

Slutrapport av miljömålsrådsåtgärden ”Flygbuller i fjällen”



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen

Enheten för Hållbar utveckling, Sektionen för miljö

Dnr/Beteckning TSL 2019-6724

Författare Marie Hankanen
Månad, År September 2019

Innehåll

1	SAMMANFATTNING.....	4
2	INLEDNING OCH BAKGRUND	4
3	VAL AV METOD.....	5
4	UTREDNING AV PROBLEMETS STORLEK	6
	4.1 Enkät.....	6
	4.2 Annan information som inhämtats	7
5	SLUTSATS	9

1 Sammanfattning

Transportstyrelsen har, tillsammans med Naturvårdsverket och länsstyrelserna, arbetat med Miljömålsrådets åtgärd ”Flygbuller i fjällen”. Syftet med åtgärden är att ta reda på om buller från luftfarten i vissa utpekade områden i svensk fjällmiljö fortfarande kan anses vara försumbart.

Avsikten var från början att göra en jämförelse med utredningen om buller från luftfarten som genomfördes av Luftfartsstyrelsen 2007.

Transportstyrelsen tog därför fram förslag på en föreskrift gällande rapportering av flygningar i samma fjällområden som omfattades av utredningen från 2007. Flera remissinstanser framförde dock att den administrativa bördan på grund av efterfrågad rapportering skulle bli för tung, varför Transportstyrelsen valde att inte gå vidare med föreskriftsarbetet.

Istället har vi skickat ut en enkät till ett antal intressenter (kommuner, länsstyrelser, Svenska Turistföreningen (STF) samt viltvårdare och nationalparksansvariga) för att utreda om buller upplevs som ett problem i de aktuella fjällområdena och i så fall i vilken omfattning.

Sammanfattningsvis visar enkätsvaren på att bullerproblemet från luftfartyg inte är stort *i de aktuella områdena där rapportering genomfördes 2007*, med några undantag. Vi har även hämtat in annan information (till exempel forskning, hemsidor från operatörer) som stöder den bilden.

Transportstyrelsen har därför valt att inte införa ett nytt tillfälligt rapporteringskrav, utan kommer att fortsätta att följa utvecklingen genom att skicka ut enkäten på nytt vart fjärde år. Om enkätsvar som kommer in i framtiden, som tyder på att flygbullret i de utpekade områdena i fjällen från 2007 ökar, och vid en sammantagen bedömning utgör ett problem, får man då ta ställning till vilka åtgärder som är lämpliga att vidta.

2 Inledning och bakgrund

År 2007 genomfördes en utredning om buller från luftfarten i fjällmiljö. Utredningen, som var begränsad till vissa fjällområden, visade att flygbullret kunde anses vara försumbart i skyddade områden med eventuellt undantag av vissa flygbullerexponerade områden i Padjelanta och Tjuoltadalen.

Bakgrunden till denna utredning

var att miljö kvalitetsmålet *Storslagen fjällmiljö* hade ett delmål som innebar att buller från luftfartyg senast år 2010 skulle vara försumbart inom sju regleringsområden klass A enligt terrängkörningsförordningen (1978:594)

och i 90% av arealen i 9 stycken nationalparker¹. Dessa utpekade områden utgörs i hög utsträckning av fjällområden som är ödsligt belägna och där enbart naturljud förväntas, vilket innebär att främmande ljud kan upplevas mer störande än annars.

I nuläget finns en precisering av miljö kvalitetsmålet Storslagen fjällmiljö som säger att *Fjällmiljöers värden för friluftsliv är värnade och bibehållna och påverkan från buller är minimerad.*

I Miljömålsrådets åtgärdslista 2017 beslutades att Transportstyrelsen, tillsammans med Naturvårdsverket och länsstyrelserna, skulle ta reda på om buller från luftfarten i svensk fjällmiljö fortfarande kan anses vara försumbart genom att utföra en jämförelse med utredningen om buller från luftfarten som genomfördes 2007. Det angavs också i åtgärden att det behövs en rutin för att systematiskt följa upp huruvida buller från luftfartyg i fjällen fortsatt är försumbar.

