

Utvecklingsplan Verkö hamn- och industriområde

Dokumenttyp:	Plan
Beslutad av:	Kommunfullmäktige
Antagen:	2026-02-26, §
Gäller för:	Karlskrona kommunkoncern
Ansvar för revidering:	Kommundirektör
Giltighetstid:	Tills vidare
Ersätter:	Utvecklingsplan för södra Verkö – ÖSTERSJÖNS NAV

Utvecklingsplan Verkö hamn- och industriområde

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.



Beställare: Karlskrona kommun

Huvudkonsult: Ramboll

Datum: 2026-01-07

Foton: Ramboll där inte annat anges

Ramboll Sverige AB

Krukmakargatan 21

118 51 Stockholm

Telefon 010-615 60 00

www.ramboll.se

Förord

Verkö hamn utgör en central nod för godsflöden i sydöstra Sverige och har en viktig roll för regionens näringsliv, internationella handel och långsiktiga utvecklingsmöjligheter. I en tid då transportsektorn står inför stora omställningar – med ökande godsvolymer, förändrade logistikupplägg och krav på mer hållbara och resilienta transportkedjor – finns behov av en långsiktig planering för områdets framtida utveckling.

Denna rapport är resultatet av ett arbete som syftar till att skapa en samlad bild av Verkös utvecklingspotential, både avseende befintliga verksamheter och framtida nav för hantering av godsflöden genom hamnen. Analysen omfattar såväl markanvändning och infrastruktur som möjligheterna att på sikt etablera kombiverksamhet inom hamnområdet för att stärka dess roll i det europeiska transportnätverket.

Arbetet har genomförts i nära samverkan med Karlskrona kommun, och bygger på kunskapsinhämtning, dialoger och intervjuer med verksamhetsutövare verksamma på Verkö. Deras insikter och erfarenheter har gett underlag för möjlighet till gemensam förståelse för områdets förutsättningar, behov och framtida möjligheter.

Rapporten bör betraktas som ett strategiskt underlag och viljeinriktning för fortsatt planering och vidare dialog mellan kommun, hamn, näringsliv och andra berörda aktörer. Förhoppningen är att den ska bidra till välgrundade beslut, långsiktigt hållbara investeringar så att Verkö industri- och hamnområde ska kunna stärka sin position som nav för världsledande och innovativa lösningar i kombination med hållbara och effektiva transportlösningar med betydelse för både regionen och Sverige som helhet.



Innehållsförteckning

Bakgrund	7
Syfte	8
Om Verkö	8
Natur – och kultur	11
Gällande detaljplaner och pågående planarbeten	12
Markanvändning och arrenden	14
Infrastruktur	15
Vägar	15
Gång- och cykelvägnät	19
Kollektivtrafik	19
Stena Line	21
KBP i Karlskrona AB	23
Karlskrona Kommun	24
Roxtec	25
NKT	26
Förutsättningar för fortsatt utveckling av Verkö hamn- och industriområde	28
Markanvändning	29
Infrastruktur	30
Godstransporter på järnväg	31
Transporter på väg	31
Utveckling av kombiverksamhet med hänsyn till TEN-T och övriga marknadsaspekter	32
Baltic-Link Association och transportstråket Baltic-Link	33
Affärsmässiga förutsättningar	34
Tekniska förutsättningar	34
Tre etapper i Verkö hamns utveckling	36
Ettapp 1	39
Ettapp 2	41
Ettapp 3	43
Anläggningskostnader och genomförande	44
Bedömning av kostnader	45
Möjligheter till EU-medfinansiering för Verkö hamn	47
Slutsatser	48

Inledning



Bakgrund

Södra Verkö i Karlskrona har under lång tid varit ett viktigt centrum för industri- och hamnverksamhet, präglad av sitt strategiska läge vid Blekingekusten och närheten till stadens örlogsbas. Redan under 1900-talets andra hälft etablerades verkstäder och industriföretag som utnyttjade hamnens möjligheter för transport av råvaror och färdiga produkter. Efterkrigstiden präglades av en kraftig expansion av både industri och hamnverksamhet. För att möta det ökade behovet av lastkajer, lager och industrikomplex genomfördes flera detaljplaneläggningar som möjliggjorde utvidgning av ytor både på land och i vatten. Detta inkluderade pålning, utfyllnader och byggnation av nya kajer, vilket i sin tur skapade förutsättningar för större fartyg och mer omfattande sjöfartstrafik.

Parallellt med den fysiska utbyggnaden utvecklades sjöfarten i området. Hamnens kapacitet för godshantering och passagerartrafik förbättrades successivt, med djupare farleder och effektivare last- och lossningssystem. Den ökade sjöfarten stödde både lokal industriell produktion och internationella transporter, vilket bidrog till Karlskronas roll som en betydande hamnstad.

Under senare decennier har Södra Verkö fortsatt att moderniseras. Nya logistiklösningar, automatiserade system och ytterligare kajutbyggnader har ökat hamnens effektivitet och kapacitet. Detaljplaneringen har också fortsatt anpassas för att kombinera industriell verksamhet med stadens behov av utveckling och miljöanpassning. Området är idag en integrerad del av Karlskronas näringsliv, med en balans mellan industri, logistik och sjöfart. Karlskrona hamn ingår i EU:s transeuropeiska transportnät (TEN-T) som en hamn av strategisk betydelse. Grunden för denna status lades redan 2001 när Sjöfartsverket pekade ut hamnen som riksintresse för sjöfart. Även Karlskrona-Gdynia är en del av TEN-T i form av utpekad Motorways of the Sea inom ramen för European Maritime Space.

Under våren 2013 färdigställdes en utvecklingsplan för områdets aktörer i ett gemensamt samarbetsprojekt mellan

Karlskrona kommun och områdets aktörer. Arbetet utfördes av Ramboll vilket resulterade i dokumentet *Utvecklingsplan för södra Verkö - Östersjöns nav*. Planen hade en borte tidshorisont efter år 2018 vilken bland annat omfattade utbyggnad av fullvärdig kombiterminal. Medan vissa delar av utvecklingsplanen färdigställdes inom utsatt tid, har andra delar visat sig svåra att genomföra. Omledning av Verkövägen samt elektrifiering av Verköbanan med spårkoppling ner i området samt utbyggnad av en mindre kombiterminal skedde i tidigt skede. Utveckling och expansion av områdets industriverksamheter har skett kontinuerligt med en eskalering efter år 2020.

