

# Vägledning om införande av flygrestriktioner i skyddade områden

NV-07352-22

# Innehåll

<b>INLEDNING</b>	<b>3</b>
<b>MÅL OCH SYFTE</b>	<b>4</b>
<b>AVGRÄNSNING</b>	<b>5</b>
<b>MILJÖBALKENS OCH LUFTFARTSLAGSTIFTNINGENS BESTÄMMELSER</b>	<b>6</b>
<b>BEHOV AV REGLERING</b>	<b>7</b>
<b>SITUATIONER DÅ DET KAN VARA AKTUELLT ATT INFÖRA EN REGLERING AV LUFTRUMMET</b>	<b>8</b>
Viktiga vilo-, rast- eller övervintringsområden	8
Viktiga häckningsområden eller häckningsplatser för fåglar	9
Viktiga områden för friluftslivet	9
<b>GENERELLT OM RESERVATSFÖRESKRIFTER</b>	<b>10</b>
Föreskrifter enligt 7 kap. 5 § miljöbalken - A-föreskrifter	10
Föreskrifter enligt 7 kap. 30 § miljöbalken - C-föreskrifter	10
<b>START OCH LANDNING</b>	<b>11</b>
<b>ANSÖKAN OM UAS-ZONER I SKYDDADE OMRÅDEN</b>	<b>12</b>
Utvärdera behovet av reglering	12
Innehåll i ansökan	12
<b>ANSÖKAN OM RESTRIKTIONSOMRÅDE FÖR LUFTFART I SKYDDADE OMRÅDEN</b>	<b>15</b>
Utvärdera behovet av reglering	15
Innehållet i ansökan	15
<b>HANTERING AV BEFINTLIGA REGLERINGAR AV LUFTRUMMET</b>	<b>17</b>
<b>BILAGA 1 - ANDRA REGELVERK SOM KAN PÅVERKA ÖVERFLYGNING</b>	<b>18</b>
Artskydd	18
Störning på renskötsel	18
<b>BILAGA 2 - BEGREPP</b>	<b>20</b>
Restriktionsområde	20
UAS-zon/geozon	20

# Inledning

Flygning med luftfarkoster har ökat snabbt de senaste åren. Utvecklingen av drönare, obemannade luftfarkoster, utvecklas i rask takt och idag finns möjligheter för användande av drönare för både privat bruk och inom flera olika yrkeskategorier. Drönarflygning underlättar både riskfyllda och svårtillgängliga arbeten som exempelvis inspektioner av tak på byggnader, stormskador på elledningar och skog.

Med den ökning av flygning med i första hand drönare som har skett och sannolikt kommer fortsätta, växer riskerna för störning på djur och människor. Frågan om reglering av luftrummet i skyddade områden har under lång tid varit föremål för diskussion. Å ena sidan finns det motiv för att reglera luftrummet med föreskrifter för skyddade områden, främst naturreservat och nationalparker. Å andra sidan bedömer Transportstyrelsen att de är den myndighet som har mandat att reglera luftrummet i Sverige enligt luftfartslag och luftfartsförordning<sup>1</sup>. Förutsättningarna för piloter, av såväl bemannade som obemannade luftfarkoster, att hitta och följa gällande regler är större vid reglering med luftfartslagstiftningen, eftersom de då blir publicerade och tillgängliga via etablerade kanaler.

Då Transportstyrelsen gör bedömningen att inskränkningar i luftrummet med stöd av miljöbalken inte har lagstöd så införs dessa bestämmelser inte i de förteckningar och kartor som utgör kunskapsunderlag för luftrumets användare. Detta leder till att dessa inskränkningar inte får någon praktisk rättsverkan, varför deras funktion kan ifrågasättas. Då det finns möjlighet att hos Transportstyrelsen ansöka om restriktionsområden för luftfart och numera även UAS-zoner med inskränkningar för drönare, samt att det ökar chansen för regelefterlevnad, bedömer Naturvårdsverket att reglering med luftfartslagstiftningen för närvarande är det mest ändamålsenliga för att reglera luftrummet även i skyddade områden.

Med anledning av detta har Naturvårdsverket beslutat att se över bestämmelserna inom nationalparker och befintliga regleringar av luftfart i nationalparksföreskrifter med ambitionen att istället ansöka om restriktionsområden eller UAS-zoner. Naturvårdsverket rekommenderar även alla länsstyrelser att se över föreskrifterna för de naturreservat där reglering av luftfart finns. Myndigheten behöver då ta ställning till relevansen av dessa och vid behov ansöka om införande av restriktionsområde eller UAS-zon. Därefter bör myndigheten upphäva föreskrifter med reglering av luftfart som beslutats med stöd av miljöbalken. Start och landning kan dock regleras med föreskrifter i skyddade områden.