3 Val av metod

Tanken från början var att gå till väga på samma sätt som när utredningen om buller från luftfarten genomfördes av Luftfartsstyrelsen 2007 och inom samma områden som då. Utredningen 2007 skedde genom att en tillfällig föreskrift togs fram med krav på operatörerna att rapportera sina flygningar, starter och landningar i vissa områden till Luftfartsstyrelsen.

Transportstyrelsen tog därför fram ett förslag till nya tillfälliga föreskrifter som skickades ut på remiss i januari 2018. Rapporteringsperioden föreslogs sträcka sig fr.o.m. 1 april 2018 t.o.m. den 31 mars 2019.

Flera remissinstanser framförde att den administrativa bördan av den föreslagna rapporteringen skulle bli för tung, speciellt i samband med att det under aktuell period pågick mycket arbete med införlivande av nya EU-regler. Transportstyrelsens uppgifter gällande berörda företag visar också att några helikopterbolag har små ekonomiska marginaler. Remissvaren från branschen innehöll bl.a. önskemål om att undersöka möjligheter att förenkla rapportering för att minska den administrativa bördan. Transportstyrelsen beslutade därför att inte låta föreskriften börja gälla 1 april 2018 som planerat, utan att istället överväga andra alternativ.

Det alternativ som Transportstyrelsen slutligen valde att gå vidare med, bl.a. efter avstämning med Regeringskansliet, var att försöka att få en tydligare bild av hur stort problemet med buller faktiskt är i de aktuella områdena.

¹ Regleringsområden enligt terrängkörningsförordningen (Torneträsk, Tjuoltadalen, Sulitelma, Artfjället, Daimaplatån, Mellanskogsfjäll, Hotagen och Skäckerfjällen) samt nationalparkerna Vadvetjåkka, Abisko, Stora Sjöfallet, Padjelanta, Sarek, Pieljekaise, Sänfjället, Töfsingdalen och Fulufjället

Den 25 mars 2019 informerade Transportstyrelsen samrådsparterna Naturvårdsverket och Länsstyrelsen om den ändrade inriktningen.

4 Utredning av problemets storlek

4.1 Enkät

För att reda ut hur stort problemet med buller i de aktuella områdena är, tog Transportstyrelsen fram en enkät som skickades ut till intressenter, såsom berörda kommuner samt miljömålsåtgärdens kontaktpersoner på länsstyrelser, Svenska Turistföreningen STF), viltvårdare, naturbevakare och nationalparksansvariga. De frågor som ställdes var följande:

- Hur mycket klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden (specificeras nedan) har ni fått de senaste året?
- Vilka är det som klagar? (boende, turister etc.)
- Har ni någon information om inverkan av flygbuller på djurlivet, till exempel rennäringen?
- Ser ni någon tydlig trend gällande om ovanstående eventuella problem har ökat eller minskat?

I bilaga 1 redovisas vilka som fick frågorna och vad de svarat. Svaren visar på att berörda kommuner och länsstyrelser har fått mycket få klagomål, om ens några, gällande de specifika områdena som undersöktes 2007.

STF:s svar innehåller ingen information specifikt om just de aktuella områdena där Transportstyrelsen hade föreslagit att rapporteringsskyldighet skulle gälla. Däremot framgår det att STF i en enkät till sina medlemmar fått svaret att många medlemmar önskar att helikopterturismen i fjällen bör begränsas. STF:s svar återfinns i bilaga 2.

Även svaren från viltvårdare och nationalparksansvariga, alltså personer som arbetar mer närliggande med de aktuella områdena, visar att bullerproblemet från luftfartyg inte är stort i de aktuella områdena där vi föreslagit rapportering. Däremot finns det indikationer på bullerproblem i vissa andra fjällområden, framförallt kring Kebnekaise.

4.2 Annan information som inhämtats

Transportstyrelsen har, av en bergsguide, informerats om att en relativt vanlig flygväg för helikoptrar är att utgå från en fjällstation i Abisko och sedan flyga mycket nära Abisko Nationalpark. Dessa flygningar skulle då inte omfattas av Transportstyrelsens föreslagna föreskrift 2018, men det bör noteras att viss mängd buller ändå kommer att beröra den aktuella nationalparken.

