



KIRUNA KOMMUN

PLANBESKRIIVNING

Martin Wallenius Kral 2026-02-09

Vårt Dnr: 2023-00526

Påbörjad: 2024-04-03

Genomförandetid: 5 år



Detaljplan för del av Kiruna 1:310, Swedavia, södra verksamhetsområdet

SAMRÅD

Utökat planförfarande
Plan- och bygglagen (SFS 2010:900, BFS 2020:5 och 2020:6)

Innehållsförteckning

1	Detaljplanens syfte	5
1.1	Syfte.....	5
2	Beskrivning av detaljplanen.....	5
2.1	Hela detaljplanen	5
2.2	Genomförandetid	5
2.3	Allmän plats.....	5
2.3.1	Huvudmannaskap.....	6
2.4	Kvartersmark	6
2.5	Befintligt	9
2.6	Ärendeinformation	9
3	Motiv till detaljplanens regleringar.....	10
3.1	Motiv till reglering.....	10
3.1.1	Planens avgränsning.....	10
3.1.2	Användningsbestämmelser PBL 4 kap. 5 §.....	10
3.1.3	Egenskapsbestämmelser för allmän plats	10
3.1.4	Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	11
3.1.5	Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark	11
3.1.6	Genomförandetid	11
4	Genomförandefrågor.....	12
4.1	Fastighetsrättsliga frågor	12
4.1.1	Förändrad fastighetsindelning	12
4.2	Tekniska frågor.....	12
4.2.1	Tekniska åtgärder	12
4.2.2	Utbyggnad av allmän plats	12
4.2.3	Utbyggnad av vatten och avlopp.....	12
4.3	Ekonomiska frågor.....	12
4.3.1	Planekonomisk bedömning	12
4.3.2	Planavgift.....	13
4.3.3	Gemensamhetsanläggningar	13
4.3.4	Drift allmän plats	13
4.3.5	Drift vatten och avlopp.....	13
4.4	Organisatoriska frågor	13
4.4.1	Tidplan	13
4.4.2	Samråd med Gabna sameby	13
4.5	Prövning enligt annan lagstiftning.....	13
4.5.1	Vattenverksamhet	13
4.5.2	CNS-analys inklusive påverkansanalys	14
4.6	Upplysningar.....	14
4.6.1	Säkerhetsbevisning/flygsäkerhetsplan.....	14
4.6.2	Airport Regulations	14
5	Planeringsunderlag.....	15
5.1	Kommunala	15
5.1.1	Detaljplan	15
5.1.2	Grundkarta.....	15
5.1.3	Översiktsplan	15
5.1.4	Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808).....	15
5.1.5	Miljökonsekvensbeskrivning.....	15
5.1.6	Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan	15
5.2	Utredningar	15
5.2.1	Dagvatten- och skyfallsutredning.....	15
5.2.2	Naturinventering	15
5.2.3	Geoteknisk utredning.....	15
5.2.4	Rennäringsanalys	15
5.2.5	Riskutredning.....	15
5.2.6	Trafikutredning	15

5.3	Annat.....	15
6	Planeringsförutsättningar	16
6.1	Kommunala	16
6.1.1	Detaljplan	16
6.1.2	Planbesked.....	16
6.1.3	Översiktsplan	16
6.2	Riksintressen	17
6.2.1	Rennäring	17
6.2.2	Fyndigheter av ämnen och material	17
6.2.3	Trafikkommunikation	17
6.2.4	Totalförsvaret	18
6.2.5	Kulturmiljövård	18
6.2.6	Natura 2000.....	18
6.3	Miljökvalitetsnormer	18
6.3.1	Luft.....	18
6.3.2	Vatten.....	18
6.3.3	Buller	19
6.4	Miljö	19
6.4.1	Dagvatten	19
6.4.2	Naturvärden	20
6.5	Hälsa och säkerhet.....	20
6.5.1	Omgivningsbuller.....	20
6.5.2	Risk för olyckor.....	20
6.5.2.1	Risker för flygverksamheten.....	20
6.5.2.2	Risker för människor och byggnader nära flygplatsen.....	20
6.5.3	Risken för kemikaliespill.....	21
6.5.4	Risk för översvämning.....	21
6.5.5	Risk för skred, ras och erosion	22
6.6	Geotekniska förhållanden.....	22
6.7	Hydrologiska förhållanden	23
6.8	Fornlämningar	24
6.9	Fysisk miljö.....	24
6.10	Sociala	24
6.11	Teknik	24
6.12	Service.....	24
6.13	Trafik.....	25
6.13.1	Gång- och cykeltrafik.....	25
6.13.2	Kollektivtrafik.....	25
6.13.3	Vägnätet	25
6.14	Masterplan Kiruna Airport	26
7	Konsekvenser	26
7.1	Fastigheter och rättigheter	26
7.2	Natur	26
7.2.1	Grönområde.....	26
7.2.2	Landskapsbild	26
7.3	Miljö	26
7.3.1	Miljökonsekvensbeskrivning.....	26
7.3.2	Miljöbedömning	26
7.3.3	Beslut om betydande miljöpåverkan	27
7.3.4	Sammanfattning av konsekvenser och risker	27
7.3.5	Dagvatten	28
7.4	Miljökvalitetsnormer	29
7.4.1	Luft.....	29
7.4.2	Vatten.....	29
7.5	Hälsa och säkerhet.....	30
7.5.1	Beräkning av omgivningsbuller.....	30
7.5.2	Översvämning	30
7.6	Sociala	30

7.6.1	Barn	30
7.6.2	Jämlikhet.....	30
7.7	Riksintressen	31
7.7.1	Rennäring	31
7.7.2	Kulturmiljövård	32
7.7.3	Fyndigheter av ämnen och material	32
7.7.4	Trafikkommunikation	32
7.7.5	Totalförsvaret	32
7.7.6	Natura 2000.....	32
7.8	Trafik.....	33
7.8.1	Motortrafik.....	33
7.8.2	Gång- och cykeltrafik.....	33
7.8.3	Kollektivtrafik.....	33



Översiktlig modellvy från sydost med terminalområdet synligt i övre högra hörnet. BAU 2024.

1 Detaljplanens syfte

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att pröva förutsättningarna för att etablera flygplatsanknuten verksamhet, till exempel flygfrakt med möjlighet till direkt anslutning till airside. Planen ska även kunna rymma annan verksamhet som verkstäder, småindustri och lager som kan dra fördel av närheten till flygplatsen eller har behov av att nyetablera eller flytta från centrumnära lägen. Kompletterande service och kontor är också tänkbart. Verksamheterna får dock inte innebära risker eller vara störande för flygverksamheten.

2 Beskrivning av detaljplanen

2.1 Hela detaljplanen

Planområdet föreslås bebyggas med hangarer, lager och industribyggnader i en till tre våningar. Bebyggelsen kan omfatta upp till ca 40 000 m² BYA vid full utbyggnad. Indelningen i gata och tomter är inte bestämd med hänsyn till att utbyggnaden ska kunna vara flexibel och möta aktuella behov vid olika tidpunkter. Bebyggelsen håller sig öster om befintlig grusväg och är en förlängning söderut av den bebyggelsestruktur som befintliga byggnader på flygplatsen utgör.

Tomterna intill airside ska i första hand användas av de verksamheter som har behov av att korsa airside-gränsen med flyggods, passagerare eller flygplan.

Airside = inhägnat område på flygplatsen med driftområde, hangarer, stationsplatta, fältet och flygledningsbyggnaden, ankomsthall, lokaler för hantering av bagage, avgångshallar där passagerare uppehåller sig efter säkerhetskontroll.

För att nå verksamhetsområdet använder man Flygfältsvägen från E10 genom terminalområdet. Flygfältsvägen förlängs till planområdet och kompletteras med en gång- och cykelbana mellan terminalområdet och verksamhetsområdet.

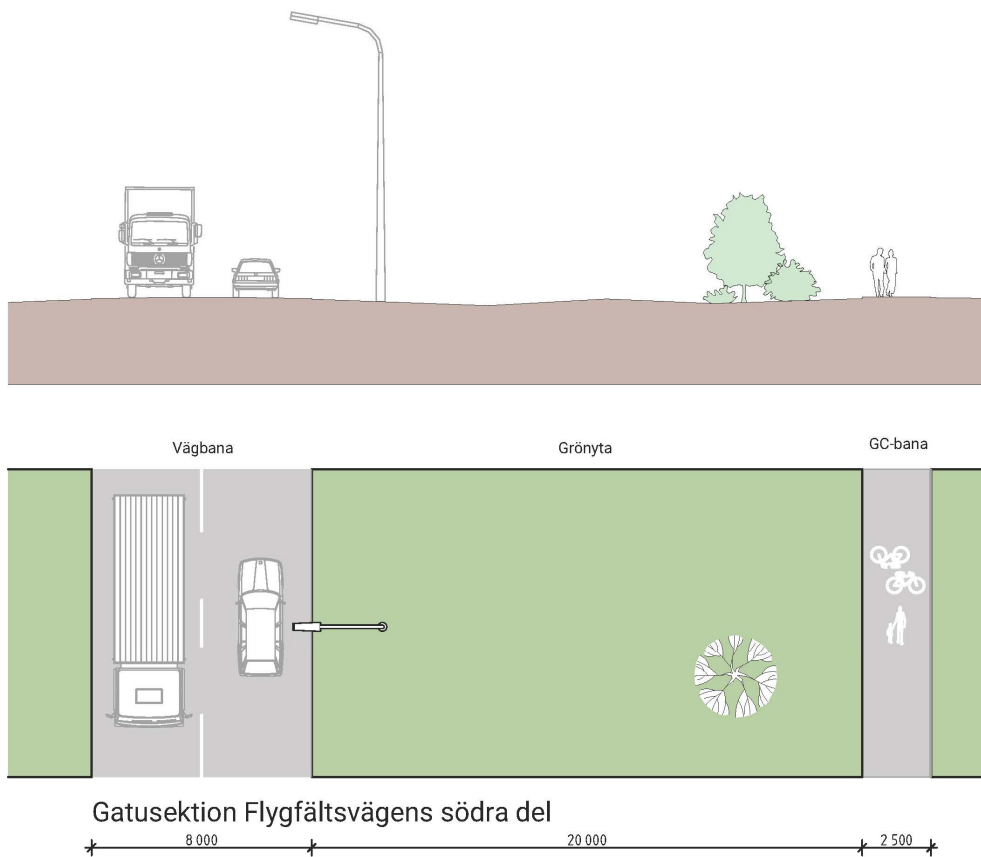
I den fördjupade översiktsplanen från 2014 är delar av planområdet utlagt som järnvägskorridor. Sedan dess har dock Trafikverket tagit fram en järnvägsplan med västligare sträckning som inte berör flygplatsområdet. Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33§ p.5 PBL.

2.2 Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen som detaljplanen vinner laga kraft.

2.3 Allmän plats

Flygfältsvägens förlängning fram till verksamhetsområdet ingår i planområdet. Vägen föreslås utföras lika befintlig asfalterad väg, ca 8 meter bred med belysning och en fil i varje riktning. Vägen kompletteras med en gång- och cykelbana på östra sidan. Mellan körbanan och gc-vägen föreslås ett svackdike för dagvatten och bevarande av en större naturyta.



Gatusektion som visar princip för förlängning av Flygfältsvägen. För läge, se sektionsspil i illustrationsplan. BAU 2025.

