



Swedavia  
Airports

Kiruna Airport

# Masterplan 2019

Executive version, 2019-02-14



## Förord

Kiruna Airport är den nordligaste flygplatsen i Sverige och en naturlig port till många av Sveriges bästa naturupplevelser. Omvänt öppnar den världen för de som bor i regionen. Vi på flygplatsen arbetar för att skapa bästa möjliga förutsättningar för ett hållbart resande till och från Kiruna. Vi vill vara en motor för regionens näringsliv.

Vi möjliggör för människor att mötas för ett prospekteringsarbete ute på en milsvid myr, att bygga den nya staden, en skidtur i Riksgränsen, att släppa iväg en ballong från Esrange, en vandring efter Kungsleden, fiske i Sandåslandet, försränning till Vittangi, att uppleva Kiruna-festivalen eller för att träffa släkt och vänner.

Masterplanen hjälper Kiruna Airport att möta regionens behov av en hållbar, väl fungerande och tillgänglig väg in eller ut från regionen. Prognoser för framtida tillväxt och dagens redan glödgheta vinter ligger till grund för planen 30 år fram i tiden.

Planen som översiktligt beskriver flygplatsens succesiva utbyggnad och framtida markanvändning kommer kontinuerligt att stämmas av mot marknaden, regionens utveckling, nya regelkrav och ekonomiska förutsättningar.

Kiruna Airport är redo att ta steget in i framtiden för att fortsatt bidra till regionens tillväxt och utveckling.

### Bilder och illustrationer:

Sid. 1, 8: Linda Onmalm

Sid. 1, 5, 10, 16, 22, 24: Henrik Ivre

Sid. 3: Swedavia

Sid. 6, 38: Lantmäteriet

Sid. 7: Trafikverket

Sid. 14-15, 30-31: Gisteråsjöstrand Arkitektur AB

Sid. 28, 32, 34-35, 36-37: BAU & Real Estate: Göran Andersson, Adam Lunderup

Swedavia Master Planning 2019-02-14

Detta dokument är en Executive Version av Kiruna Airport masterplan. Dokumentet syftar till att sammanfatta flygplatsens långsiktiga utveckling på ett enkelt och tillgängligt sätt.



Andreas Fredriksson Flygplatschef  
Kiruna Airport

# Swedavia

## Uppdrag

Swedavia är ett statligt ägt bolag som äger, driver och utvecklar det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. De tio flygplatserna bildar ett system som knyter samman Sverige - och Sverige med världen.

## Syfte

Tillsammans möjliggör vi för människor att mötas.

## Vision

Swedavia utvecklar framtidens flygplatser och skapar hållbar tillväxt för Sverige.

## Affärsidé

Tillsammans med sina partners skapar Swedavia mervärde för sina kunder genom att erbjuda attraktiva flygplatser och tillgänglighet som ger smidiga och inspirerande reseupplevelser. Swedavias flygplatser ska vara Skandinavien viktiga mötesplatser, bolaget ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och en tillväxtmotor för hela Sverige.

## Värderingar

Pålitliga - Engagerade - Nyttänkande - Välkomnande

## Swedavia

Swedavia har ca 3 000 anställda, varav ca 70 på Kiruna Airport.

Totalt reste 42 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser under 2018. Samtliga tio flygplatser är certifierade av Airport Carbon Accreditation enligt högsta standard för klimatarbete.

## Masterplaner

Swedavias masterplaner är vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på flygplatserna kan utvecklas på lång sikt. Planperioden omfattar 30 år och kompletteras med en vision för perioden 30-50 år.

En masterplan identifierar flygplatsområdets framtida behov samt visar visionärt hur flygplatserna kan möta dessa behov med fokus på rumslig utformning. Redovisat behov av kapacitetsökning för terminal- air-side- och landside, baseras på Swedavias långtidsprognos, med en tidshorisont på 30 år. Fastighetsutvecklingen bygger på värdeskapande affärer genom samverkan med externa aktörer.

Planerna innehåller inte bindande åtaganden från Swedavia utan är en del av en planeringsprocess som successivt detaljeras genom fördjupade utredningar och samverkan med andra aktörer.





## Kiruna Airport 2018

### Passagerare

276 516 passagerare  
- 272 149 inrikes  
- 2 478 utrikes

### Rörelser

2 942 kommersiella rörelser\*  
- 2 848 inrikes  
- 94 utrikes  
2 000 allmänflyg

\*Linjefart, charter, post och frakt

### Flygplatsen i siffror

2 flygbolag med reguljär  
passagerartrafik  
1 rullbana, 2 502\*45m  
1 terminal  
3 uppställn. platser för flygplan  
758 passagerare/dag  
280 parkeringsplatser  
100 anställda på flygplatsen  
Ca 40 företag

### Toppdestination

Stockholm Arlanda Airport

### Post och frakt

280 ton post  
181 ton frakt

## Planeringsförutsättningar

### Kiruna Airport i regionen

Kiruna Airport är Sveriges nordligast belägna flygplats. Med stadens och regionens geografiskt utsatta läge blir flygplatsen och övrig infrastruktur viktiga för att upprätthålla och utveckla ett gott samhälle. Flygplatsens betydelse har ökat de senaste åren, främst som en del i den expanderande besöksnäringen, men även på grund den växande gruvnäringen samt ökat resande i samband med flytten av Kiruna stad.

I norra Sverige finns mycket fritt luftrum vilket gör att både företag och forskare gärna använder Kiruna flygplats som bas för forskning och produkttester i extrema klimat. Exempelvis har amerikanska rymdstyrelsen Nasa flera gånger genomfört ozonforskning och Boeing samt Airbus använder Kiruna Airport för att köldtesta sina flygplan.

Under 2018 valde 276 516 resenärer att flyga till och från Kiruna Airport, varav 98 % reste inrikes till Stockholm Arlanda Airport.

Trafikverket har pekat ut Kiruna Airport som riksintresse för kommunikation.

### Riksintresse

#### 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. Bilden på sid. 7 visar Trafikverkets markanspråk för riksintresset Kiruna Airport. I tillägg till markanspråket finns influensområden för flyghinder, flygbuler 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. Renskötelsen 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.



Trafikverkets markanspråk för riksintresset Kiruna flygplats

### Kiruna kommun

Kiruna kommuns översiktsplan, som antogs 2018, beskriver flygplatsen som en mycket viktig del i Kirunas infrastruktur för kommunikation mot omvärlden och avgörande för näringslivet och befolkningsutvecklingen.

Bebyggelse i anslutning till flygplatsen eller i vissa kringliggande områden har därför anpassats till de krav, exempelvis hinderfrihet, som följer av flygplatsverksamheten och riksintresset.

En fördjupad översiktsplan för Kiruna centralort, som antogs år 2014, anger att stadens centrum kommer att flyttas österut och därmed även närmare flygplatsen.

Flygplatsområdet saknar detaljplan.



### Omgivande infrastruktur

Kiruna stad ligger vid väg E10 mellan Luleå och Å utanför Narvik i Norge. I flygplatsens närhet passerar E10 och RV 870 till Nikkaluokta. Trafiken mellan Kiruna stad och angränsande orter samt flygplatsen leds via E10 och Flygfältsvägen. Som en del i den pågående stadsomvandlingen har Trafikverket inlett byggandet av en ny sträckning för E10. Den befintliga sträckningen undermineras successivt av pågående järnmalmsbrytning.

För person- och godstransporter på järnväg finns Malmбанan som går mellan Luleå och Narvik. En tillfällig järnvägsstation är belägen vid Kiruna Malmgård.

Linjetrafik med buss finns från Kiruna centrum till flera tätorter i länet.

### Utveckling

Swedavias nationella prognoser pekar på fortsatt stark utveckling, främst för utrikesresande. För Kiruna Airport, som i huvudsak hanterar inrikespassagerare, blir den totala förväntade tillväxten mer måttlig.

Förslaget i Kiruna Airport Masterplan visar på möjligheter att åtgärda de utbyggnads- och utvecklingsbehov som finns redan idag samt omhänderta den prognosticerade trafikökningen. I praktiken blir dock det övergripande målet att flygplatsen ska kunna hantera två samtidiga ankomster eller avgångar oavsett om det gäller inrikes-Schengen- eller non-Schengentrafik.

Den ökning som förväntas bygger på följande faktorer:

- Framgångsrik marknadsföring av destination Kiruna med omnejd bidrar till ett ökat intresse för inkommande charter.

- Ett geografiskt isolerat läge med svag konkurrens från andra trafikslag.
- Många utrikesresor går via Stockholm Arlanda Airport.

### Övergripande flygplatsutveckling

Kiruna Airport är klassad som "mindre flygplats". Enligt TSFS 2016:1 definieras en mindre flygplats som en flygplats med kommersiell trafik med luftfartyg vars maximala startmassa är 10 ton eller högre som

1. inte har avgångar som är tidtabellslagda samtidigt, och
2. som endast upprättar ett begränsat CSRA för de områden där säkerhetskontrollerade passagerare, bagage och luftfartyg hanteras.

En bidragande orsak till klassningen är att det förekommer annan, icke flygplatsrelaterad, verksamhet på airsideområdet.

Den praktiska tillämpningen av klassningen medför att flygplatsen maximalt får ha åtta kommersiella avgångar med startvikt överstigande 10 ton per dag, samt endast en schemalagd avgång i taget. För att hantera detta och säkerställa att nästkommande flight anländer efter att föregående har avgått koordineras trafiken genom Nordic Airport Coordination, där Kiruna Airport slotas som en level 2-flygplats.

I Masterplanen föreslås åtgärder som möjliggör för Kiruna Airport att avveckla klassningen mindre flygplats och tillhörande restriktioner.

Åtgärderna beskrivs under rubriken Airside, Behörighetsområde.

Kiruna Airport Tabell 1 <sup>1,2</sup>	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

<sup>1</sup>Långtidsprognos 2015-02-17 (Källa: Swedavia)

<sup>2</sup> Varje start eller landning är en flygrörelse

## Terminalutveckling



Terminalen idag



Terminalen idag

### Övergripande terminalutveckling

Kiruna Airport invigdes 1960. Sedan dess har om- och tillbyggnationer skett för att möta trafikutveckling och förändrade regelverk såsom krav på säkerhetskontroll samt separation av olika passagerarkategorier. I dagsläget råder återigen ett behov av om- och tillbyggnad för att kunna erbjuda passagerare en terminal som svarar mot dagens förväntningar.

I terminalen på Kiruna Airport behöver de trafikala ytorna öka för att på ett funktionellt sätt kunna omhänderta två samtidiga avgångar eller ankomster, även vid en blandning av inrikes, Schengen eller non-Schengen.

De föreslagna åtgärderna kommer vid genomförande att höja terminalens kapacitet och skapa förutsättningar för att omhänderta den prognosticerade passagerarökningen under planperioden.

Under masterplanarbetet har ett antal planförslag tagits fram som exempel på hur terminalen skulle kunna utformas. På sidan 12 redovisas ett av förslagen. Genom omDispositionering och effektivisering av befintliga ytor samt med vissa tillbyggda ytor skapas en terminal som klarar utvecklingen under planperioden. I ett framtida skede, efter planperioden, kan terminalen utökas ytterligare genom att påföra en andra våning.

