

Miljörapport Kiruna Airport 2025



Foto: Kirunalapland.se

Organisation:	Swedavia AB
Organisationsnummer:	556797-0818
Anläggning:	Kiruna Airport
Anläggningsnummer:	2584-7101
Besöksadress:	Flygfältsvägen 11
Tillsynsmyndighet:	Miljö- och byggnämnden, Kiruna kommun
Kontaktperson:	Ulf Nygren Flygplatschef Kiruna Airport Tel: 010-109 46 33 E-post: ulf.nygren@swedavia.se

Innehållsförteckning

1.	Verksamhetsbeskrivning	3	
1.1	Organisationen	3	
1.2	Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön		4
1.3	Tillstånd	4	
2.	Anmälningssärenden beslutade under året	5	
3.	Andra gällande beslut	5	
4.	Tillsynsmyndighet	5	
5.	Tillståndsgiven och faktisk produktion	5	
6.	Gällande villkor i tillstånd	6	
7.	Sammanfattning av resultaten av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar	9	
7.1	Utsläpp till luft	9	
7.2	Utsläpp till mark och vatten	11	
7.2.1	Halkbekämpning	11	
7.2.2	Avisning flygplan	12	
7.2.3	Brandövningar	13	
7.3	Kontroll av dagvatten	13	
7.4	Kontroll av flygplansavisningsanläggning		13
7.5	Kontroll av brandövningsplats	13	
7.6	Kontroll av buller och flygvägar	14	
7.7	Kontroll av köldmediaförbrukning	14	
7.8	Kontroll av grustäkt	14	
7.9	PFAS-utredning	14	
8.	Åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner	15	
9.	Åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor mm	15	
10.	Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi	15	
11.	Ersättning av kemiska produkter mm	16	
12.	Avfall från verksamheten och avfallets miljöfarlighet	16	
13.	Åtgärder för att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa	18	



1. Verksamhetsbeskrivning

Denna miljörapport avser år 2025 och gäller för Kiruna Airport. Swedavia AB äger och driver Kiruna Airport. Swedavias uppgift som infrastrukturhållare är att driva och utveckla Kiruna Airport samt tillhörande verksamhet för att på ett företagsekonomiskt effektivt sätt tillgodose regionens medborgare och näringslivets behov av flygresor och godstransporter.

Förutom förvaltning, operativ ledning, underhåll och utveckling av enheterna, har även Swedavia verksamhetsansvaret för den yttre miljön, flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Mark- och miljödomstolen gav år 2017 Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet vid Kiruna Airport. Miljöansvaret är delegerat till flygplatschefen vid Kiruna Airport.

Den operativa verksamhetens huvudsakliga uppgifter är start- och landningstjänst, ramptjänst, passagerarservice, safety- och securitytjänster och städ. Bland övriga uppgifter som ingår i Swedavias verksamhet kan nämnas lokalförvaltning och parkeringsservice. Hangarerna 2 och 3 (Arena Arctica) hyrs ut till olika tillfälliga verksamheter så som flygplanstestning, forskning, mässor och nöjesarrangemang.

På flygplatsen verkar ca 20 företag bland annat flygbolag, speditörer, fraktbolag, testföretag, biluthyrningsföretag, taxibolag, souvenirbutik, restaurang- och kioskföretag. Totalt på flygplatsen arbetar ca 120 personer varav Swedavia har ca 80 årsarbetare. Testverksamheten kan tidvis ha upp mot 200 personer på flygplatsen samtidigt.

Huvuddelen av verksamheten sker under dagtid och den civila flygverksamheten består av:

- Inrikestrafik; linjefart
- Utrikestrafik; linjefart
- Allmänflyg
- Frakt

Övrig verksamhet som förekommer vid flygplatsen är:

- Drift och underhåll av terminalområdet som omfattar bland annat flygplansplattor/banor, utrycknings- och transportvägar och parkeringar.
- Tjänster åt flygföretag bland annat tankning av flygplan
- Fälthållning samt drift av fältgarage för fordon och maskiner
- Drift av bilparkering, tvätthallar och fordonsverkstad
- Restaurangverksamhet

Swedavia är certifierat enligt ISO 14001:2015. Miljöledningssystemet omfattar drift och utveckling av civila flygplatser och fastigheter för samtliga flygplatser och koncernenheter inom Swedavia.

1.1 Organisationen

Swedavias uppdrag och mål är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.



Flygmarknaden har genomgått betydande förändringar under de senaste åren, och sedan 2021 har Swedavias verksamhet en struktur som främjar synergier och ökad konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport ingår i den gemensamma flygplatsgruppen International Airports, med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Sammanslagningen syftar till att stärka dessa flygplatsers marknadsposition och bidra till Swedavias internationella expansion. De sex regionala flygplatserna – Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport – fortsätter att spela en viktig roll för att knyta ihop landet, samtidigt som de möter lokala behov och främjar samarbete och entreprenörskap.