Försvarmakten disponerar Abisko flygplats, och de följer upp sina egna militära flygrörelser. Försvarmakten anser att det finns problem med uppföljningen av civil luftfart, och att det förekommit 19 Heliski-lyft under en helg, som ett exempel.²

En helikopteroperatör visar på sin hemsida att de erbjöd dagliga turer mellan Abisko och Alesjaure under ca 1 månad på sommaren 2018, innebärande två överflygningar av Abisko nationalpark per dag om flygningarna genomfördes.

En annan helikopteroperatör visar på sin hemsida att de erbjöd dagliga turer mellan Ritsem-Staloluokta, Kvikkjokk-Staloluokta, Kvikkjokk-Aktse samt Stora Sjöfallet-Aktse under sommaren 2018. Om dessa flygningar genomfördes överflögs Sarek och Padjelanta, som är två av de aktuella områdena, regelbundet sommartid.

Enligt en operatör på Kvikkjokk helikopterflygplats så är Jokkmokks kommun ansvarig för verksamheten. På vår fråga till Jokkmokks kommun gällande uppgifter om antal starter och landningar svarade kommunen att de inte har någon statistik på antal starter och landningar och inte har lämnat några miljörapporter gällande verksamheten³.

I en rapport⁴ framtagen 2016 vid Mittuniversitet framgår följande gällande helikopterbuller i Jämtlandsfjällen⁵:

”Sammantaget kan vi konstatera att buller från olika källor upplevdes i låg utsträckning av både nationella och internationella användare sommartid. Det mesta av det upplevda bullret var från helikopter (10 procent av de svenska användarna respektive 6 procent av de internationella användarna

² Telefonsamtal med representant för Försvarmakten i maj 2019

³ E-post från kommunchef 4 februari 2019

⁴ Wall-Reinius, S. , Ankre, R. , Dahlberg, A. , Bodén, B. & Laven, D. (2016). Innessemottagningar och utmaningar i multifunktionella landskap: studier kring buller, vindkraft och naturskydd i Jämtlandsfjällen. Östersund : Mid Sweden University (Rapportserien / European Tourism Research Institute 2016:7).

⁵ Området utgörs delvis av del av Skäckerfjällen (aktuellt område i vår föreslagna föreskrift) men även av fjällområden som inte är aktuella i Transportstyrelsens föreslagna föreskrift.

upplevde att buller från helikopter i hög grad var ett problem). Bland sommarbesökarna i Jämtlandsfjällen, ansågs bullerfria zoner och begränsning av nyttjande av området för vissa motoriserade aktiviteter som de bästa alternativen. Vintertid kan det konstateras att vare sig turskidåkare eller snöskoteråkare ansåg sig ha upplevt buller i hög utsträckning från militärflyg, vägtrafik, vindkraft, flyg, helikopter eller högljudda människor i Jämtlandsfjällen. Buller från helikopter var emellertid en källa till buller som både turskidåkare och snöskoteråkare hade upplevt.”

En annan rapport⁶ från 2015, erhållen från Mittuniversitetet, innehåller följande text och tabellinformation:

”Buller från helikopter är en källa som både turskidåkare och snöskoteråkare har upplevt något buller ifrån (29% respektive 22%). För att minska buller ansågs bullerfria zoner och begränsning av nyttjande av området för vissa motoriserade aktiviteter vara de faktorer som har störst betydelse, medan information för att skapa allmän hänsyn samt fartbegränsningar ansågs ha mindre betydelse.”