### Ytor för avresande passagerare

I incheckningshallen behöver ytan ökas för att skapa bättre förutsättningar för CUSS:ar och bagdrops.

I säkerhetskontrollen bör det beredas plats för två linor. I samband med detta bör även köytan till säkerhetskontrollen anpassas för två flöden.

Gateytan bör utökas för att kunna inrymma passagerare till två samtidiga avgångar. Passkontroll med tillhörande köyta behöver

placeras i flödet så att en av gaterna kan användas för avresande non-Schengenpassagerare.

I samband med ombyggnad av säkerhetskontroll samt gatelounger är det önskvärt att yta för en butik kan frigöras. Den bör i så fall placeras i passagerflödet efter säkerhetskontrollen.

En utbyggd hall för avgående bagage skulle möjliggöra en förlängning av bagagebandet samt skapa yta för uppställning av bagagevagnar, vilket skulle förenkla och snabba upp hanteringen.

### Ytor för ankommande passagerare

Bagagehallen behöver ökad tillgänglig yta och ökad längd på bagagebandet. Bandet är gammalt och behöver bytas ut. Med en integrerad hantering av ankommande inrikes- och utrikespassagerare, liknade den på Landvetter och Bromma skulle flygplatsen kunna hantera två samtidiga ankomster i en gemensam bagagehall.

Köytan till passkontrollen för ankommande passagerare behöver utökas för att undvika köbildning utanför terminalen.

### Övriga ytor i terminalen

I planförslaget föreslås en gemensam avgångs- och ankomsthall som kan länkas samman med ett framtida terminalnära hotell. En gemensam hall ger bättre utnyttjande av terminalen och skapar förutsättningar för ett centralt beläget servicecenter samt förbättrade kommersiella möjligheter. På Kiruna Airport finns behov och potential för kommersiell utveckling inom områdena parkering, lokaluthyrning, reklam, restauranger, butik och evenemangsyta.

För att kunna utöka de trafikala ytorna i terminalen behöver Swedavias kontorsytor i södra delen av byggnaden tas i anspråk. Nya kontor- och personalsytor kan skapas med en ny övervåning på driftbyggnaden. Detta



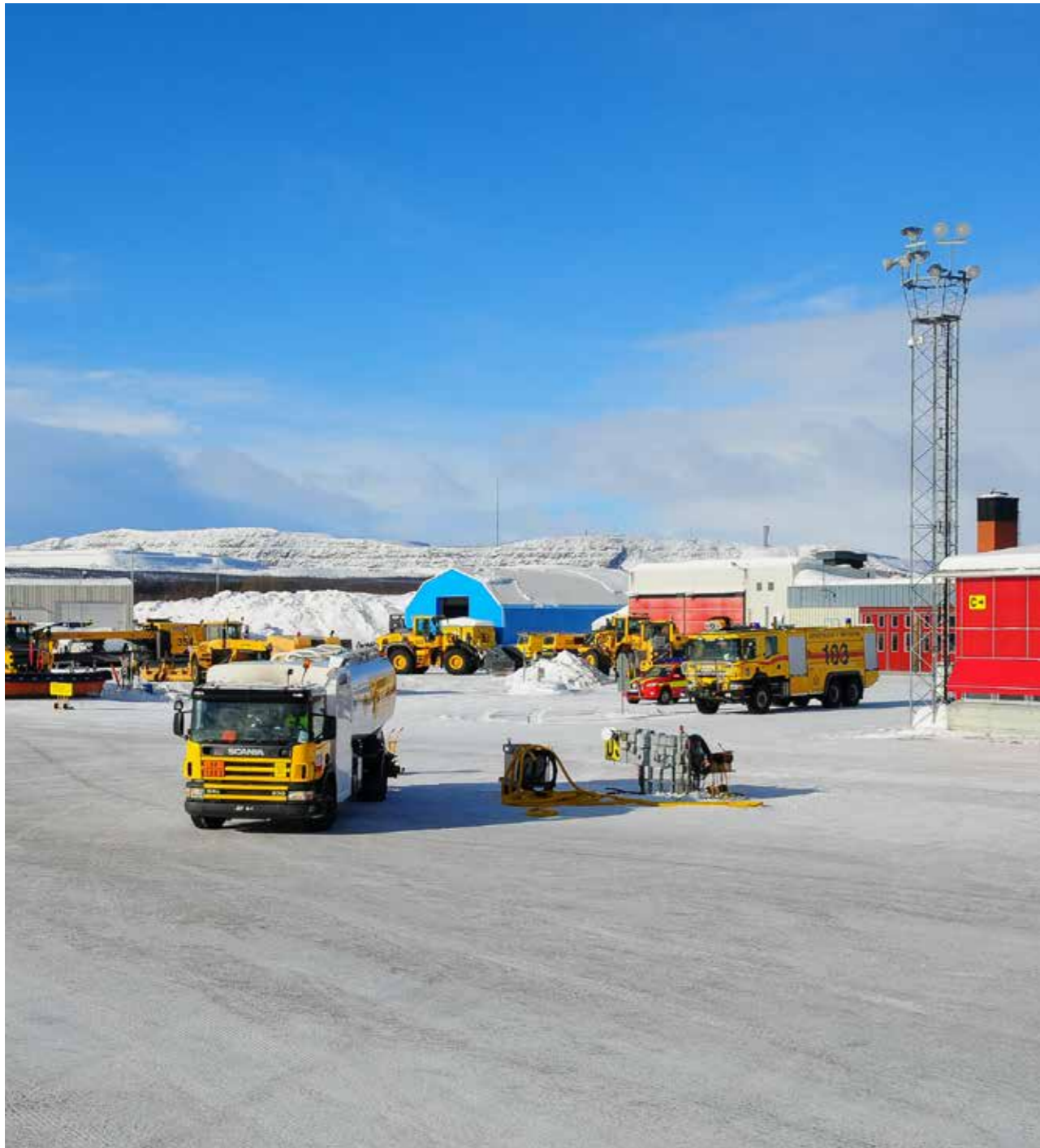


## Kiruna Airport

*Vision 2035 - Förbindelse mellan hotell och terminal*



## Utveckling på Airside



Rullbanan, taxibanor, plattor och andra anläggningars lokalisering framgår av kartbilden på sid 6.

### Flygplatsens bansystem

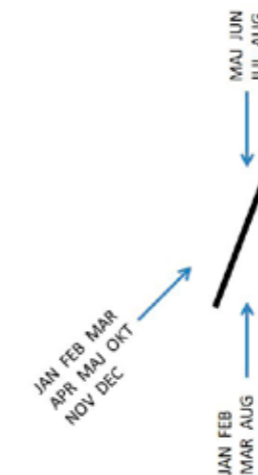
Miljötilståndet från år 2017 medger 16 000 rörelser per år varav 5 500 rörelser i linjefart och charter samt 2 200 militära rörelser.

Flygplatsen har en rullbana som benämns 03 när den används i nordostlig riktning och 21 i sydvästlig. Banan är 2 502 meter lång och 45 meter bred. Bantrösklarna ligger 460 respektive 437 meter över havet.

Banlängden bedöms räcka för den trafik som förväntas under planperioden. Om kod E-flygplan blir mer frekventa kan en banförlängning på ca 500 meter kompensera för rullbanans höjd över havet och startviktsbegränsningar därmed minimeras. Behovet av förlängning är dock mer en affärsmässig än teknisk bedömning, där ett business case behövs.

I masterplanen reserveras mark för en eventuell framtida förlängning av rullbanan med 500 meter i sydvästlig riktning.

I riktning 03 finns ett 150 meter hinderfritt stigområdet (CWY) för de flygbolag som



Förhärskande vindriktning månadsvis

tillgodoräknar sig CWY vid startviktsberäkningar.

Flygplatsens referenskod är 4D, vilket innebär att reguljärtrafik kan bedrivas med flygplan med vingspännvidd under 52 meter. Större flygplan som idag trafikerar flygplatsen kan, med medgivande om undantag från Transportstyrelsen, göra ett begränsat antal landningar.

Flygplatsen har med dagens utformning en uppskattad kapacitet på ca. 10-15 rörelser per timme vilket bedöms räcka under planperioden. De begränsningar som finns är plattans storlek och antalet uppställningsplatser.

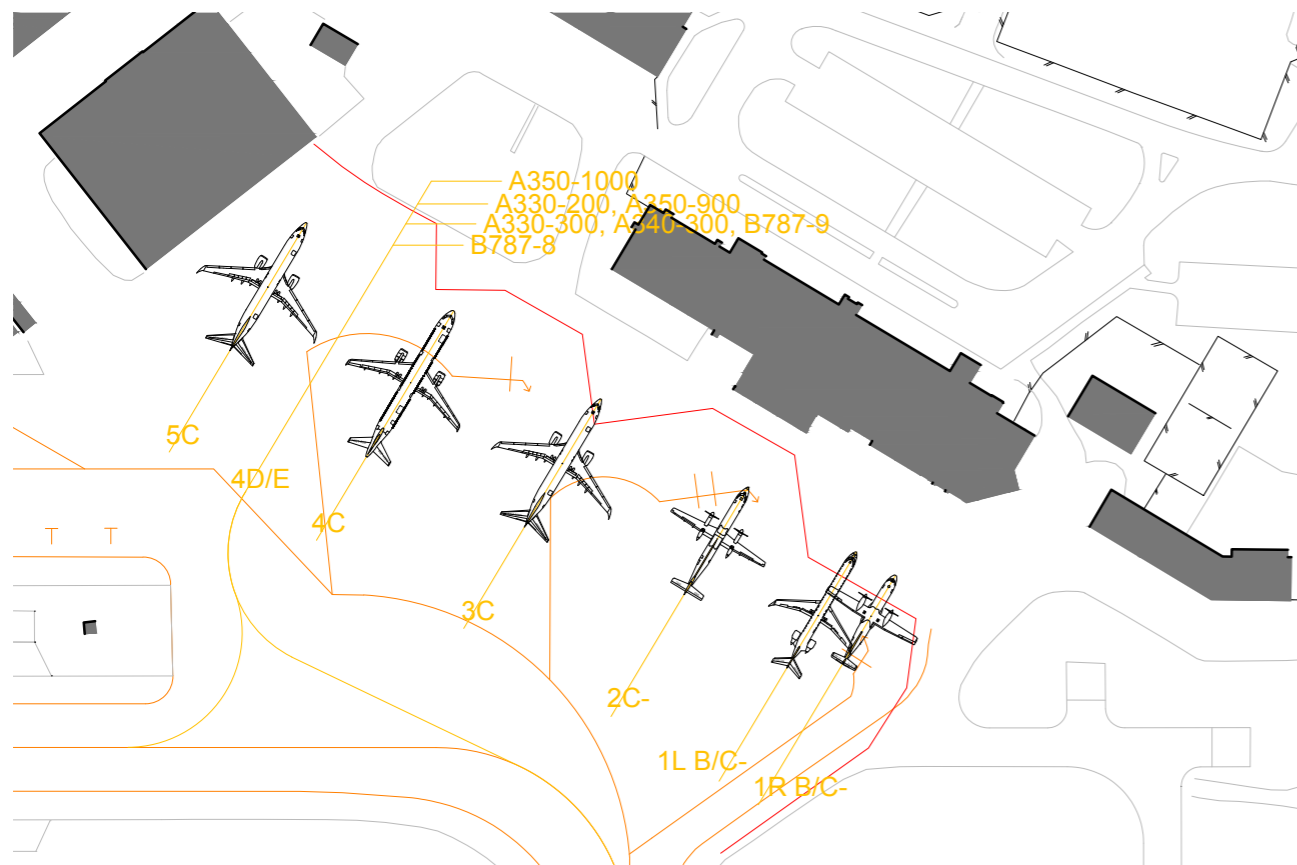
Taxibanesystemet består av TWY Y som går parallellt med rullbanan, TWY A som förenar rullbanan med TWY Y och Terminal apron samt TWY B som förenar rullbanan med TWY Y och Arena apron. Samtliga taxibanor är 23 meter breda och försedda med taxikantljus och medger trafik med kod E-flygplan. Svängradierna i kurvor mellan taxibanorna och vid rullbanan bör ses över för att säkerställa kod E-trafik.