---

<sup>1</sup> 8 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) och 1 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770)

# Mål och syfte

Den här vägledningen riktar sig till handläggare på länsstyrelse eller kommun som ser ett behov av en reglering av luftrummet i syfte att skydda miljön/områden med natur- och/eller friluftsvärden från störning från bemannade och obemannade luftfartyg.

Syftet med vägledningen är i första hand att vägleda kring de möjligheter som finns för att ansöka hos Transportstyrelsen om reglering för bemannade och obemannade luftfartyg i luftrummet för friluftsvärden och/eller naturvårdsändamål. Exempelvis kan det finnas behov av reglering inom naturreservat eller djurskyddsområden där störning från luftfarkoster kan hota natur- och/eller friluftsvärden.

# Avgränsning

Det finns två olika typer av regleringar som kan införas i luftrummet i syfte att skydda miljön. Dessa benämns *restriktionsområde* och *UAS-zon* (geozon). Inom *restriktionsområden* regleras både flygning med bemannade (exempelvis helikopter) och obemannade luftfartyg (drönare). Inom *UAS-zon* regleras enbart flygning med drönare.

Den här vägledningen innehåller information om ansökningsförfarande och införande av de två olika typerna av regleringarna i syfte att skydda miljön samt vägledning om när införande av restriktionsområde eller UAS-zon kan vara motiverat.

Start och landning med luftfarkost kan regleras genom föreskrifter<sup>2</sup> enligt miljöbalken i ett skyddat område. Även detta alternativ tas upp i vägledningen.

---

<sup>2</sup> 7 kap. 30 § miljöbalken

# Miljöbalkens och luftfartslagstiftningens bestämmelser

Frågan om reglering av luftrummet för naturvårdsändamål har under lång tid varit föremål för diskussion. Å ena sidan finns det motiv för att reglera luftrummet med föreskrifter för skyddade områden, främst naturreservat och nationalparker. Miljöbalkens bestämmelser motsäger inte heller detta. Å andra sidan bedömer Transportstyrelsen att de är den myndighet som har mandat att reglera luftrummet i Sverige enligt luftfartslag och luftfartsförordning<sup>3</sup>. Motivet för Transportstyrelsens ställningstagande är att när andra än Transportstyrelsen reglerar luftrummet kan det uppstå otydlighet och problem för luftrumets användare. Införande av restriktioner i luftrummet kan även få konsekvenser för luftfarten/flygrutter i ett större område än där restriktioner införs, och även påverka flygsäkerheten. Transportstyrelsen är den myndighet som har överblick över luftrummet och kan utreda konsekvenser av införande av förbud och eller restriktioner. Om regler införs med stöd av miljöbalken riskerar personer som följer luftfartens regelverk att bryta mot bestämmelser som de inte har vetskap om eller tillgång till i de normala kanalerna för luftfart eftersom dessa inte har publicerats på det sätt som gäller enligt luftfartslagstiftningen. Dessutom är bestämmelser beslutade med stöd av miljöbalkens bestämmelser enligt Transportstyrelsens bedömning att betrakta som ogiltiga då de kan anses ha tillkommit utan stöd i gällande rätt vilket innebär att det kan röra sig om felaktiga lagföringar.

Det finns ett önskemål från Transportstyrelsen att Naturvårdsverket och länsstyrelserna upphör med att reglera luftrummet framöver och tar bort de bestämmelser som idag finns om luftrum kopplat till skyddade områden.

Då Transportstyrelsen gör bedömningen att inskränkningar i luftrummet med stöd av miljöbalken inte har lagstöd så för de inte in dessa i AIP<sup>4</sup> och andra kanaler för luftrumets användare. Detta leder till att dessa inskränkningar inte får någon egentlig rättsverkan, varför deras funktion blir begränsad och kan därmed ifrågasättas. Då det finns möjlighet att hos Transportstyrelsen ansöka om restriktionsområden för luftfart och numera även UAS-zoner med inskränkningar för drönare bedömer Naturvårdsverket att det i dagsläget är den mest ändamålsenliga vägen att gå för att reglera luftrummet i skyddade områden.

---

<sup>3</sup> 8 kap. 1 § luftfartslagen (2010:500) och 1 kap. 4 § luftfartsförordningen (2010:770)

<sup>4</sup> AIP är en publikation för luftfarten, den riktar sig till flygoperativ personal för färdplanering och för användning i flygsimulatorer. [IAIP - Transportstyrelsen](#)

# Behov av reglering

Inledningsvis behöver myndigheten överväga om gällande regelverk, till exempel för drönare, eventuellt kompletterat med förbud mot start och landning, i sig är tillräckligt för att aktuella natur- och upplevelsevärden inte ska hotas. I många skyddade områden bör detta räcka för att uppnå syftet med skyddet.