I vilken utsträckning upplevde du buller från nedanstående källor i Jämtlandsfjällen?	Inget (1)		Nästan inget (2)		Något (3)		Ganska mycket (4)		Mycket (5)	
	Tur-skid-åkare (N=219)	Snö-skoter-åkare (N=422)	Tur-skid-åkare (N=219)	Snö-skoter-åkare (N=422)	Tur-skid-åkare (N=219)	Snö-skoter-åkare (N=422)	Tur-skid-åkare (N=219)	Snö-skoter-åkare (N=422)	Tur-skid-åkare (N=219)	Snö-skoter-åkare (N=422)
Militärflyg	66%	68%	25%	23%	8%	7%	1%	2%	1%	1%
Vägtrafik	47%	47%	34%	33%	18%	15%	1%	4%	1%	1%
Vindkraft	75%	64%	15%	24%	8%	8%	1%	2%	1%	2%
Flyg	55%	51%	31%	32%	12%	13%	1%	3%	1%	2%
Helikopter	33%	37%	34%	33%	29%	22%	3%	6%	1%	3%

6 Ankre, R. & Kronenberg, K. (2015). Buller och tystnad i Jämtlandsfjällen: Upplevelser av intressebegränsningar bland turskidåkare och snöskoteråkare. Östersund : Mittuniversitetet (Rapportserien / European Tourism Research Institute 2015:6).

Tabell 1: Upplevelser av eventuellt buller från olika källor i Jämtlandsfjällen (ur tabell 9 i referens i fotnot 6)

5 Slutsats

Sammanfattningsvis visar enkätsvaren på att bullerproblemet från luftfartyg inte är stort i de aktuella områdena där rapportering genomfördes 2007, med några undantag.

För att få en systematik i arbetet med att följa upp flygbullertrenden i fjällen som inte innebär en alltför stor administrativ börda för flygföretag, har Transportstyrelsen beslutat att införa en rutin där de ovan redovisade enkätfrågorna skickas ut till intressenter vart fjärde år (samma cykel som används för den fördjupade utvärderingen av miljö kvalitetsmålen för närvarande). Skulle det vid framtida svar på enkäten visa sig att det finns tecken på att bullret från luftfartyg ökar i de specifika områdena från 2007, och vid en sammantagen bedömning utgör ett problem, får beslut fattas då om vilka åtgärder som är mest lämpliga att vidta.

BILAGA 1: Tabellsammanställning enkätsvar 2019-01-14

<i>Respondent</i>	<i>Hur mycket klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden (specificeras nedan) har ni fått de senaste året?</i>	<i>Vilka är det som klagar? (boende, turister etc)</i>	<i>Har ni någon information om inverkan av flygbuller på djurlivet, till exempel rennäringen?</i>	<i>Ser någon tydlig trend gällande om ovanstående eventuella problem har ökat eller minskat?</i>
LST Norrbotten	Ett samtal i somras angående buller från helikoptrar.	De som hyr ut stugor i Nikkaluokta.	Nej	Ingen uppfattning
LST Västerbotten	Vi har i princip inga klagomål om flygning.	Samebyn i Artfjället	Eventuellt något klagomål en bit tillbaka i tiden och då kopplat till att det stör renskötseln i området.	Stabilt läge i Artfjället. LST anser inte att detta område är ett "representativt" område för helikopterbuller i Västerbottensfjällen om man vill förstå flygtrafikens påverkan utifrån miljömålet Storslagen fjällmiljö, eftersom det i huvudsak trafikerar av nyttotrafik. (naturvård/renskötsel).
Älvdalens kommun (miljökontor)	Känner inte till några klagomål	Inga kända klagomål	Kommunen har inga uppgifter om detta. Det kontinuerliga helikopterflyget uppe i Grövelsjöområdet skulle kunna ha en inverkan men samerna skulle behöva höras om detta i så fall. Även länsstyrelsens naturbevakare kan ha en uppfattning om detta.	Ingen uppfattning
Herjedalens kommun (miljökontor)	Har inte fått några klagomål på flygbuller i fjällområdena	-	Har inte hört något från rennäringen eller angående djurlivet.	Inget svar – nämner dock klagomål på skoter

