift om rapportering av flygningar i områdena. Förslaget mötte dock kritik från flera remissinstanser, som ansåg att den administrativa bördan skulle bli alltför stor. På grund av detta valde Transportstyrelsen att inte gå vidare med föreskriftsarbetet. I stället har Transportstyrelsen fortsatt arbeta systematiskt med frågan genom att genomföra enkätundersökningar och följa forskningsläget om flygbuller i de berörda fjällområdena på regelbunden basis. Denna rapport används som ett underlag vid kommande fördjupande utvärderingen av miljö kvalitetsmålen.

¹ Uppföljning av flygbuller i fjällen 2021, TSL 2021-6349

1.2 Miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö

Storslagen fjällmiljö är ett av de 16 miljökvalitetsmål som ska visa vägen till ett hållbart samhälle. Miljökvalitetsmålen är antagna av riksdagen och ska fungera som riktlinjer för det konkreta miljöarbetet.

Riksdagens definition av miljökvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö ser ut som följande:

Fjällen ska ha en hög grad av ursprunglighet vad gäller biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Verksamheter i fjällen ska bedrivas med hänsyn till dessa värden och så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.

Miljökvalitetsmålet har åtta preciseringar, var av en av dessa berör buller: *friluftsliv och buller*. Preciseringen är formulerad som följer:

Fjällmiljöers värden för friluftsliv är värnade och bibehållna och påverkan från buller är minimerad.

Enligt den fördjupade utvärderingen av miljökvalitetsmålen som utfördes av Naturvårdsverket 2023 är miljökvalitetsmålet inte uppnått och kommer inte att kunna nås med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder.

Preciseringen *friluftsliv och buller* är ej uppfylld och trenden är negativ.²

Det beror bland annat på att användningen av terrängfordon har ökat markant de senaste 30 åren. Men även flyget lyftes som en källa till buller.

1.3 Transportstyrelsens uppdrag

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, med särskild inriktning på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsen har ansvar för regelgivning, tillståndsgivning och tillsyn för luftfartsområdet för civil och i vissa avseenden militär luftfart. Myndigheten ska även verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljökvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.³

1.4 Syfte och frågeställningar

Målet med föreliggande rapport är att utgöra ett kunskapsunderlag om förekomsten av bullerklagomål samt påverkan på djurlivet i de utpekade fjällområdena. Genom att arbeta systematiskt med frågan kan Transportstyrelsen jämföra resultatet med föregående och följa utvecklingen

² Naturvårdsverket, (2023) Storslagen fjällmiljö Fördjupad utvärdering av miljömålen 2023
<https://www.naturvardsverket.se/4acc07/globalassets/media/publikationer-pdf/7000/978-91-620-7073-1.pdf>
(Hämtad 2025-06-27)

³ Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

av flygbuller i de utpekade fjällområdena. Skulle exempelvis en eller flera rapporter visa att bullret från luftfartyg kontinuerligt ökar, och vid en sammantagen bedömning utgör ett problem, får beslut fattas då om vilka åtgärder som är lämpliga att vidta.

Rapporten kan även användas för att följa upp i vilken utsträckning preciseringen *friluftsliv och buller* till det nationella miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö uppfylls.

1.5 Metod

1.5.1 Enkätundersökning

För att följa utvecklingen av flygbuller i de utpekade fjällområdena genomfördes en enkätundersökning. Mottagare av enkäten var kommuner, länsstyrelser, statliga myndigheter, viltvårdare, naturbevakare, nationalparksansvariga samt Svenska Turistföreningen (STF).

Syftet med enkäten var att samla in aktuell kunskap och erfarenhet från fältet, med fokus på upplevda störningar och eventuell påverkan på djurliv. Följande frågor ställdes:

1. Hur många klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden har ni mottagit det senaste året?
2. Vilka grupper kommer klagomålen ifrån (t.ex. boende, turister)?
3. Har ni information om hur flygbuller påverkar djurlivet, exempelvis rennäringen?
4. Ser ni några tydliga trender i om dessa eventuella problem har ökat eller minskat?

Enkäten skickades ut via e-post under 2025. Vilthandläggare och personer som arbetar med jakt och viltvård hänvisades till att besvara fråga 3 och 4.

1.5.2 Forskningsläget avseende flygbuller i fjällen

En litteraturstudie genomfördes för att utreda forskningsläget avseende flygbuller i fjällen. Litteraturstudien var avgränsad till forskningsstudier som genomförts i de utpekade fjällområdena efter 2021.

För att kartlägga det aktuella kunskapsläget har litteratursökningar genomförts i flera vetenskapliga databaser och portaler, som Science Direct Freedom Collection, PubMed Central och TRID. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har bistått i genomförandet av litteraturstudien genom att utföra kompletterande sökningar i Transportbibliotekets katalog (VTI-katalogen), SwePub, Scopus och Google Scholar.

2 Resultat

2.1 Enkätundersökning

Flera respondenter anger att de får in klagomål, men antalet varierar kraftigt mellan fjällområden. Länsstyrelsen i Norrbotten och Naturum Abisko upplever att klagomålen ökat. Naturum Abisko får klagomål från bofasta och besökare. Länsstyrelsen i Norrbotten preciserar att det rör sig om "några klagomål per år" i delar av Lapponia. STF och vissa länsstyrelser beskriver att helikoptertrafik (särskilt heliskiing men även övriga flygningar) är en källa till klagomål. Flera kommuner (Åre, Gällivare, Storuman, m.fl.) uppger däremot att de inte mottagit klagomål under det senaste året eller att de inte har kännedom om sådana klagomål.