2.3.1 Huvudmannaskap

Fastighetsägaren till Kiruna 1:310, Swedavia AB, kommer att vara huvudman för allmän plats. Skälen är att Swedavia behöver ha kontroll över att flygplatsens verksamheter fungerar och att området kräver en enhetlig förvaltning.

2.4 Kvartersmark

Kvartersmarken är avsedd för verksamheter med koppling till flygplatsen, med eller utan direkt access från airside, samt för annan verksamhet som är lämplig nära en flygplats. Hangarer, logistikbyggnader, lager, verkstäder och mindre verksamhetsbyggnader är möjlig bebyggelse och innebär ofta högre hallbyggnader i en till två våningar. Kompletterande kontor och service för verksamheterna kan rymmas i byggnaderna eller som fristående bebyggelse. Även tekniska anläggningar är möjliga att uppföra på kvartersmark om verksamheterna har behov av det. I flygplatsens Masterplan 2019 nämns en anläggning för flygfrakt samt en terminal för GA-flyg. GA-flyg står för General Aviation (Allmänflyg) och är civilt flyg som inte är trafikflyg med tidtabell eller charter.



Illustrationsplan. Lila linje markerar airsidegränsen. BAU 2025.

Detaljplanen är flexibel vad gäller tomtstorlek och byggnadsplacering för att kunna möta olika framtida behov beroende på Kirunas och flygplatsens utveckling, ändrade regler, teknisk utveckling, ändrat marknadsläge eller andra omvärldsfaktorer. Byggnadshöjderna är dock

reglerade för att bebyggelsen inte ska genomtränga flyghinderytan. Det ger en ökande total byggnadshöjd med avståndet från rullbanan.

Närmast rullbanan är högsta tillåtna byggnadshöjd +464 möh (ca 5 m över färdig mark). Här kommer troligtvis endast uppställningsplatser för flygplan och flygplatsens egna driftbyggnader att uppföras. I nästa del är högsta tillåtna byggnadshöjd +473 möh (ca 14 m över färdig mark). Här kan lager, logistikbyggnader, verkstäder och liknande byggas. I resterande del av kvartersmarken är högsta tillåtna totalhöjd 478 möh (ca 20 m över färdig mark). Här ryms högre hangarer och lager.

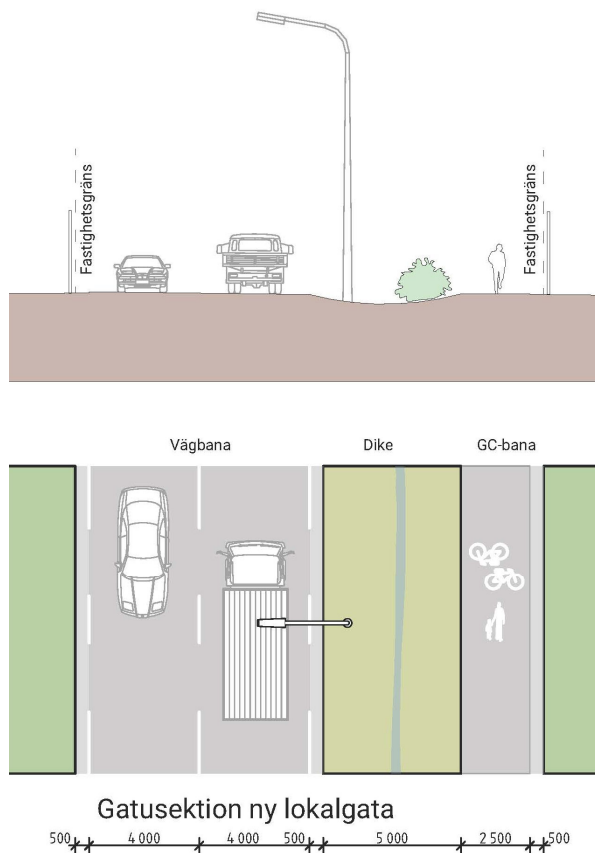
För bebyggelsen eftersträvas ett sammanhållet uttryck genom sammanhållna volymer och konsekvent val av kulör- och materialpalett i gråtoner, betong, trä och metall. Bebyggelsen är primärt funktionsbyggnader som omges av tung trafik. De måste vara i problemfri drift under årets alla dagar och utformas för robust funktionalitet och ett långt liv med minimalt underhåll. Eventuella fläktrum och installationer ska integreras i husens arkitektur. Belysning på fasader och tak ska vara avskärmad och nedåtriktad för att inte störa flygtrafiken. Fasadmaterialet får inte vara starkt speglande eller störande för flygplatsens markradar. Utformningen av taken ska inte uppmuntra fågelliv men låga sedumbeläggningar kan vara tänkbara.

Illustrationen visar ett exempel på ett fullt utbyggt planområde med en variation av verksamheter. Utanför planområdet kommer ramper anläggas för att flygplan ska kunna nå hangarer och uppställningsplatser. Dessa byggs också ut etappvis efter behov.

Marknivån kommer att höjas ca 1 m på grund av att grundvattennivån ligger nära befintlig markyta och för att få en plan yta för både flygplan och annan trafik. Marken kommer att till stor del vara hårdgjord men minst 10% av tomtytan ska vara grönytor där takvatten kan infiltrera.

Inom kvartersmarken är det möjligt att anlägga en gemensam angöringsgata för att nå olika tomter. Gatans placering och längd är beroende på vilka verksamheter som kommer att etablera sig.

*Gatusektion som visar princip för ny angöringsgata.
För läge, se sektionspil i illustrationsplan. BAU 2025.*



2.5 Befintligt

Planområdet ligger i södra delen av flygplatsen mellan flygplatsens airside-stängsel i öster och en grusväg i väster. Området består av obebyggd myrmark med svag lutning mot nordost. Grundvattennivån ligger nära markytan och växligheten består av låga träd och buskar. Innanför befintligt airsidestängsel finns ytor som bedömts ha naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. De består av karg grusmark med sparsam vegetation där bland annat lappgentiana trivs. (Naturvärden på Kiruna Airport, Faunistica 2014)

Marken ligger helt inom fastigheten Kiruna 1:310 som ägs av Swedavia AB.



Ortofotograf av planområdet idag. Lantmäteriet 2024.

2.6 Ärendeinformation

Kommunens namn: Kiruna kommun

Detaljplanens namn: Detaljplan för del av Kiruna 1:310, Swedavia, södra verksamhetsområdet.

Kommunens diarienummer för detaljplanen: 2023-00526

Hänvisning till beslutsprotokoll: KS 230403 §111, Ansökan om planbesked.

Detaljplanen påbörjades: 2024-04-03

Planförslaget har tagits fram genom samarbete med flera kompetenser från Kiruna kommun samt Swedavias plankonsult Cecilia Ekeroth från BAU, Byrån för Arkitektur och Urbanism AB. Ansvarig planarkitekt för handlingarna har varit Monika Paleckaityte och Martin Wallenius Kral.

3 Motiv till detaljplanens regleringar

3.1 Motiv till reglering

3.1.1 Planens avgränsning

Planområdet avgränsas av befintlig grusväg i väster och söder samt befintligt dike och flygplatsens airsidesängsel i öster och norr.

3.1.2 Användningsbestämmelser PBL 4 kap. 5 §.

Allmän plats

GATA Bestämmelsen syftar till att säkerställa att verksamhetsområdet är tillgängligt för bil-, lastbils-, gång- och cykeltrafik. Inom gatuområdet kan naturryta sparas.

Kvartersmark

E1 Tekniska anläggningar samt dagvattenhantering. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att marken kan användas för anläggningar för planområdets tekniska försörjning samt dagvattenhantering, till exempel översvämningsyta. Ytan ska ta hand om dagvatten och skyfallsvatten från de nya hårdgjorda ytorna så att det fördröjs och renas och inte översvämmar markytor eller förorenar vattendrag nedströms.

E Tekniska anläggningar. Bestämmelsen ger verksamheterna möjlighet till egna tekniska anläggningar för sin tekniska försörjning.

F Flygtrafik. Bestämmelsen syftar till att tillåta flygtrafik på platsen. Bestämmelsen rymmer flygverksamhet och kompletterande handel och service till resenärer. Även komplement till verksamheten flygtrafik, till exempel kontor ingår i användningen. Flygfrakt och tillhörande logistik kommer att tillåtas inom området.

J1 Logistik. Bestämmelsen syftar till att området ska kunna användas för logistik och lager.

Z Verksamheter. Bestämmelsen syftar till att området ska kunna användas för service, lager, tillverkning, och annan jämförig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår. Handel med varor som produceras inom området får förekomma i mindre utsträckning men handel med skrymmande varor ingår inte.

3.1.3 Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Huvudmannaskap

Huvudmannaskap för allmänna platser är enskilt eftersom marken ägs och förvaltas av Swedavia AB. PBL 4 kap 21§.

3.1.4 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Höjd på byggnadsverk

h₁ Högsta totalhöjd är 464 m över angivet nollplan.

h₂ Högsta totalhöjd är 473 m över angivet nollplan.

h₃ Högsta totalhöjd är 478 m över angivet nollplan.

Höjdbestämmelserna syftar till att säkerställa att bebyggelsen ska hålla sig under flyghinderytan. Byggnaderna kan därmed bli maximalt ca 5, 14 respektive 20 m över färdig mark. PBL 4 kap. 16§.

Utnyttjandegrad

e₁ Största byggnadsarea är 40 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Bestämmelsen syftar till att begränsa exploateringen och fördela den mellan de tillkommande tomterna.

3.1.5 Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Markens anordnande och vegetation

Takvatten ska ledas till grönytor och diken för fördröjning och infiltration.

Utförande

Markytor ska luta bort från fasad och avrinning av dagvatten och skyfallsflöden ska ske mot svackdiken samt översvämningssytor i planområdets norra del.

Hårdgjorda ytor på airside ska utformas på så sätt att dagvattnet leds mot flygplatsens dagvattensystem.

Dessa föreskrifter syftar till att eventuellt förorenat dagvatten på airside fördröjs och renas i flygplatsens dagvattensystem samt att övrigt dagvatten renas och fördröjs innan det leds vidare via dagvattensystemet till Luossajoki. PBL 4 kap. 10§.

Källare får inte finnas. Bestämmelsen syftar till att bebyggelsen ska påverka våtmarken och grundvattnet i så liten grad som möjligt.

Villkor för lov

Bygglov får inte beviljas för nybyggnad eller förändring av byggnad innan en CNS-analys inklusive påverkansanalys är utförd. Analysen ska vara godkänd av Luftfartsverket och flygplatsägaren.

Bestämmelsen är en säkerhetsåtgärd för att säkerställa att flygverksamheten inte störs av bebyggelsen. Eftersom påverkan är beroende på den exakta utformningen, placeringen och materialvalen kan analyser inte ske förrän i bygglovskedet. PBL 4 kap. 14§ p4.

3.1.6 Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen då detaljplanen vinner laga kraft. Längre genomförandetid kan försvåra då flygets och flygplatsens utveckling behöver vara flexibel.

4 Genomförandefrågor

4.1 Fastighetsrättsliga frågor

Swedavia AB äger fastigheten Kiruna 1:310. Ingen annan fastighet berörs av detaljplanen.

4.1.1 Förändrad fastighetsindelning

Detaljplanen ger stöd och förutsättningar för att vid behov avstycka nya fastigheter från stamfastigheten Kiruna 1:310 till tomter. Dessa avses kunna bildas för olika verksamheter inom planområdet.