<i>Respondent</i>	<i>Hur mycket klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden (specificeras nedan) har ni fått de senaste året?</i>	<i>Vilka är det som klagar? (boende, turister etc)</i>	<i>Har ni någon information om inverkan av flygbuller på djurlivet, till exempel rennäringen?</i>	<i>Ser någon tydlig trend gällande om ovanstående eventuella problem har ökat eller minskat?</i>
Gällivare kommun (miljökontor)	Vi har inte fått in klagomål på flygbuller i de utpekade områden i bilaga 1-4. Däremot har vi haft klagomål på flygbuller i annat fjäll, där närboende klagat på hovring vid last när lasten varit hängande.		Ingen information om påverkan på djurlivet	Vår uppfattning är att fler väljer att bli utflugna med helikopter idag jämfört med ett par år tillbaka.
Storuman kommun (miljökontor)	Inget klagomål till oss på miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen det senaste året om flygbuller.	-	Inte vad jag vet (information om inverkan av flygbuller på djurlivet),	Inte aktuellt, då vi inte fått någon information, eller klagomål om flygbuller.
Åre kommun (miljökontor)	Vi har inte mottagit några klagomål angående flygbuller i skyddade fjällområden			Ser ingen trend
Strömsund kommun (miljökontor)	Vi har inte fått in några klagomål från flygbuller i fjällen.		Inga uppgifter om någon annan påverkan från flygbuller	Det har inte funnits några klagomål tidigare heller
Lo Fischer, föreståndare naturum Abisko	Ser ingen specifikation, men upplevelsen är att klagomålen gällande flygning över Abisko nationalpark och i dess omedelbara närhet har ökat.	I Abisko området är det framförallt lokalbefolkning som reagerar på det ökade flygningarna, men även besökare reagerar på att det är störningar i fjällområdet.	Nej	Trenden är att det ökat.

<i>Respondent</i>	<i>Hur mycket klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden (specificeras nedan) har ni fått de senaste året?</i>	<i>Vilka är det som klagar? (boende, turister etc)</i>	<i>Har ni någon information om inverkan av flygbuller på djurlivet, till exempel rennäringen?</i>	<i>Ser någon tydlig trend gällande om ovanstående eventuella problem har ökat eller minskat?</i>
Jan-Olof Andersson Naturbevakare i Frostviksfjällen (svaren avser tre områden i norra Jämtland)	Inga, förutom någon enstaka synpunkt på rennäringens flygningar.	Turister	Det är rennäringen själv som orsakar det mesta bullret men helikoptrar, skottrar, crossmotorcyklar och 4-hjulingar.	Ingen skillnad jämfört med tidigare
Tom Wiklund Naturbevakare i Arjeplog	Angående flyg buller kring Pieljekaise nationalpark så har det inte inkommit några klagomål, inte heller i övriga fjällvärlden här i Arjeplog			
Örjan Stefansson Enhetschef Enheten för fjällförvaltning Länsstyrelsen i Dalarnas län			Vad gäller Fulufjällets nationalpark finns det ingen renskötsel och därmed ingen flygning och heller inga störningar av den anledningen. Själva flyger vi för tillfället intensivt intill Fulufjället då vi restaurerar leden in mot Njupeskärsområdet som ligger inom zon 4 som är en så kallad anläggningszon. Vi har inte fått några klagomål då vi informerar om anledningen varför vi använder helikopter. Kan inte se att vi stör djurlivet i någon större omfattning. När det inte pågår arbeten här flygs det minimalt. Vår arrendator vid Rösjöarna på Fulufjället har en begränsad dispens, med ett fåtal landningar per år, för besökare till fiskecampen på fjället.	