Regelverket för drönare<sup>5</sup> innehåller, beroende på vilken operatör som hanterar drönaren, begränsningar om hur högt upp i lufrummet och hur långt från operatören drönaren får befinna sig. Regler finns även kring hur man får flyga på en offentlig plats. Mer information finns under rubriken *Ansökan om UAS-zoner*.

Även för bemannade luftfarkoster finns grundläggande regler som styr hur man får flyga, bland annat avseende flyghöjd och säkerhetsfrågor.<sup>6</sup>

Om man trots ovanstående regler ser behov av reglering av lufrummet kan man ansöka om restriktionsområde eller UAS-zon även för befintliga skyddade områden. Vid införande av reglering finns möjlighet att införa restriktioner under hela eller delar av året, tid på dygnet eller inom en viss del av området, så kallad *zonering*. Då en inskränkning inte ska vara mer långtgående än vad som behövs för att uppnå syftet med skyddet bör zonering i tid eller rum i de flesta fall vara tillräckligt för att uppnå syftet.

---

<sup>5</sup> [Drönare - Transportstyrelsen](#)

<sup>6</sup> [Operativa regler för privatflygare \(flygplan och helikopter\) - Transportstyrelsen](#)

# Situationer då det kan vara aktuellt att införa en reglering av luftrummet

Återkommande start och landning och flygning på låg höjd med bemannad eller obemannad luftfarkost kan påverka ett områdes betydelse som exempelvis rast- eller häckningslokal för säl eller fågel samt upplevelsevärden för friluftslivet.

Överflygning på hög höjd bör sällan utgöra ett hot mot naturvärden. Naturvårdsverket bedömer att tillfälliga eller enstaka rörelser i luftrummet, som en enskild överflygning, troligtvis inte heller utgör en sådan negativ påverkan att fågelliv eller upplevelsevärden påverkas påtagligt.<sup>7</sup> Reglering av luftrummet utöver start och/eller landning bör därför komma ifråga först när regelbundna och påtagliga problem finns eller riskerar att uppstå.

## Viktiga vilo-, rast- eller övervintringsområden

På platser där större mängder fåglar eller sälar samlas för att till exempel vila, rasta eller övervintra kan överflygning på låg höjd göra att dessa störs och tvingas flytta inom området eller skräms bort från området av flygningen. Detta kan innebära en oönskad störning på arter som är skyddsvärda. Om sådan flygning sker ofta, under längre tid eller med regelbundenhet kan det innebära att lokalens funktion som vilo-, rast- eller övervintringsområde försämras eller till och med går förlorad. Det

---

<sup>7</sup> Stancliffe och Toms, Drones can be a source disturbance to wintering waterbird flocks, 2020, <https://www.bto.org/press-releases/drones-can-be-source-disturbance-wintering-waterbird-flocks>

Weston, O'Brien, Kostoglou och Symonds, Escape responses of terrestrial and aquatic bird to drones: Towards a code of practice to minimize disturbance, 2019, <https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/1365-2664.13575>

Hoang, A literature review of the effects of aircraft disturbances on seabird, shorebirds and marine mammals, 2013, <https://seabirdprotectionnetwork.org/wp-content/uploads/2017/01/Aircraft-disturbance-literature-review.pdf>

Kempf och Hüppop, What effect do airplanes have on birds? -a summary, [https://www.fai.org/sites/default/files/documents/ln\\_3-1\\_aircraft\\_effects\\_on\\_birds.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/documents/ln_3-1_aircraft_effects_on_birds.pdf)

Scottish Natural Heritage, Guidance: The use of helicopters and aircraft in relation to disturbance risks to Schedule 1 & 1A raptors and wider Schedule 1 species, 2015 <https://www.nature.scot/sites/default/files/2017-09/Guidance%20Note%20-%20Helicopters%20and%20Schedule%201%20%26%201A%20species.pdf>

van der Kolk, Allen, Ens, Oosterbeek, Jongejans, van de Pol, Spatiotemporal variation in disturbance impacts derived from simultaneous tracking of aircraft and shorebirds, 2020, <https://besjournals.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/1365-2664.13742>



kan därför vara befogat att reglera överflygning för sådana områden. En förutsättning för sådan reglering bör vara att berörda habitat eller ekologiska funktioner ingår i det skyddade områdets syfte och att regleringen bedöms som nödvändig för att uppnå syftet.