4.2 Tekniska frågor

4.2.1 Tekniska åtgärder

Inom planområdet kommer dagvattenanläggning att utföras för att fördröja och rena vatten från kvartersmark. Dagvatten från hårdgjorda ytor på landside kommer att ledas till svackdiken och vidare mot dagvattenanläggningen. På airside, där flygplanen kan köra eller ställas upp, kommer marken att utföras med diken och ledningar som leder vatten till flygplatsens dagvattensystem.

Området kommer att avskärmas från omgivningen med stängsel. Gränsen mot airside kommer att vara stängd för obehöriga.

Marknivån kommer att höjas för att byggnader och körvägar mm inte ska påverkas av den höga grundvattennivån. Den geotekniska utredningen beskriver flera alternativa sätt att grundlägga men det mest fördelaktiga är att förbelasta marken så att torven trycks ihop. Marken ska vara genomsläpplig för grundvattenflöden för att grundvattennivån inte ska påverkas. Annars riskerar kvarvarande torv att förmultna med sättningar som följd. Källarvåningar är inte aktuellt.

Inför entreprenadarbeten rekommenderas att ta fram ett miljökontrollprogram som redovisar hur schaktmassor ska hanteras, handlingsplan för grundvatten och vid eventuell pumpning av grundvatten, kompletterande provtagning i mark och grundvatten under entreprenadtiden, länsvattenhantering och hur risken för spridning av föroreningar ska minimeras.

4.2.2 Utbyggnad av allmän plats

Swedavia AB, såsom ägare av marken, kommer att bygga ut allmän plats. Utbyggnaden kommer att ske succesivt efter behov och starta norrifrån med väganslutningen till Flygfältsvägen.

4.2.3 Utbyggnad av vatten och avlopp

Planområdet kommer att anslutas till flygplatsens VA-nät som i sin tur är anslutet till det kommunala nätet. Swedavia ansvarar för utbyggnaden av VA-nätet fram till anslutningspunkter för respektive tomt/verksamhet.

4.3 Ekonomiska frågor

4.3.1 Planekonomisk bedömning

Swedavia bekostar planarbetet och samtliga utredningar som utförs i samband med det. Planområdet omfattar inte kommunal mark och kommunen belastas inte av kostnader för iordningsställande av allmänna platser.

Swedavia bekostar även förrättningskostnaderna för avstyckningar från stamfastigheten samt egna servitut och ledningsrätter. Swedavia står för kostnader för fastighetsreglering och bildandet av eventuell gemensamhetsanläggning.

I hela planområdet gäller anläggningsavgifter i enlighet med gällande VA-taxa. Vid om- till- eller nybyggnad skall avgift erläggas för varje tillkommande lägenhet.

Exploatör ansvarar för och bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen och exploatering av kvartersmark. Till exempel säkerhetsbevisning, flyghinder- och CNS-analys, påverkansanalys.

4.3.2 Planavgift

Detaljplanarbetet har bekostats med planavtal varför en detaljplaneavgift ej ska tas ut i samband med bygglov.

4.3.3 Gemensamhetsanläggningar

Det är möjligt att anläggningar och markområden som tjänar flera fastigheter kan komma att anläggas på kvartersmark, till exempel för parkering, angöring och teknisk försörjning. För dessa kan det bli aktuellt att bilda gemensamhetsanläggningar.

Behov av bildande av och eventuell uppdelning i gemensamhetsanläggningar samt deltagande fastigheter beror på hur fastighetsindelningen kan komma att ske och bedöms vid lantmäteriförrättning. I förrättningen regleras anläggningens innehåll, omfattning och andelstal. Ansökan om att bilda dessa görs av Swedavia som också kommer att förvalta gemensamhetsanläggningarna. Kostnader för framtida underhåll delas av de ingående fastigheterna i gemensamhetsanläggningen.

4.3.4 Drift allmän plats

Swedavia ansvarar för och bekostar drift och underhåll av allmän plats.

4.3.5 Drift vatten och avlopp

Swedavia ansvarar för och bekostar drift och underhåll av VA-nätet.

4.4 Organisatoriska frågor

4.4.1 Tidplan

Efter att detaljplanen vunnit laga kraft kommer utbyggnaden av området projekteras och mer detaljerad provtagning att utföras. Eventuell förbelastning av området kan komma att ske under lång tid innan sättningar avstannat. Därefter kan utbyggnaden påbörjas. Första etappen kommer att omfatta förlängning av Flygfältsvägen, dagvattenanläggningen och den norra delen av kvartersgatan. Området kan sedan byggas ut söderut efter behov.

4.4.2 Samråd med Gabna sameby

Rennäringsanalysen föreslår åtgärder för att minska störningar och skador på rennärings. Vid utbyggnaden ska exploatör och samebyn ha fortlöpande dialog och samråda om tidplan och omfattning för etablering och andra skyddsåtgärder. Entreprenör ska också informeras om deras påverkan på rennärings, till exempel trafik, buller och ljusstörningar.

4.5 Prövning enligt annan lagstiftning

4.5.1 Vattenverksamhet

Utfyllnader, nya diken och iordningställandet av dagvattenanläggning kräver tillstånd och kommer att behöva prövas som vattenverksamhet enligt Miljöbalken 11 kap 9§. Arbetena får inte sänka befintlig grundvattennivå permanent då både myren och flygplatsen kan skadas av detta.

4.5.2 CNS-analys inklusive påverkansanalys

För att säkerställa att ny bebyggelse inte påverkar flygverksamheten negativt ska CNS-analys inklusive påverkansanalys vara utförd och godkänd av Luftfartsverket och flygplatsägaren innan bygglov får ges.

Lämpligen ansöks om analyserna hos Luftfartsverket redan i samband med att bygglovhandlingar tas fram så att bygglovsprocessen inte behöver tas om vid negativt svar på analyserna med krav på ändringar i utformning, placering eller material. Exploatör behöver bekosta åtgärder för CNS-utrustning om utformningen av bebyggelsen inte anpassas utan får en negativ påverkan på de flygoperativa systemen.

4.6 Upplysningar

Tak, beklädnadsmaterial, byggnadsutformning, belysning och skyltar kan påverka flygplatsens CNS-utrustning negativt eller orsaka reflektioner eller bländning som kan medföra risk för störning av flygtrafiken eller verksamheten i flygledartornet.

4.6.1 Säkerhetsbevisning/flygsäkerhetsplan

En säkerhetsbevisning/flygsäkerhetsplan ska utföras för varje byggnad eller anläggning innan byggnation påbörjas. Säkerhetsbevisningen sker enligt rutin hos Swedavia AB och ska godkännas av Swedavia AB. Säkerhetsbevisningen omfattar bland annat flyghinderanalys, bländningsanalys och ska kontrollera att placering, material, utformning och belysning, vegetation, vibrationer, eventuell sprängning inte stör verksamheten i flygledartornet eller flygtrafiken samt att det inte har negativ påverkan på Luftfartsverkets och Swedavia AB:s CNS-utrustning. CNS-analyserna utförs av Luftfartsverket respektive Swedavia AB efter ansökan från exploatör. Flygsäkerhetsplanen dokumenterar säkerhetsbevisningen, föreslagna åtgärder och kontroller.

4.6.2 Airport Regulations

Verksamheter, bebyggelse, installationer och andra anläggningar inom området kring Kiruna flygplats ska följa de lokala regelverk som finns i Airport Regulations. Airport Regulations rör säkerhet, skyddsobjekt, miljö, teknik, trafik, brand m.m. och uppdateras tre gånger per år och finns tillgängliga på Swedavia AB:s hemsida.

5 Planeringsunderlag

5.1 Kommunala

5.1.1 *Detaljplan*

Detaljplan Se309 för Kiruna flygplats utvecklingsområde 1.

5.1.2 *Grundkarta*

Grundkartan är upprättad 19 november 2025.

5.1.3 *Översiktsplan*

Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014.

Översiktsplan för Kiruna 2018.

5.1.4 *Undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken (1998:808)*

Kommunen har i samråd med Länsstyrelsen kommit fram till att detaljplanen riskerar att få betydande miljökonsekvenser. En miljökonsekvensutredning har därför tagits fram.

5.1.5 *Miljökonsekvensbeskrivning*

Miljökonsekvensbeskrivning för södra verksamhetsområdet vid Kiruna flygplats, Geosyntec 2025-09-22.

5.1.6 *Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan*

Beslut tas i samband med samrådsbeslut.

5.2 Utredningar

5.2.1 *Dagvatten- och skyfallsutredning*

Dagvatten- och skyfallsutredning, Sweco 2025-04-14.

5.2.2 *Naturinventering*

Naturvärdesinventering, 2024-12-09.

Fågelinventering, Sweco 2024-12-13.

Groddjursinventering, Sweco 2025-06-17.

Artskyddsutredning, Sweco 2025-06-25.

5.2.3 *Geoteknisk utredning*

Geoteknisk utredning, Sweco 2025-02-05.

5.2.4 *Rennäringsanalys*

Rennäringsanalys, Sweco 2025-08-14.

5.2.5 *Riskutredning*

Analys av risker för tredje man i närheten av Stockholm-Arlanda flygplats, NLR-CR-2003-042-PT-2.

5.2.6 *Trafikutredning*

Trafik-PM, Iterio 2025-09-22

5.3 Annat

Swedavias Masterplan Kiruna Airport 2019.

www.swedavia.com/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/masterplan-kiruna-airport.pdf

6 Planeringsförutsättningar

6.1 Kommunala

6.1.1 Detaljplan

Området är inte tidigare detaljplanelagt men ligger nära detaljplaneområdet för Se309 för Kiruna flygplats, utvecklingsområde 1 vid terminalområdet, som vann laga kraft 2021. Planen ger möjlighet att utveckla angöring och parkering samt komplettera med hotell, kontor, service och turistverksamheter som hundspann- och skoterutflykter.

Nordväst om flygplatsen, i Östra industriområdet söder om E10, är mark detaljplanelagd och under utbyggnad för industriändamål. De två detaljplanerna S256 och S275 vann laga kraft 2013 respektive 2014. Området får maximalt bebyggas till 35% av tomtmarken med byggnader upp till 12 respektive 14 m total höjd. Stängsel ska finnas mot naturmarken. Endast källarlösa hus får uppföras.

6.1.2 Planbesked

Kommunstyrelsen beslöt 2023-04-03 att ge positivt planbesked för ett utvecklingsområde vid flygplatsen som innefattade mark från södra delen av flygplatsen upp till Östra industriområdet. Aktuell detaljplan omfattar endast den södra delen av detta område.

Man beslöt även att detaljplanen ska tas fram med utökat planförfarande.