Under 2025 reste drygt 33 miljoner passagerare via Swedavias tio flygplatser, vilket är en ökning med 2,4 procent jämfört med 2024. Ökningen drevs av det internationella resandet, som steg med 3,1 procent till totalt 25,7 miljoner passagerare. Denna utveckling speglar en fortsatt växande efterfrågan på internationella flygresor som knyter ihop Sverige med världen.

Medan utrikesmarknaden växer står inrikesflyget kvar i nivå med föregående år. Detta speglar förändrade resvanor, där digitala möten och företagspolicier som begränsar flygande i arbetet spelar en allt större roll.

Swedavia erbjöd under året 298 destinationer.

Arbetet med fossilfria flygplatser fortsatte under 2025. Av de totalt 30 flygplatser i världen som under 2025 var certifierade på den femte och högsta nivån var sju stycken Swedavias. Stockholm Arlanda Airport och Ronneby Airport certifierades under 2024 och under 2025 nådde även Visby Airport, Åre Östersund Airport och Kiruna Airport nivå fem. Ambitionen är att återstående tre flygplatser – Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport och Umeå Airport – ska certifieras till nivå 5 under 2026.

1.2 Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön

Inom flygplatsområdet finns det en rullbana med tillhörande passagerarterminaler, drift- och fraktområden. Bana 03-21 går i nordsydlig riktning och är 2 502 meter lång.

Verksamheten vid Kiruna Airport påverkar miljön på flera sätt bland annat genom utsläpp till luft, vatten och mark samt störningar genom flygbuller. Verksamheten genererar även avfall samt farligt avfall som en konsekvens av att många olika kemiska produkter används i verksamheten.

Utsläpp till luft kommer från flygtrafiken, fordonstrafiken, uppvärmning av lokaler som inte är fjärrvärmeanslutna, brandövningar, köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon. Utsläppen består främst av kolväten (HC), kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO₂). Utsläpp av freoner (HFC) kan förekomma vid fel i kylanläggningarna.

Sedan slutet av 2020 har flygplatsverksamhetens egna utsläpp av fossil koldioxid (CO₂) i stort sett eliminerats, som en följd av Swedavias mål att nå nollutsläpp från 1 januari 2021. Swedavias tjänsteresor med flyg sker sedan 2016 med SAF (Sustainable Aviation Fuel).

1.3 Tillstånd

Den tillståndspliktiga verksamheten avser produktion av start och landningstjänster. Den 11 november 2016 lämnade Mark- och miljödomstolen Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till



fortsatt verksamhet vid Kiruna Airport, med en omfattning av högst 16 000 flygrörelser per år, varav 5 500 rörelser i linjefart och charter samt 2 200 militära rörelser. Tillståndet togs i anspråk den 1 januari år 2017.

Det tidigare tillståndet innehöll 15 970 rörelser på år, varav 3 400 rörelser med reguljär inrikestrafik, 10 370 allmänflyg och 2 200 i militär lufttrafik i enlighet med Koncessionsnämndens beslut daterat 1997-11-25.

2. Anmälningssärenden beslutade under året

Under 2025 har Kiruna Airport inte haft aktuella anmälningssärenden.

3. Andra gällande beslut

Inga andra gällande beslut.

4. Tillsynsmyndighet

Tillsynsmyndighet enligt Miljöbalken är Länsstyrelsen Norrbotten, som överlåtit tillsynen till Kiruna kommun.

5. Tillståndsgiven och faktisk produktion

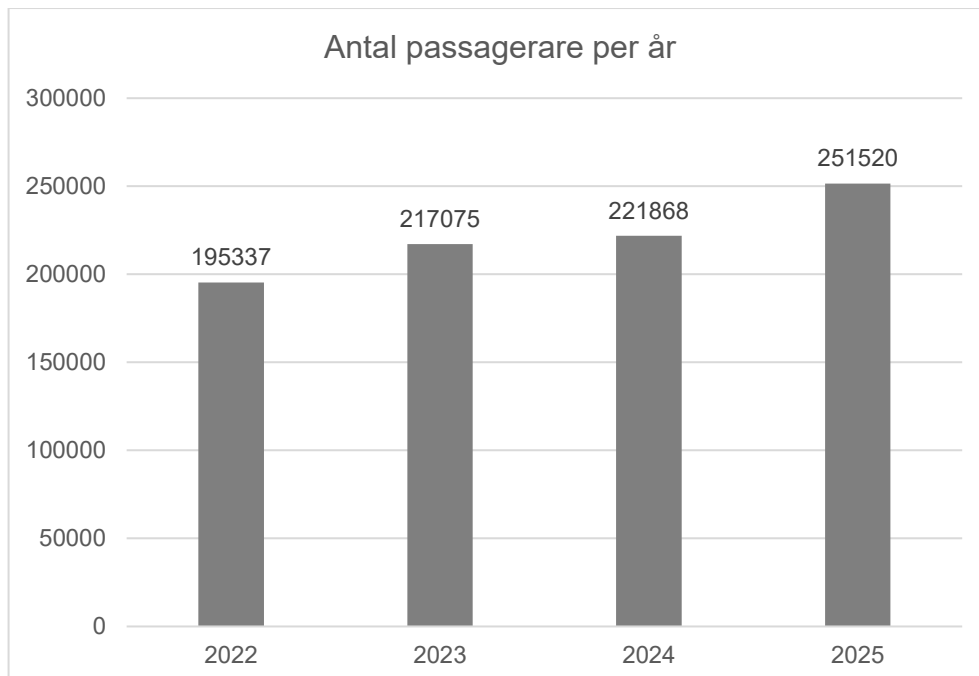
SAS är den dominerande operatören på sträckan, och deras vanligaste flygplanstyp på linjen är A320neo. Zimex, som transporterar post och opererar morgon- och kvällstid, avslutade sin verksamhet 31 augusti 2025.