I naturreservat med sjöar, våtmarksområden eller havsvikar som utgör viktiga rast- eller övervintringsområden för i huvudsak änder, gäss, trana, måsfåglar och/eller vadare eller naturreservat med viktiga viloplats för säl, är denna ekologiska funktion normalt sett en del av områdets prioriterade bevarandevärden. Bevarandet av dessa värden bör då utgöra en del av syftet med naturreservatet.

## Viktiga häckningsområden eller häckningsplatser för fåglar

På och i nära anslutning till områden där skyddsvärda fåglar häckar kan regelbunden störning från överflygning orsaka försämrade möjligheter för dessa arter. Det kan därför vara befogat att reglera överflygning för sådana områden. En förutsättning för sådan reglering bör vara att berörda arter eller områdets funktion som häckningslokal ingår i det skyddade områdets syfte och att regleringen bedöms som nödvändig för att uppnå syftet. Det kan röra sig om värdefulla häckningsöar i skärgården, häckningsplatser för störningskänsliga och skyddsvärda rovfåglar, men också viktiga häckningsplatser såsom strandängar och större våtmarker.

## Viktiga områden för friluftslivet

I områden med ett rikt friluftsliv och/eller där ostördhet är ett utpekat värde kan överflygning orsaka sådan störning att upplevelsevärdet påverkas negativt. Det kan därför vara befogat att reglera överflygning för sådana områden. En förutsättning för sådan reglering är att sådant friluftsliv ingår i det skyddade områdets syfte och att regleringen bedöms som nödvändig för att uppnå syftet. Reglering bör endast ske om det finns eller det är sannolikt att det kan uppstå problem kopplat till överflygning, då enstaka flygningar normalt sett inte kan anses påverka upplevelsevärdet negativt. Bevarandet av dessa friluftslivsvärden bör då utgöra en del av syftet med naturreservatet.

# Generellt om reservatsföreskrifter

## Föreskrifter enligt 7 kap. 5 § miljöbalken - A-föreskrifter

Föreskrifter om inskränkningar i rätten att använda mark- och vattenområden, s.k. ”A-föreskrifter”, beslutas i enlighet med 7 kap. 5 § andra stycket miljöbalken. Dessa föreskrifter grundar sig på ägar- eller brukarrätten, och går utöver allemansrätten. De riktar sig därmed till fastighetsägare eller annan med särskild rätt såsom jakträttshavare, jordbruksarrendatorer, samebyar, hyresgäster och innehavare av servitut. Inskränkningar som rör allmänhetens rätt att färdas och vistas i området med stöd av allemansrätten regleras genom ordningsföreskrifter (”C-föreskrifter”).

## Föreskrifter enligt 7 kap. 30 § miljöbalken - C-föreskrifter

Man får i begränsad omfattning starta och landa med luftfarkost på land och i vatten, även utanför flygplatser. Om sådan start eller landning skulle orsaka nämnvärd skada eller olägenhet för markägaren eller annan rättighetsinnehavare krävs dennes medgivande<sup>8</sup>. Start eller landning på tomtmark, på mark med växande gröda samt på andra platser där skador och olägenheter i form av exempelvis störande buller lätt kan uppstå torde som regel alltid kräva markägarens eller rättighetsinnehavarens medgivande.

I ett naturreservat där allemansrätten gäller bör eventuella föreskrifter som reglerar start och landning hanteras som C-föreskrifter<sup>9</sup>. I normalfallet bör detta räcka för att reglera start och landning. Men om en markägare eller rättighetshavare bedriver verksamhet som en del av nyttjandet av fastigheten och som omfattar start och landning med luftfarkoster kan start och landning behöva regleras även med A-föreskrifter<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> 6 kap. 2 § Luftfartslagen

<sup>9</sup> 7 kap. 30 § miljöbalken

<sup>10</sup> 7 kap. 5 § miljöbalken

# Start och landning

Notera att start och landning med luftfarkost kan regleras genom föreskrifter enligt miljöbalken<sup>11</sup> i ett skyddat område. I många områden bör reglering av start och landning vara tillräckligt för att mängden flygningar i området begränsas så att annan reglering inte ska behövas.

Om start och landning regleras i föreskrifter enligt miljöbalken kan man för att underlätta och göra föreskriften tillgänglig för fjärrpiloter ansöka om en begränsande (gul) UAS-zon för start och landning. På så sätt blir start och landning publicerat tillsammans med andra restriktioner i luftfarten på Luftfartsverkets drönarkarta<sup>12</sup> och således lättillgängligt för fjärrpiloter.