I masterplanen reserveras mark för en etappvis förlängning av TWY Y mot sydväst för anslutning av eventuella framtida uppställningsplatser för fraktflygplan och GA flyg. TWY Y är placerad 180 meter från rullbanan vilket uppfyller EASA:s krav för kod F.

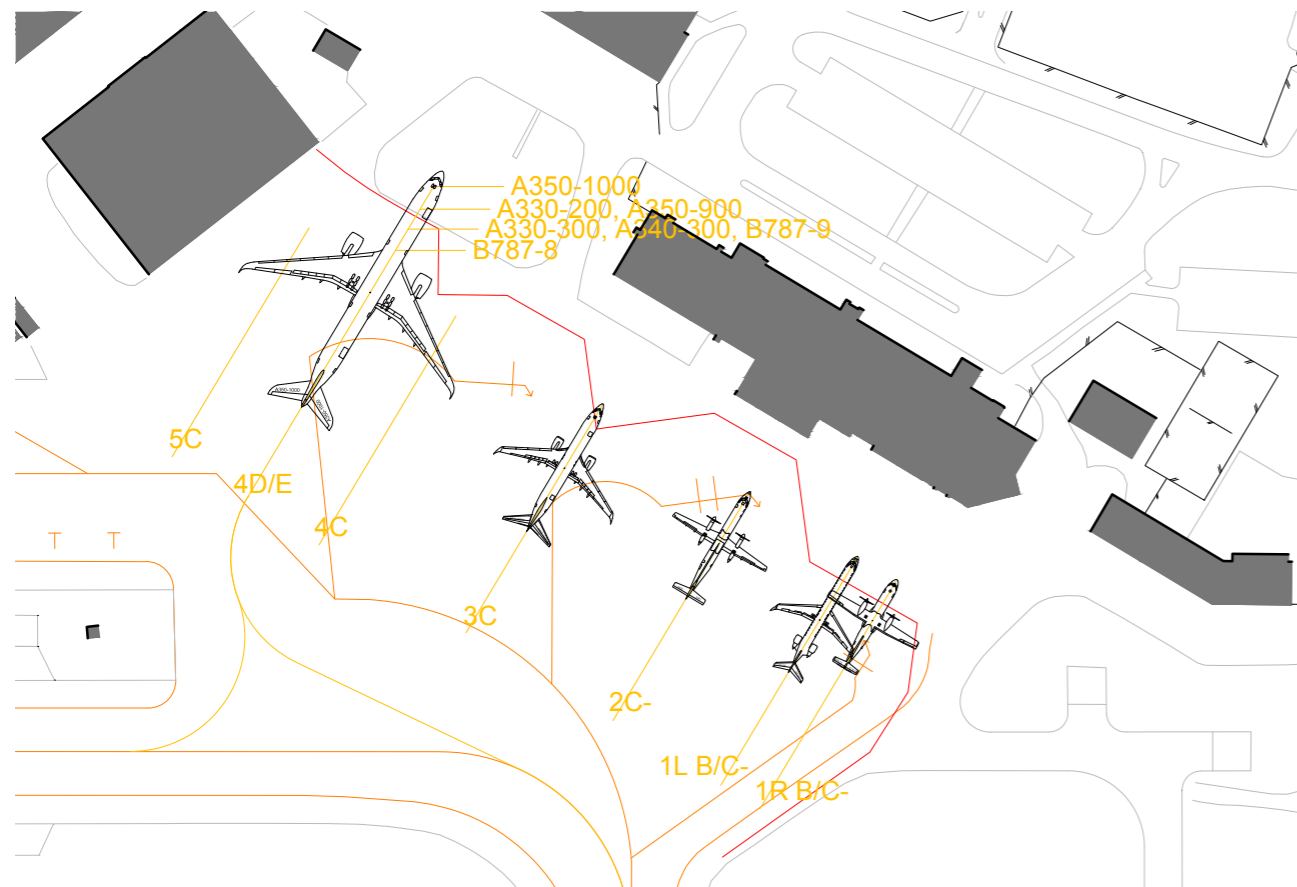
Vid bantrösklarna finns vändytor för kod D flygplan. Det fåtal kod E flygplan som förekommer kan också vändas men med risk för skador på markbeläggningen. Om ytorna förstoras till att uppfylla ICAO och EASA:s rekommendationer kan större svängradier användas vilket skulle minska påfrestningarna på både flygplan och beläggning. Mark för detta reserveras i planen.

### Flygplansuppställning

På den terminalnära plattan, Terminal Apron, finns tre uppställningsplatser, en för kod B och två för kod C-flygplan. Arena Apron utanför Arena Arctica kan användas för uppställning av kod E-flygplan. För att kunna



Med flygplanen placerade i rät vinkel mot terminalen ökar kapaciteten på Terminal Apron. De tre tidigare platserna för power in - power out ersätts med fyra till sju platser för push-backförfarande. I exemplet ovan finns plats för tre kod C samt två till tre kod B/små kod C. Samtliga platser förutsätter gåboarding.



I exemplet ovan har två kodC flygplan bytts ut mot ett kod E.

utveckla trafiken behöver den terminalnära plattan fördes med fler uppställningsplatser för kod C-flygplan och en plats för kod E-flygplan.

Terminal Aprons lokalisering nära rullbanan, begränsar möjligheter att anlägga fler uppställningsplatser i nordostlig riktning. För att kunna hantera den framtida trafikvolymen med samtidigt närvarande kod C flygplan, eller vid behov ett kod E flygplan, behöver plattans layout förändras. Med flygplanen uppställda vinkelrätt mot terminalen ökar antalet tillgängliga platser men medför också krav på push-back förfarande.

Masterplanen redovisar på motstående sida ett förslag till ny layout för Terminal Apron.

De flygplanstyper som, trots utbyggnad av Terminal Apron, inte får plats vid terminalen, föreslås även fortsättningsvis använda Arena Apron för uppställning. Även på denna platta krävs push-back vid hantering av flygplanen. Med en utbyggd yta, i riktning mot rullbanan skulle kod E flygplan kunna använda plattan med power in - power out förfarande. Mark reserveras i masterplanen för utbyggd Arena Apron.

Vid platta General Aviation finns tre uppställningsplatser avsedda för GA-flyg. En av dessa uppställningsplatser kan inte användas om ett kod C-flygplan står uppställt på Terminal Apron, plats 3.

#### Helikopterplatta

Flygplatsen saknar dedikerad helikopterplatta. Helikoptrar startar och landar istället på rullbanan och hovrar sedan till uppställningsplatserna vid Apron General Aviation. Ingen förändring planeras. Idag trafikerar ambulansen, polisen, militären, Sjöfartsverket samt privata aktörer flygplatsen med helikopter.

#### Flygtrafikledning och luftrumskontroll

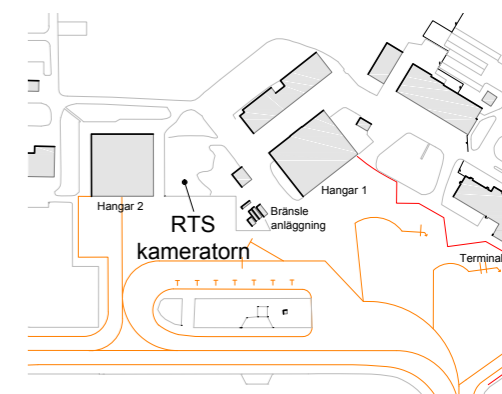
Rullbanan är utrustad med bankantljus, inflygningsljus av typen Calvert och visuella hjälpmedel av typen PAPI (3,0° glidbana) för båda riktningarna. Inflygningsljusen är 900 meter långa i båda banriktningarna. Rullbanan saknar idag centrumlinjeljus.

ILS för CAT I finns i banriktning 21. I riktning 03 finns endast ickeprecision VOR/DME och RNP. Enligt Swedvia ATM ses inget behov av ILS i banriktning 03. I samband med planerad omtoppning av rullbanan bör förberedelser för installation av centrumlinjeljus göras.

Flygplatsen saknar radartäckning under flygnivå 90, ca 3000 meter, då den radar som används är placerad i Luleå. IFR-trafiken använder därför fullständiga procedurer vid start och landning. WAM-teknik för trafikövervakning har nyligen installerats

vilket ger möjlighet att skapa nytt luftrum, nya procedurer och att införa vektorering. Förändringarna bedöms vara införda inom ett till två år och kommer sammantaget att skapa ett effektivare trafikflöde.

På Kiruna Airport kommer fjärrstyrd flygledning (RTS) att införas med planerad start år 2020. Swedavia har tecknat avtal med LFV som innebär att flygtrafikledning för Kiruna Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport och Malmö Airport kommer att ske på distans från en gemensam kontrollcentral vid Stockholm Arlanda Airport. Föreslagen placering av kameratornet är mellan bränsleanläggningen och Hangar 2.



Föreslagen placering av RTS-kameratorn

#### Allmänflygets anläggning

Allmänflyget finns idag i Hangar 1 och på GA-plattan mellan Terminal Apron och Apron Hangar 2. Hangar 1 ligger nära terminalen och kommer på sikt att behövas för uppställning av fält- och ramputrustning. Vid ombyggnad av plattan enligt masterplanen kommer uppställda flygplan att blockera in- och utfart ur hangaren.