Produktionen år 2025 var 1 673 landningar och 251 520 passagerare. Tabell 1 och Figur 1 beskriver antal landningar och passagerare.

Tabell 1. Landningar och antal passagerare

År	Antal landningar				Antal passagerare ^{x)}			
	Linjefart och charter		Taxi- och allmänflyg	Militärtrafik	Totalt	Inrikes	Utrikes	Totalt
	Inrikes	Utrikes						
2022	1 082	34	674	33	1 823	193 288	2 049	195 337
2023	1076	25	457	60	1 618	213 787	3 288	217 075
2024	1082	29	446	45	1 602	216 884	4 984	221 868
2025	1044	62	503	64	1 673	239 008	12 512	251 520

x) (ankommande + avresande passagerare)



Figur 1. Antal passagerare per år

6. Gällande villkor i tillstånd

Flygplatsen innehar sedan 1 januari 2017 ett nytt miljötillstånd. Nedan följer en sammanställning av uppföljning för de i miljötillståndet gällande villkoren under 2024:

Villkor	Lydelse	Omhändertagande
1	Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.	Ett övergripande villkor som omhändertas i rutiner och anvisningar som finns i flygplatsens miljöledningssystem, avtal samt genom kontrollprogram. Utöver kontrollprogrammet har Kiruna Airport ett väl utvecklat miljöledningssystem som säkerställer efterlevnad och egenkontroll. Miljöledningssystemet är lokalt anpassat med lokala rutiner och instruktioner. Revisioner, både interna och externa genomförs för att kontrollera att lokala rutiner och instruktioner följs. Inga avvikelser från kontrollprogram eller miljöledningssystemet avseende åtaganden i samband med



		tillståndsprocessen har noterats under 2025. Villkoret anses därför som uppfyllt för 2025.
2	Vid visuella inflygningar till flygplatsen med IFR-trafik ska överflygning av Kiruna tätort undvikas i möjligaste mån.	Finns beskrivet i flygplatsens AIP som skall följas av samtliga luftfartyg som trafikerar Kiruna Airports luftrum. ATS-ESNQ (LFV) ansvarar för uppföljning genom att föra logg över ev. överflygning IFR-trafik av Kiruna tätort. ATS-ESNQ lämnar varje kvartaluppföljning till miljöchef. Under år 2025 har ingen överflygning skett.
3	Utöver vad som erfordras för att hålla beordrad beredskap med hänsyn till rikets säkerhet, får trafik med militära jetflygplan endast undantagsvis bedrivas kvälls- och nattetid (kl. 18–06) under perioden juni–augusti.	Finns beskrivet i flygplatsens AIP som skall följas av samtliga luftfartyg som trafikerar Kiruna Airports luftrum. ATS-ESNQ (LFV) ansvarar för uppföljning genom att föra logg över ev. trafik med militära jetplan under perioden juni–augusti. ATS-ESNQ lämnar i september varje år uppföljningen till miljöchef. Under år 2025 har inga militära jetplan trafikerat Kiruna Airport kvälls och nattetid under perioden juni-augusti.
4	Swedavia AB ska genomföra uppföljande bullerberäkningar minst vart femte år eller oftare vid behov.	Flygplatsen genomför var 5:e år beräkningar av FBN 55 dB(A) och 70 dB(A) maximal ljudnivå. Beräkningarna kommer att avse trafikfallet för föregående kalenderår. För beräkningar tillämpas det dokument för kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar, som är framtaget av Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Försvarsmakten. Flygbullerberäkningar utfördes under 2023 och PM är inskickat till tillsynsmyndigheten.
5	Swedavia AB ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia AB ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.	I Rutin för avisning av flygplan finns bl.a. anvisningar för hur avisningen praktiskt ska utföras för att inte mer avisningsvätska än nödvändigt ska användas. Rutinen ställer även krav på utbildning och rapportering. Mängd använd glykol rapporteras i miljödatasystemet Position Green.