I dagsläget saknas möjlighet att hantera kombitrafik i Karlskrona Hamn. Järnvägsanslutningen till Verkö är elektrifierad men den yta som färdigställdes på Verkö för kombihantering har ersatts med industrimark då ytan inte medgav de generella ytbehov som krävs för fullvärdiga kombiterminaler. Ställningstagandet om utbyggnad av fullvärdig kombiterminal inom området öster om Roxtec har dock inte ändrats i ett långsiktigt utbyggnadsscenario. Under de senaste åren har utvecklingen med Stena Lines färjetrafik respektive NKTs och Roxtecs verksamhet tagit ytterligare fart, vilket föranledde Karlskrona kommun att under hösten 2024 ta fram ett uppdaterat förslag till framtida markanvändning inom Verkö. Förslaget kring disposition av områdets ytor utgick återigen från framtida behov av järnvägsanslutning mot ny fullvärdig kombiterminal för att kunna ge möjlighet till överflytt av gods från väg till järnväg samt utveckling av ytor för hamn- och industriändamål. Den 26 november 2024 beslutade Kommunstyrelsens allmänna utskott att remittera remissmaterialet till berörda verksamheter på Verkö, berörda myndigheter samt berörda förvaltningar inom Karlskrona kommun. Mottagare av remissmaterialet var: Försvarsmakten, Trafikverket, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen Blekinge, Region Blekinge, NKT HV Cables AB, Roxtec International AB, KBP i Karlskrona AB, Affärsverken AB, Drift- och servicenämnden samt Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden.



Syfte

Utifrån inkomna remissvar beslutade sig Karlskrona kommun för att göra ett större omtag och uppdatera den tidigare framtagna utvecklingsplanen för Verkö hamn- och industriområde.

Den uppdaterade utvecklingsplanen syftar därmed till att möta aktörer i områdets framtida behov av ytor och funktioner för att klara förväntad tillväxt samt säkerställa att riksintresset Karlskrona Verkö hamn kvarhåller sin långsiktiga status som TEN-T Kategori A-hamn.

Om Verkö

Södra Verkö är ett halvö- och hamnområde i Karlskrona, beläget söder om stadens centrala delar och med direkt kontakt med Östersjön. Området är en del av Karlskrona skärgård och ligger strategiskt vid inloppet till stadens hamnar, vilket historiskt gjort det viktigt för sjöfart, industri och logistik. Södra Verkö har en varierad topografi med både utfyllda kajområden, klippiga strandlinjer och småskalig skärgårdsnaturumgivning. Den intilliggande viken Långa Lisa och omgivande småöar bidrar med höga naturvärden och utgör viktiga miljöer för fågelliv, marina arter och den typiska blekingska skärgårdsfloran.

Området har genomgått betydande industri- och hamnutveckling under decennierna. Stora delar av landytan har utfyllts för att skapa nya kajer, fabriks- och lagerområden. Södra Verkö kombinerar djuphamn, moderna lastkajer och

goda väg- och järnvägsförbindelser, vilket gör området attraktivt för industriell verksamhet, logistik och transport av både gods och kablar. Hamnområdet används idag bland annat av NKT, som producerar högspänningskablar och har egna kajplatser och transportlösningar för sjöbaserad distribution.

Trots den industriella expansionen finns betydande naturvärden kvar. Långa Lisa och de omkringliggande småöarna är exempel på områden som fortfarande hyser rik flora och fauna, och utgör viktiga friluftsområden för både lokala invånare och besökare. Kombinationen av strategiskt industri- och hamnläge med närhet till skärgårdsnatur gör Södra Verkö unikt i Karlskrona, och framtida planering strävar efter en balans mellan industriell utveckling, transportbehov och bevarande av områdets natur- och kulturvärden.



Karlskrona hamn är en av 50 utpekade hamnar av riksintresse¹. En allmän hamn utpekades efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten om den uppfyller något av följande kriterier:

- Hamnen ingår i TEN-T-nätverket.
- Hamnen omsätter en godsmängd som överstiger 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod.
- Hamnen är på något sätt så väsentlig för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering att den inte utan olägenhet för det allmänna intresset kan ersättas med annat trafikslag eller annan hamn.

Karlskrona hamn på Verkö uppfyller fler än ett av kriterierna ovan. För det första ingår den i TEN-T-nätverket och ansluter via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätsskorridorer i Polen - *Baltic Sea - Adriatic Sea corridor* samt *Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea corridor*. För det andra har passagerarantalet ökat från 375 000 år 2010 till 560 000 år 2024. För det tredje har godsmängden under samma period

ökat från 1 miljon ton till ca 2,37 miljoner ton (2024²).