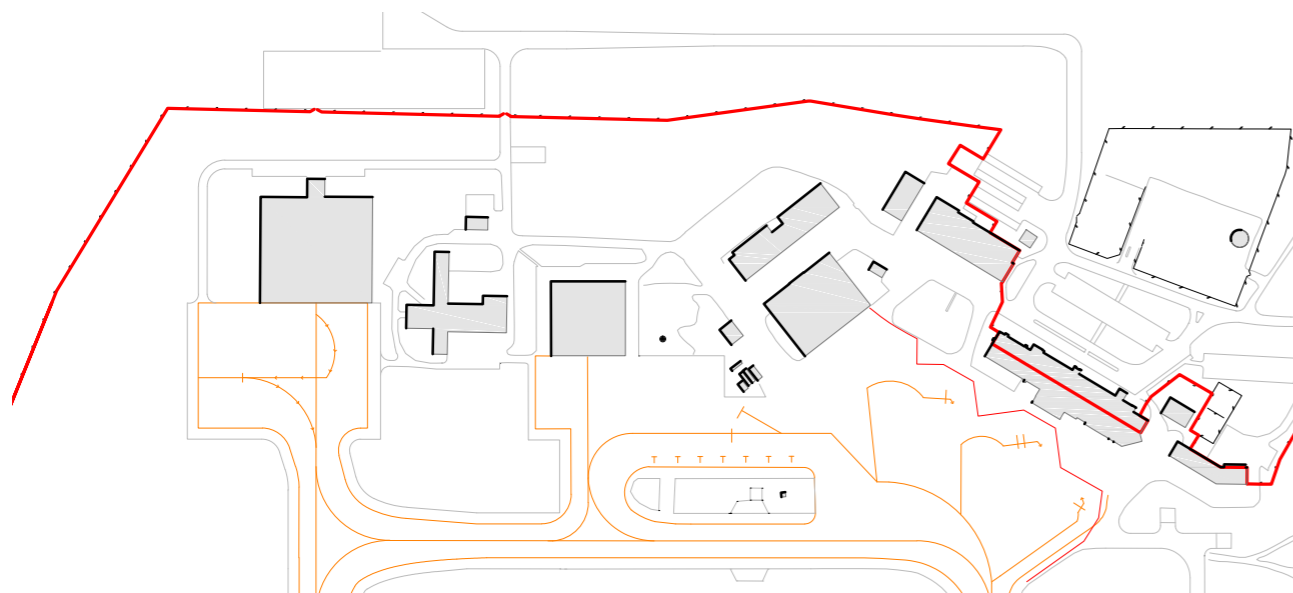
Masterplanen föreslår en markreservations sydväst om Arena Arctica, längs den förlängda TWY Y, för ett framtida allmänflygområde. Etableringen kräver samordning med de byggrätter som redovisas under rubriken Fastighetsutveckling. Se illustration sid. 23

En alternativ markreservations för allmänflyget görs vid flygplatsens norra del. Här finns redan infrastruktur i form av hangar och markytor, lämpliga för uppställning av mindre flygplan och helikoptrar.

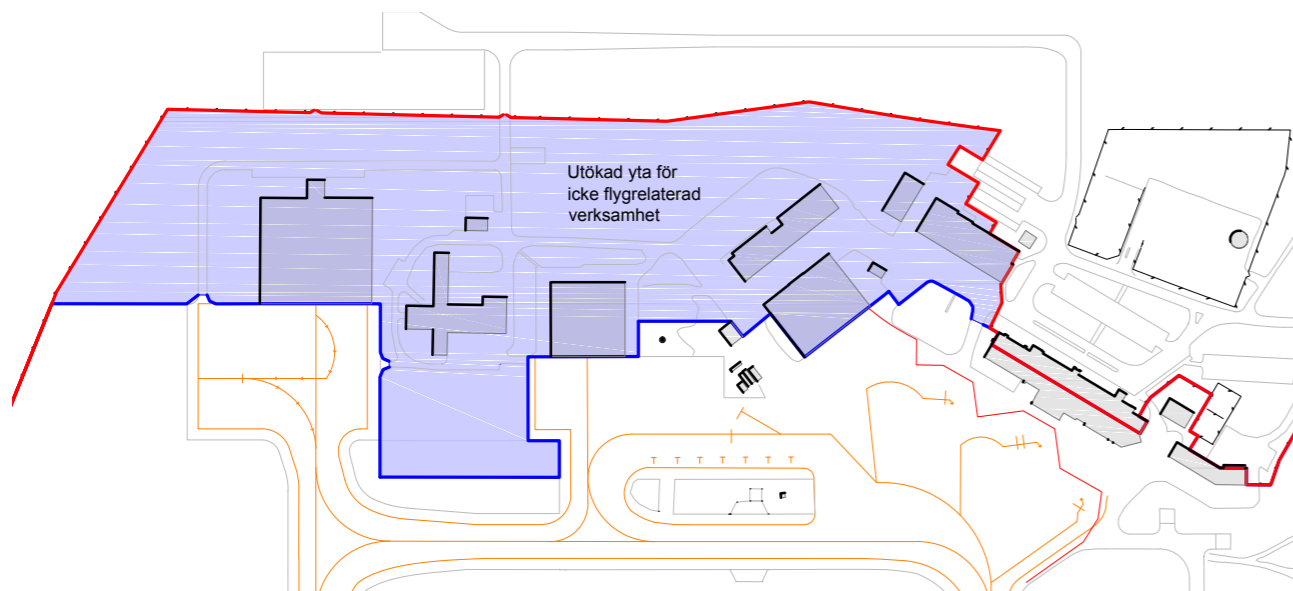
En flytt av allmänflyget frigör ytor för flygplatsens terminalnära utveckling samt reducerar risken för överträdelser vid tidpunkter då CSRA (Critical Part of Security Restricted Area) är upprättat.

#### Behörighetsområde

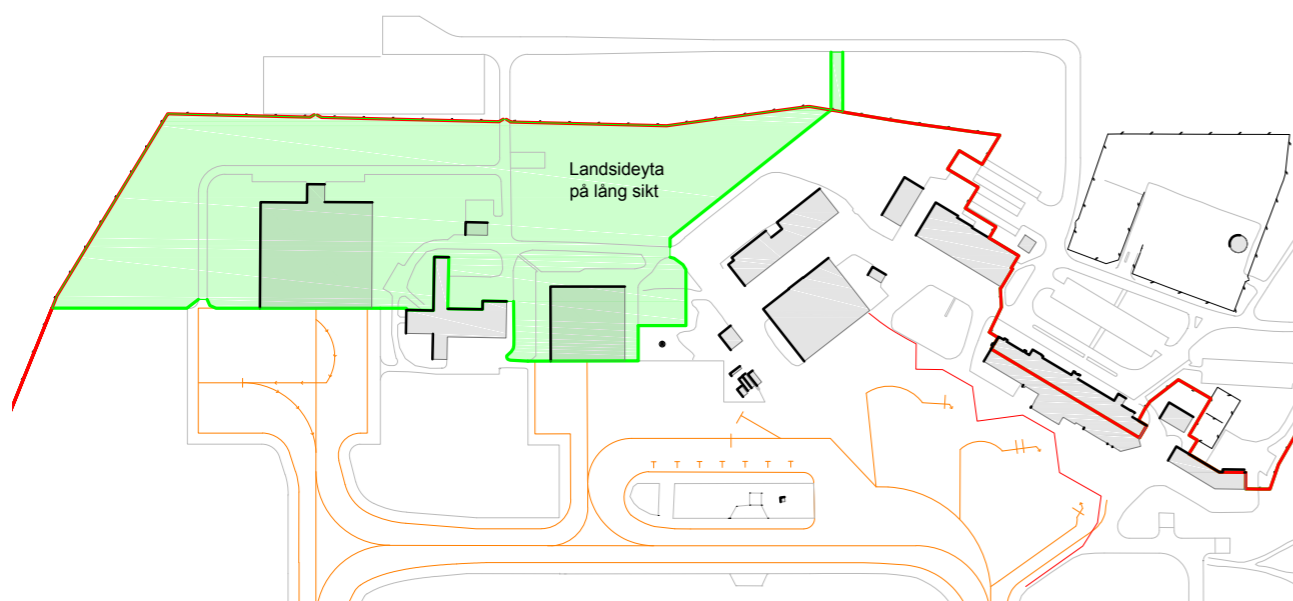
Inom behörighetsområdet finns hyresgäster som bedriver verksamhet som inte är flygoperativ.



Befintlig gräns mellan airside och landside



Ändrad gräns med icke flygrelaterad verksamhet på landside



Långsiktigt mål med renodlad flygrelaterad verksamhet på airside

För att kunna avveckla klassningen "Mindre flygplats" och utöka flygverksamheten måste behörighetsområdets utformning ändras, så att icke flygrelaterade verksamheter hamnar på landside och endast flygoperativa verksamheter blir kvar på airside.

Masterplanen visar ett förslag till ny gränsdragning mellan airside och landside och som medför att icke flygrelaterade verksamheter hamnar på landside.

Masterplanen visar också ett förslag hur gränsen mellan airside och landside långsiktigt kan utformas.

## Markttjänst

### Avisning

Avisning av flygplan sker på TWY Y där uppsamlingskärl för avisningsvätska finns. Flygplan som är för stora för avisning på TWY Y avisas på Terminal Apron eller på Arena Apron. Uppsamling av avisningsvätska sker med sugbil.

### Deviering

Flygplatsen saknar devierringsplatta.

### Motorkörning

Motorkörning utförs vid banände 03.

## Bränslehantering

### Flygbränsle

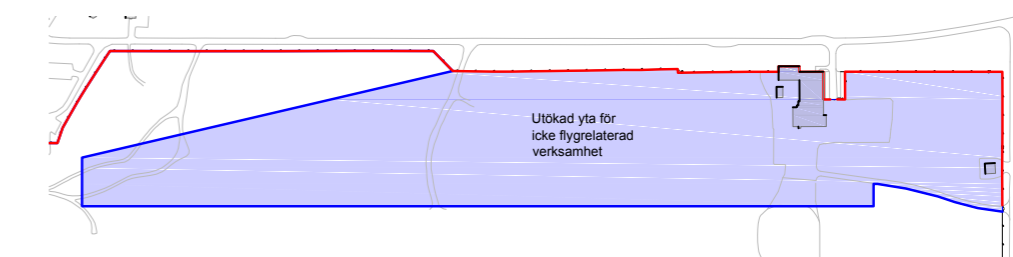
Flygplatsens drivmedelsdepå är lokaliserad vid Hangar 1 och består av två cisterner med en volym om 50 m<sup>3</sup> vardera för Jet A1. Utöver cisternerna finns två tankbilar som rymmer 20 m<sup>3</sup> vardera. Tankning utförs av Swedavia på uppdrag av Shell Aviation AB som äger flygplatsens bränsledepå.

### Fordonsbränsle

På flygplatsen finns två cisterner för fordonsbränsle, en för bensin och en för HVO Diesel. För närvarande finns inga planer att införa biogas.

### Laddning av elfordon

Utvecklingen går mot ökad användning av elbilar. På sikt ska alla Swedavias personbilar bytas ut mot elbilar. Laddningen bör ske där de normalt parkerar, varför ny markyta inte behöver reserveras.



Ändrad gräns vid Volvo Personvagnar där icke flygrelaterad verksamhet hamnar på landside

## Brand- och räddningstjänst

Kapaciteten på brand- och räddningstjänsten är enligt AIP: CAT 6 for scheduled traffic, other on request.

Brandstationen var tidigare lokaliserad till byggnaden nordost om Arena Arctica. I och med att Basic Airport-konceptet infördes flyttades brandstationen till driftbyggnaden vid terminalen.

Regelverket från EASA anger att flygplatsoperatören ska säkerställa att insattiden vid eventuellt tillbud inte överstiger tre minuter, med ett operationellt mål att den inte ska överstiga två minuter, från första anrop till flygplatsens räddningstjänst. Det innebär att Swedavia ska planera verksamheten så att en insattid på två minuter uppnås. Den extra minuten ska ses som en buffert om något oplanerat inträffar men får inte användas i planeringen. Andra bil och räddningsledare ska vara på plats en minut efter första bil.

