

PM TRAFIK

Detaljplan för Kiruna Airport

2025-09-23

iterio



Iterio AB

Beställare: Swedavia

Uppdragsnummer:

Upprättad av: Arvid Gentele

Datum: 2025-09-23

Rev: **Ange datum**

Granskad av: Ninnie Tägtström

Datum: 2025-09-23

Innehåll

1	Inledning.....	4
2	Bakgrund och syfte.....	4
3	Riksintresse/Förutsättningar	5
4	Nulägesbeskrivning.....	6
4.1	Befintlig verksamhet/bebyggelse i området.....	6
4.2	Motorfordonstrafik.....	6
4.3	Flygtrafik.....	7
4.4	Gång- och cykeltrafik.....	7
4.5	Kollektivtrafik.....	7
5	Detaljplaneförslaget.....	8
6	Konsekvensbeskrivning.....	9
6.1	Fordonstrafik.....	9
6.2	Framtida kapacitet i vägnätet	12
6.3	Gatusektioner	12
7	Utvecklingsbehov.....	13
7.1	Vägnätet.....	13
7.2	Flyg.....	13
7.3	Gång-, cykeltrafik.....	14
7.4	Kollektivtrafik.....	14
8	Slutsatser	14

1 Inledning

Detta PM har tagits fram som underlag till detaljplanen för det Södra verksamhetsområdet vid Kiruna Airport. Utredningen har utförts av Iterio AB på uppdrag av Swedavia och under ledning av BAU – Byrån för Arkitektur och Urbanism AB.

PM Trafik redogör för den lokala och omgivande påverkan på trafiksystemet vid planens genomförande. Utredningen fokuserar på trafikallsträng samt vägnätets kapacitet.

2 Bakgrund och 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 där denna typ av verksamhet inte är önskvärd. Kompletterande service och kontor är också tänkbart. Verksamheterna får dock inte innebära risker eller vara störande för flygverksamheten.



Figur 1: Översiktskarta, källa BAU

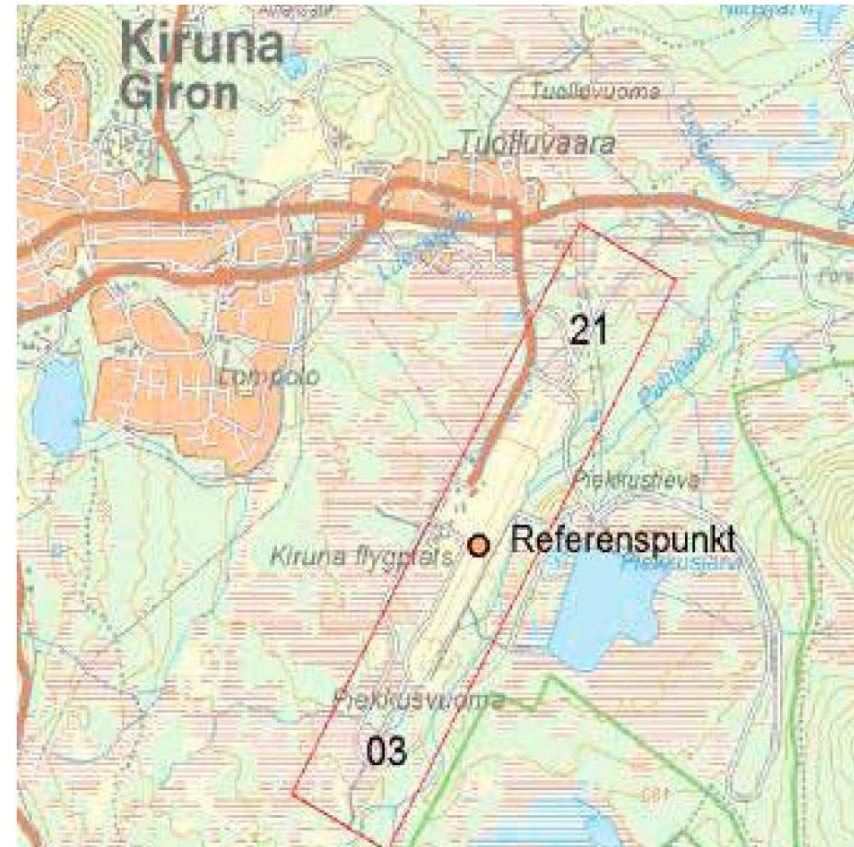
3 Riksintresse/Förutsättningar

Riksintresse kommunikation

Trafikverket fastställde 2015 riksintressepreciseringen för Kiruna Airport. Preciseringen är ett fördjupat planeringsunderlag som visar vilka värden som ska skyddas i den kommunala planprocessen. Kirunas geografiska läge gör att flygplatsen är av stor betydelse då alternativa färdmedel med realistiska restider saknas. Figur 1 visar Trafikverkets markanspråk för riksintresset Kiruna Airport. I tillägg till markanspråket finns influensområden för flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning.