		Resultatet redovisas under rubriken avisning av flygplan. Under 2025 uppskattas cirka 50% av den utlagda glykolen samlats upp.
6	Halkbekämpning på flygplatsens rullbana, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand. Urea får dock undantagsvis användas när flygsäkerheten eller den militära verksamheten så kräver. Mängden urea som har använts ska årligen inrapporteras till tillsynsmyndigheten.	Rutin för halkbekämpning anger att halkbekämpningen ska ske mekaniskt i första hand. Flygoperativa processen ansvarar för att rapportera använd mängd halkbekämpningsmedel i miljödatasystemet SMIL, vilket redovisas under rubriken halkbekämpning. Under 2025 har urea använts i verksamheten vid 2 tillfällen.
7	Kemiska produkter och farligt avfall ska vid lastning, lossning och lagring hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring och drivmedel, glykol, andra flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall på flygplatsens lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus 10% av summan av övriga tankars volym inom samma invallning.	Hantering av kemiska produkter sker på täta ytor. Flytande kemikalier förvaras så att den största behållaren volym samt 10% av övrig lagrad volym ryms inom invallningen alternativt i dubbelmantlad tank försedd med fungerande larm för läckage mellan mantlarna och försedd med påkörningsskydd. Lagringstankar som fylls med tankbil är försedda med nivåmätning samt överfyllnadsskydd. Utifrån ovan anses villkoret uppfyllt.
8	Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna samt påkörningsskydd. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överfyllnadsskydd.	Se omhändertagande av villkor 7.
9	Swedavia AB ska regelbundet, dock minst en gång per år, bjuda in Gabna sameby och Laevas sameby till samråd angående bolagets verksamhet vid Kiruna Airport.	Flygplatsen har kallat till samråd med Gabna sameby och Laevas sameby under 2025. Villkoret omhändertaget.
10	För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning.	Villkoret omhändertaget i och med inlämnandet av kontrollprogrammet.



11	Swedavia AB ska fortsätta arbetet med PFOS enligt den handlingsplan som har lämnats in till tillsynsmyndigheten. Bolaget ska även genomföra undersökningar av potentiell markförorening vid transformatorstation.	Flygplatsen arbetar enligt den handlingsplan som upprättats och är godkänd av tillsynsmyndigheten. Redovisning av handlingsplanen skedde för tillsynsmyndigheten i december 2025. Fortsatt PFAS-utredning på Kiruna Airport under 2025. Utifrån ovan anses villkoret uppfyllt
----	---	---

7. Sammanfattning av resultaten av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar

Avsnittet sammanfattar de mätningar, beräkningar eller andra undersökningar som utförts under året för att bedöma verksamhetens påverkan på miljön och människors hälsa.

7.1 Utsläpp till luft

Driften av Kiruna Airport ger upphov till utsläpp i luften främst av koldioxid (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x), svaveldioxid (SO₂) och freoner (HFC). Utsläpp kommer främst från flygtrafiken, fordonstrafiken, uppvärmning av lokal utan fjärrvärme, brandövningar, köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon.

Utsläppen från flygplanen beräknas enligt LTO-cykel, dvs. de rörelser flygplanen gör på en höjd av 900 meter och lägre samt deras markrörelser vid start och landningar. Tabell 2 visar LTO utsläppen för den senaste femårsperioden.

Hanterad mängd flygbränsle redovisas i Tabell 3.

Tabell 2. Utsläpp från flygtrafik baserat på LTO-cykel.

Parameter \ År	2025	2024	2023	2022	2021
Antal LTO (L)	1672	1583	1598	1 824	1 455
CO ₂ (ton)	1657	1736	1 650	1 549	930
CO (ton)	7,8	7,1	6,9	8,9	5,9
NO _x (ton)	7,3	7,1	6,6	6,6	4,19
THC (ton)	1,2	1,3	1,3	1,3	0,7
SO ₂ (ton)	0,6	0,6	0,6	0,5	0,3

Tabell 3. Hantering av flygbränsle.

Parameter \ År	2025	2024	2023	2022	2021
Jet-A1 (m ³)	1793	1228	1589	2522	1534
Avgas 100-LL (m ³)	0	0	0	0	0

Utsläpp till luften från den egna verksamheten¹ baseras på förbrukningsmängder av bränslen, Tabell 4. Sedan mitten av 2018 har flygplatsen använt fossilfri diesel (HVO100) till samtliga dieseldrivna fordon och utrustning. Detta helt i enlighet med Swedavias arbete och mål om att uppnå 0-utsläpp från den egna verksamheten från och med 1 januari 2021. I januari 2021 blev det dock ett driftsproblem i bränsleanläggningen som ledde till att flygplatsen behövde tanka fossil diesel (150 liter) vid ett tillfälle, därav förbrukningen av Diesel (utan RME) i tabell 4.

Under år 2025 började Swedavia följa upp förbrukningen av AdBlue. Detta efter ett konstaterande att användning av Adblue genererar ett utsläpp av CO₂e. Swedavia strävar efter att fasa ut användning av fossil AdBlue och ersätta den med en fossilfri produkt.