Basic Airport konceptet i kombination med den nuvarande brandstationens läge gör det svårt att upprätthålla insattiderna utan särskilda rutiner, vilket är resurskrävande. Vid ombyggnad av Terminal Apron enligt masterplanen kommer brandstationen troligen att behöva flyttas.

Ett alternativ är att studera huruvida brandbilarna skulle kunna inrymmas i Hangar 1. Ett annat alternativ är att bygga ytterligare ett brandgarage i anslutning till Terminal Apron, utanför rampgaraget. Ett ytterligare alternativ som måste studeras är att flytta tillbaka verksamheten till brandstationen vid Arena Arctica, kanske i kombination med att flytta även fordonsunderhållet. Dock skulle detta antagligen påverka bemanningen.

En förstudie för att fastställa brandstationens framtida läge och bemanning bör initieras.

Brandövningsplatsen är belägen vid södra banänden på airside och består av en cirka 200 m<sup>2</sup> stor betongplatta. Brandövningar sker 1-2 gånger i veckan och då används vatten för släckning och gasol som bränsle. Vid skarpa lägen används ett flour-fritt brandsläckningsskum.

För att långsiktigt säkerställa fullständiga brandövningsförutsättningar kan en ny brandövningsplats komma att behöva upprättas i anslutning till flygplatsen.



Terminal Apron med Hangar 2 och Arena Arctica i bakgrunden



Bankantljus med Arena Arctica i bakgrunden

## Flygplatsdrift

Flygplatsen har behov av mer utrymme för fältfordon och ramputrustning men även att driftområdet blir mer sammanhållet än idag.

Det långsiktiga förslaget, avseende flytt av gränsen mellan airside och landside, som beskrivs under rubriken *Behörighetsområde* ger möjlighet till ett samlat driftområde på airside. I kombination med en omvandling av Hangar 1 till fält- och rampgarage finns möjlighet till ett centralt och välutvecklat driftområde.

### Fordonsunderhåll

Ett viktigt mål inom Swedavias Basic Airport-koncept är att samla brand- och fältfunktionerna nära varandra då det ofta är samma personal som utför båda uppgifterna. En eventuell återflytt av brandstationen till byggnaden vid Arena Arctica kan påverka bemanningen.

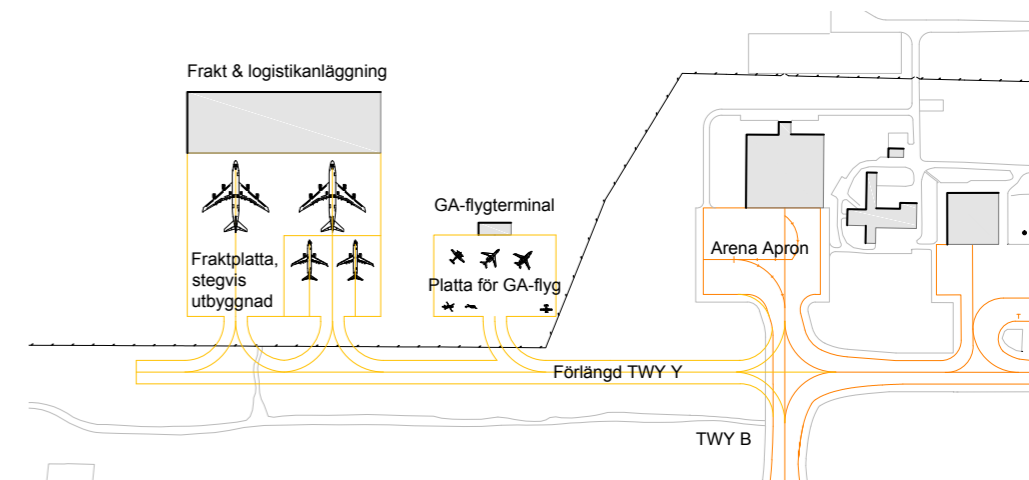
terars sedan till Kiruna kommuns godkända behandlingsanläggningar för materialåtervinning respektive energitvättning. En ny miljöstation behöver anläggas då nuvarande miljöstation kommer att hamna på airside om masterplanens förslag på ny gränsdragning mellan landside och airside genomförs. Mark reserveras väst om Hangar 2 för en anläggning, ventilerad och klimatskyddad, samt utformad så att hämtning kan ske från landside.

## Hangarverksamhet

På flygplatsen finns tre hangarer med huvudsakligen flygrelaterad verksamhet. En fjärde hangar, vid infarten till flygplatsen, är uthyrd till annan verksamhet.

### Hangar 1

Hangar 1, närmast terminalen, används av Kiruna flygklubb samt för delar av helikop-



Exempel på utformning av GA-flyganläggning och flygfraktanläggning söder om Arena Arctica. Staketet runt airsideområdet behöver anpassas till utökade verksamheter

### Halkbekämpning

Halkbekämpning på flygplatsens rullbana, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand. Urea får dock undantagsvis användas vid vissa svåra väderförhållanden.

### Centralvakt, staket och grindar

Vid stora snömängder bildas vallar mot stängslet (skalskyddet) som gör att höjden inte blir tillräcklig. Då stängslet är en bräcklig konstruktion är det eventuellt godkänt att höja vissa partier. Alternativt kan stängslet flyttas längre ut från rullbanan och kan då tillåtas bli högre. Alternativen behöver utredas.

Ronderingsvägen behöver förbättras och dras närmare stängslet för att underlätta rondering och underhåll.

### Avfallshantering

Avfall som genereras på flygplatsen omhändertas vid miljöstationen belägen sydväst om nuvarande brandstation. Avfallet sorteras i ett tiotal fraktioner och transpor-

terverksamhet på flygplatsen. Hangaren kan på sikt komma att användas som fält- och rampgarage när Terminal Apron utvecklas enligt förslag i masterplanen.

### Hangar 2

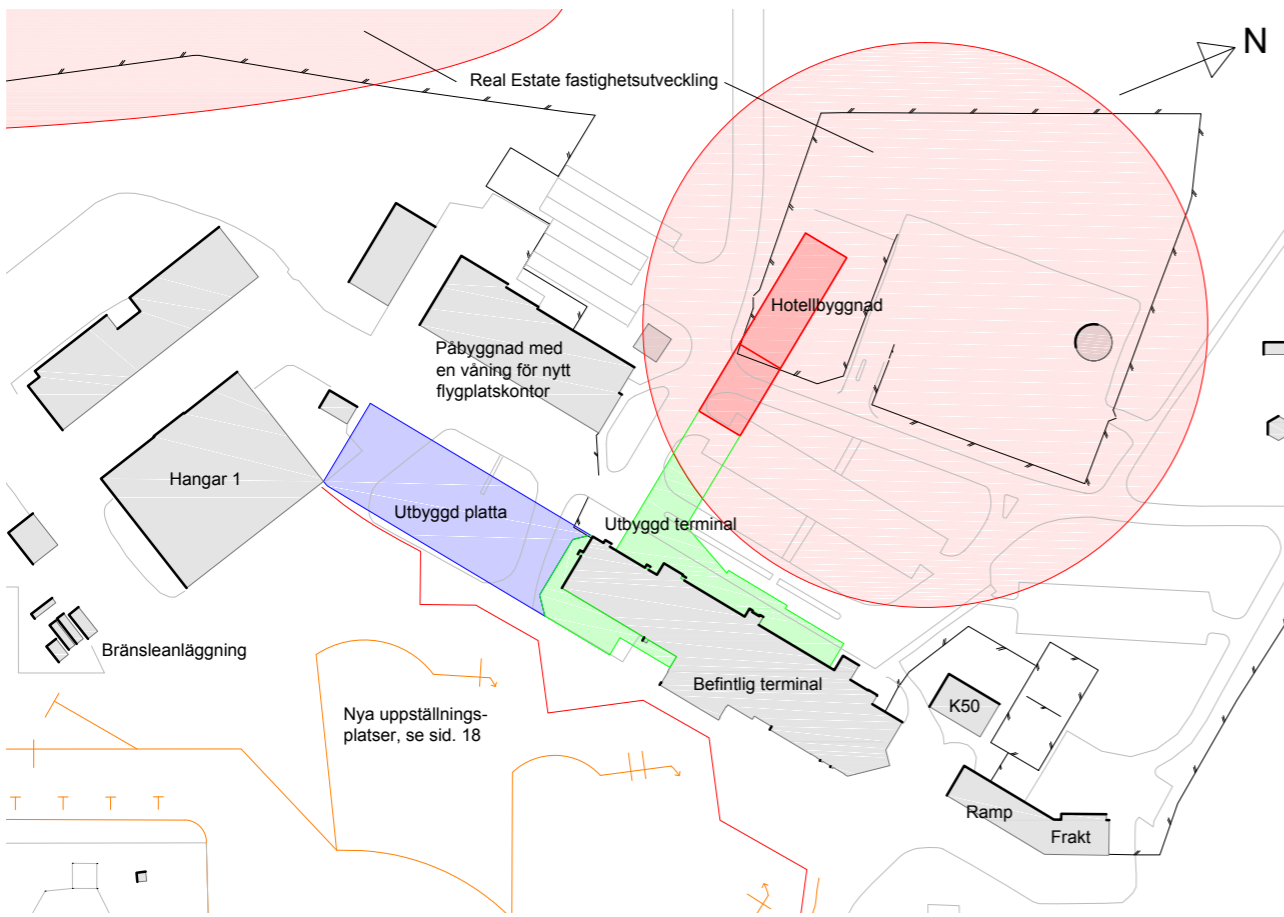
Hangar 2 används av ambulansflyget och Amapola postflyg. Hangar 2 används även för nattstopp med SAS Boeing 737 utan winglets. En breddning av porten skulle göra det möjligt att använda Hangar 2 för fler flygplanstyper.

### Hangar 3

Hangar 3, Arena Arctica, är den största hangaren och dimensionerad för att rymma flygplan upp till 747-400. Hangaren används för forskningsrelaterad verksamhet, GA-flyg, militären samt för de SAS-plan med winglets som inte får plats i Hangar 2. Arena Arctica hyrs även ut för mässor och större evenemang, som melodifestivalen och andra konserter. I anslutning till Arena Arctica finns ca 700 m<sup>2</sup> biyta med kontor, konferensrum, lunchrum samt övernattingsrum.



Terminal Apron



Markreservat vid driftområde och terminal samt yta för Real Estate fastighetsutveckling

## Fraktområde, fraktverksamhet

Fraktverksamheten vid flygplatsen är idag av liten omfattning. De volymer som dagligen hanteras är i storleksordningen 900 kg post och 300 kg frakt. I händelse av en framtida ökad fraktverksamhet kan delar av den i masterplanen föreslagna utbyggnaden längs TWY Y:s förlängning dedikeras för frakt.

Den fraktverksamhet som förekommer regelbundet är Belly-cargo via Jetpak samt postflyg med Amapola. Vid enstaka tillfällen hanteras specialfrakt kopplat till rymdverksamhet och forskning.

## Tekniska anläggningar och försörjning

### Dagvatten

Flygplatsens dagvatten avrinner huvudsakligen via bäckarna Pahtajoki, öster om rullbanan, och Luossajoki till Torne älv.