Riksintresse rennäring

Rennäringen är viktig för Kiruna. Den är grunden för den samiska kulturen och en av förutsättningarna för att Sveriges miljömål Storslagen fjällmiljö ska kunna uppfyllas. Sett i ett nationellt perspektiv är rennäringen en liten näring. Renskötseln som är en av Kiruna kommuns äldsta näringar är dock en viktig del av kommunens näringsliv. Rennäring bedrivs på så gott som hela kommunens yta och en stor del av kommunen omfattas också av riksintresse rennäring. Kommunens översiktsplan säger att riksintresse rennäring ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande. Flygplatsen för löpande dialog med samebyar gällande planerade åtgärder.



Figur 2: Trafikverkets markanspråk för riksintresset Kiruna flygfält

4 Nulägesbeskrivning

4.1 Befintlig verksamhet/bebyggelse i området

SAS och Norwegian trafikerar Kiruna Airport med rutter till bland annat Stockholm, Helsingfors, Oslo och Göteborg. Passagerarantalet uppgick till cirka 217 000 resenärer under 2023. Historiskt nådde trafiken som mest omkring 277 000 resenärer år 2018.

Utöver flygtrafiken arrangeras mässor och testverksamhet i hangarer, bedrivs logistikverksamhet samt erbjuds restaurang-, biluthyrnings- och taxiverksamhet. I området bedöms det idag finnas cirka 100 arbetsplatser.

4.2 Motorfordonstrafik

Flygplatsvägen (väg 878) är den enda tillfartsvägen till och från flygplatsen. Vägen är statlig och trafikerades 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 figur 3 redovisas dagens biltrafik (fordon/vardagsdygn) till och från Kiruna Airport med gula siffror. Mätningarna på E10 utfördes 2022, medan mätningen på Flygplatsvägen utfördes 2008. (En mätning genomfördes även 2020, men visade låga trafikmängder på grund av pandemin.)



Figur 3: Uppmätt trafik, fordon/ vardagsdygn.

Parkering

Idag består parkering på flygplatsen av:

Parkering	Antal p-platser
Korttidsparkering/angöring	60
Långtidsparkering	150
Personalparkering	65
Hyrbilar	100
Evenemangsparkering	180 – 200

4.3 Flygtrafik

Kiruna flygplats hanterar idag i huvudsak inrikestrafik, där linjen Stockholm–Kiruna utgör huvudförbindelsen med flera dagliga avgångar. Internationella direktflyg är mer säsongsbetonade och förekommer främst under vintern.

År 2018 hade flygplatsen omkring 277 000 passagerare och cirka 3 000 flygrörelser, varav omkring 500 utgjordes av fraktflyg.

4.4 Gång-och cykeltrafik

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

4.5 Kollektivtrafik

Flygbussen ("Kiruna Flygbuss", opererad av Falcks Omnibus) trafikerar sträckan mellan Kiruna centrum och flygplatsen i anslutning till reguljära flygavgångar och ankomster. Restiden är cirka 20–25 minuter.

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 centrum tar cirka 35 minuter.

5 Detaljplaneförslaget

Planområdet föreslås bebyggas med hangarer, lager och industribyggnader i en till tre våningar med en högsta totalhöjd om 14 meter.

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.



Figur 4: Illustrationsplan, källa BAU.

6 Konsekvensbeskrivning

6.1 Fordonstrafik

I följande stycke görs en bedömning av den framtida fordonstrafiken till och från flygplatsen. Den tillkommande trafiken består dels av trafik som alstras av den antagna detaljplanen för terminalområdet, dels av trafik till det Södra verksamhetsområdet.

Detaljplan för terminalområdet

Detaljplanen är antagen men utbyggnaden ej påbörjad.