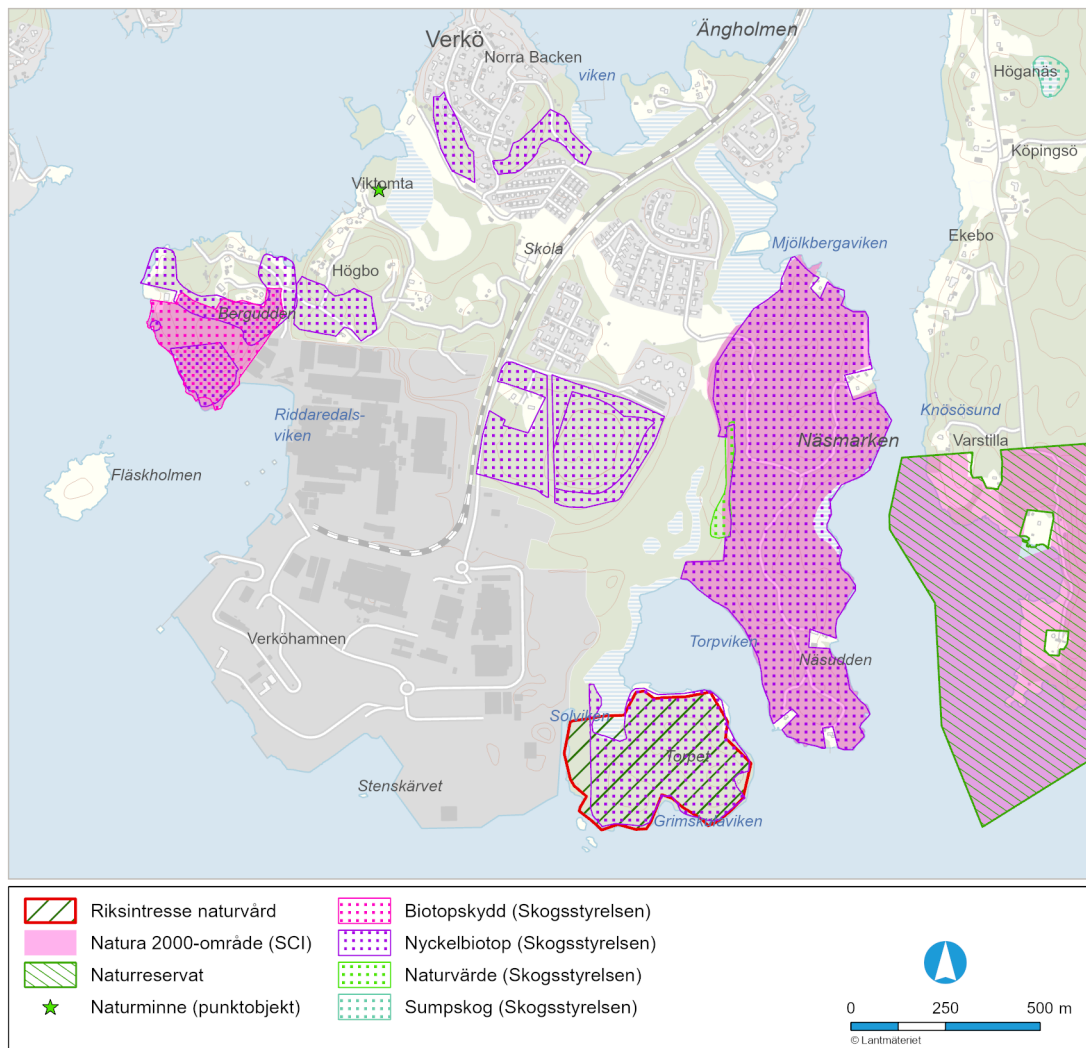
Utöver riksintresset Karlskrona hamn finns även vägar, järnvägar och farleder som är utpekade som riksintressen, vilka har betydelse för kommunikation och transport. Verkövägen, som utgör anslutningen mellan Verkö hamn och E22, är utpekad som väg av riksintresse - likaså E22 som också är primär transportled för farligt gods. Den av kommunen utpekade potentiella framtida vägkopplingen mellan E22 och Verkövägen är även den identifierad som ett framtida riksintresse för väg.

Järnvägsinfrastrukturen i Karlskrona omfattar Kust till kust-banan, Blekinge kustbana samt Verköbanan, vilka samtliga är av riksintresse för kommunikationer. Utbyggnad av ny kombiterminal kan också utgöra ett framtida riksintresse.

Vid kusten finns flera farleder av riksintresse. Verkö hamn, Handelshamnen på Trossö och Saltö fiskhamn har samtliga anslutande farleder som omfattas av denna klassning, och även flera andra farleder längs Karlskronas kust utgör riksintresse för sjöfart.

1 Trafikverkets beslut TRV 2013/10869 och den senaste revideringen TRV 2018/55152.

2 <https://www.transportforetagen.se/globalassets/vara-forbund/sveriges-hamnar/hamnstatistik/hamnstatistik-q1-q4-2024.pdf>