All avvattnings- och tilltänkta exploateringsområden kommer att ske öster ut under eller förbi rullbanan vilket kräver ett tydligt hållbarhets- och robusthetstänk så att funktionen säkerställs i händelse av skyfall eller kraftig snösmältning.

Det finns ingen sedimentationsdamm på flygplatsen och det sker heller ingen annan rening av dagvattnet innan det släpps till recipienten.

I Swedavias riktlinje för dagvattenhantering anges fördröjning som princip för att ge en jämn belastning på recipienten, vilket kommer att ställa stora krav på tekniska lösningar

vid Kiruna Airport. Infiltrationsförutsättningarna bedöms som låga då flygplatsen är belägen i ett myrmarksområde. För att undvika kostsamma utmaningar i framtiden krävs noggrannhet vid dimensionering, höjdsättning och utformning av hårdgjorda och icke hårdgjorda ytor.

### Elkraft, reservkraft

Inkommande elkraft levereras av Vattenfall via markförlagda ledningar.

I elcentralen K50 finns två reservkraftaggregat samt ytterligare ett utanför. Anläggningen är nyligen renoverad, bl.a. styrningen. För flygtrafikledningens utrustning finns avbrottsfri kraft (UPS).

### Färsk- och spillvatten

Färskvatten levereras via kommunens ledningsnät men Swedavia äger de två sista kilometrarna fram till flygplatsen. Systemet består av en enkel ledning vilket gör det sårbart. Spillvatten leds via fett- och oljeavskiljare till det kommunala avlopps nätet.

Vid en eventuell ökning av verksamheterna kring flygplatsen, exempelvis hotell, måste färsk- och spillvattenkapacitet säkerställas.

### Värme, kyla

Flygplatsen värms med fjärrvärme kompletterat med egna oljepannor, en i Hangar 2, en i ramptjänstbyggnaden och en i tvätthallen.

Kylanläggningen bedöms i dagsläget ha för liten kapacitet. Kyla saknas i vissa passagerarutrymmen. Bristerna i kylsystemet kan åtgärdas i samband med terminalutbyggnaden.

## Föreslagna åtgärder, Airside

Markreservat för en förlängd rullbana med 500 meter mot sydväst.  
Markreservat för utökade vändytor vid banändrar.

Markreservat för utbyggd Terminal Apron.  
Markreservat för utbyggd Arena Apron.

Nya uppställningsplatser för push-back på Terminal Apron.

Markreservat för GA-område söder om Arena Arctica. Hangar 1 omvandlas till fält- och rampgarage.

Markreservat för fraktområde/uppställningsplats för kod E flygplan söder om Arena Arctica.

Markreservat för förlängd TWY Y.

Ändrad utformning av behörighetsområdet.

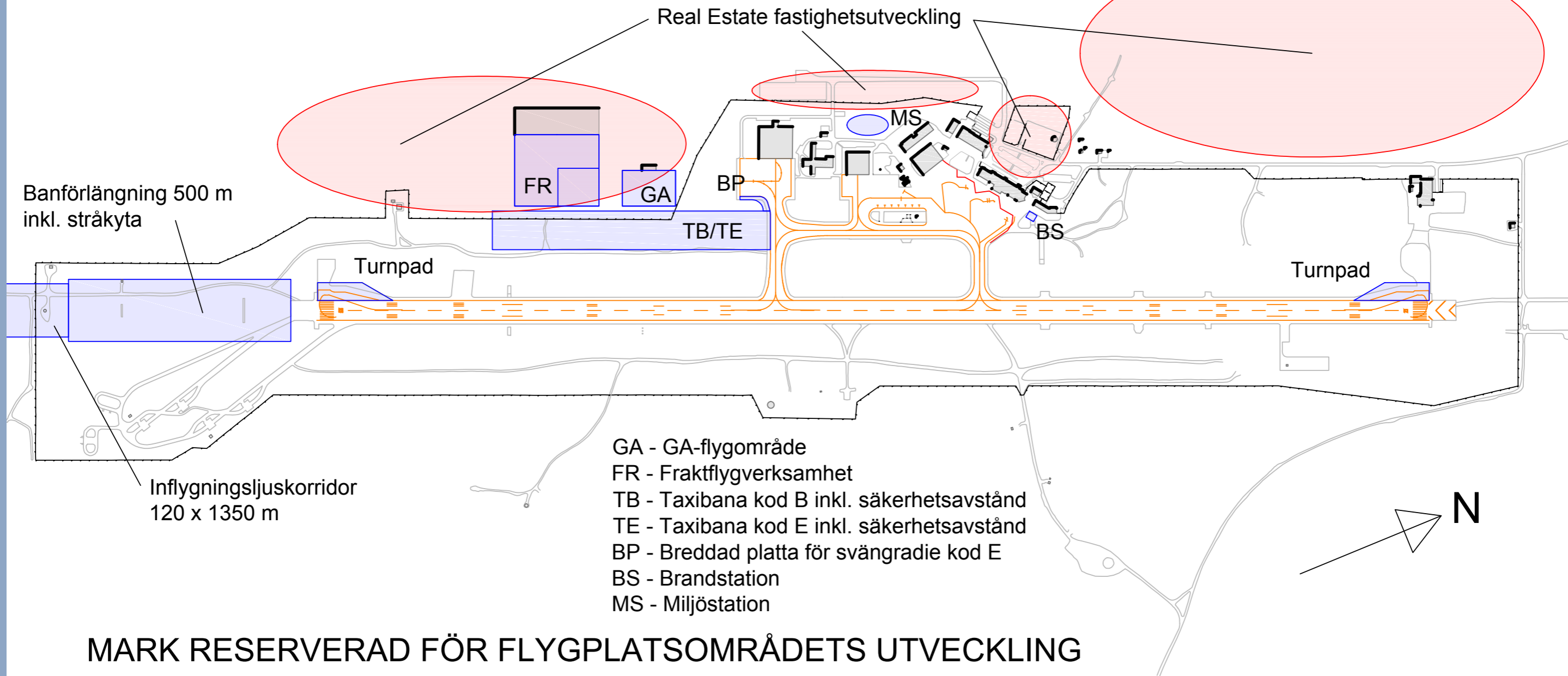
Utreda brandstationens läge.

Höja eller flytta ut flygplatsens stängsel. Flytta ronderingsvägen närmare stängslet.

Ny miljöstation på Landside.

# KIRUNA AIRPORT

Real Estate fastighetsutveckling



Banförlängning 500 m  
inkl. stråkyta

Turnpad

Turnpad

Inflygningsljuskorridor  
120 x 1350 m

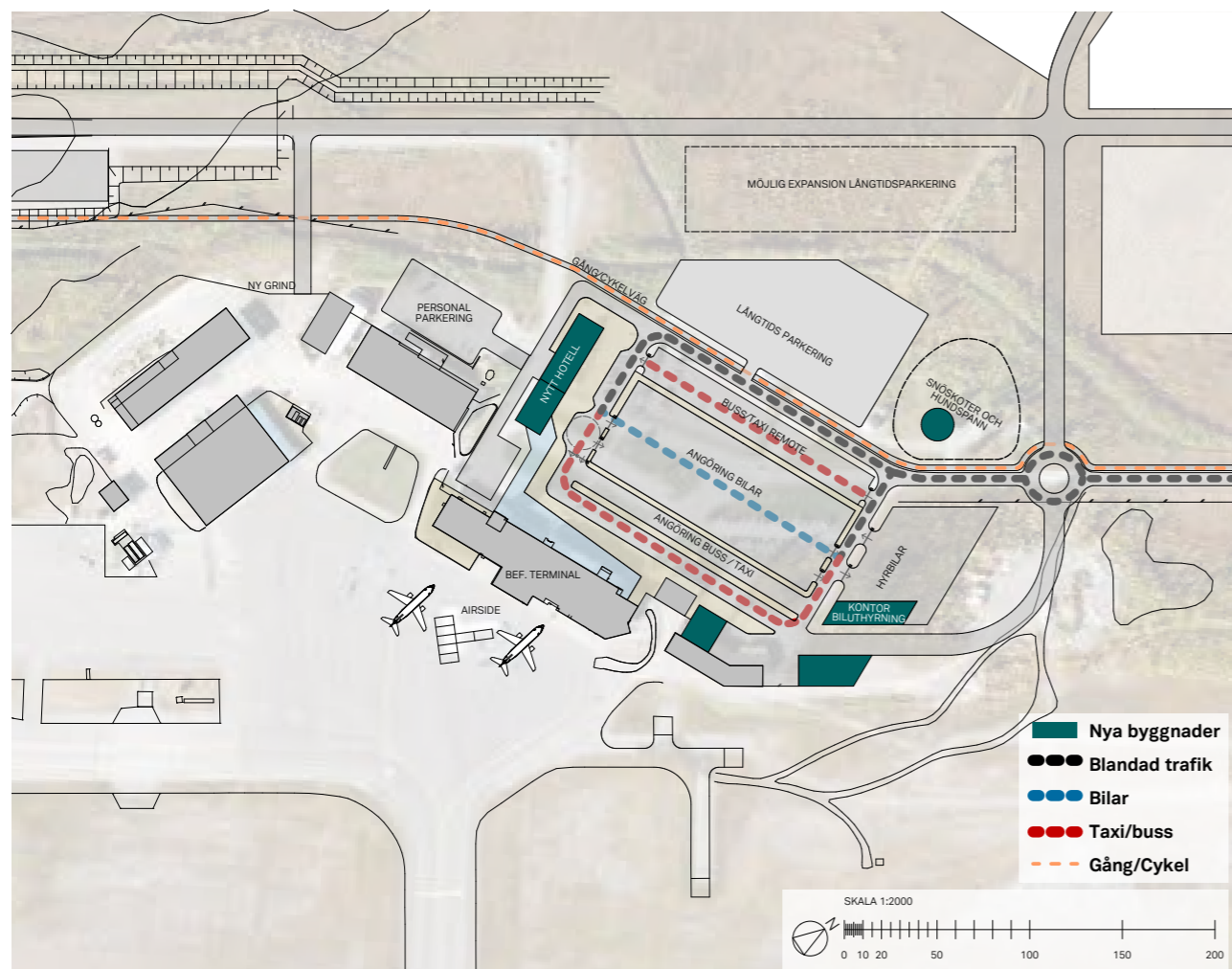
- GA - GA-flygområde
- FR - Fraktflygverksamhet
- TB - Taxibana kod B inkl. säkerhetsavstånd
- TE - Taxibana kod E inkl. säkerhetsavstånd
- BP - Breddad platta för svängradie kod E
- BS - Brandstation
- MS - Miljöstation

N

## MARK RESERVERAD FÖR FLYGPLATSSOMRÅDETS UTVECKLING

- Real Estate fastighetsutveckling, se sid. 32-37.
- Terminalnära utveckling se sid. 24.

# Utveckling på Landside



Angöringsyta utanför terminalen

## Föreslagna åtgärder, Landside

Åtärder i samverkan med externa aktörer:  
Breddning av Flygfältsvägen samt förbättrad anslutning till E10.  
Ny angöringsväg mot väster för redundans.

Utökat antal angöringsplatser för bussar.

Markreservat för etappvis fler parkeringsplatser.

Åtgärder för ökad cykelanvändning.

Fortsatt engagemang i externa forum för bättre kollektivtrafik.