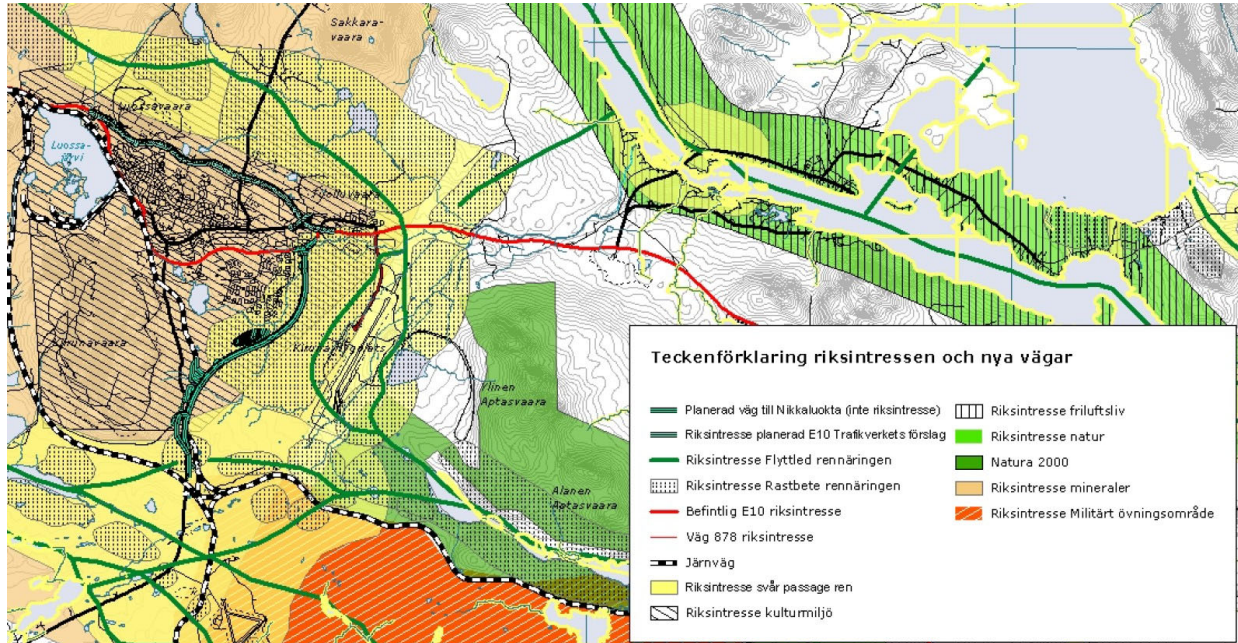
6.1.3 Översiktsplan

Visionen i Översiktsplan 2018 är bland annat att Kiruna har en bredd som attraherar både kvinnor och män samt att förutsättningarna att driva företag är bra. För planområdet har både möjligheten att bedriva rennäring och tillgången på mark för andra verksamheter betydelse. Bristen på industrimark påtalas.

Översiktsplan 2018 och den fördjupade översiktsplanen för Kiruna centralort 2014 anger turism för ett område intill flygplatsens terminal. I den fördjupade översiktsplanen har korridorer för järnväg in till nya Kiruna centrum reserverats. En av dessa korridorer går utmed flygplatsområdet och över aktuellt detaljplaneområde. Trafikverket har sedan tagit fram en järnvägsplan med västligare sträckning som inte berör flygplatsområdet. Byggstart av järnvägen kan ske under 2027.

Förslaget överensstämmer med visionen och avviker från markanvändningen i både Översiktsplan 2018 och Fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort 2014. Beslut om att frångå den fördjupade översiktsplanen har tagits vid planbesked.

6.2 Riksintressen



Utsnitt ur karta med sammanställning av riksintressen kring Kiruna centralort. Källa: Kiruna kommun

6.2.1 Rennäring

Flygplatsen ligger inom område som omfattas av riksintresse för rennärningen enligt 3 kap. 5 § miljöbalken. Historiskt var Kirunavaara och Luossavaara kalvningsland för renar. En viktig flyttled gick förlorad för rennärningen vid etableringen av Kiruna stad och Kirunagruvan. De flyttleder runt staden som används idag går till viss del i samma stråk som tidigare, men gruvverksamheten och stadens utbredning har reducerat rennärningens mark. Det innebär att det idag inte finns alternativa flyttleder och rastbete att använda runt Kiruna för att genomföra de flyttningar som utgör grunden i rennärningens årstidscykel.

Planområdet ligger inom Gabna samebys året-runt-marker och samebyn nyttjar området kring flygplatsen som flyttled och för rastbete.

Laevas samebys kärnområde ligger ca 1,5 km från planområdet och berörs inte direkt av detaljplanen men däremot av de kumulativa effekterna av projekt och verksamheter kring Kiruna.

6.2.2 Fyndigheter av ämnen och material

Flygplatsen ligger intill område av riksintresse för värdefulla ämnen eller material enligt 3 kap. 7 § miljöbalken. Fyndigheterna ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvinningen av dessa.

6.2.3 Trafikkommunikation

Flygplatsen utgör ett riksintresse för trafikkommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Det är funktionen flygplats, inklusive behovet av framtida utveckling, som är av riksintresse, inte bara själva flygplatsanläggningen. I riksintresset ingår bland annat höjdrestrktioner som har betydelse för ny bebyggelse.

Även väg 878, Flygfältsvägen fram till terminalen, och E10 är av riksintresse för trafikkommunikation.

6.2.4 Totalförsvar

Planområdet ligger inom område med särskilt behov av hinderfrihet. Den hinderfrihet som berör planområdet sammanfaller med flygplatsens hinderfrihetsytor.

6.2.5 Kulturmiljövård

Ett större område med riksintresse för kulturmiljövård ligger ca en kilometer nordväst om planområdet. Området omfattar hela Kiruna stad samt gruvområdet och är intressant för sin stadsmiljö och för industrilandskapet.

6.2.6 Natura 2000

Öster om rullbanan, ca 900 m från planområdet ligger Rautas, ett Natura 2000-område som är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 8 §§ miljöbalken.

6.3 Miljökvalitetsnormer

6.3.1 Luft

Det finns svenska miljökvalitetsnormer, MKN, för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft. Mätningar inom nuvarande Kiruna centrum har inte visat på risker för överskridande av MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477). Flygplatsområdet har en öppnare struktur med god luftväxling och har därmed lägre risk för höga halter.

6.3.2 Vatten

Dagvatten från planområdet rinner söderut och sedan österut under eller förbi rullbanan vidare huvudsakligen via bäckarna Pahtajoki och Luossajoki till Torne älv och vidare till Bottenviken och havsmiljön.

Den ekologiska statusen för Luossajoki är klassificerad som dålig och har som mål ”måttlig ekologisk status 2027”. Vattendraget är bland annat påverkat av förhöjda halter av näringsämnen som orsakar övergödning orsakad av avloppsreningsverk, och det har bedömts omöjligt att nå god ekologisk status i vattenförekomsten utan att skada samhällsintresset avloppsrening. Påverkan ska trots det mindre stränga kravet åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt. Det finns också problematik relaterat till Uran, Ammoniak, Diklofenak, 17-alfa-etinylöstradiol. Den kemiska statusen uppnår ej god status, och det finns en risk att den inte kommer att nå detta mål till 2027. Gränsvärdet för PFOS i ytvatten överskrids samt bromerad difenyleter samt kvicksilver och kvicksilverföreningar, vilka härrör från atmosfärisk deposition (diffusa källor). För båda dessa beskrivs problemen ha en sådan omfattning och karaktär att det i dagsläget saknas tekniska förutsättningar att åtgärda det. De nuvarande halterna av PBDE och kvicksilver (december 2015) får dock inte öka. Aktuellt planområde utgör ca 0,4% av tillrinningen till Loussajoki.

Den ekologiska statusen för Pahtajoki bedöms som måttlig, och målet är att uppnå god ekologisk status senast år 2027. Den kemiska statusen uppnår ej god status, och det finns en risk att den inte kommer att nå detta mål till 2027. För Pahtajoki pekas några påverkanskällor med betydande påverkan ut. För Punktkällor – Inte IED-industri (IED=Industriutsläppsdirektivet), pekas Kiruna Flygplats ut relaterat till ämnet Ammoniak. För Punktkällor – Förorenande områden, pekas brandövningsplats i anslutning till flygplatsen ut. Ämnen som utgör risk för sänkt status i relation till detta är PFOS, Benso(a)pyren och ämnesgruppen PAH'er.

6.3.3 Buller

MKN för buller är inte relevant då det inte finns bostäder, skolor eller vårdanläggningar inom området eller i närheten av planområdet.

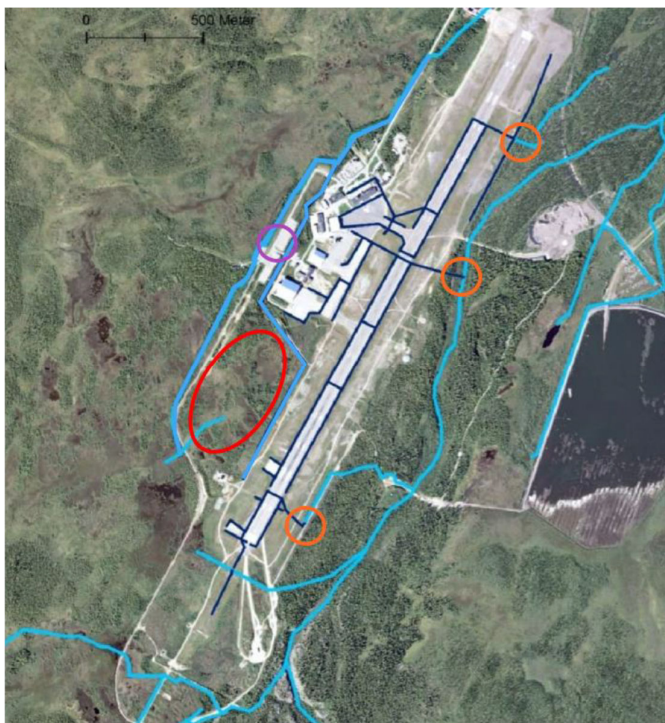
6.4 Miljö

Ingen miljöteknisk markundersökning har utförts då planområdet är naturmark, ligger nedströms annan naturmark och uppströms eventuellt förorenande verksamheter. Det har inte varit någon verksamhet, upplag eller liknande inom området. De provtagningar som gjorts i närområdet indikerar att området inte är förorenat. Strax norr om planområdet, nedströms, finns dock halter av PFAS i jord. Ett prov uttogs på grusvägen söder om planområdet, vilket visade halter under tillämpligt gränsvärde för känslig markanvändning från Naturvårdsverket. Se även Miljökonsekvensbeskrivningens avsnitt Föroreningar i jord och grundvatten.

6.4.1 Dagvatten

Dagvattnet som uppkommer inom detaljplanens område avrinner i nuläget till två olika vattenförekomster. En del avrinner norrut till Luossajoki via ett dike/mindre bäck och den andra delen avrinner via befintligt dagvattensystem österut till Pahtajoki som mynnar i Loussajoki innan det rinner vidare till Torneälven.

Det befintliga dagvattensystemet för flygplatsområdet består av både dikessystem och ledningssystem. För aktuellt planområde finns befintliga dikessystem som avleder yt-, grund- och dagvatten i nordostlig riktning för att slutligen ledas i trummor under vägen in mot flygplatsen



(Flygfältsvägen) och därefter ansluta till recipienten Luossajoki. Det finns också ett antal befintliga trummor under grusvägen som ligger i nära anslutning till detaljplanområdet. Inga dagvattenledningar finns inom planområdet i dagsläget.

För de flesta ytor inom planområdet bedöms avledning av dagvatten även efter exploatering kunna ske via öppna diken i riktning åt nordost på liknande sätt som det sker i dagsläget. Undantaget är ytor inom planområdet som planeras för att ingå i inhägnat område inom Airside och inrymma flygplatsrelaterad verksamhet. Avrinning från dessa ytor kommer att avledas och hanteras i befintligt dagvattensystem och anläggningar.