För värme har flygplatsen avtal med Tekniska Verken i Kiruna om leverans av grön (fossilfri) fjärrvärme.

Tabell 4. Förbrukning av bränsle i egen verksamhet.

Parameter \ År	2025	2024	2023	2022	2021
Blyfri bensin 95 (m ³)	0	0	0	0	0
Bensin 98 (m ³)	0	0	0	0	0
Diesel (utan RME) (m ³)	0	0	0	0	0,15
HVO-diesel (HVO100) (m ³)	107,6	122,7	105,8	93,5	99,4
Eldningsolja (m ³)	0	0	0	0	0
Diesel till reservkraft MK1 (m ³)	0	0	0	0	0,18
Diesel till reservkraft HVO (m ³)	0,18	0,18	0,18	0,18	0,18
Gasol (ton) Brandövningar	0	0	0	0	0
Biogasol (ton) Brandövningar	2,84	7,76	14,46	4,65	5
Adblue (m ³)	2,58	-	-	-	-

Utsläppen från den egna verksamheten sammanfattas i Tabell 5. Koldioxidutsläppen från den egna verksamheten har minskat stadigt de senaste åren och per den 1 januari 2021

¹Egen verksamhet är fordonstrafiken, uppvärmning av lokaler, brandövningar, köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon.

uppnådde Kiruna Airport, tillsammans med övriga flygplatser inom Swedavia, målet om nollutsläpp av koldioxid från den egna verksamheten. Målet uppnåddes framgångsrikt.

Tabell 5. Sammanfattning av övriga utsläpp i verksamheten.

Utsläppsslag \ Ämne	HC (kg)	NO _x (kg)	CO ₂ (ton)	SO ₂ (kg)	HFC (kg)
Utsläpp från egen fordonstrafik och dieseldrivna aggregat	20 (23)	831 (948)	0,7 (0)	0,2 (0,2*)	- -
Utsläpp från drivmedelshanteringen	71 (49)	- -	- -	- -	- -
Utsläpp från uppvärmning	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	- -
Utsläpp från brandövningar	2,8 (8)	4,8 (13)	0 (0)	0 (0)	- -
Utsläpp från kylaggregat	- -	- -	- -	- -	- -
Totalt 2025	93,8	835,8	0,7	0,2	0
<i>Totalt 2024</i>	<i>(80)</i>	<i>(961)</i>	<i>(0)</i>	<i>(0,2)</i>	<i>(0)</i>

*Justerat SO₂ för 2024, utsläpp från egen fordonstrafik och dieseldrivna aggregat, från 2 till 0,2.

7.2 Utsläpp till mark och vatten

Verksamheten vid Kiruna Airport ger utsläpp till mark och vatten. Utsläppen kommer främst från avisning av flygplan och fordonstvätt i tvätthallar. Utsläppen består till övervägande del av monopropylenglykol, vilket har en syreförbrukande effekt vid nedbrytning.

7.2.1 Halkbekämpning

För halkbekämpning på bansystemet används i första hand varm sand. Urea används enbart vid de tillfällen då varm sand inte fungerar för att flygsäkerheten skall vara tillfredsställande. Den förbrukade urean går ut i dagvattensystemet eller genom marken mot grundvattenytan. Under 2025 användes 2,5 ton urea fördelat på 2 tillfällen. Tabell 6 visar den totala mängden förbrukning av halkbekämpningsmedel och avisningsmedel.



Tabell 6. Årsförbrukning av material och kemikalier för halkbekämpning och avisning.

Parameter/År	2025	2024	2023	2022	2021
Sand (ton)	950	1220	1 172	988	827
Urea (ton) ^{a)}	2,5	0	0	0	0
Natriumformiat, granulat (ton)	0	5	4,5	0,95	0
Glykol typ 1 100% (m ³) ^{b)}	22,4	32,6	23,8	25,2	10,0
Glykol typ 2 100% (m ³)	11,2	14,0	10,8	8,3	2,9

^{a)} Urea [(NH₂)₂CO] innehåller 46,6% kväve; ^{b)} Glykollösning av typ 1 består av 80% glykol och 20% vatten. Typ 2 består av 50% glykol och 50% vatten. För att beräkna hur mycket glykol som förbrukats och återsamlats räknas all glykol om till 100% glykol.

7.2.2 Avisning flygplan

Utsläpp till mark och vatten kommer från avisning av flygplan som utförs av Swedavia och görs med glykol. För avisning av flygplan används avisningsvätska huvudsakligen bestående av monopropylenglykol (C₃H₈O₂) och vatten. Glykollösning typ 1 levereras med halten 80% som späds ut till en brukslösning som innehåller 70% monopropylenglykol och glykollösning typ 2 levereras och används med halten 50%. Skillnaden mellan typerna består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ 1 är den dominerande typen med låg vidhäftning medan typ 2 har en hög vidhäftning.