## Utgångsläge och övergripande utveckling

Nuvarande utformning av landside med tillhörande anläggningar framgår av kartbilden på sidan 6.

Masterplanens utvecklingsförslag redovisas under respektive rubrik samt i kartbilden på sidan 38. Även under rubriken Fastighetsutveckling redovisas förändringar på landside.

Flygplatsen saknar tillgång till effektiv och ändamålsenlig kollektivtrafik. För att långsiktigt säkra flygplatsens tillgänglighet behöver därför kollektivtrafiken utvecklas.

Angörings- och parkeringsområdets trafikstruktur behöver ses över. En tydligare trafiklösning, med separerade flöden, är nödvändig för flygplatsens utveckling och bör tas fram samordnat med utbyggnadsplanerna för fastighetsutveckling.

## Vägsystem

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.

## Kollektivtrafik

Flygbuss finns mellan flygplatsen och Kiruna centrum i anslutning till alla reguljära ankomster och avgångar. Säsongsvis trafikerar Nikkaluoktaexpressen flygplatsen.

Vid terminalen finns plats för tre-fyra bussar att angöra samtidigt. Antalet bussplatser behöver ökas till sju-åtta då många bussar är närvarande samtidigt.

## Angöring och parkering

Utanför bussangöringen finns en förbifartsväg, tänkt att användas för hämta-lämna. Ibland används denna yta för parkering, vilket medför att det blir trångt. En lösning skulle kunna vara ett bomsystem för att styra vilken trafik som får tillträde närmast terminalen. Bomsystemet skulle även kunna användas för att hantera taxibolagens avgifter på ett affärsmässigt sätt.

Hämta/lämna-parkeringen samt korttidsparkeringen behöver större ytor inom en snar framtid. Behovet av parkeringsplatser för privatbilar, taxi och hyrbilar förväntas öka under planperioden. Även antalet laddplatser för elbilar kommer att behöva utökas i takt med efterfrågan.

## Bilparkering

De cirka 300 parkeringsplatser som finns är belägna i terminalens närhet.

Om charterresor från Kiruna blir aktuellt igen behöver även långtidsparkeringen byggas ut samt förses med en väderskyddad gångväg till terminalen. Väderskyddad gångväg skulle även underlätta för PRM-hantering.

## Taxi

Uppställningsyta för taxi finns utanför ankomstdelen av terminalen. Taxi som lämnar avresande passagerare gör det utanför incheckningshallen.

## Hyrbilar

Hyrbilsfirmorna har sina kontor i anslutning till ankomsthallen. Bilarna hämtas på en parkeringsyta bakom taxibilarna och returneras på en anvisad plats nära långtidsparkeringen.

## Cykel

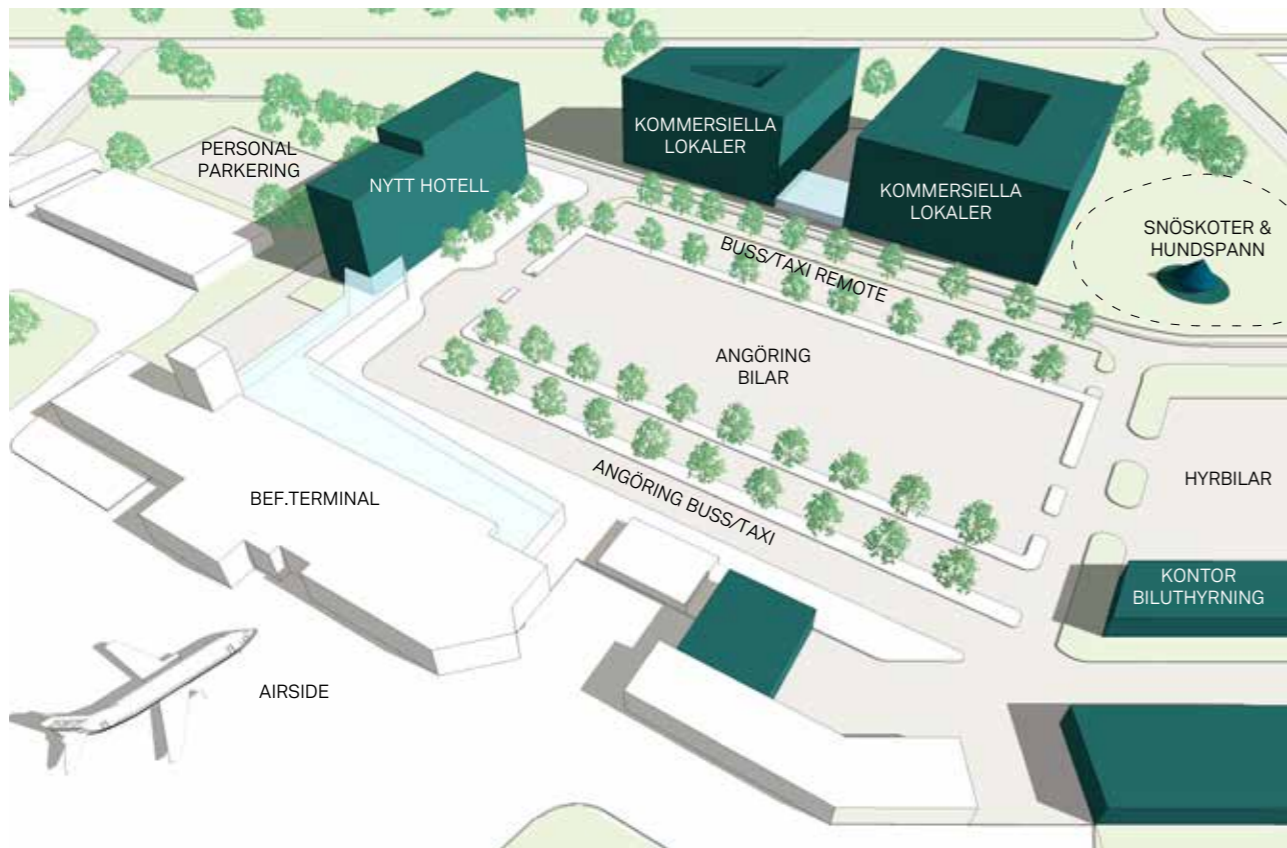
Kirunas nya centrum kommer att flyttas närmare flygplatsen vilket medför potential för ökad gång- och cykeltrafik. Vid utrustning av Flygfältsvägen bör även en gång- och cykelväg anläggas. För att inspirera till ökat cykelresande bör flygplatsen anlägga väderskyddad cykelparkering.



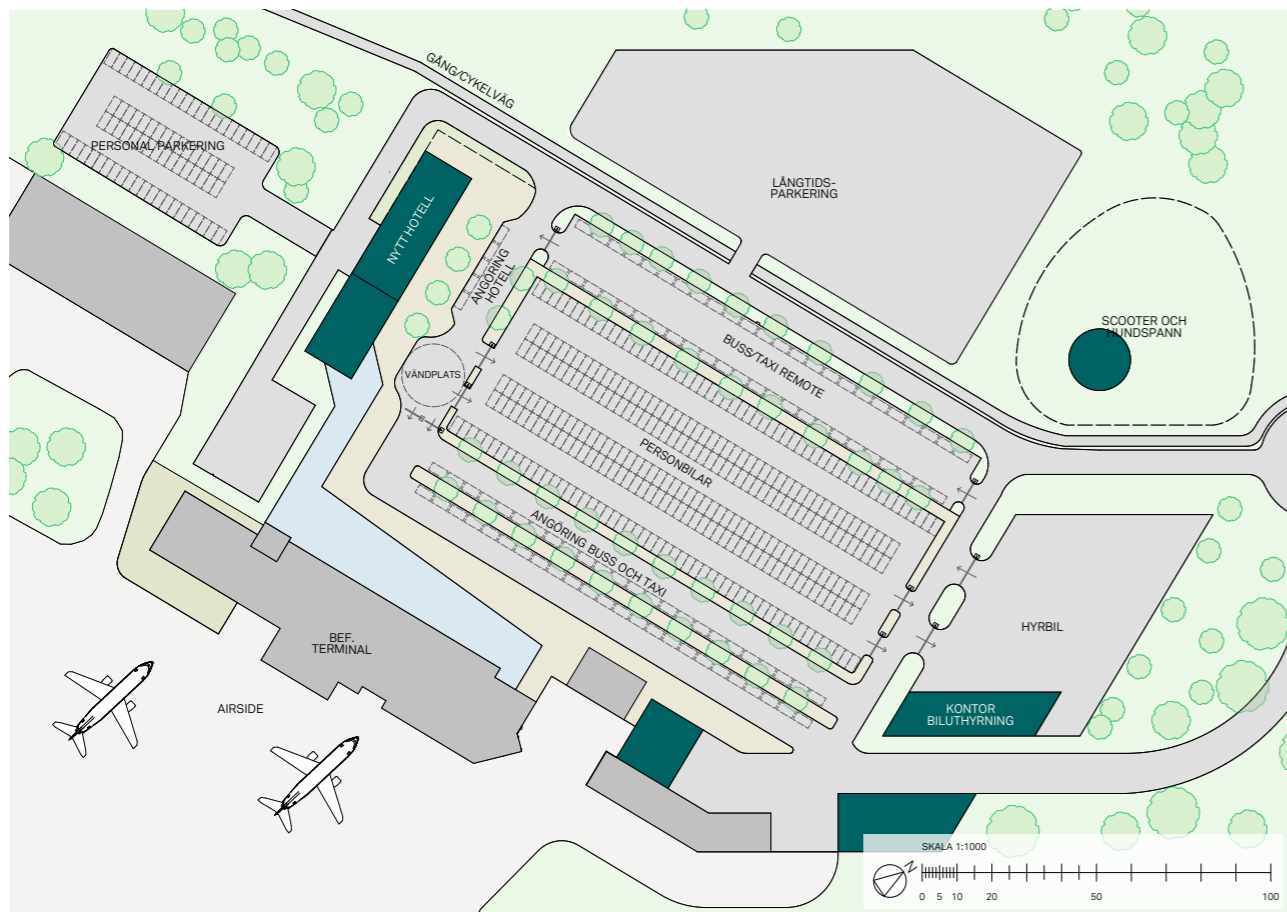
## Kiruna Airport

*Vision 2035 - Terminal med förbindelse till hotell*





Volymstudie av angöringsområdet med nytt hotell, förbindelse till terminalen och nya kommersiella lokaler



Angöringsområdet med nytt hotell och förbindelse till terminalen. Ytan för långtidsparkeringen, i bildens övre del, kan i ett senare skede utvecklas med etablering av kommersiella fastigheter

## Fastighetsutveckling

### Övergripande kommersiell utveckling

Den kommersiella utvecklingen antas ske gradvis och i takt med efterfrågan men förväntas ta fart när avståndet mellan flygplatsen och Kiruna stadskärnan minskar.

Kirunas stadsomvandling medför att många företag måste flytta sin verksamhet. Inom flygplatsens område finns lämpliga ytor för nyetablering av dessa företag.

Kommersiella satsningar vid flygplatsen riktar sig till företag som bidrar till och eller kan dra nytta av de flöden som finns vid flygplatsen i form av passagerare, besökare, anställda, flygplan och gods. Det kan gälla hotell och kontorsetableringar men även skotertrafik och hundspanssverksamhet.