*Exempel på föreskrift för reglering av start och landning:*

Utöver föreskrifter och förbud i andra lagar eller annan författning är det förbjudet att:

Starta och landa med luftfartyg. Undantag gäller för Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Försvarmakten, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Lantmäteriet, Tullverket, Länsstyrelsen, förvaltaren, berörd sameby i samband med renskötsel (om tillämpligt), ambulanstransporter och luftfartyg när de används i räddningsinsatser enligt bestämmelserna i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor.

Mer information om införande av C-föreskrifter finns i Naturvårdsverkets generella vägledning<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> 7 kap. 30 § eller 7 kap. 5 § miljöbalken.

<sup>12</sup> [LFV Drönarkartan \(RPAS, UAS, UAV\)](#)

<sup>13</sup> [Microsoft Word - 19 Beslut om att bilda naturreservat - innehåll och utformning.docx \(naturvardsverket.se\)](#), sid 43 ff.

# Ansökan om UAS-zoner i skyddade områden

Länsstyrelsen/kommunen kan som beslutsmyndighet för skyddade områden hos Transportstyrelsen ansöka om att införa en UAS-zon, dvs en förbudszon för flygning med drönare.

## Utvärdera behovet av reglering

Inledningsvis behöver myndigheten ta ställning till om det gällande regelverket för flygning med drönare, eventuellt kompletterat med förbud mot start och landning är tillräckligt. Regelverket innebär bland annat att alla som flyger drönare ska ta drönarkort. Åldersgränser för att få ta drönarkort är 15 år. Även yngre ungdomar kan ta drönarkort, men det förutsätter att de flyger tillsammans med en handledare. Själva drönaren ska dessutom vara registrerad på en operatör som ansvarar för flygningen.

Idag gäller inom G-luft (okontrollerad luft – som det vanligtvis är inom naturreservat och nationalpark) att en privatperson får flyga:

- upp till 120 meters höjd,
- inom synhåll.

Mer information om vad som gäller för flygning med drönare finns att läsa på Transportstyrelsens hemsida.<sup>14</sup>

Vad gäller flygning och filmning/fotografering på offentlig plats så är det regler enligt kamerabevakningslagen och dataskyddsförordningen som är tillämpliga. En privatperson har normalt rätt att bevaka sin privata sfär till exempel tomt och hus. Om man flyger utanför denna blir man personuppgiftsansvarig för de personuppgifter som drönaren samlar in. Mer info om kamerabevakningslagen finns att läsa hos Integritetsskyddsmyndigheten<sup>15</sup>.

## Innehåll i ansökan

En ansökan om UAS-zon för drönarflygning ska ställas till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/947 mandatet att inrätta UAS-zoner av skäl som rör säkerhet, luftfartsskydd, integritet eller miljö. En ansökan behöver innehålla en beskrivning och motivering varför den geografiska UAS-zonen behövs samt karta över aktuellt område.

---

<sup>14</sup> [Drönare - Transportstyrelsen](#)

<sup>15</sup> [Kamerabevakningslagen | IMY](#)

En sådan ansökan bör innehålla följande:

### **1. Typ av geografisk UAS-Zon**

UAS-zoner delas upp i tre kategorier:

1. Röd/förbjudande: endast undantagna organisationer har tillåtelse att flyga i zonen. Denna typ av UAS-zon torde generellt vara den mest ändamålsenliga för skyddade områden.
2. Gul/begränsande: endast vissa obemannade luftfartyg har tillåtelse att flyga i zonen eller att det endast under vissa tider råder flygförbud. Denna typ av zon bör vara lämplig för till exempel fågelskyddsområden där förbud endast behövs under delar av året, eller för start och landning, se ovan.
3. Grön/tillåtande: det är tillåtet att flyga i zonen enligt de villkor som framgår av zonen. En tillåtande geografisk UAS-zon kan innebära undantag från ett eller flera av kraven i reglerna för den öppna kategorin, till exempel att obemannade luftfartyg som väger över 25 kg eller som saknar viss teknisk utrustning får flyga i zonen. En tillåtande geografisk UAS-zon kan även innebära att flygning är tillåten till en viss höjd eller utom synhåll. Denna typ av zon bedöms inte vara ändamålsenlig för skyddade områden.

### **2. Motivering**

UAS-zoner kan inrättas av skäl som rör säkerhet, luftfartsskydd, integritet eller miljö. Beskriv och motivera varför den geografiska UAS-zonen behövs.