Illustration av befintligt dagvattensystem. Sweco 2024. Planområdet markerat med rött. Ljusblå linjer visar ungefärliga ytliga avrinningsstråk (diken, vattendrag). Mörkblå linjer visar ungefärlig dragning av befintligt dag- och dränerings-system. Orange markeringar visar några av utsläppspunkterna för dagvatten från airside till recipienten Pahtajoki. Planområdet avvattnas däremot mor norr och via dikessystem till recipienten Luossajoki (lila markering).

6.4.2 Naturvärden

Större delen av aktuellt planområde ligger inom våtmarksområdet ”Piekkusvuoma; 3 km SO Kiruna” med naturvärdesklass Vissa naturvärden. (Naturvårdsverket - skyddad natur, 2024). Naturvärdesinventering utförd 2024 visar att planområdet består till större delen av våtmark med påtagligt naturvärde och en liten del fjällbjörkskog i norra änden med visst naturvärde. Inom planområdet påträffades 14 värdearter varav två fridlysta (brudsporre, skogsödla)

Grodyngel har observerats i en av tjärnarna och grodinventering utförd 2025 visar att det rör sig om vanlig groda och vanlig padda som är fridlysta, dvs det är förbjudet att döda, skada, fånga eller flytta individer i alla levnadsstadier, från ägg till vuxen. Deras livsmiljöer är dock inte skyddade och det finns likvärdiga miljöer med god spridning och riklig förekomst i närområdet.

Fågelinventering utförd 2024 resulterade i förväntade arter varav sex rödlistade. Samtliga noterade arter bedöms ha förutsättningar att bibehålla lokala och regionala populationer med gynnsam bevarandestatus även om detaljplaneområdet nyttjas för ny bebyggelse. Omgivande våtmark är mycket stor och liknande miljöer återfinns i stora arealer i omgivningarna. Dessutom bör nämnas att området runt flygplatsen redan nu är stört av buller vilket ser ut att ha obetydlig påverkan på fågelpopulationerna.

6.5 Hälsa och säkerhet

6.5.1 Omgivningsbuller

Planområdet utsätts för höga bullernivåer då flygplan startar på rullbanan. Enligt Riksintressepreciseringen 2015 kommer flygtrafiken uppnå maximala bullernivåer på över 70 dB(A) ca 3 ggr/dag och kväll år 2030. Det bygger på prognosen att flygplatsen år 2030 kommer att ha 325 000 passagerare och 5 500 flygrörelser per år.

6.5.2 Risk för olyckor

Planområdet ligger i direkt anslutning till flygplatsen vilket innebär risker både för flygverksamheten och för människor och byggnader inom planområdet.

6.5.2.1 Risker för flygverksamheten

All nybyggnation inom flygplatsens närområde innebär en förändring för flygplatsens verksamhet som ska analyseras så att det inte orsakar oacceptabla flygsäkerhetsrisker. Den främsta risken är att bebyggelsen kan störa eller påverka de flygoperativa systemen som används för att styra, bevaka och kommunicera på flygplatsen. Bebyggelsen får heller inte genomtränga hinderfrihetsytorna som utgår från flygplatsens rullbana och stiger med ökande avstånd. Under uppförandet av bebyggelsen måste man särskilt kontrollera att byggkranar och annan utrustning inte påverkar vare sig hinderfriheten eller de flygoperativa systemen.

Flygplatsens system kan förändras med tiden varför analyser måste ske inför varje projekts uppförande. Påverkan är beroende på placering, material, form, reflexion, belysning mm.

6.5.2.2 Risker för människor och byggnader nära flygplatsen

Enligt rapporten ”Analys av risker för tredje man i närheten av Stockholm-Arlanda flygplats NLR-CR-2003-042-PT-2” förklaras att majoriteten av flygolyckorna sker i samband med start och landning i nära anslutning till rullbanornas ändar. Dessa olyckor kan kategoriseras i tre kategorier, s.k. veer offolyckor där planet kör av banan åt sidan, överrunolyckor där planet kör av banan i planets riktning samt over-/undershot-olyckor då planet kraschar i marken vid landning eller kort

efter start. Planområdet ligger inte i någon av rullbanornas förlängning varför endast veer off olyckor är sannolika att drabba planområdet.

Med hänsyn till detta kan man anta att planområdet har en förhöjd risk jämfört med kommunen i övrigt. Antalet flygrörelser på Kiruna flygplats är dock marginell jämfört med Arlanda. Då verksamheten närmast rullbanan är flygverksamhet och att byggnaderna kan ge ett skydd för människor på andra sidan dem bedöms risken som acceptabel.

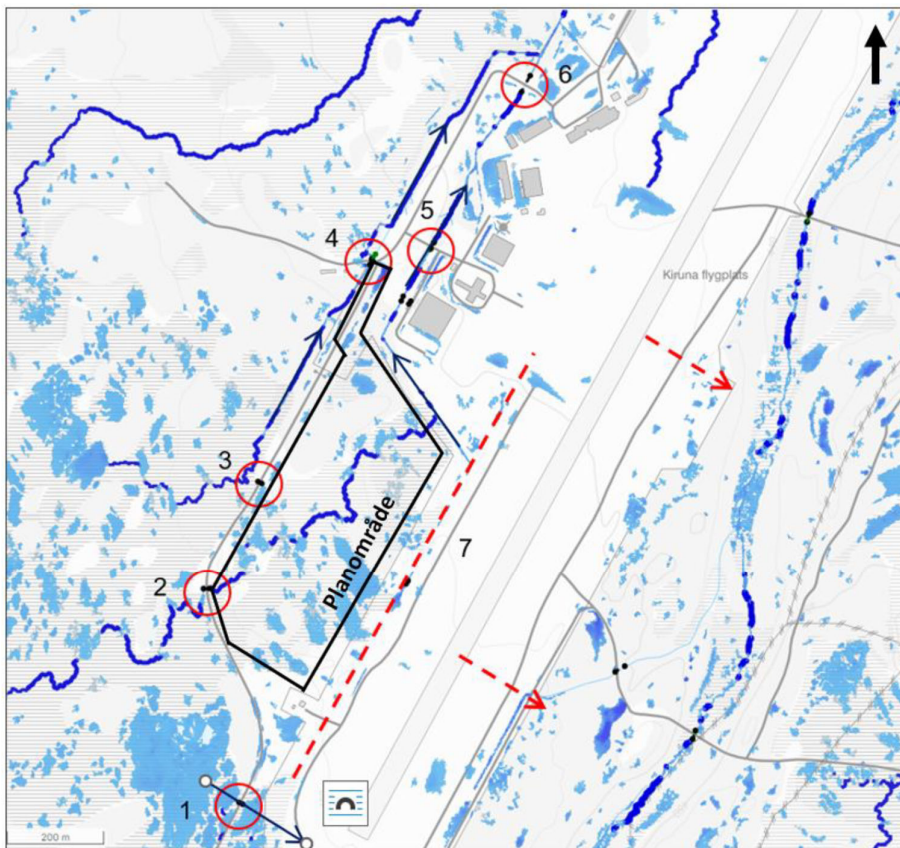
6.5.3 Risken för kemikaliespill

Flygplatsen nyttjar glykol för avisning av flygplanen vintertid. Detta sker på en särskild avisningsplatta där avisningsvätskan samlas upp. Avisningsvätskan består av en blandning av vatten och monopropylenglykol, som i sig har låg giftighet och är lätt nedbrytbar i naturen. Man har möjlighet att använda urea för halkbekämpning undantagsvis vid svåra väderförhållanden. Man har dock företrädesvis använt mekaniska metoder eller varm sand. Urea har inte använts sedan 2016.

För brandsläckning används vatten. Tidigare har PFOS använts vid brandövningar 10-15 gånger, dock inte efter 2009.

6.5.4 Risk för översvämning

Inom aktuellt planområde kan det finnas risk för lokal översvämning, men kan i dagsläget inte fullt ut bedömas då höjdsättningen samt placering av byggnader inom området inte är färdig. Risken för lokal översvämning av instängda områden är främst relaterat till skyfall, samt kraftiga regn i



Avrinningsriktningar för ytvatten baserat på analys av höjddata för området samt befintliga kända trummor och diken i området. Inringade trummor 2 och 3 under väg bör tas bort. Sweco 2024.

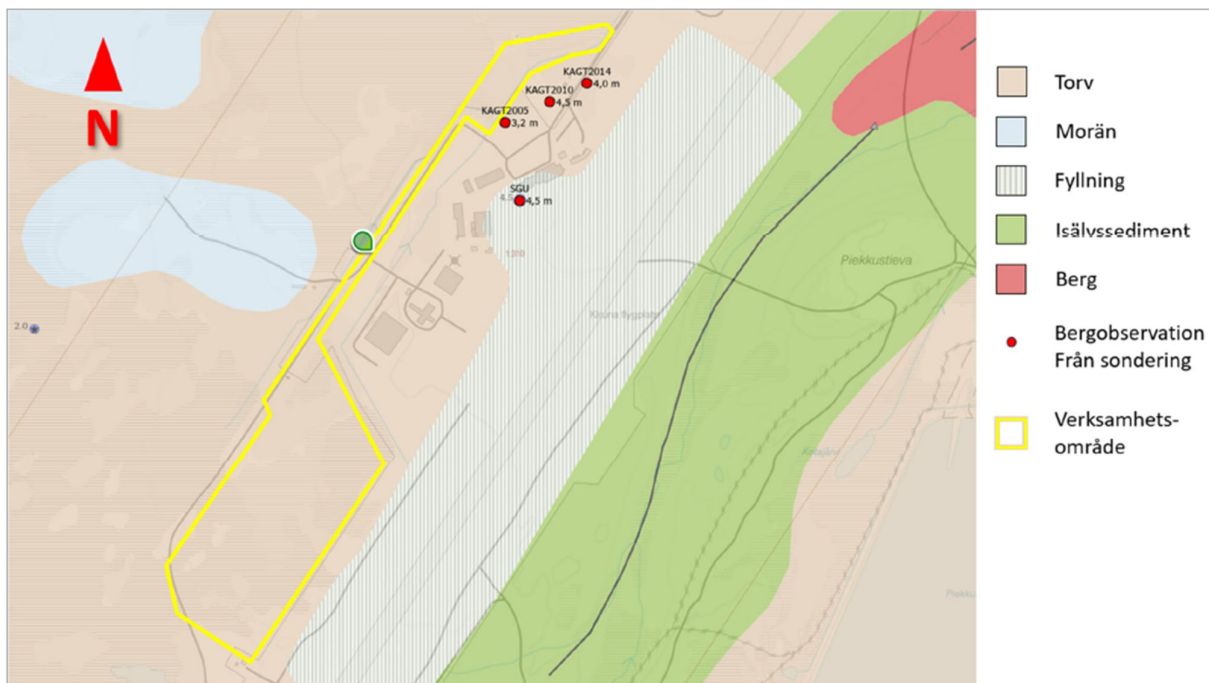
samband med snösmältning och frusen mark. Det finns också risk för att ytligt avrinnande vatten från omkringliggande områden letar sig in i planområdet, via befintliga trummor under grusväg väster om området. Rekommendationerna för att minska denna risk är att befintliga trummor (nr 1–6 i figur nedan) ses över och anpassas i samband med exploatering av planområdet. Exempelvis bör trummor nr 2–3 om möjligt tas bort.