Natur – och kultur

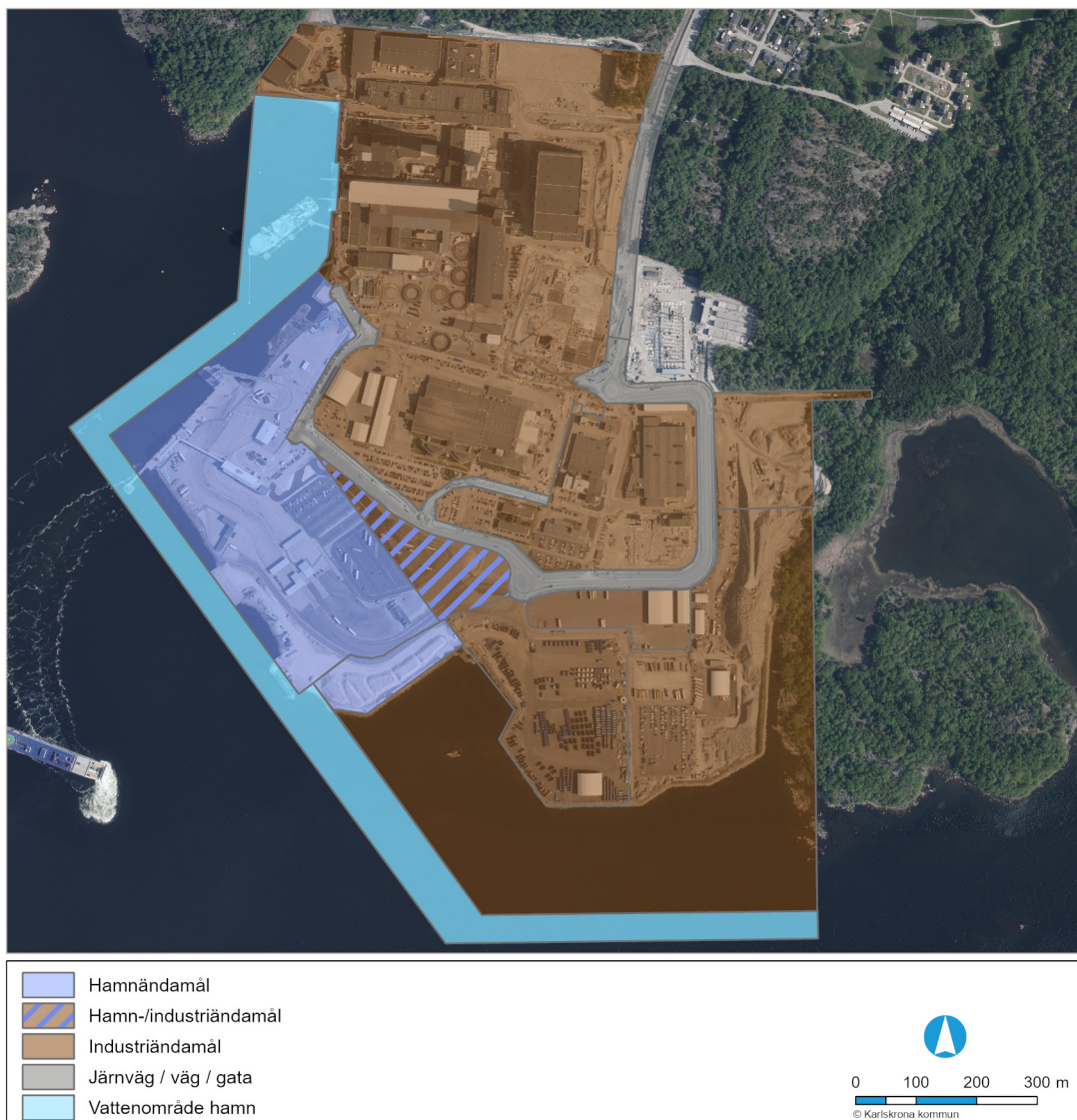
Södra Verkö är ett område med rika natur- och kulturvärden som speglar både landskapets ekologiska mångfald och öns historiska utveckling. Landskapet präglas av öppna vattenytor, kustnära miljöer, hållmarker, strandängar och mindre skogspartier. Dessa varierade naturtyper utgör viktiga livsmiljöer för många växt- och djurarter. Området är särskilt betydelsefullt för fågellivet, och här förekommer bland annat häckande arter som havstrut, gråtrut, skrattnås och storskarv.

Våtmarker och skyddade vikar fungerar som rastplatser för flyttfåglar under vår- och höstsäsong, medan öppna vattenytor och grundområden är viktiga uppväxtområden för fisk och andra marina organismer. Vegetationen på land är varierad och inkluderar gräs- och hållmarker, strandängar samt skogsbevuxna partier med blandning av löv- och barrträd. Denna variation skapar en mosaik av habitat som stödjer en rik biologisk mångfald, inklusive

små däggdjur, insekter och ett flertal örter och sällsynta växtarter som är typiska för kustnära miljöer i Blekinge skärgård. Utöver vad som framgår i kartbilden ovan har det även genomförts naturinventeringar där ytterligare skyddsvärden har identifierats.

Området har också höga kulturhistoriska värden. Södra Verkö rymmer lämningar från tidigare hamn- och industriell verksamhet, såsom äldre kajer, bryggor, byggnader och andra anläggningar som visar på öns historiska betydelse som sjöfartslänk och handelsplats. Dessutom finns arkeologiska lämningar som dokumenterar äldre tiders bosättning och mänsklig aktivitet på ön, vilket ger insikter om områdets utveckling över tid. Dessa kulturmiljöer, tillsammans med landskapets naturliga element, gör södra Verkö till ett område med både ekologiska och historiska värden som tydligt speglar samspelet mellan natur och mänsklig verksamhet genom historien.

Karta över hamnen med befintliga detaljplaner (Karta: Ramboll).



Gällande detaljplaner och pågående planarbeten

Utvecklingen av Verkö som hamn- och industriområde har pågått under flera decennier och har skett genom successiva planeringsinsatser. Områdets utveckling har sin grund i kommunens långsiktiga ambition att etablera ett strategiskt område för industriell verksamhet och hamnrelaterad logistik. Planeringen har bedrivits kontinuerligt sedan 1960-talet och har successivt förfinats genom generalplaner, stadsplaner, detaljplaner och fördjupade översiktsplaner.

I Karlskronas generalplan från 1965

identifierades Verkö som ett område med särskilt goda förutsättningar för industri- och hamnändamål. Ön var då till största delen obebyggd men bedömdes ha stor utvecklingspotential med hänsyn till sitt geografiska läge, sin storlek och det goda vattendjupet. Planen angav att ingen ny bebyggelse skulle medges innan en fördjupad utredning om öns framtida användning för produktionsändamål hade genomförts. Denna inriktning lade grunden för den långsiktiga utvecklingen av Verkö som ett industri- och hamnorienterat område.

År 1970 antogs en stadsplan som konkretiserade generalplanens intentioner. Planen omfattade ett större industriområde med tillhörande ytor för hamnändamål samt för väg- och järnvägsförbindelser. Området planerades för industri- och logistikverksamheter norr om huvudvägen och inkluderade även ett mindre område för bostadsändamål. Stadsplanen utgjorde ett första steg i utvecklingen av Verkö som ett regionalt nav för industri och hamnverksamhet.

År 1975 utvidgades stadsplanen till sydöstra Verkö. Planförslaget anslöt till generalplanen från 1965 och till kommunens program för fysisk riksplanering. Syftet var att skapa förutsättningar för tyngre industriändamål och utbyggnad av hamnverksamheten. Planen möjliggjorde även utvidgning av industriområdet över angränsande vattenområden, i enlighet med gränser prövade av koncessionsnämnden. Denna plan markerade en fördjupning av områdets industriella inriktning och betonade dess betydelse för kommunens näringsliv.