			<p>Töfsingdalens Nationalpark är ett litet område med blockig terräng. Dit flyger vi i princip ingenting i nuläget. Vad jag vet flyger samerna inte heller i någon större omfattning där.</p> <p>Vi ser ingen trend om situationen har förändrats. Vi upplever i nuläget inga problem.</p> <p>Övrigt: Vi upplever det positivt att olika aktörer oftast ringer och meddelar att de har för avsikt att flyga över andra skyddade områden som vi förvaltar, till exempel naturresrvat.</p> <p>Då är vi förberedda när allmänheten undrar.</p>	
Naturbevakare på Jämtlands länsstyrelses hemsida	Inga klagomål från Sånfjället			
<p>Christer Edsholm</p> <p>Naturbevakare i Skäcker-, Sösjö- & Offerdalsfjällen</p> <p>Länsstyrelsen i Jämtlands län</p>	<p>Min spontana åsikt är att flygbuller upplevs generellt inte som något problem i fjällen. Min uppfattning är att det flygbuller som möjligen kan upplevas som störande är stora passagerarplan som passerar på hög höjd flera gånger under en dag, t ex över Skäckerfjällen där jag ofta är och arbetar med leder mm. Ljudet från jetplan som går på hög höjd sprids över stor yta och hörs under relativt lång tid (militärt flyg har helt upphört i Jämtlands fjällvärld). Buller från små flygplan och helikoptrar som flyger på låg höjd i en dalgång upplevs inte alls lika störande. Ljudet sprids bara i just den dalgången och försvinner relativt fort.</p>		<p>Den typ av flygning som näst efter passagerarplan förekommer förhållandevis mycket i fjällen är rendrivning och kan förekomma på samma plats under relativt lång tid då man flyger fram och tillbaka många gånger med låg fart och på mycket låg höjd för att fösa renarna framför sig. Dock är det bara några veckor under hösten som rendrivning pågår.</p> <p>I Jämtland är det generellt landningsförbud i alla fjällreservaten men Länsstyrelsen brukar ge tillstånd för landning med helikopter intill stugor vid t ex ripjakt om jägaren ska övernatta i stugan och har ansökt om landningstillstånd. Denna typ av flygning kan förekomma på hösten</p>	<p>Jag upplever dock att denna typ (ripjakt) av flygning minskar.</p> <p>Privatflyget har generellt minskat med undantag för ultralätta flygplan som till viss del ökat, men eftersom dessa flygplan är mycket lätta och vindkänsliga håller de sig utanför fjällvärlden då turbulenta vindar ofta bildas i fjällen.</p> <p>Övrigt småflyg som t ex privatflygplan som flyger i fjällen är försumbart.</p>

	<p>Jag har aldrig hört någon fastboende eller någon turist (fjällvandrare/skidåkare) klaga över flygbuller i fjällen.</p> <p>Däremot över fyrhjulingsspår som generellt ökar i fjällen (även i skyddade områden) eftersom fyrhjulingskörning är undantagen i renskötseln och Länsstyrelsen även ger tillstånd att köra under älgjakten.</p>		<p>under ett par veckor i slutet på augusti då ripjakten börjar.</p> <p>Övrigt helikopterflyg som förekommer i fjällen förutom polisflyget är Länsstyrelsen som ibland tillsammans med samebyarna utför diverse inventeringar och skydds jakt av rovdjur någon enstaka gång under året. Detta sker oftast under vårvintern.</p>	
--	---	--	---	--

Transportstyrelsen erhöll inga svar på frågorna enligt avsnitt 3 från:

Kiruna kommun, Jokkmokk kommun, Arjeplog kommun, Krokom kommun

BILAGA 2: SVAR FRÅN STF



Transportstyrelsen Marie Hankanen

Datum: 2018-08-31

Flygbuller i fjällen

Vi tackar för frågan om flygbuller i fjällen. I svaren nedan kommer vi att fokusera på helikopter, eftersom det är den flygtyp som är mest aktuell i vår verksamhet.

6 1. Hur mycket klagomål på flygbuller i skyddade fjällområden (specificeras nedan) har ni fått de senaste året?

Frågan kring helikoptrarna i fjällen engagerar medlemmar och gäster i alla områden, men det är inte helt enkelt att särskilja bullret som störmoment från annat som kan upplevas störande med helikoptrarna (som exempelvis känslan av att det ger negativ miljöpåverkan, känslan av ostördhet etc.).

STF skickade i augusti 2018 ut en enkät till 14 325 medlemmar (ett representativt urval av medlemsbasen) . 3207 personer svarade på enkäten. Enkäten rörde hållbarhet i stort och en fråga (öppen, icke-obligatorisk), handlade specifikt om helikopter: ”Vilken roll anser du att STF bör spela i frågan om den ökande helikopterturismen i fjällen?”

Frågan resulterade i 1349 svar där en absolut majoritet var av åsikten att helikopterturismen i fjällen bör begränsas. 91 svar innehöll ordet buller specifikt, ytterligare 18 ordet ljud/oljud. Principiellt har man mer förståelse för behovet av nyttotransporter än gästtransporter.