### **3. Beviljande av flygtillstånd i UAS-zoner**

Transportstyrelsen ser för närvarande över möjligheten att delegera rätten att besluta om tillståndsgivning inom UAS-zoner till en annan myndighet eller organisation. Transportstyrelsen ser positivt på länsstyrelsen som tillståndsgivande myndighet för UAS-zoner beslutade av miljöskäl. Det krävs dock att länsstyrelsen etablerar ett system för hantering av sådana tillståndsprövningar. För att underlätta ansökningsprocessen bör till exempel länsstyrelsen ha ett telefonnummer, mailadress och/eller e-tjänst som gör att sökande enkelt kan kontakta länsstyrelsen och snabbt få besked om tillstånd.

### **4. Särskilda villkor**

Här anges om det finns särskilda villkor som fjärrpiloter och operatörer ska beakta innan flygning. Det kan vara att det obemannade luftfartyget ska vara utrustat med vissa tekniska egenskaper, eller om det ska finnas undantag från ett eller flera av kraven i reglerna för den öppna kategorin.

### **5. Giltighetstider**

En UAS-zon kan införas tills vidare eller under en tidsbestämd period. Om UAS-zonen ska gälla tills vidare anges inget datum i "Avslutningstid". Normalt sett bör en UAS-zon för ett skyddat område införas tills vidare.

### **6. Specificerade giltighetstider**

En UAS-zon kan vara tidsbegränsad under viss tid på året eller dygnet (gul kategori).

Ange

- Ange "H24" om giltighetstiden är kontinuerlig mellan datumintervallet.
- Ange "årligen" startdatum och slutdatum till exempel 01.03.2022 – 01.07.2022.
- Ange "dagligen" starttid-sluttid. till exempel 01.01.2022 – 31.12.2022 dagligen 0900–1600.

#### **7. Områdets namn**

Sökandens förslag till namnet på den geografiska UAS-zonen. Namnet bör vara spårbart till den geografiska plats som området ska omfattas av.

#### **8. Områdets geografiska avgränsning**

Den geografiska UAS-zonens koordinater ska beskrivas i WGS84-koordinater (grader, minuter, sekunder) utan decimaler. Områdets koordinater ska beskrivas från den nordvästliga punkten och sedan fortsätta medurs för att avslutas i samma koordinat. Koordinaterna bör inte vara fler än 10 för att beskriva ett område. Bifoga gärna också en karta. Ett förslag till restriktionsområde bör, om det är möjligt, endast omfatta det skyddade området. Bara i undantagsfall, till exempel då det inte rent praktiskt är möjligt att avgränsa så, bör områden utanför det skyddade området komma ifråga för restriktionsområde.

#### **9. Områdets höjd**

Ange här vilken höjd UAS-zonen bör omfatta. Höjden ska anges i m AGL (meters Above Ground Level). Höjden för UAS-zonen bör inte överstiga 120 meter.

#### **10. Undantag**

Ange vilka aktörer som bör omfattas av ett generellt undantag för flygning i restriktionsområdet. Normalt sett bör Polismyndigheten, Försvarmakten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Lantmäteriet, Tullverket, Länsstyrelsen, förvaltaren, ev. berörd sameby, ambulanstransporter och luftfartyg när de används i räddningsinsatser enligt bestämmelserna i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor omfattas av undantag från restriktionerna.

#### **11. Avgift**

För att inrätta UAS-zoner tar Transportstyrelsen, i enlighet med 2 kap. 7§ TSFS 2020:83, ut en avgift.

# Ansökan om restriktionsområde för luftfart i skyddade områden

Länsstyrelsen kan hos Transportstyrelsen ansöka om restriktionsområde för luftfarten i de fall när restriktioner för drönare inte räcker för att uppnå syftet med det skyddade området.

## Utvärdera behovet av reglering

De övergripande motiven för ett restriktionsområde kan vara antingen påverkan på störningskänsliga arter eller miljöer samt tysta områden av stor betydelse för allmänhetens friluftsliv. För att ett restriktionsområde ska komma ifråga bör dessa värden framgå som prioriterade bevarandevärden i beslutet och syfte, skäl och beskrivning av området, se ovan. Det bör dessutom finnas uppenbar risk för störning från överflygning av annat än drönare eller en väl dokumenterad problembild för att restriktionsområde ska komma ifråga.

Restriktionsområden för allt flyg är en ingripande åtgärd och kan väsentligt påverka luftrummet nyttjande i och i anslutning till restriktionsområdet. Det är därför viktigt att ansökan om restriktionsområde görs enbart när det är av stor vikt att reglera flygtrafiken och ingen annan lösning finns. Särskilt stor inverkan på flygtrafiken kan dessa få i anslutning till flygplatser och landningsbanor. I vissa fall kan även möjligheten för Försvarsmakten att träna och agera påverkas. Då kan det av dessa skäl vara olämpligt med ett restriktionsområde, även om det vore önskvärt från naturvårdssynpunkt.