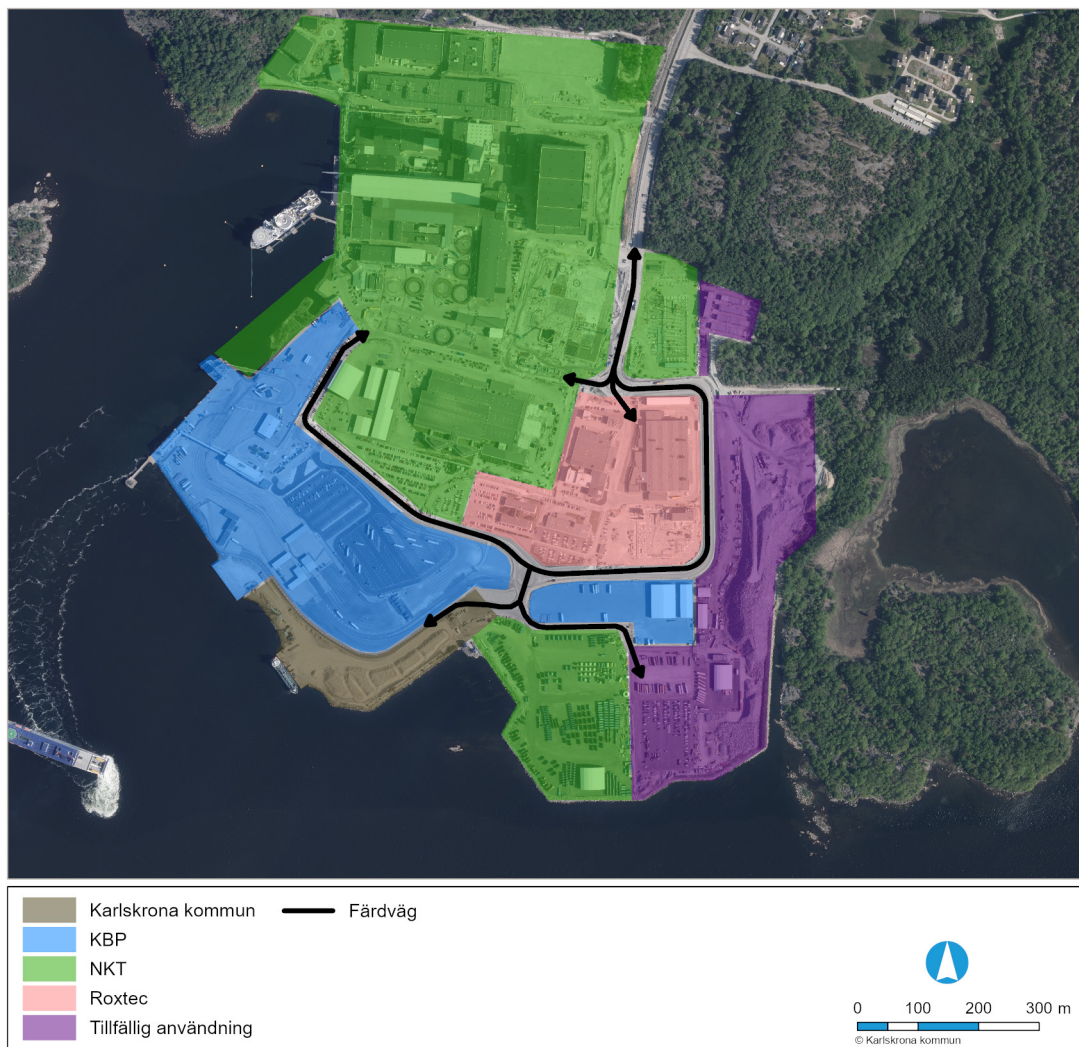
Under 1990-talet intensifierades planarbetet ytterligare. År 1997 antogs en detaljplan för del av Verkö 3:1 m.fl., vars syfte var att skapa planmässiga förutsättningar för etableringen av en färjehamn. Planen reglerade hamnytor, tillfarter och gatunät samt möjliggjorde omlastning mellan järnväg och färja. Industrispåret hade låg tillåten hastighet, men planen möjliggjorde en framtida utökning av trafiken med kombitrafik. I samband med antagandet ansökte kommunen även om upphävande av strandskydd för ett område väster om Verkö 3:1 för att möjliggöra hamnutbyggnad.

Samma år antogs en fördjupad översiktsplan för Verkö, vilken fastställde en övergripande inriktning för hela ön. Södra Verkö pekades ut

som en viktig resurs för regionens framtida utveckling med hänsyn till sitt goda hamndjup, stora markytor och goda tillgänglighet till väg och järnväg. Planen reserverade mark för nya järnvägsspår till kajer och etablerade företag, för hamnberoende industri samt för ett nytt hamnområde för kombinerad person- och godstrafik. Vidare angavs att Verköbanan skulle kunna förlängas till ett framtida tågfarjäläge i området kring Långa Lisa. Valet av Verkö som huvudområde för framtida hamnverksamhet grundades på omfattande utredningar, där ön bedömdes ha bättre förutsättningar än andra befintliga hamnområden i Karlskrona.

Efter antagandet av den Fördjupade Översiktsplanen 2050 som antogs 2022 har utvecklingen fortsatt genom ett antal mindre detaljplaner som successivt stärkt Verkös funktion som hamn- och industriområde. Området har under de senaste decennierna genomgått en gradvis omvandling för att möta förändrade behov inom logistik, sjöfart och industriell verksamhet. Parallellt har kommunen genomfört infrastruktursatsningar för att förbättra tillgängligheten och stärka kopplingarna mellan väg, järnväg och sjötransport.

I dagsläget pågår planarbeten för del av Verkö 3:1 m.fl. samt Verkö 3:25 m.fl. Syftet med dessa är att vidareutveckla och modernisera hamn- och industriområdet genom förbättrad infrastruktur, förstärkt järnvägs- och terminalkapacitet samt utökade ytor för industri- och hamnverksamhet. Arbetet utgör en fortsättning på den långsiktiga planeringsinriktning som etablerades under 1960-talet och som har präglat Verkös roll som ett strategiskt nav för Karlskronas och regionens industriella och logistiska utveckling.



Karta över utredningsområdet som visar ytor disponerade av områdets olika verksamhetsutövare. (Karta: Ramboll).