Hur stor mängd glykolspill som uppstår vid en avisning varierar med väderlek och utförandet av avisningen. En viss mängd glykol vidhäftar på flygplanet och avgår därför ej som spill. Vid problematiska väderförhållanden åtgår det en större mängd glykol för att avlägsna isbildning vilket således också resulterar i mer spill. Den spillda mängden glykol går ej att fastställa med någon mätning utan uppskattas till 70% av typ 1 och 10 % av typ 2. Vid mer gynnsam väderleken kan uppskattningen av spillet vara för hög och vice versa.

Avisning sker på avisningsplattan där glykolen samlats upp och förs via ett dräneringssystem till en förvaringstank. Under 2025 har avisning vid banändan skett ca 3 gånger på grund av väderlek. Glykolen samlas upp och lämnas till återvinning, genom återanvändningen tar flygplatsen till vara på resurserna på bästa sätt.

Cirka 48 % av spillet från avisningarna uppskattas ha samlats upp under 2025 (se villkor 5 i avsnitt 6). Glykol som används vid avisning av flygplan skiljer sig från den giftiga glykolen som används i bilarnas kylsystem. Avisningsglykolen består av monopropylenglykol som är biologisk nedbrytbart och vars största miljöpåverkan är att den medför ökad syreförbrukning. Från och med 2011 så har dagvattenprovtagningarna utökats med två nya punkter, PP8 och PP9 som ligger uppströms avisningsplattan för att bättre kunna bedöma miljöeffekten.

Tabell 7. Uppsamlad glykol till förvaringstank

Uppsamlad glykolspill i tank	2025	2024	2023 ^{b)}	2022	2021
Uppsamlad mängd utspädd (m ³) ^{a)}	52,6	70,5	56,7	57,5	25
Uppmätt glykolhalt i uppsamlad	15,5%	15,5%	14,8%	14,8%	14,8%
Volym 100% glykol (m ³)	8,1	11	8,4	8,5	3,7
Uppskattad mängd spill (m ³)	16,8	24,2	17,7	18,5	7,3
Uppskattad andel glykol uppsamlad	48%	45%	47%	46%	50%

a) Av använd typ 1 uppskattas 70% hamna på marken och av typ 2 uppskattas 10% hamna på marken, resten bedöms följa med flygplanen.



- b) Korrigering: Uppskattad andel glykol uppsamlad för verksamhetsår 2023 uppgår till 47%. Detta är en korrigering från tidigare rapporterad siffra på 43%. Anledningen till korrigeringen är kvalitetssäkrade siffror för uppsamlad volym.

7.2.3 Brandövningar

Swedavia bemannar räddningstjänsten med insatsledare, verksamhetsspecialist flygplatsräddningstjänst och brandmän. Brandsläckning på brandövningsplatsen övas främst under barmarkssäsongen men även under vintertid. Den gamla brandövningsplattan användes senast 2005. Restprodukter från betongplattan avleddes till oljeavskiljare och vidare till marken. Idag är oljeavskiljaren tömd, rengjord och används ej, dock är den fortfarande i fungerande skick. På den nya brandövningsplatsen används uteslutande gasol som brandövningsbränsle i de fall övning sker (Tabell 4) och enbart vatten används som släckmedel. Vattnet avleds direkt till marken.

7.3 Kontroll av dagvatten

Flygplatsen avvattnas via dagvattensystem och diken ut i Pahtajoki, som i sin tur går ut i Luossajoki/Torneälv. Flygplatsen har 12 st provtagningspunkter i dagvatten/recipient och provtagning ska enligt aktuellt provtagningschema ske 5 gånger per år (april-augusti). Provtagning sker i största möjliga mån efter de veckor provtagning sker för Luossajokkis gemensamma kontrollprogram. De första planerade provtagningsstillfällena under året, april och maj, brukar kunna utebli p.g.a. bottenfrysta provtagningspunkter. Under 2025 har provtagning i dagvatten/recipient gjorts 5 gånger (maj-augusti) och då har de flesta av provtagningspunkterna kunnat provtas med några undantag där det varit fryset eller torrlagt vid tillfälle för provtagning.

De parametrar som analyseras i ovan nämnda provtagningspunkter är följande:

Alkanitet, Konduktivitet, pH, Suspenderade ämnen, Färg, Turbiditet, Oljeindex (vissa provtagningspunkter), BOD7, TOC, DOC, Tot-P, NO2+NO3, NH4-N, Tot-N, Tungmetaller samt PFAS-11 (vissa provtagningspunkter).

Analysresultaten följs upp löpande och under 2025 har inga resultat påvisat några anmärkningsvärda iakttagelser med avseende på parametrarna ovan. När det gäller PFAS-11 så provtas det i vissa provtagningspunkter med anledning av pågående PFAS-utredning (se 7.9)

7.4 Kontroll av flygplansavisningsanläggning

Avisningsvätskan samlas upp och transporteras till Vilokans anläggning på Luleå Airport där den går till återvinning. Av det beräknade glykolspillet på plattan sett över hela året har cirka 48% tagits omhand (tabell 7). Koncentrationen på avisningsvätskan som skickades till återvinning under 2025 bedöms till ca 15%.