Vi har även gjort en genomgång av kommentarer i våra gästenkäter för STF Kebnekaise fjällstation från sommar 2017 och 2018. Kebnekaise är det område där STF verkar som är mest påverkat av helikopter, med helikoptrar i luften stora delar av dagen under sommarens högsäsong. Av dessa totalt 1004 gästenkäter (varav 147 sommar 2018 och 857 sommar 2017) innehåller 8 kommentarer ordet helikopter.

Ingen av dessa kommentarer rör buller, men fler handlar om den generella miljö- och klimatpåverkan från helikopter.

Utöver detta upplever personalen på STFs fjällstationer, framför allt på STF Kebnekaise att gäster påtalar att det är ett störningsmoment med helikoptrarna, men hur många som störs av bullret specifikt eller av frekvensen generellt är omöjligt att säga.

Till STFs riksstämma 2018 var det medlemmar som skrev en motion om just utvecklingen av helikopterturismen i Kebnekaiseområdet. Förslaget till beslut var att STF skulle verka för etablerandet av en nationalpark för att få en högre skyddsnivå än idag och på det sättet kunna reglera helikoptertrafiken. Motionen avslogs med anledning av att fokus just nu ligger på nationalparksprocessen i Jämtland, men riksstämman var tydlig med att bullerfrågan är viktig och att STF ska fortsätta sitt arbete med att minska buller.

2. Vilka är det som klagar? (boende, turister etc).

Både vår egen personal och gäster. Återigen, svårt att särskilja bullret som orsak mot andra upplevda störningsmoment kopplat till helikopter.

3. Har ni någon information om inverkan av flygbuller på djurlivet, till exempel rennäringen?

Vår uppfattning är att rennäringen upplever problem ibland, men att det exempelvis i Kirunafjällen har inrättats ett samverkansforum och en facebook-grupp som hjälper till att samsas om områdena, där man kompromissar för att störa så lite som möjligt. Oklart för oss hur bra det funkar i praktiken.

4. Ser du någon tydlig trend gällande om ovanstående eventuella problem har ökat eller minskat?

Både buller och klimatfrågan är centrala för STF. Utifrån att STF följer upp koldioxidutsläpp från den egna helikopter användningen (varutransporter och fastighetsservice) samt de gästtransporter som förmedlas i Kebnekaise, kan vi se att dessa ökat markant de senaste åren.

CO2 utsläpp från STFs helikoptertrafik

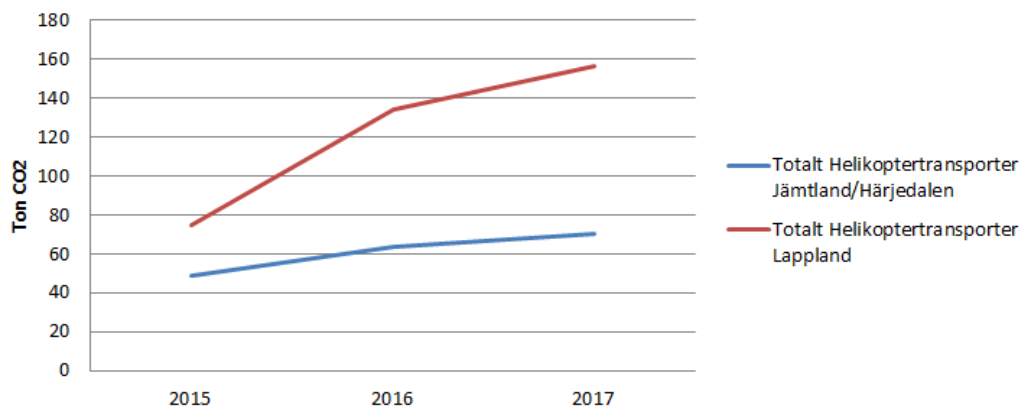


Bild: Utsläpp av koldioxid 2015-2017 från STFs helikoptertrafik. Utsläppen inkluderar både egna varutransporter och fastighetsservice samt de gästtransporter som förmedlas i Kebnekaiseområdet.

Ökningen i Lappland beror till stor del på den ökande efterfrågan från gäster på helikoptertransporter.