Beräkningarna bygger på underlag från *PM Trafik Kiruna flygplats* (2020). Planen omfattar följande verksamheter:

- Kontor: 180 arbetsplatser
- Hotell: 150 dubbelrum
- Ökad flygtrafik: +21 % till år 2035 och +27 % till år 2050 (jämfört med 2018)

Beräknad tillkommande vägtrafik

- Flygpassagerare: +207 passagerare/dygn motsvarande 128 fordon/dygn
- Arbetsplatser: +183 anställda motsvarande 338 fordon/dygn
- Tung trafik: 15 % av (128 + 338) = 70 fordon/dygn

Totalt tillkommande trafik på grund av detaljplanen för terminalområdet:

536 fordon/vardagsdygn



Figur 5: Gula siffror anger tillkommande biltrafik (fordon/ vardagsdygn) till och från Kiruna Airport pga detaljplanen för terminalområdet. Ett antagande görs att merparten (75%) av trafiken kommer från Kiruna, västerifrån. Övrig trafik (25%) kommer österifrån.

Detaljplanen för Södra verksamhetsområdet
I Södra verksamhetsområdet planeras:

- Logistikverksamhet: ca 39 000 BTA

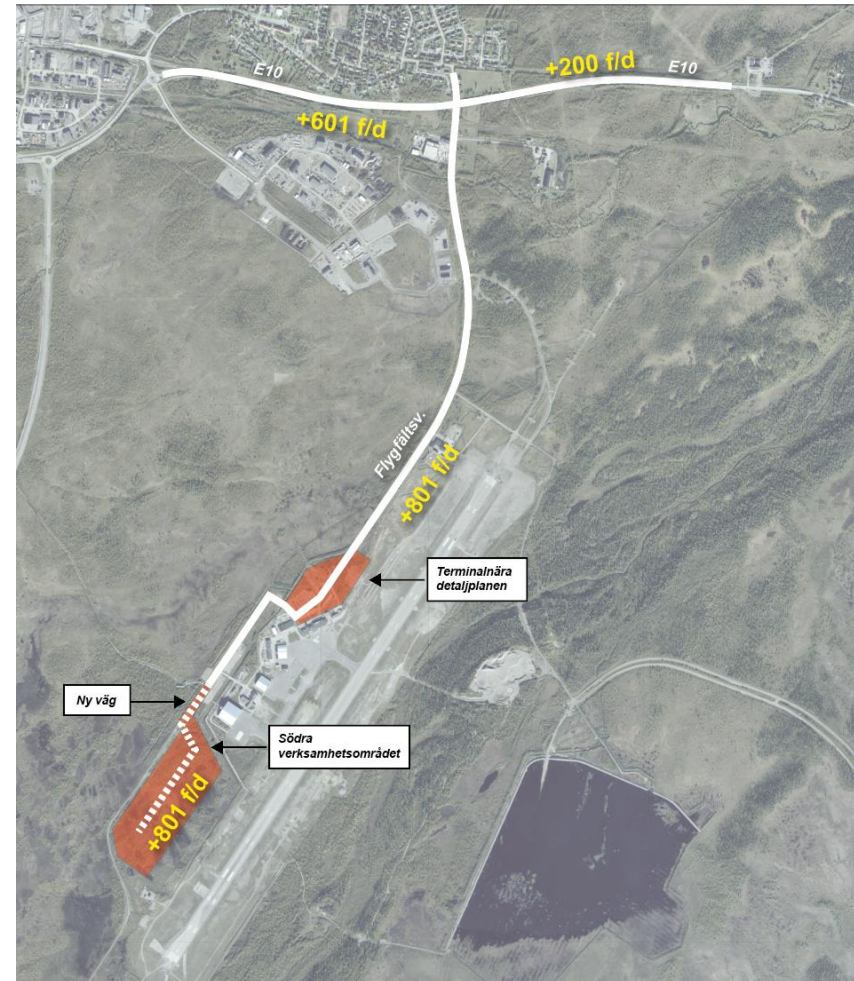
Antaganden för beräkning

- 70 BTA per arbetsplats (referens: DHL Landvetter Arlanda)
- 2,5 resor per arbetsplats och dygn
- Bilandel: 0,6
- Beläggning: 1,2 personer/bil
- Tillkommande tung trafik: 15 %

(Antagandet om 70 BTA per anställd bedöms vara i underkant. Erfarenhetsvärden från Landvetter visar snarare på cirka 280 BTA per anställd för logistikverksamhet. Det lägre värdet på 70 BTA per anställd inkluderar även ytor för kontorsverksamhet, verkstäder och service.)