6.5.5 Risk för skred, ras och erosion

Området är plant med i huvudsak relativt ytligt belägen fast morän, så det bedöms inte föreligga risk för betydande skred och ras inom området. Vattnet inom planområdet är förhållandevis stillastående och förväntas inte bidra till någon större materialtransport.

6.6 Geotekniska förhållanden

En sammanställning av geotekniska förhållanden utifrån tidigare undersökningar, arkiv och rapporter har gjorts av Sweco 2024. Enligt SGU:s jordartskarta består området av torv. Jorddjup bedöms enligt SGU:s jorddjupskarta vara mellan 5-10 meter inom huvuddelen av området, och 3-5 meter längst norrut. Bergobservationer från Tyréns undersökning (2020) av området norr om flygplatsen och uppgifter från brunnnsdataarkivet visar också på ett jorddjup mellan 3,2 och 4,5 meter under markytan i den norra delen.



Utsnitt från jordartskarta från SGU med bergobservationer från Tyréns undersökning 2020. Preliminär detaljplanegräns markerad med gul linje.

På grund av den höga grundvattennivån i området rekommenderas en höjning av markytan för kommande exploatering. Grundvattennivåsänkningar bör undvikas då det enligt tidigare utförda undersökningar finns tecken på att komprimerad torv ligger kvar under delar av befintlig flygplats (Sweco, 2019). En avsänkning av grundvattenytan innebär att kvarliggande torv kan komma i kontakt med luftens syre vilket sätter igång en förmultningsprocess i torven och kommer på sikt att leda till ytterligare komprimering i torven.

Befintlig torv är lågförmultnad och kommer deformeras under belastning. Om torven kommer i kontakt med luftens syre, exempelvis vid torrläggning, bryts torvens organiska innehåll ner vilket orsakar sättningar i jordlager och eventuella konstruktioner ovan torvskiktet. Vid grundläggning behöver torven därför hanteras, till exempel genom urgrävning eller förbelastning, innan nya konstruktioner uppförs. Alternativt kan planerade konstruktioner pålas för att kringgå sättningsproblematiken kopplat till torvskiktet helt.

Rekommenderad grundläggning för att inte sänka grundvattennivån är förbelastning. Det innebär att torvskiktet belastas med ny fyllning och komprimeras under den nya fyllningen som läggs upp till befintlig marknivå och skapar en stabil grund för fortsatta markarbeten. Den komprimerade torven kommer inte vara lika genomsläpplig som innan belastningen, men förbelastning av torven kan göras med ett grövre material t.ex. bergkross 30-200, där de finaste partiklarna har sorterats bort. På så sätt behåller marken en genomsläpplighet som tillåter en fortsatt genomströmning av grundvatten. Just bergkross 30-200 mm har med framgång kunnat användas i liknande miljöer för bl.a. byggandet av E10 förbi Kiruna och i järnvägsprojekt i närheten. För att minska transporter kan mer lokala tillgångar på bergkross nyttjas, t.ex. från LKAB:s brytning i Kiruna och Malmberget. Om man vill styra eller kontrollera vattenflöden kan torven grävas ur i delar av området och ersättas med moränvallar.

6.7 Hydrologiska förhållanden

Ett antal korttidsobservationer av grundvattennivåer har gjorts i samband med äldre undersökningar i närområdet. I de observationsrör som installerats i området norr om flygplatsen har grundvattennivåer uppmätts mellan ca 1,5 m till ca 3 m djup under markytan.

I området söder om flygplatsen har grundvatten påträffats mellan 0,6 m och 2,2 m djup under markytan i installerade observationsrör.

I de närmast belägna observationsrören som installerats i anslutning till Nikkaluoktavägen har en högsta grundvattennivå påträffats på mindre än 0,5 m djup under markytan.

Grundvattnet bedöms ligga högt i detaljplaneområdet, enligt tidigare undersökning har vatten observerats stående i nivå med markytan i våtmarksområdena.

Grundvattennivåsänkningar bör undvikas då det enligt tidigare utförda undersökningar finns tecken på att komprimerad torv ligger kvar under delar av befintlig flygplats. En avsänkning av grundvattenytan innebär att kvarliggande torv kan komma i kontakt med luftens syre vilket sätter igång en förmultningsprocess i torven och kommer på sikt att leda till ytterligare komprimering i torven.

Möjligheten till infiltration i befintlig mark är låg.

Tillfällig avsänkning av grundvatten kommer krävas vid schaktarbeten för t.ex. nya ledningar inom detaljplaneområdet. VA-ledningar grundläggs flera meter under marken och är känsliga för sättningar. Därför kommer sannolikt urgrävning av torv krävas längs ledningsstråken för att skapa en stabil arbetsbädd. Schakten kommer att behöva länshållas från inströmmande grundvatten under tiden som schakten står öppen.

Även tillfällig grundvattenavsänkning kan vara tillståndspliktig om det inte är uppenbart "att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena", i enlighet med Miljöbalken kapitel 11 §12. Då tillståndprocessen kan ta tid

är det viktigt att påbörja utrednings- och eventuellt ansökansarbete i ett tidigt skede. Schakt kan också utföras under vatten, utan att avsänka grundvattennivåer. Ny fyllning måste då utgöras av grova jordmaterial för att möjliggöra packning under vatten.

6.8 Fornlämningar

Planområdet berörs inte av några kända fornlämningar eller kulturskyddade områden eller objekt.

6.9 Fysisk miljö

Planområdet består till större delen av våtmark utan anläggningar eller bebyggelse. En smal grusväg går på västra sidan runt området.

6.10 Sociala

Området ligger vid myren i utkanten av flygplatsen och har ingen bebyggelse eller särskild användning utöver naturmark och renbete. Platsen ligger för nära rullbanan för att vara attraktiv för friluftsliv.

6.11 Teknik

Flygplatsen har egna nät för fjärrvärme, vatten och spillvatten som ansluter till Kiruna kommuns nät. Spillvattnet leds via fett- och oljeavskiljare till det kommunala avloppsnätet. Fjärrvärmen förstärks av egna anläggningar. Elkraft inkommer via markförlagda ledningar och är förstärkt med flera reservkraftaggregat.

Flygplatsens ledningsnät behöver byggas ut för att även omfatta planområdet och ytterligare förstärkning av kapaciteten kan behövas.

6.12 Service

Planområdet ligger ca 5,5 km från Kiruna nya centrum och ca 800 m från terminalområdet där viss kommersiell service finns. Detaljplanen för terminalområdet tillåter en utbyggnad av den kommersiella servicen med bland annat ett hotell med restaurang. Intill planområdet ligger Arena Arctica, en hangar som används för bland annat mässor, konserter och andra event.

6.13 Trafik

Flygplatsvägen (väg 878) är den enda tillfartsvägen till och från flygplatsen. Vägen är statlig och trafikeras av cirka 1 000 fordon per dygn. Den är 6,5 meter bred och har en skyltad hastighet på 80 km/h. Flygplatsvägen ansluter i norr till E10, som leder vidare mot Kiruna (cirka 10 minuter till centrum) och österut mot Gällivare (cirka 1,5 timme).

I figuren intill redovisas uppmätta trafikmängder (fordon/vardagsdygn) på E10 under 2022 samt för Flygfältsvägen 2008. En mätning utfördes 2020 men hade låga mängder på grund av pandemin.

6.13.1 Gång- och cykeltrafik

Det finns inga goda möjligheter att gå eller cykla till Kiruna flygplats. Varken Flygfältsvägen eller E10 är utrustade med gång- och cykelbana. Avståndet mellan Kiruna centrum och flygplatsen är cirka 5,5 km, motsvarande ungefär 20 minuters cykling.



Uppmätt trafik, fordon/vardagsdygn. Iterio 2025.

6.13.2 Kollektivtrafik

Flygbussen ("Kiruna Flygbuss", opererad av Falcks Omnibus) trafikerar sträckan mellan Kiruna och flygplatsen i anslutning till reguljära flygavgångar och ankomster. Restiden är cirka 20–25 minuter från gamla Kiruna centrum med stopp bland annat i nya Kiruna centrum på vägen.

Länstrafiken Norrbotten kör bussar mellan Kiruna och Riksgränsen norrut samt mot Karesuando, Haparanda och Torneå söderut/österut. Kiruna Airport utgör ändhållplats, med en avgång per dag i vardera riktningen. Resan mellan flygplatsen och Kiruna gamla centrum tar cirka 30 minuter och till Kiruna nya centrum ca 10 minuter.

6.13.3 Vägnätet

I Kiruna Airport masterplan pekas följande behov med avseende på intilliggande vägnät ut:

Flygplatsen är ansluten till E10 via en T-korsning och en ca 2 km lång in- och utfartsväg, Flygfältsvägen. Med undantag av en mindre väg som ansluter till Flygfältsvägen ca 500 meter söder om E10 finns ingen redundans. Flygfältsvägen behöver breddas och förses med en bättre på- och avfart vid E10 samt av redundansskäl kompletteras med en alternativ tillfart till flygplatsen. Möjligheterna bör ses över tillsammans med kommunen och Trafikverket. Den tunga trafiken är redan idag ett problem på Flygfältsvägen. Med nya verksamheter vid flygplatsen ställs ökade krav på vägnätet.

De föreslagna åtgärderna är generella och bedöms nödvändiga även utan planerad utveckling. En ny koppling skulle säkerställa att verksamheterna kan bedrivas utan störningar vid exempelvis olyckor eller vägarbeten på Flygplatsvägen.

6.14 Masterplan Kiruna Airport

I Swedavias Masterplan Kiruna Airport 2019 beskrivs flygplatsens behov och möjliga utveckling. Masterplanen är ett vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på flygplatsen kan utvecklas på lång sikt. I aktuellt planområde föreslår masterplanen en etappvis utbyggnad av en anläggning för flygfrakt- och logistik samt en GA-flygterminal. GA-flyg står för General Aviation, dvs allmänflyg, civil luftfart som inte är tidtabellbunden. En flytt av GA-flyg söderut från nuvarande plats intill terminal frigör ytor för flygplatsens terminalnära utveckling och ökar säkerheten.

7 Konsekvenser

7.1 Fastigheter och rättigheter

Detaljplanen ger stöd och förutsättningar för att avstycka nya fastigheter från stamfastigheten Kiruna 1:310. Dessa avses bildas dels för olika verksamhetstomter på landside, dels för airside-anknutna verksamheter som inte hör till Swedavia.

Nya gator och ytor för dagvattenhantering och tekniska anläggningar kommer att kvarstå på fastigheten Kiruna 1:310.

7.2 Natur

7.2.1 Grönområde

Utbyggnad enligt detaljplanen innebär att ett naturområde av våtmarkskaraktär försvinner och ersätts med byggnader, vägar och andra hårdgjorda ytor. Delar av planområdet kommer att innehålla anlagda grönytor för dagvattenhantering och planteringar, bland annat svackdiken utmed vägar och översilningsyta. 10% av tomtytan som ska hållas planterad för infiltration av takvatten. Svackdiken och andra grönytor föreslås ha mager jord och slås regelbundet (skötsel lika flygplatsens grönytor) för att utöka den artrikedomen som finns inom airside på andra sidan flygplatsstängslet.