För att minska eventuella konflikter med flygtrafiken bör omfattningen av ett restriktionsområde alltid begränsas till det som verkligen är nödvändigt. Överväg vilket geografiskt område och vilka tider på året som behöver regleras och vilka aktörer som lämpligen har ett generellt undantag för flygning.

Restriktionsområden som inrättas genom Transportstyrelsen beslut är inte avgiftsbelagda. Transportstyrelsen tar dock ut en avgift för ansökningar om att flyga inom inrättade restriktionsområden.

## Innehållet i ansökan

En ansökan om restriktionsområde för överflygning görs enligt 1 kap. 4 § andra stycket luftfartsförordningen (2010:770). En sådan ansökan bör innehålla:

### 1. Områdets namn

Sökandens förslag till namnet på restriktionsområdet. Namnet bör vara spårbart till den geografiska plats som området ska omfattas av.

## **2. Områdets geografiska avgränsning**

Restriktionsområdets koordinater ska beskrivas i WGS84-koordinater (grader, minuter, sekunder) utan decimaler. Områdets koordinater ska beskrivas från den nordvästliga punkten och sedan fortsätta medurs för att avslutas i samma koordinat. Koordinaterna bör inte vara fler än 10 för att beskriva ett område. Bifoga gärna också en karta. Detta innebär att det geografiska området för ett restriktionsområde i normalfallet inte kan följa det skyddade områdets gräns utan man måste generalisera gränsen. Ett förslag till restriktionsområde bör, om det är möjligt, endast omfatta det skyddade området. Bara i undantagsfall, till exempel då det inte rent praktiskt är möjligt att avgränsa så, bör områden utanför det skyddade området komma ifråga för restriktionsområde.

## **3. Områdets höjd**

Ange här vilken höjd restriktionsområdet bör omfatta. Hela området ska omfattas av samma höjd varför man bör analysera höjdförhållandena i området för att få fram en lämplig höjd för restriktionsområdet. Höjder anges i m AMSL (above mean sea level). Normalt är 300 eller 600 m över högsta höjd i området lämpligt.

## **4. Motivering**

Beskriv och motivera varför restriktionsområdet behövs. Vilka är områdets prioriterade bevarandevärden och hur kan dessa påverkas negativt av överflygning?

## **5. Flygtillstånd**

Vilken organisation som kan bevilja ett tillstånd till flygning i restriktionsområdet. Det är för närvarande Transportstyrelsen som meddelar tillstånd för flygning i restriktionsområden. För bland annat restriktionsområden som är beslutade av naturvårds- eller miljöskäl sker det efter samråd med länsstyrelsen. För vissa andra områden kan flygtrafikledningen meddela tillstånd. Just nu pågår dock en utredning om en annan myndighet ska kunna ges delegation för hantering av tillstånd. Exempelvis skulle länsstyrelsen kunna ges delegation på hantering av tillstånd inom nationalpark eller naturreservat.

## **6. Undantag**

Ange vilka aktörer som bör omfattas av ett generellt undantag för flygning i restriktionsområdet. Normalt sett bör Polismyndigheten, Försvarsmakten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Sjöfartsverket, Lantmäteriet, Tullverket, Länsstyrelsen, förvaltaren, ev. berörd sameby, ambulanstransporter och luftfartyg när de används i räddningsinsatser enligt bestämmelserna i lagen (2003:778) om skydd mot olyckor omfattas av undantag från restriktionerna.

## **7. Ev. giltighetstider**

I vissa fall kan det räcka med restriktionsområde under vissa delar av året. Ange i så fall starttid och sluttid för den tid på året som restriktionsområdet bör inrättas.



# Hantering av befintliga regleringar av luftrummet

I det fall det finns reglering av luftrummet inom naturreservat eller annat skyddat område behöver de ses över. Det osäkra rättsläget för reglering av luftrummet med miljöbalkens bestämmelser medför att deras praktiska rättsverkan uteblir. Det innebär att en utövare trots att rättsverkan är osäker kan behöva ansöka om dispens/tillstånd.

Då det finns eller har införts ett restriktionsområde eller en UAS-zon så kan två ansökningar om dispens/tillstånd behövas, något som leder till onödig dubbelreglering. I dessa fall bör regleringen i det skyddade området upphävas. Om regleringen i det skyddade området är gjord med stöd av 7 kap. 30 § miljöbalken, C-föreskrifter, kan ett upphävande enkelt göras. Om regleringen är gjord även med stöd av 7 kap. 5 § miljöbalken, A-föreskrifter, krävs synnerliga skäl för upphävandet. Naturvårdsverket bedömer dock att i de fall en motsvarande reglering är gjord med stöd av luftfartslagstiftningen bör detta kunna anses vara synnerliga skäl för upphävande.