Totalt tillkommande trafik pga detaljplan för Södra verksamhetsområdet:

801 fordon/vardagsdygn

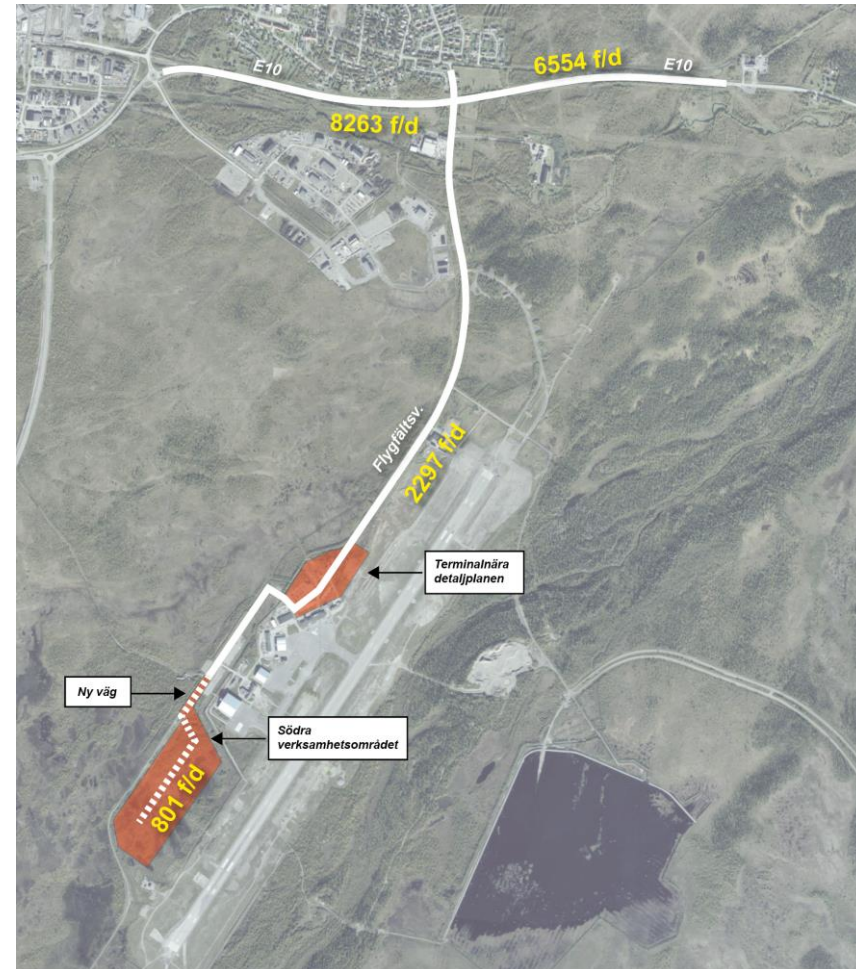


Figur 6: Gula siffror anger tillkommande biltrafik (fordon/ vardagsdygn) till och från Kiruna Airport pga södra verksamhetsområdet. Ett antagande görs att merparten (75%) av trafiken kommer från Kiruna, västerifrån. Övrig trafik (25%) kommer österifrån.

Framtida fordonstrafik

Den tillkommande trafiken har beräknats till 536 + 801 fordon/vardagsdygn. Figur 7 till höger visar den totala trafiken efter att terminalområdet och det södra utvecklingsområdet utvecklats.

Trafiken på Flygfältsvägen har vuxit från dagens ca 1000 till ca 2300 fordon/vardagsdygn.



Figur 7: Gula siffror anger framtida biltrafik (fordon/ vardagsdygn) till och från Kiruna Airport efter att södra verksamhetsområdet och terminalområdet utvecklats.

6.2 Framtida kapacitet i vägnätet

I och med utvecklingen av det södra verksamhetsområdet och den terminalnära detaljplanen beräknas trafiken på Flygplatsvägen öka från dagens cirka 1000 fordon/vardagsdygn till omkring 2300 fordon/vardagsdygn. Kapacitetsmässigt utgör detta ingen begränsning, då vägar med ett körfält per riktning har en kapacitet på cirka 20000 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.

Belastningsgrad är ett mått på hur väl korsningens kapacitet motsvarar den trafikmängd som passerar.

< 0,6–0,7: korsningen har god kapacitet, liten risk för köer.