7.5 Kontroll av brandövningsplats

Under 2025 har det utförts brandövningar på brandövningsplatsen. Enbart vatten har använts som släckmedel. Övningsbränsle har varit grön gasol (se tabell 4).



7.6 Kontroll av buller och flygvägar

Buller från flygtrafiken kan påverka omgivningen. Föreskrift för militära flygtrafiken avser också bullerreducerande åtgärder och flygplatsen klarar de krav som finns beträffande bullernivåer. Enligt miljötillståndets villkor 4 så har en bullerberäkning utförts under 2023.

Villkor 2 och 3 som avser flygtrafik redovisas i avsnitt 6.

7.7 Kontroll av köldmediaförbrukning

Ett auktoriserat företag (Bravida Sverige AB) har kontrollerat anläggningar med köldmedia avseende 2025. Totalt finns 52,07 ton CO₂e (15,5 kg) HFC installerat på flygplatsen som Swedavia ansvarar för. I Tabell 8 redovisas Swedavias förbrukning av köldmedia (i de fall det fyllts på nytt köldmedia). Rapport avseende kontroll för 2025 är insänd till Kiruna kommun.

Tabell 8. Förbrukning av köldmedia

Köldmedia	2025	2024	2023	2022	2021
HFC (kg)	15,5	15,5	12	12	6

7.8 Kontroll av grustäkt

Under 2025 har ingen grus (0 ton) tagits ut ur tåkten och från det befintliga lagret har 0 ton förbrukats.

Grustäktens tillstånd gick ut den 30 november 2021 och då Kiruna Airport bedömde att det inte fanns något behov av material från grustäkten framöver så beslutades att tillståndet skulle löpa ut utan någon ny tillståndsansökan.

Grustäkten efterbehandlats enligt beskriven efterbehandlingsplan (i tidigare tillståndsansökan) i samråd med tillsynsmyndigheten och efterbehandlingen har därefter också godkänts. Datum för denna skrivelse från tillsynsmyndigheten är 2021-12-21 (Diarienummer 555-15105-21 (25840046)).

Separat miljörapport för grustäkten 2021 rapporteras till tillsynsmyndigheten.

Bygglovsansökan för befintliga grushögar är inskickad och kommunikation hålls med Miljö- och bygghandlingen vid Kiruna kommun.

7.9 PFAS-utredning

Sedan år 2016 pågår ett samlat arbete kopplat till PFAS-föreningarna vid flygplatsen inom ramen för en handlingsplan. Handlingsplanen, som är kommunicerad med länsstyrelsen och Kiruna kommun, innefattar bland annat vidare undersökningar, kartläggning av spridning och en bedömning av åtgärdsbehov avseende PFAS vid flygplatsen.

Under år 2021 har en omfattande dag- och grundvattenutredning genomförts på flygplatsen. Utredningen har genomförts för en ökad förståelse för hur PFAS sprids från flygplatsen och fokuserar på tidigare identifierade källområden, dagvattensystemet inom flygplatsen och isälvsavlagringen nedströms flygplatsområdet.



Under år 2022 har kompletterande undersökning av dag- och grundvatten genomförts, dessa slutrapporteras under år 2023. Utökad dagvattenutredning samt kompletterande utredningar vid gamla brandövningsplatsen har utförts under 2024.

Under 2025 utfördes geofysiska mätningar vid gamla brandövningsplatsen och en mer detaljerad kompletterande undersökning har påbörjats med avseende att släcka kunskapsluckor inför en riskbedömning. Undersökningen kommer att pågå även första delen av 2026. Samtliga resultat kommer sedan att utgöra underlag för riskbedömning och bedömning av åtgärdsbehov med avseende på PFAS vid flygplatsen.

8. Åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner

Flygplatsen har sedan många år tillbaka ett certifierat miljöledningssystem enligt ISO 14001:2015. Under 2025 genomfördes en intern revision där föregående års avvikelser följdes upp och ett mindre antal nya avvikelser och observationer noterades som omhändertas och har eller kommer att åtgärdas.

9. Åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor mm

Hösten 2025 upptäcktes ett läckage i en spillvattenledning vid Flygfältsvägen, orsakat av en spricka i ledningen. Ledningen har reparerats och de uppgrävda schaktmassorna analyserades, vilket visade att föroreningshalterna låg under gällande gränsvärden och massorna kunde därför återanvändas för återfyllnad. Händelsen är anmäld och hanterad av Miljökontoret.

Utöver det har det ej förekommit några större eller allvarliga miljöpåverkande olyckor/händelser på Kiruna Airport. Miljörelaterade avvikelser och händelser omhändertas skyndsamt för att minska eller eliminera risken för negativ miljöpåverkan. Dessa rapporteras i vårt avvikelse- och händelserapporteringssystem, där processen dokumenteras från uppkomst till genomförd åtgärd.

10. Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi

Kiruna Airport jobbar kontinuerligt med att minska energianvändningen. Under 2023 genomfördes en ny energikartläggning på flygplatsen (senast det gjordes var 2020), i enlighet med lagen om energikartläggning för stora företag.

ACA (Airport Carbon Accreditation) är ett program som bedömer hur flygplatser arbetar för att minska sin klimatpåverkan och hur de systematiskt reducerar bränsle- och energiförbrukningen.



Kiruna Airport certifierades under 2025 på ACA Level 5, vilket innebär att flygplatsen nått den högsta nivån inom programmet.

Det finns en energigrupp på flygplatsen som jobbar löpande med att identifiera och verkställa olika aktiviteter som på ett eller annat sätt leder till energieffektivisering. Nedan följer några av de åtgärder som gjorts under 2024,

- ByteTA3 i B001 terminal
- Byte mastbelysning till LED
- Byte lysrör till LED Hangar 2
- Byte markvärmestyrning
- Byte armaturer terminal (avgående bagage + incheckning)

11. Ersättning av kemiska produkter mm

Swedavia har ett koncerngemensamt kemikalierregister (iChemistry) med syftet att bland annat underlätta produktjämförelser och riskbedömningar på de enskilda flygplatserna. Samtliga produkter ska miljöbedömas och godkännas av Swedavias kemikaliegrupp innan de tas in i verksamheten. Produkterna registreras därefter i ett gemensamt centralt kemikalieinformationssystem, som alla anställda har tillgång till via dator. Det går enkelt att sortera ut sin lokala flygplats och även avdelning för att avgränsa sökningen och få fram information om just de kemiska produkter som används där.

I iChemistry finns säkerhetsdatablad, skyddsblad och annan viktig information kring hantering.

Löpande har flygplatsen fokus på att minimera antalet kemiska produkter med innehåll som finns noterat på kandidatlistan samt att löpande göra de miljö- och arbetsmiljöriskbedömningar som ska göras på vardera produkt som används i verksamheten.

Swedavias gemensamma kemikaliegrupp granskar också löpande alla produkter mot bland annat Kemikalieinspektionens prioriteringsguide och begränsningsdatabas i syfte att fasa ut olämpliga produkter och minska miljöpåverkan.

12. Avfall från verksamheten och avfallets miljöfarlighet

Swedavia arbetar kontinuerligt med att följa upp det avfall som alstras på flygplatsen genom arbete med ambitionen att:

- Öka andelen avfall som går till återvinning
- Minska mängden avfall
- Minska mängden avfall till deponi

Under 2021 implementerades den nya lagstiftningen kring rapportering av farlig avfall (rapportering till Naturvårdsverket) och den aktuella avfallsentreprenören har givits fullmakt att hantera denna rapportering för Kiruna Airports räkning i samband med de transporter som sker.

Tabell 9. Statistik över avfallsmängder som genererats på Kiruna Airport och omhändertagits av Stena recycling 2025

Avfallskod (* = farligt avfall)	Artikel	Kvantitet	Enhet
200301	Brännbart avfall, verksamhet	9 060	Kg
200301	Brännbart, utsorterat	560	Kg
200140	Metallförpackningar, Verksamhet	65	Kg
200133*	Batterier, blandat	49	Kg
200121*	Lysrör	131	Kg
200101	Papper, kontor och tidning	293	Kg
200101	Pappersförpackningar	40	Kg
200101	Wellpapp, löst 1.05	2 142	Kg
160506*	Småkemikalier, mindre innerförpackningar, max 30 kg/st	80	Kg
160504*	Aerosoler	30	Kg
160504*	Aerosoler Isocyanater (fogsikum)	20	Kg
160504*	Brandsläckare	24	Kg
160504*	Gasolflaska	80	Kg
160216	Elkabel	3 393	Kg
160215*	Ljuskällor	15	Kg
160213*	Elektronik, blandat	690	Kg
160211*	Kylmöbler, kommersiella	260	Kg
160107*	Olje-, och bränslefilter, emb	220	Kg
150202*	Oljehaltigt avfall	180	Kg
150107	Glasförpackningar, färgat	974	Kg
150107	Glasförpackningar, ofärgat	236	Kg
150102	Plastförpackningar, hårda	49	Kg
150102	Plastförpackning Verksamhet	142	Kg
130899*	Spillolja	1 640	Kg
130508*	Oljeskyljaravfall	6 900	Kg
120199	Metallskrot	6 240	Kg
080112	Färg-, lack-, limburkar, vatten- baserade, ej FA-klassad	7	Kg
080111*	Färg-, lack-, limavfall fast, lösningsmedelsbas.	21	Kg
070704*	Lösningsmedel Vattenhaltiga	10	Kg

13. Åtgärder för att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa

Risker identifieras och omhändertas inom ramen för bland annat miljöledningssystemet. Riskerna följs upp löpande och de som anses vara så kallade "topp risker" lyfts till flygplatsens risklista (omfattar flera perspektiv och inte bara miljö).

Miljöberedskapsplanen ses över årligen och således även under 2025.