7.2.2 Landskapsbild

Bebyggelsen kan komma att synas från den kringliggande myren men upplevas som en fortsättning på flygplatsens bebyggelsestruktur med relativt låga byggnader. Landskapsbilden kommer inte att förändras på annat sätt.

7.3 Miljö

7.3.1 Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram av Geosyntec 2025. MKB:n har avgränsats och fokus ligger på naturvärden, rennärings och dagvatten. Även riksintresset för kommunikation, dvs. Kiruna flygplats, beskrivs.

7.3.2 Miljöbedömning

Utifrån undersökning om betydande miljöpåverkan anser Stadsbyggnadsavdelningen att den föreslagna exploateringen, enligt kriterier i MKB-förordningens bilaga 2 och 4 och enligt PBL,

riskerar att utgöra en betydande miljöpåverkan. Med anledning av det har en fortsatt miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, enligt 6 kap 11 § (1998:808) MB, upprättats.

Sammantaget bedömdes att det inte går att utesluta att planen kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. I samråd med Länsstyrelsen bedömdes konsekvenserna för rennärningen, naturvärden, Piekkusvuorma våtmarks komplex och dagvatten behöva beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning.

7.3.3 Beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer att det inte går att utesluta att ett genomförande av detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan. Beslut fattas i samband med samrådsbeslut.

7.3.4 Sammanfattning av konsekvenser och risker

Naturinventering inklusive artskyddsutredning, fågel- och groddjursinventering har genomförts där bedömningen görs att de skyddade artindivider som lokalt påverkas inom planområdet bedöms vara livskraftiga i övriga våtmarken. Området ligger även i direkt anslutning till pågående flygplatsverksamhet, med den störning som detta medför på bland annat fågellivet. Det är även av stor vikt att påverkan på grundvattnets nivåer och flödesbild undviks eller minimeras, för att undvika påverkan på omkringliggande våtmark samt befintliga byggnader.

För rennärningen innebär planläggningen lokalt minskad yta för bete och flytt, samt ökade störningar från buller och trafik främst i samband med byggskede. Kumulativt, sett tillsammans med andra exploateringar i omgivningen såsom den befintliga gruvan och stadsflytten, kan planläggningen utgöra större negativa konsekvenser. Bland skydds- och skadelindrande åtgärder kan nämnas vikten av god kommunikation mellan sameby och exploatör, främst i samband med byggskedet.

I den utförda dagvattenutredningen har behovet av fördröjning identifierats. För dagvatten och skyfall bedöms planen medföra obetydliga konsekvenser jämfört med nollalternativet förutsatt att föreslagna åtgärder såsom funktionskontroll av befintliga trummor genomförs samt anläggande av fördröjningsmagasin. Planen bedöms inte komma att motverka uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer för recipienten Luossajoki. Påverkan har inte bedömts för Pahtajoki.

Detaljplanens samlade konsekvenser presenteras i tabellen nedan.

Miljöaspekt		Konsekvenser		
Naturmiljö		Små negativa konsekvenser		
Rennäring		Små-måttliga konsekvenser		
Dagvatten och skyfall		Obetydliga konsekvenser		
Positiva konsekvenser	Obetydliga konsekvenser	Små negativa konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora negativa konsekvenser

7.3.5 Dagvatten

Baserat på beräkningarna av dagvattenflöden före och efter exploatering av området finns det behov av fördröjning av dagvatten ut från planområdet, med fördröjningsvolym på ca 2000 m³.

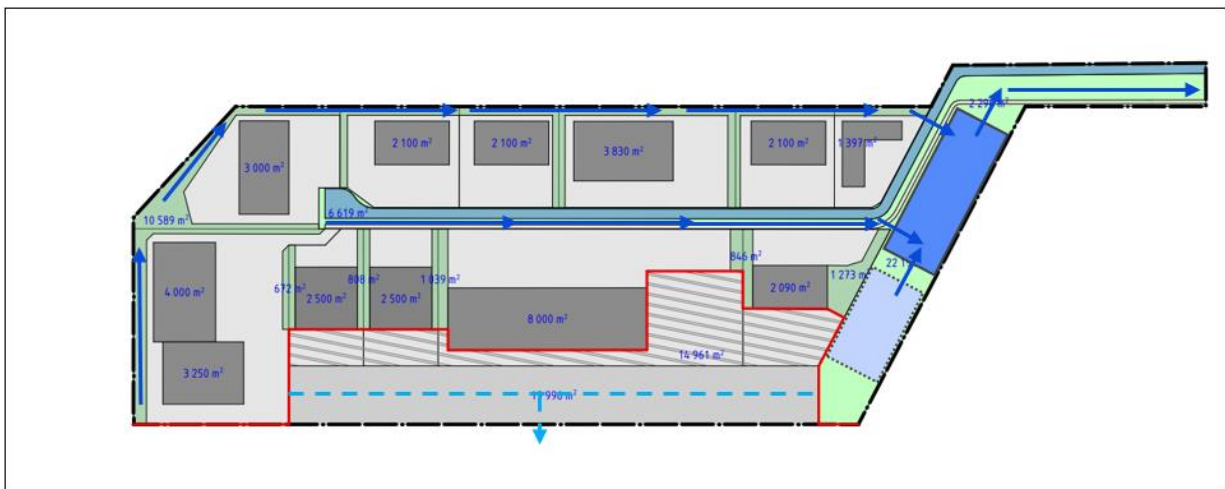
Förslag på dagvattenhantering inom planområdet bygger på principen att höjdsättningen medger att dagvatten (och snösmältning) avleds till diken som sedan leder vattnet till en fördröjningsanläggning. Anläggningen föreslås i form av en nedsänkt yta/torrdamm, med möjlighet till reglering vid utlopp (och vid behov avstängning för att kunna innesluta och förhindra spridning av eventuellt spill av bränsle/olja eller andra förorenande ämnen.).

Exempel på torrdamm/infiltrationsstråk i trafikerad miljö. (Sweco)



I relation till aktuell utformning av detaljplaneområdet är bedömningen att det finns utrymme för anläggande av mindre öppna diken för uppsamling och avledning av dagvatten och snösmältning till en fördröjningsanläggning i de norra delarna av planområdet.

I figur nedan har en yta på ca 6000 m² ritats ut, för illustration. Ett förslag på utformning av en fördröjningsanläggning inom denna yta, med ett medeldjup på 0,5 m inrymmer ca 3000 m³. Exempel på yta för möjlig uppläggning av snö har också ritats ut schematiskt (se ljusblå yta i figur nedan). Dessutom är tanken är att mindre snöhögar också kan läggas upp lokalt på egen tomtmark (i riktning mot diken runt området).



Översiktlig kartbild över detaljplaneområdet med schematiska avrinningsriktningar (pilar) och förslag på område för fördröjning (mörkblå yta, i figuren ca 6000 m²) och möjlig yta för snöupplag (ljusblå yta, fyrkant i figuren ca 4000 m²). Streckade pilar visar schematisk avrinningsriktning för dagvatten från ytor inom airside som avleds till befintligt dagvattensystem inom airside. (Bilden vriden med norr åt höger)

Det rekommenderas att undvika snöupplag i fördröjningsanläggning och i diken, med anledning av risk för att snö och is kan sätta igen utlopp och medverka till lokal översvämning inom området. Baserat på teoretiska beräkningar och tillgängliga ytor i området, är tolkningen att dagvatten kan fördröjas inom detaljplaneområdet.

Generellt behövs diken vid vägar för avvattning av vägkonstruktionen och att dikena utformas för att inrymma vatten från både dagvatten och snösmältning. För höjdsättningen av området rekommenderas utformning så att ytorna i planområdet lutar i riktning mot dikena. Höjdsättningen för ytor som tillhör airside behöver utformas så att dagvatten från Airside-ytorna enbart avleds i riktning mot befintligt dagvattensystem och inte mot fördröjningsanläggningen i nordost. Invallning av vissa partier behöver också övervägas, för att säkerställa att avrinningen kan styras även i samband med skyfall. Detta för att kunna tillgodose att dagvatten från Airside vid behov kan renas och omfattas av befintligt kontrollprogram och miljötillstånd för flygplatsen.

7.4 Miljö kvalitetsnormer

7.4.1 Luft

Planområdet ligger på en öppen plats med gles bebyggelse och goda möjligheter för luftomväxling. Verksamheterna bedöms inte damma eller ha några stora utsläpp av gaser eller partiklar till luften. Planens genomförande inte bedöms därför inte leda till risk för att MKN överskrids.

7.4.2 Vatten

Avrinningen från de hårdgjorda ytorna efter exploatering bedöms inte vara särskilt förorenade utan dagvattnets sammansättning och föroreningsinnehåll kommer variera beroende på trafikintensitet på planerade vägar och val av byggmaterial till planerade byggnader.

Den föreslagna dagvattenhanteringen är främst dimensionerad med fördröjning i åtanke, men lösningen har också potential för dagvattenrening via fastläggning av partiklar och partikelbundna föroreningar. Vidare är den föreslagna ytan är väl tilltagen för att kunna inrymma serviceytor och med viss marginal för ytterliga utformning i ett senare projekteringskede.

Enligt beräkningar i denna utredning kommer inte planområdet bidra med något väsentligt tillskott av dessa, då den planerade markanvändningen inom planområdet saknar betydande föroreningskällor. De föroreningar som ändå kan uppstå på planområdet till följd av den förändrade markanvändningen och ökad trafik bedöms kunna fastläggas i föreslagen fördröjningsanläggning. Med föreslagen dagvattenhantering och beaktning av risker vid anläggningsskede bedöms exploateringen inte påverka status i Luossajoki negativt eller medverka till försämrade förutsättningar att uppnå recipientens MKN.

Funktion och utformning av befintligt dränerings- och dagvattensystemet för de ytor som avvattnas mot recipienten Pahtajoki (Airside) har inte utretts i denna utredning. I samband med framtida exploatering behöver de ökade flöden och föroreningsbelastningar som dessa ytor bidrar med ses över för att inte flygplatsens befintliga reningssystem ska riskera mer frekvent bräddning och försämrade rening. Ytterligare fördröjnings eller reningsåtgärder kan bli aktuella, men dessa lösningar behöver samordnas och utvärderas för flygplatsen som helhet.

Under förutsättning att befintligt dagvattensystem på airside kan hantera de ökade volymerna dagvatten, eller att en ny kompletterade utformning av dagvattensystem tas fram för de nya ytorna på Airside, bedöms exploateringen av aktuellt planområde inte påverka status i Pahtajoki negativt eller medverka till försämrade förutsättningar att uppnå MKN.

7.5 Hälsa och säkerhet

7.5.1 Beräkning av omgivningsbuller

Verksamhetsområdet i sig förväntas inte orsaka högre bullernivåer än idag.

För lager, verkstäder och andra verksamheter finns inga krav på tysta utomhusmiljöer. Inomhus finns krav på maximal- och ekvivalenta ljudnivåer beroende på verksamhet. Byggnadernas utformning och fasadutförande kan säkra att inomhusnivåerna nås. Buller bedöms sammanfattningsvis inte som ett hinder för den planerade bebyggelsen under förutsättningen att buller beaktas vid utformning av byggnader.