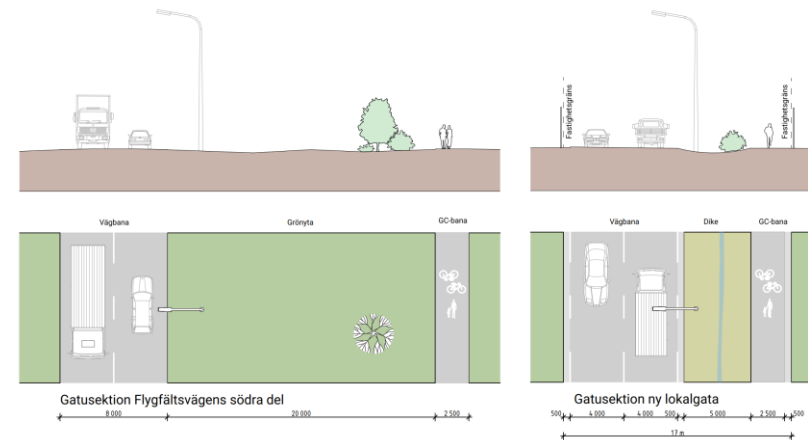
0,7–0,9: kapaciteten utnyttjas väl, viss risk för köer vid rusning.

> 0,9–1,0: korsningen är nära eller över sin kapacitetsgräns, köbildning och förseningar uppstår.

6.3 Gatusektioner

I figur 8 redovisas de planerade gatusektionerna för Södra verksamhetsområdet. Den södra delen av Flygplatsvägen får en vägbana som är 8 meter bred samt en friliggande gång- och cykelbana.

Lokalgatorna planeras med en körbanebredd på 8 meter, vägrenar på 0,5 meter samt en friliggande gång- och cykelbana.



Figur 8: Gatusektioner

7 Utvecklingsbehov

7.1 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.

7.2 Flyg

I *Kiruna Airport Masterplan 2019* redovisas prognoser för framtidens flygtrafik. Prognosen pekar på en ökning av utrikesflyget, medan inrikesflyget förväntas ligga kvar på ungefär dagens nivåer.

Kiruna Airport Tabell 1 ^{1, 2}	2018	2025	2035	2050
Utfall/Prognos, passagerare	276 516	318 900	335 500	352 300
Utfall/Prognos, antal passagerarrörelser	2 436	2 600	2 620	2 580
Utfall/Prognos, rörelser frakt, post, tomflyg	506	550	560	570

¹Långtidsprognos 2015-02-17 (Källa: Swedavia)

² Varje start eller landning är en flygrörelse

9

Tabell 1: Prognos för flygtrafiken, Kiruna Airport masterplan 2019, Swedavia.

Antalet passagerare antas öka med 21 procent mellan 2018 och 2035, och med 27 procent mellan 2018 och 2050. I de biltrafikprognoser som redovisas i denna PM ingår ökningen fram till 2035. Den ytterligare ökningen mellan 2035 och 2050 är marginell och bedöms inte påverka belastningen på vägnätet i någon större utsträckning. (År 2023 var antalet passagerare 217 000, dvs lägre än 2018. Det låga antalet passagerare var troligen en följd av pandemin.)

I dagsläget kan flygplatsen hantera en ankomst åt gången. Med det ökade antalet flygrörelser är målsättningen att i framtiden kunna hantera två samtidigt ankomster.

7.3 Gång-, 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.

7.4 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.

8 Slutsatser

Vid full utbyggnad enligt detaljplanerna för det södra verksamhetsområdet och terminalområdet beräknas trafiken till och från flygplatsen öka från dagens cirka 1000 fordon per vardagsdygn till omkring 2300. Av ökningen bedöms cirka 800 fordon/ vardagsdygn komma från det södra verksamhetsområdet.

Det finns dock skäl att anta att detta tillskott är överskattat. Antalet anställda per BTA för verkstäder och lager har i beräkningarna utgått från 70 kvm/anställd baserat på referensstudier av liknande verksamheter. Swedavia har emellertid uppgifter från bland annat Landvetter som snarare pekar på 280 kvm/anställd. Detta skulle innebära att tillskottet från det södra verksamhetsområdet i själva verket ligger kring 200 istället för 800 fordon/ vardagsdygn.

Det kan konstateras att framkomligheten på Flygplatsvägen och i korsningen Flygplatsvägen/E10 kommer att vara god även med de högre antagandena. En landsväg med ett körfält per riktning har en kapacitet på omkring 20000 fordon/dygn.

I Swedavias masterplan för Kiruna Airport framhålls dock att det ändå finns skäl att utveckla det anslutande vägnätet runt flygplatsen. Detta gäller framför allt för att skapa redundans i vägnätet. Idag finns endast en tillfart till flygplatsen (Flygplatsvägen), vilket gör verksamheterna känsliga för störningar, exempelvis vid olyckor eller vägarbeten.