Klagomål kommer främst från tre huvudgrupper: (1) lokalbefolkning, (2) besökare/turister, och (3) verksamheter som rennäring och turistföretag. Flera aktörer skriver att bofasta ofta är de som klagar mest frekvent (exempelvis Naturum Abisko, Länsstyrelsen Norrbotten). I vissa fjällområden (t.ex. Artfjället i Västerbotten) är det samebyn som framför klagomål. Jokkmokks kommun anger att klagomål kommer från turistföretag och rennäringen. Samtidigt påpekar flera kommuner att enskilda turister sällan klagar formellt men förväntar sig låg bullernivå. Naturvårdsenheten i Jämtland beskriver att heliskiing förekommer i mindre omfattning i länets fjällområden, men först efter samråd med Länsstyrelsen. I och med det kan länsstyrelsen styra verksamheten såväl till omfattning (antal turer) till tid på året för att minimera störningen på rennäring och annat djurliv. De vittnar om att problemen har minskat under senare år, sannolikt till följd av ökad tillsyn och medial uppmärksamhet.

Länsstyrelsen Norrbotten beskriver flera typer av observerade effekter på djurlivet: renar och andra betande djur kan stanna upp, visa stressbeteenden (t.ex. urin/avföring följt av flykt), och vid känsliga tider (vårvintern) kan störningar få mycket allvarliga konsekvenser för vajor och kalvar. Exempelvis kan vajor kasta sina foster eller att vajorna skiljs från sina kalvar vilket även det kan leda till att kalven dör. Länsstyrelsen Norrbotten noterar även att rovdjur kanske inte störs av själva helikoptern utan av den mänskliga närvaron som följer, exempelvis när helikopterskidåkare kör över rovdjurslyor med skidor. Den störningen har lett till att rovdjur, som järvar, har bytt lya. Varje flytt av lya bidrar till att överlevnadsgraden minskar för ungarna. STF svarar att klagomålen kommer främst från näringar som drabbas. Länsstyrelsen i Norrbotten framhåller att det finns brist på systematisk uppföljning av buller.

2.2 Forskningsläget avseende flygbuller i fjällen

En genomgång av forskningsläget (enligt avsnitt 1.5.2) visar att det saknas vetenskapliga studier efter år 2021 som specifikt behandlar flygbuller i utpekade fjällområden.

2.3 Analys

Respondenternas svar ger en varierad bild. Länsstyrelsen i Norrbotten och Naturum Abisko uppger att de upplever att klagomålen har ökat. STF skriver att persontrafik med helikopter ökat kraftigt på vissa platser utanför skyddade geografiska områden och att bullerklagomål från helikopterturism är ett vanligt inslag i deras ärenden. Andra respondenter (t.ex. Gällivare, Åre, Härjedalen) rapporterar få eller inga klagomål och ser ingen tydlig trend lokalt. Sammantaget framstår problemens omfattning och trenden som ökande i områden där helikopterturism och drönanvändning är intensiv, medan många kommuner saknar underlag för att påvisa någon trend. I analysen bör också beaktas att de utpekade fjällområdena i stor utsträckning är ödsligt belägna och präglade av en miljö där naturljud förväntas dominera. Detta innebär att främmande ljud, såsom från helikoptrar och drönare, kan upplevas som mer störande än i andra typer av landskap.

2.3.1 Drönare

Tre respondenter lyfter drönarflygningar i, och i anslutning till, nationalparker och andra skyddade fjällområden. Länsstyrelsen Norrbotten och Naturum Abisko säger uttryckligen att drönarflygningar ökat de senaste åren. Naturum Abisko beskriver att drönare flyger frekvent i nationalparken fast detta inte är tillåtet. Länsstyrelsen Norrbotten säger att de privatpersoner som flyger drönare nästan alltid saknar dispens från föreskrifterna inom nationalparkerna i Laponia och Abisko nationalpark. De beskriver även att rovfåglar och andra fåglar kan bli störda av drönarna och det har skett att en större rovfågel attackerat en drönare. Länsstyrelsen i Dalarna (Fulufjället) påpekar att turister ofta signalerar att andra turister flyger drönare i fjällområden där det inte är tillåtet.

3 Slutsatser och rekommendationer

Sammanfattningsvis visar enkätsvaren en geografisk spridning i problemets omfattning. Flygpåverkan och trend varierar i olika fjällområden. I vissa områden rapporteras frekventa och återkommande störningsproblem. Samtidigt meddelar flera kommuner att de inte har fått in några klagomål.

3.1 Rekommendationer

- De miljömålsansvariga myndigheterna skulle kunna föra en dialog om möjligheten att gemensamt utreda hur bullerpåverkan i de fjällområden som i denna rapport identifieras som särskilt problematiska, exempelvis Abisko. I ett tidigare regeringsuppdrag⁴ har Transportstyrelsen lämnat ett antal förslag avseende uppföljning och märkning av drönare, vilket kan utgöra värdefulla underlag i det fortsatta arbetet.
- Transportstyrelsen kommer, vid behov, att fortsatt informera länsstyrelsen om möjligheter att ansöka om geografiska UAS-zoner.

⁴ En konkurrenskraftig drönarbransch i Sverige Redovisning av regeringsuppdrag att analysera hur användandet av drönare i Sverige kan vidareutvecklas (2024), TSG 2023-5511.