7.5.2 Översvämning

I dagsläget bedöms det inte föreligga tydlig risk för att vattennivåer i närliggande naturmarksområden stiger till den grad att framkomlighet på insats- och utrymningsvägar kring planområdet inte kan garanteras i samband med skyfall (och snösmältning). Dock behöver höjdsättning av vägarna kring planområdet ses över och anpassas i samband med detaljprojektering av området. Längre nedströms längs med vägen in mot flygplatsen förekommer enligt uppgift återkommande översvämning i samband med snösmältning under våren. Exploatering inom aktuellt planområde bedöms inte försämra denna situation.

7.6 Sociala

En utveckling av området med ett ökat antal verksamheter kommer att öka rörelsen inom området. Verksamheterna kan framför allt stödja näringslivet och skulle även kunna innebära att kommersiell service och kollektivtrafiken byggs ut inom området. En utveckling med lägen för verksamheter kan även bidra positivt till en omvandling av industriområdet intill nya Kiruna centrum för att möta kommunens tillväxtmål.

När renarna påverkas negativt av en exploatering riskerar rennäringens resiliens eller bärkraft att gradvis försämrans. Socialt och kulturellt får det effekter som oro, pressad ekonomisk situation, ökad tidsåtgång för samrådsmöten och administrativt arbete samt ökad konkurrens om kvarvarande betesmarker. En påverkan på renskötseln kan också ge påverkan på den samiska kulturen, kunskapen, livsmedelsproduktion och möjligheten att välja ett liv inom rennäringen.

7.6.1 Barn

Området är inte avsett för barn men om detta planområde kan ge möjlighet för några skrymmande verksamheter att flytta från centrumnära lägen kan centrumområdet omvandlas till en tryggare och mer barnvänlig plats.

7.6.2 Jämlikhet

Detaljplanen ger möjlighet till arbete för ett antal människor oavsett kön, ursprung, hudfärg, religion etc. Inom industrin är det dock traditionellt sett fler män. Samtidigt innebär utbyggnaden att mark för rennäringen minskas något och att denna utbyggnad tillsammans med Kirunas andra utvecklingsområden succesivt tränger undan rennäringen. Det ger sämre möjligheter för den samiska befolkningen att verka.

7.7 Riksintressen

7.7.1 Rennäring

En Rennäringsanalys av detaljplanen har utförts av Sweca 2025.

Den befintliga intrångsbilden runt flygplatsområdet är ansträngd. Flygplatsen har ett antal start och landningar som utöver turism och forskning innefattar landningar med Jas 39 Gripen. En terminalnära detaljplan för terminalangöring, kontor och hotell i den norra delen av flygplatsen, antogs 2021 men utbyggnaden är ännu inte påbörjad. Fullt utbyggt terminalområde tillsammans med aktuellt planområde beräknas öka trafiken på Flygfältsvägen från ca 970 till 2190 fordon/dygn (2040). Skoterspår, sommarled, skidspår och slädhundspår är andra konkurrerande markanvändningar i området. Angränsande exploateringar och projekt såsom Kirunas flytt, omläggning av väg 870, ny järnväg och station, gruvnäringen och andra verksamheter påverkar också rennäringen.

De kumulativa effekterna påverkar förutsättningarna att nyttja betesmarkerna. Störningarna skapar merarbete, ökade kostnader, risk för ren-påkörningar och förlust av betesmark vilket kan kräva att renhjordens storlek minskas.

Utbyggnad enligt aktuell detaljplan medför ett bortfall av betesmark motsvarande planområdets storlek, ca 18 ha, och störningar främst under utbyggnadstiden med ökad trafik, mänsklig aktivitet och buller som gör att renen undviker området och påverkar renens val av betesmark. Renarna sprids ut över större områden och väljer att gå i oönskade riktningar, vilket försvårar för renskötarna att bedriva effektiv renskötsel och funktionella samband riskerar att brytas. Arbetena skapar barriäreffekt samt undvikelse- och spridningseffekt. Däremot är planområdet relativt begränsat och trafik rör sig redan i området. Det finns även en viss yta kvar västerut från området, som bör kunna göra att samebyn ändå kan ta sig förbi längs med flyttleden.

För att förebygga och mildra påverkan föreslås följande:

- En kontaktperson för Swedavia utses för fortlöpande dialog med samebyarna.
- Inför och under anläggningsfasen ska Swedavia samråda med samebyarna om tidsplan och omfattning av anläggningsarbeten.
- Anlitade entreprenörer ska informeras om hur entreprenadarbetet kan påverka renskötseln i området.
- Informera entreprenörer och förare av transporter om att visa särskild hänsyn vid framförande av fordon för att minska risken för påkörningsolyckor i området.
- Arbetsytor ska tydligt avgränsas så ingen körning sker utanför tilltänkta vägar samt verksamhetsområdet.
- Swedavia ska föra en kontinuerlig dialog med samebyarna kring stängsling av arbetsområdet för att vid behov möjliggöra passage för flytt av renar samt möjliggöra fri strövning.
- Swedavia ska föra dialog med samebyarna och bekosta eventuella stängselåtgärder som byggnationen kan ge upphov till. Dessa åtgärder innefattar: nya anläggningar (hagar), gränsstängsel mellan samebyar och styrarmar för att underlätta flytt av renar. Massor från byggnationen ska inte läggas på ytor som inte är ianspråktagna

- Under driftskedet ska kontinuerlig kommunikation mellan samebyarna och Swedavia ske för att minska störningar vid höst- och vårflytt, exempelvis anpassning av logistiktransporter och underhåll. Kommunikationen måste ske i god tid för att undvika att utföra arbeten när renarna är i området.
- Swedavia ansvarar för årliga samtal med samebyarna. Syftet med mötena är att dela ömsesidig information som kan vara av vikt för att undvika störningar för renskötseln i området. På mötet ska samebyarnas och Swedavias planer för säsongen redovisas och åtgärder för att reducera störningen på rennäringen planeras. Sådana regelbundna möten sker redan idag.

Sammantaget bedöms påverkan av den planerade detaljplanen under byggskedet med vidtagna skyddsåtgärder som små-måttliga, då samebyns möjlighet att nyttja viktiga marker avsevärt försämrats, framför allt sett till de kumulativa effekter som uppstår på grund av angränsande exploateringar.

Under driftskedet har den nya detaljplanen en påverkan på tillgängliga betesmarker genom betesförlust och barriäreffekt. Sammantaget bedöms påverkan av detaljplanen i drift med vidtagna skyddsåtgärder som små, då samebyn kommer att ha möjlighet att passera och nyttja viktiga marker.

Sweco bedömer däremot att de kumulativa effekterna från flytten av Kiruna stad samt kommande exploateringar, tillsammans med planerad detaljplan, kommer innebära större intrång i renskötseln, både direkt och indirekt.

7.7.2 Kulturmiljövård

Planens genomförande bedöms inte få några konsekvenser som rör riksintressen för kulturmiljövård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken.

7.7.3 Fyndigheter av ämnen och material

Riksintresse för fyndigheter av ämnen och material enligt 3 kap. 7 § miljöbalken bedöms inte påverkas då gruvdrift av säkerhetsskäl inte är möjlig så nära en flygplats.

7.7.4 Trafikkommunikation

Riksintresse för trafikkommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken bedöms påverkas positivt då flygplatsen får möjlighet att utöka sin verksamhet. Detaljplanens bestämmelser säkrar att flyghinderytor och flygoperativa system inte ska påverkas negativt. Bygglov får inte beviljas för nybyggnad eller förändring av byggnad innan en CNS-analys inklusive påverkansanalys är utförd. Analysen ska vara godkänd av Luftfartsverket och flygplatsägaren.

Flygfältsvägen och E10 kommer att få mer trafik men långt under vägens och vägkorsningars kapacitet.

7.7.5 Totalförsvaret

Riksintresse för totalförsvarenligt enligt 3 kap. 9 § miljöbalken bedöms inte påverkas av planens genomförande då hänsyn till hinderfrihet för flyget redan beaktats.

7.7.6 Natura 2000

Utbyggnaden inom planområdet kommer inte att påverka Rautasområdet, dvs riksintresset för Natura 2000 enligt 4 kap. 1 och 8 §§ miljöbalken.

7.8 Trafik

I trafik-PM för denna plan har den tillkommande trafiken från både det nya verksamhetsområdet och den trafik som alstras av den antagna detaljplanen för terminalområdet sammanräknats. Planen för terminalområdet, som rymmer hotell, kontor och service, antogs 2021 men har ännu inte börjat genomföras.

7.8.1 Motortrafik

Fullt utbyggt terminalområde beräknas ge ca 500 tillkommande fordon/vardagsdygn. För södra verksamhetsområdet har antagits 70 m² BTA per arbetsplats vilket är erfarenhetsvärde från en logistikverksamhet på Arlanda. Det ger en tillkommande trafik på ca 800 fordon per dygn. Totalt tillkommande trafik från båda områdena fullt utbyggda är beräknad till 1 300 fordon/vardagsdygn vilket ger en framtida trafik om ca 2 300 fordon/dygn på Flygfältsvägen.

Antagandet om 70 BTA per anställd bedöms vara i underkant. Erfarenhetsvärden från Landvetter visar på cirka 280 BTA per anställd för logistikverksamhet. Arlanda har också betydligt mer flyggodstrafik och inom aktuellt verksamhetsområde ingår verksamheter med låg persontäthet som hangarer och terminal för allmänflyg. En mer sannolik trafikstring skulle därför innebära att tillskottet från det södra verksamhetsområdet i själva verket ligger kring 200 istället för 800 fordon/vardagsdygn. Den högre trafikstringen har dock använts för att visa att vägsystemet klarar en sådan trafikökning mycket väl. Vägar som Flygfältsvägen, med ett körfält per riktning, kan ha en kapacitet på cirka 20 000 fordon/dygn.

Även på E10 norrut kommer det även i framtiden att finnas goda kapacitetsmarginaler. Överslagsmässiga beräkningar visar att belastningsgraden i korsningen E10/Flygplatsvägen kommer att ligga under 0,3 i framtiden, vilket innebär god framkomlighet.

7.8.2 Gång- och cykeltrafik

Kommunen vill främja cyklandet till flygplatsen. När Kiruna centrum flyttas österut minskar avståndet till flygplatsen, vilket förbättrar förutsättningarna för cykelresor. Från det nya centrumläget är sträckan cirka 5,5 kilometer via Flygplatsvägen, motsvarande en cykeltid på omkring 20 minuter.

Det kortare avståndet bedöms leda till en ökad andel cykeltrafik till flygplatsområdet, särskilt bland de anställda. Flytten av centrum innebär därmed en tydlig potential att stärka cykelresandet. Vid framtida upprustning av Flygplatsvägen bör en gång- och cykelväg anläggas. Flygplatsen kan dessutom bidra till ett ökat cykelresande genom att erbjuda väderskyddade cykelparkeringar.

Inom det södra verksamhetsområdet planeras gång- och cykelvägar längs gatorna, vilket skapar förutsättningar för att i framtiden knyta samman området med en större gång- och cykellösning, exempelvis om Flygplatsvägen byggs ut med en separat gång- och cykelväg.

7.8.3 Kollektivtrafik

I dag finns möjlighet för tre till fyra bussar att angöra samtidigt vid flygplatsen. Enligt *Kiruna Airport Masterplan* bedöms behovet öka i framtiden, och antalet bussplatser bör därför utökas till sju-åtta. Kiruna Airports Utvecklingsplan Landside, 2023, föreslår hur detta kan åstadkommas samtidigt som förbättringar av terminal, säkerhet och övrig angöring genomförs.