Markanvändning och arrenden

Huvudsaklig markanvändning inom södra Verkö är industri- respektive hamnverksamhet – med aktörerna NKT, Roxtec, KBP och Karlskrona Kommun (Hamn). Verksamheterna är generellt trångbodda. NKT arrenderar ca 50 000 m² mark av Karlskrona kommun för upplag av trummor samt utrustning m.m. för deras installationsverksamhet, vilket är en del av deras ordinarie industriverksamhet. KBP arrenderar två ytor på ca 20 000 m² styck av Karlskrona kommun för uppställning av löstrailers m.m., vilket även detta är en del av deras ordinarie

verksamhet. Övriga arrenden och ytanvändning söder och öster om Verkövägen används för tillfälliga ändamål såsom markparkering, slamhantering, tillfälliga upplag, bygglogistik m.m., vilket har en direkt koppling till pågående industriutbyggnad.

NKT disponerar huvuddelen av industrimark i området medan KBP disponerar huvuddelen av ytor för hamnändamål. I figur ovan visas vilka ytor som disponeras av de olika verksamhetsutövarna, antingen som markägare eller via arrenden.

Infrastruktur

Vägar

Verkö hamn är genom Verkövägen ansluten till Riksväg 28 (Österleden) mot väg E22, som leder vidare mot Malmö respektive Norrköping. Riksväg 28 leder i sin tur vidare mot Vetlanda och Riksväg 27 mot Växjö/Göteborg. Väg E22 är en del av Trans European Transport network, TEN-T.

Väganlutningen mellan hamnen och det nationella vägsystemet utgörs av Österleden och Verkövägen, vilka båda är huvudvägar i Karlskronas trafiksystem. Vägstandarden är jämförelsevis god. Österleden har dubbla genomgående körfält i norrgående riktning samt ett i södergående riktning, medan Verkövägen har ett körfält i respektive färdriktning.

Trafikflöden på Verkövägen varierar något utifrån tillfälliga byggarbeten inom området, men ligger för närvarande på cirka 6 500 fordon per vardagsdygn, med ca 12 %-andel tung trafik strax söder om Bengtsavägen. Trafikflödena på Österleden ligger på ca 20 000 fordon per vardagsdygn (8 % tung) söder om Verkövägen respektive ca 17 000 fordon per vardagsdygn

(11 % tung) norr om Verkövägen. Även om färjetrafikens bidrag till de totala trafikvolymerna på Österleden är relativt begränsat, påverkas framkomligheten i området ändå i hög grad eftersom den tunga lastbilstrafiken anländer samlat. Med den nuvarande färjetidtabellen uppstår påverkan främst i samband med morgonens färjeånlop utmed Verkövägen och Österleden. Under morgontimmarna ses dessutom omfattande köbildning ner mot Verkö industri- och hamnområde, till följd av att många arbetspendlare anländer samtidigt.

Analys har genomförts för att kartlägga hur trafiken från hamnen fördelar sig på det övergripande vägnätet, inklusive om någon genomfartstrafik sker mellan Verkövägen och E22 via det lokala vägnätet i Lyckeby och Östra Torp. Underlaget bygger på en genomgång av körmönster från GPS-positionerade fordonsdata för perioden 1 januari till och med 31 oktober 2025. Totalt omfattar analysen cirka 61 000 bilresor.



Foto över Verkövägens anslutning mot infart Maxi Stormarknad (foto: Karlskrona kommun).

Då metoden baseras på en lång insamlingsperiod ger den en mycket god överblick över de faktiska trafikförhållandena utan att påverkas av tillfälliga trafikstörningar eller omledningar och lämpar sig därför mycket väl för den här typen av studier.

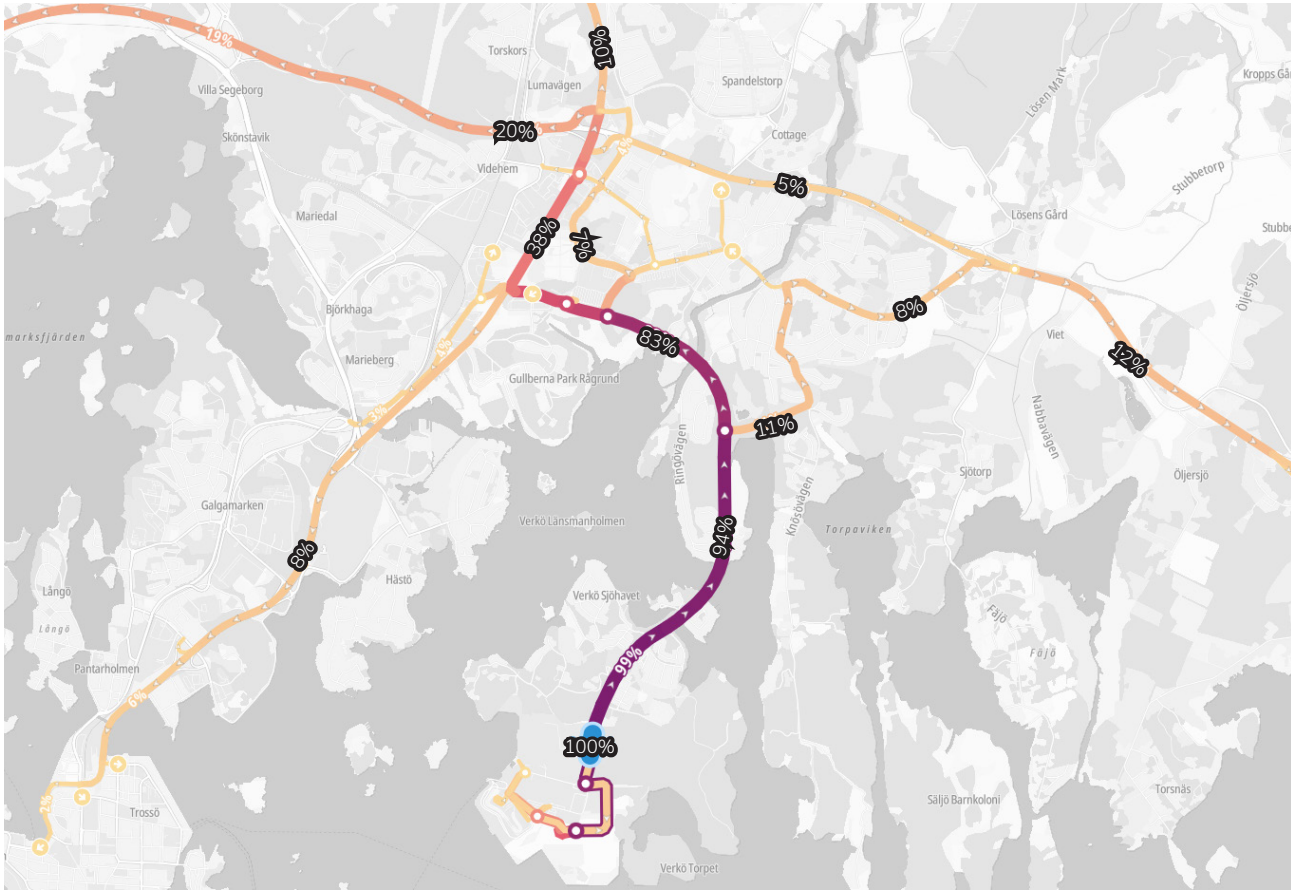
Följande observationer görs för utgående (norrgående) trafik från Verkö hamn- och industriområde:

Nyttotrafik (tung trafik)

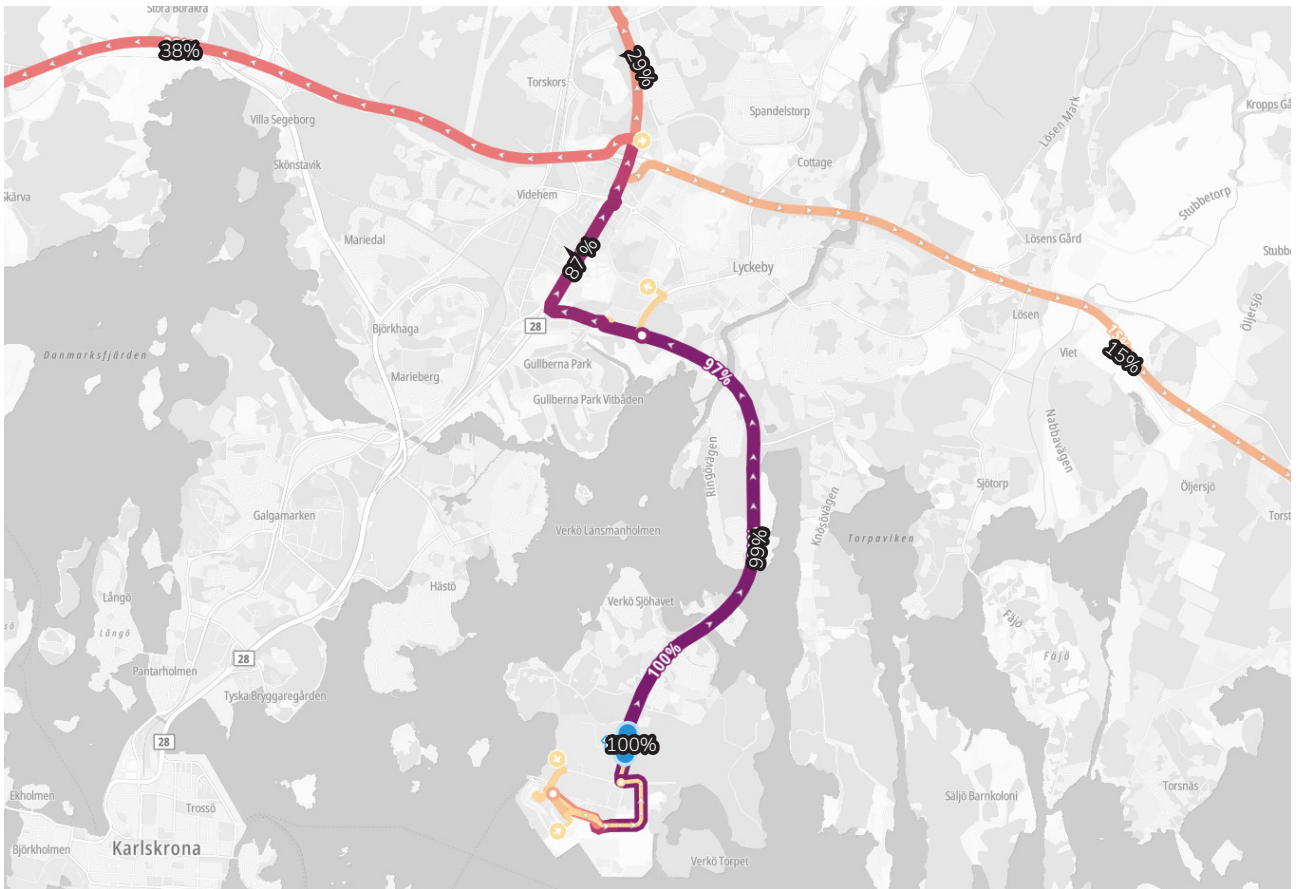
- Nyttotrafiken följer nästan uteslutande huvudvägnätet och kör nästan uteslutande via Österleden för resor ut mot E22 och övriga riksvägar. En mindre andel gör stopp inom handelsområdet i Lyckeby.