Beslutsmyndigheten kan även behöva utreda föreskrifternas omfattning och ta ställning till om gällande regelverk för till exempel drönare är tillräckligt. Om det är tillräckligt bör regleringen kunna upphävas i enlighet med ovanstående stycke.

Beslutsmyndigheten behöver löpande utvärdera behovet av reglering av luftrummet i skyddade områden. Ansökan om upphävande av restriktionsområde eller UAS-zon bör göras så snart regleringen inte längre behövs.

# Bilaga 1 - Andra regelverk som kan påverka överflygning

## Artskydd

Alla växter och djur som är fridlysta i Sverige finns listade i artskyddsförordningen (2007:845). Dessutom är alla vilda fåglar fridlysta. Däggdjur är fredade utom när de får jagas enligt jaktbestämmelserna. De fridlysta arterna i artskyddsförordningen är uppdelade i två bilagor.

- Bilaga 1 omfattar arter som är skyddade enligt EU:s art- och habitatdirektiv
- Bilaga 2 omfattar alla arter som är fridlysta nationellt i Sverige.

Reglerna skiljer sig åt för de båda bilagorna.

Grundregeln är att det alltid är förbjudet att skada fridlysta växter och djur, men i praktiken är det inte alltid möjligt att undvika skada. Det är den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som är skyldig att skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning för att skydda människors hälsa och miljön. Länsstyrelsen är ansvarig för tillsynen av fridlysta arter.

Vid flygning på låg höjd bör man på förhand skaffa sig kunskap om det kan finnas känsliga fridlysta arter där man avser att flyga. Vid återkommande flygning är det än mer viktigt att skaffa sig kunskap då den generella risken för skada och störning då är större. Det är möjligt att samråda om möjliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan vidtas så att risken för påverkan minimeras, eller ansöka om dispens hos länsstyrelsen.

## Störning på renskötsel

Renskötsel bedrivs inom olika geografiska områden under olika delar av året i norra Sverige. Renskötselområdet omfattar i stort sett halva Sveriges yta, vilket ställer krav på att man vid flygning på låg höjd behöver säkerställa att flygningen inte kan påverka pågående renskötsel negativt.

Enligt bestämmelser i rennäringslagen<sup>16</sup> är det bland annat förbjudet att avsiktligt eller av oaksamhet skrämja, störa eller driva bort renar. Olika delar av renskötselområdet används under olika delar av året. För att undvika att genom flygning påverka renskötseln negativt, till exempel genom att oavsiktligen

---

<sup>16</sup> 93 samt 94 §§ rennäringslagen

skrämma eller ofreda renar kan man behöva samråda med berörd sameby<sup>17</sup> då det bara är samebyn som vet under vilka perioder renarna befinner sig i ett visst område och hur de kan påverkas av arrangemanget.

Genom ett sådant samråd kan man få kunskap om hur och när flygning på bästa sätt kan genomföras i området respektive när det är olämpligt med flygning i ett visst område.

---

<sup>17</sup> Samebyar - Sametinget

# Bilaga 2 - Begrepp

## Restriktionsområde

Ett restriktionsområde är upprättat för att antingen skydda det som finns i området, som ett kärnkraftverk, en nationalpark, eller för att skydda luftfarten utanför området för den verksamhet som pågår i området. Det kan vara att Försvarsmakten genomför skjutning.

Det finns permanenta restriktionsområden i Sverige över till exempel fångelser, kärnkraftverk, naturområden och militära områden.

Ett restriktionsområde reglerar flygning för både bemannade och obemannade luftfarkoster såsom flygplan, helikopter och drönare.

För att få flyga inom restriktionsområden krävs tillstånd antingen från Transportstyrelsen eller från flygtrafikledningen. Notera att ett restriktionsområde kan innehålla undantag såsom flygning i syfte att bedriva tillsyn.

## UAS-zon/geozon

Transportstyrelsen får besluta om att ett område ska vara en UAS-zon/geozon med hänsyn till säkerhet, luftfartsskydd, personlig integritet eller miljö.

En UAS-zon omfattar flygning med obemannade luftfarkoster, dvs drönare.

För att få flyga inom en UAS-zon krävs tillstånd från tillståndsgivande myndighet eller att flygningen sker i enlighet med villkoren för UAS-zonen. Länsstyrelsen kan ansöka hos Transportstyrelsen om att bli tillståndsgivande myndighet. Även UAS-zoner kan innehålla undantag såsom flygning i syfte att bedriva tillsyn.