Masterplanen syftar långsiktigt till att identifiera möjliga etableringar i kommersiellt intressanta lägen utan negativ påverkan på utvecklingen av flygplatsens operativa funktioner.

En hotelletablering i ett terminalnära läge är dock en förutsättning för övrig kommersiell utveckling på flygplatsen.

### Airport Village-området

Den centralt belägna ytan närmast terminalen, där flest människor är i rörelse, anses ha störst potential för kommersiella satsningar. Lämplig etablering på ytan är i första hand hotellverksamhet, som ett komplement till Kiruna stads övriga hotellutbud.

En etappvis utveckling ställer krav på planeringen av området. Gång- cykel- och bilvägar ska kunna byggas ut etappvis och områdets

gestaltning måste beaktas så att strukturen blir sammanhängande trots utbyggnad i etapper. Swedavias Gestaltungsprogram beskriver arkitektoniska och estetiska värden som utformningen ska förhålla sig till.

### Logistik, lätt industri och sällanköpshandel

Markytorna längs med infartsvägen anses ha potential för kommersiell utveckling, främst lätt industri, logistik och sällanköpshandel (bil och skoterförsäljning, byggvaruhandel, elektronik m.m.). Området är lättillgängligt och har god visuell exponering mot flödena till och från flygplatsen. Tomter med flexibel storlek kan beredas för att möta efterfrågan.

### Flygrelaterad verksamhet och frakt

Den flygfrakt som idag förekommer är av typen Belly Cargo, frakt som transporteras i passagerarplanens lastrum, och hanteras av Jetpak i rampbyggnaden närmast terminalen. I ett kortare tidsperspektiv förutses ingen ökad fraktverksamhet.

I masterplanen reserveras dock mark sydväst om arena Arctica, i anslutning till fastighetsutvecklingsplanens föreslagna byggrätter, ett område för framtida flygrelaterad logistikverksamhet och uppställning av fraktflygplan. Markreservatet säkerställer ytor för en eventuell utökad fraktverksamhet, exempelvis för rymdforskningen.

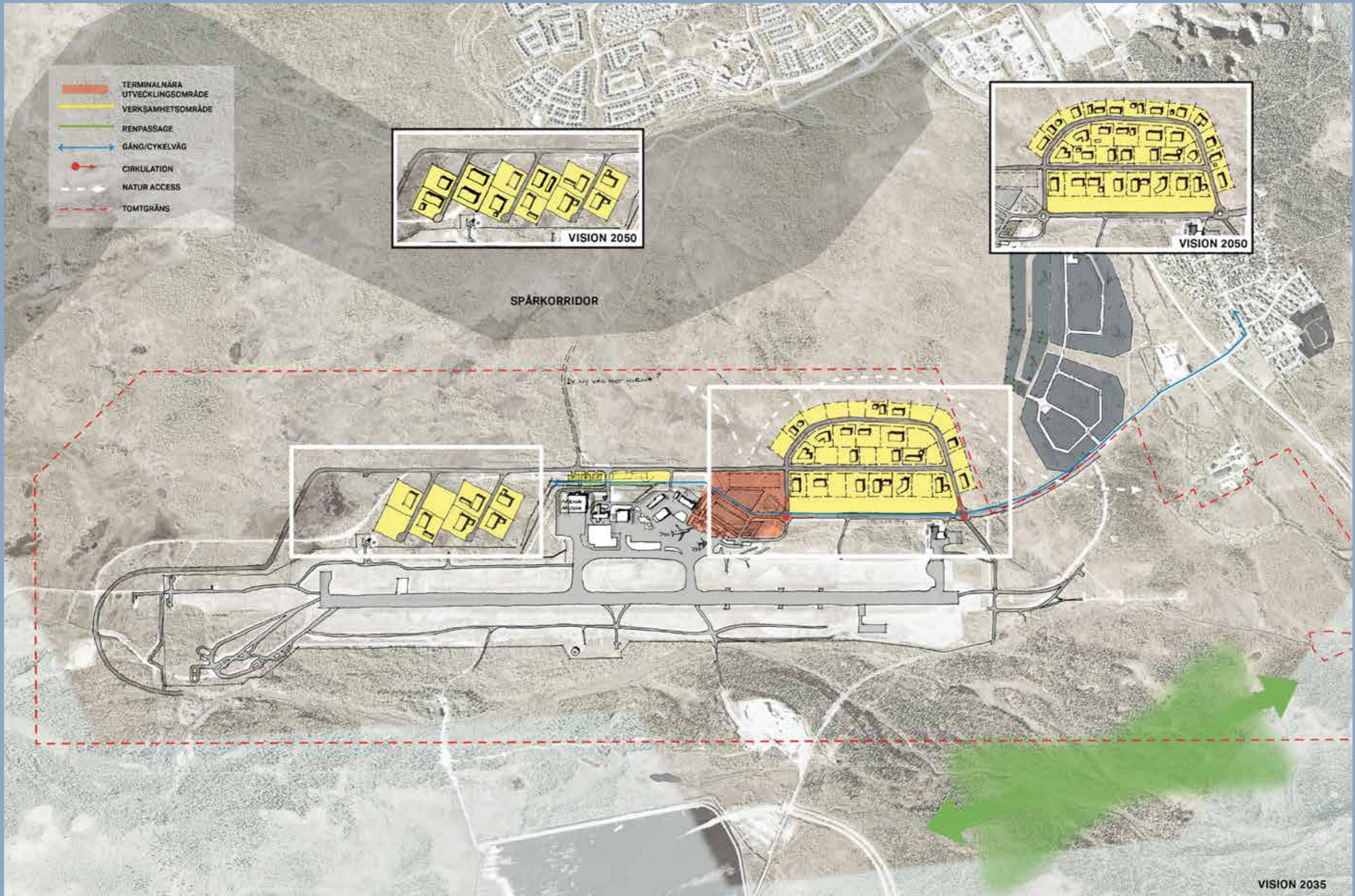
Tomterna sydväst om Arena Arctica är på ca 10 000m<sup>2</sup> vardera och vissa har möjlighet till direkt airsidekoppling.

### Möjliga etableringar

Hotelletablering i terminalnära läge.

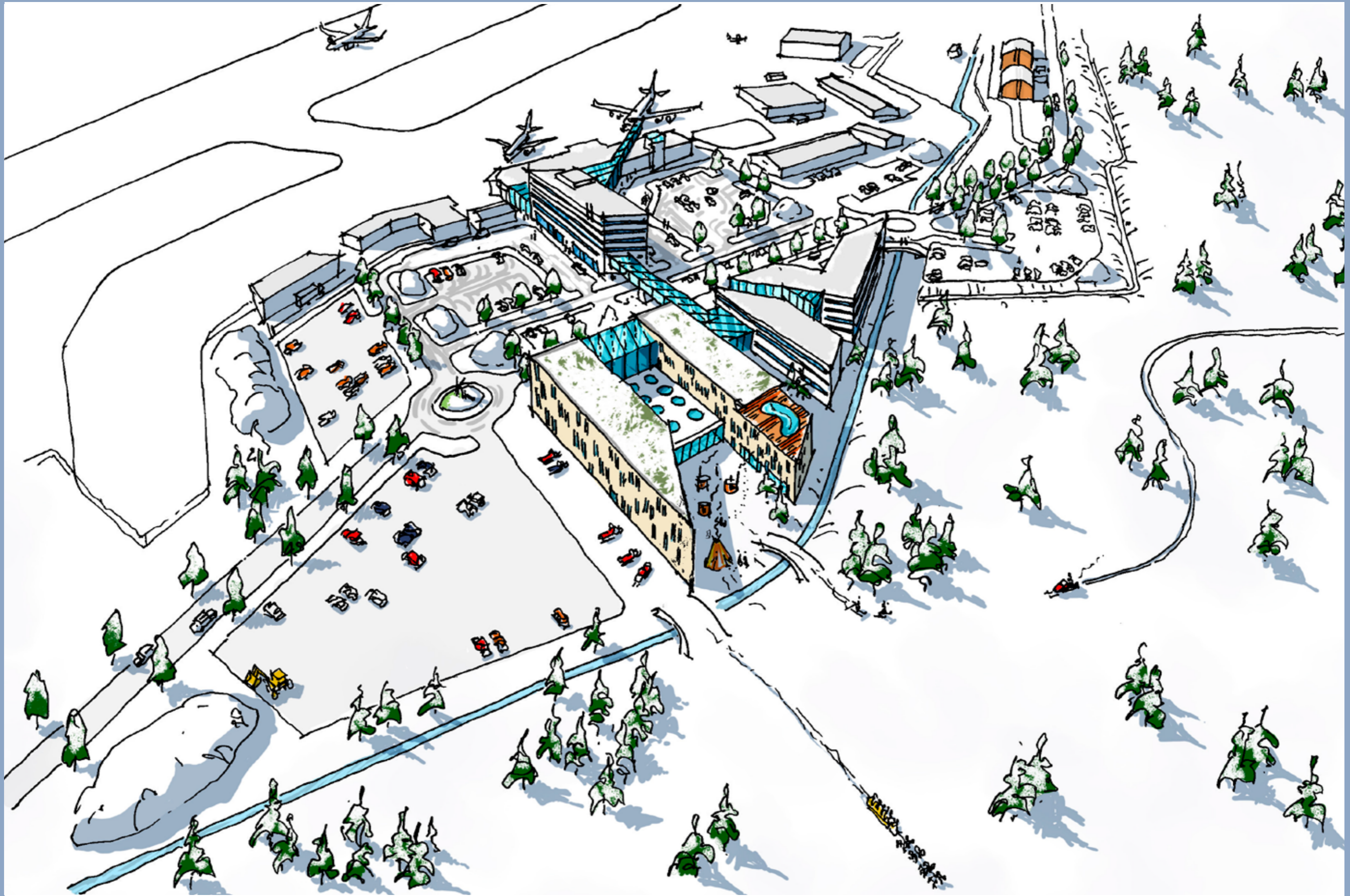
Markreservat för logistik, lätt industri och sällanköpshandel längs infartsvägen, nordväst om terminalen.

Markreservat för byggrätter, lämpliga för flygrelaterad verksamhet och frakt, sydväst om Arena Arctica.



# Kiruna Airport

Vision 2035 och 2050 (inset)



# Kiruna Airport

*Vision 2050*



## Utveckling på Kiruna Airport

Kortfattad beskrivning av planförslaget.

- |   |  |    |  |
|---|--|----|--|
| 1 | Stegvis terminalutbyggnad  | 7  | Banförlängning 500 m inkl. stråkyta          |
| 2 | Ökad yta för uppställningsplatser samt ändrat uppställningsmönster | 8  | Inflygningsljuskorridor 120 x 1350 m         |
| 3 | Förlängd taxibana Y  | 9  | Byggrätter för flygverksamhet/logistik       |
| 4 | Flygfraktverksamhet  | 10 | Byggrätter för flygverksamhet                |
| 5 | GA-flyganläggning  | 11 | Real Estate fastighetsutveckling, hotell mm. |
| 6 | Utökad turnpad   | 12 | Real Estate fastighetsutveckling             |

**Swedavia AB**  
Kiruna Airport  
Box 831  
981 28 Kiruna  
info@kirunaairport.se  
010-109 46 00