Personbilstrafik

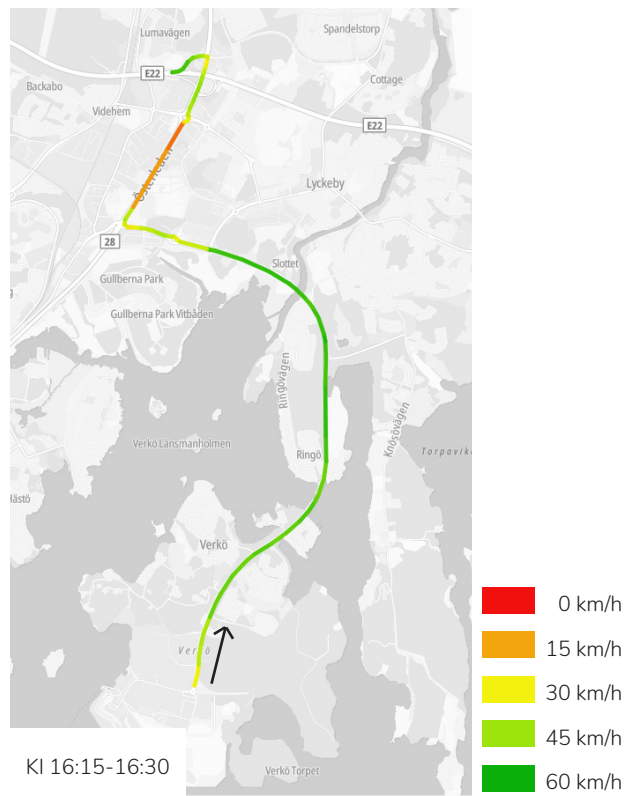
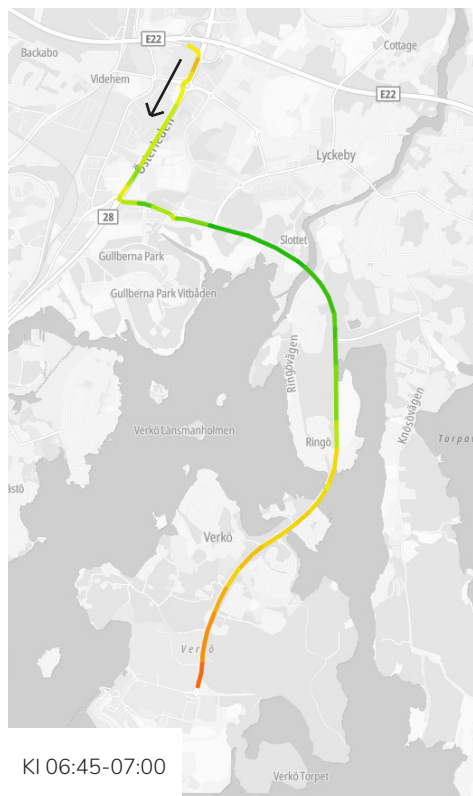
- Ungefär 10 % av trafiken viker av från Verkövägen in på Bengtsavägen varav absoluta merparten av trafiken kör genomfart ut på E22 i östergående riktning.
- Mellan 15 och 20 % av trafiken viker av på Stationsvägen och kör in i handelsområdet i Lyckeby. Hälften av denna trafik kör genomfart för att komma ut på Österleden.
- Av den trafik som når anslutningen mot Österleden viker 2/3 av trafiken norrut. Övrig trafik fördelas huvudsakligen mot Österleden söderut (Karlskrona centrum) övrig trafik kör in på Gullbernavägen.
- Av den trafik som har målpunkt E22 östergående är det fler som väljer att köra igenom Lyckeby/Östra Torp än via Österleden.



Visualisering av norrgående personbilstrafik från Verkö hamn- och industriområde med dess procentuella fördelning i vägnätet (källa: TomTom Traffic)



Visualisering av norrgående nyttotrafik (tung trafik) från Verkö hamn- och industriområde med dess procentuella fördelning i vägnätet (källa: TomTom Traffic)



Visualisering av södergående trafik (t.v) respektive norrgående (t.h) från Verkö hamn- och industriområde med dess hastighetsvariation (källa: TomTom Traffic).

Enligt Karlskrona kommun förekommer det ofta köbildning i norrgående riktning mellan Verkövägen och trafikplats Karlskrona Östra under eftermiddagens högtrafik.

Den genomförda analysen av trafikens ruttval bekräftar denna bild. Restidsanalyser på Österleden visar på betydande hastighetsnedsättningar på sträckan mellan Verkövägen och E22 under högtrafik på eftermiddagen (delsträcka i röd färg i figurer

ovan). Likaså konstateras att det förekommer betydande köbildning på Verkövägen i södergående riktning på morgonen, då anställda på Verkö ansluter till området.

En fördjupad restidsanalys på 15-min nivå, visar tydligt på förlängda restider i förhållande till lågtrafik.

Järnvägar

Verköbanan ner till Verkö hamns- och industriområdet elektrifierades under 2013. Denna järnväg saknar regelbunden trafikering från Verkö hamn då marknadsmässiga förutsättningar har saknats för att få i gång sådan verksamhet. Verköbanan saknar dock direkt koppling mot det övergripande järnvägsnätet och kräver tågvändning vid Pantarholmen inne i centrala Karlskrona. Planskild korsning mellan väg och järnväg vid Österleden saknas. Begränsningar finns även i möjligheter att ta emot så kallade fullängdståg (740 m) på mötesspår vid stationsområden.

Det faktum att hamnen har en elektrifierad järnvägsanslutning skapar möjligheter till att flytta över godstransporter från väg till järnväg i framtiden. I princip finns möjlighet att angöra hamnen med godståg från hela Skandinavien. Dock kommer investeringar behövas både inom det övergripande järnvägsnätet som lokalt i anslutning till Verkö hamn för att kunna uppbåda en effektiv godshantering på järnväg. För att undvika stora störningar på biltrafiken kommer en planskildhet mellan väg och järnväg att behöva byggas ut.



Foto över plankorsning mellan Verköbanan och Riksväg 28 (Österleden) (foto: Karlskrona kommun).

Gång- och cykelvägnät

En separat gång- och cykelbana finns längs Verkövägens västra sida från Stationsvägen och söderut. Genom en planskild korsning kan cyklister fortsätta norrut mot Lyckeby eller söderut mot Gullberna. Belysning finns längs hela sträckan upp till Stationsvägen, men placeringen varierar mellan västra och östra sidan.

Cykelmätningar visar att antalet cyklister är relativt högt under sommartid, främst färjeresenärer. Uppgifter saknas över hur många som cyklar till sina arbetsplatser på Verkö

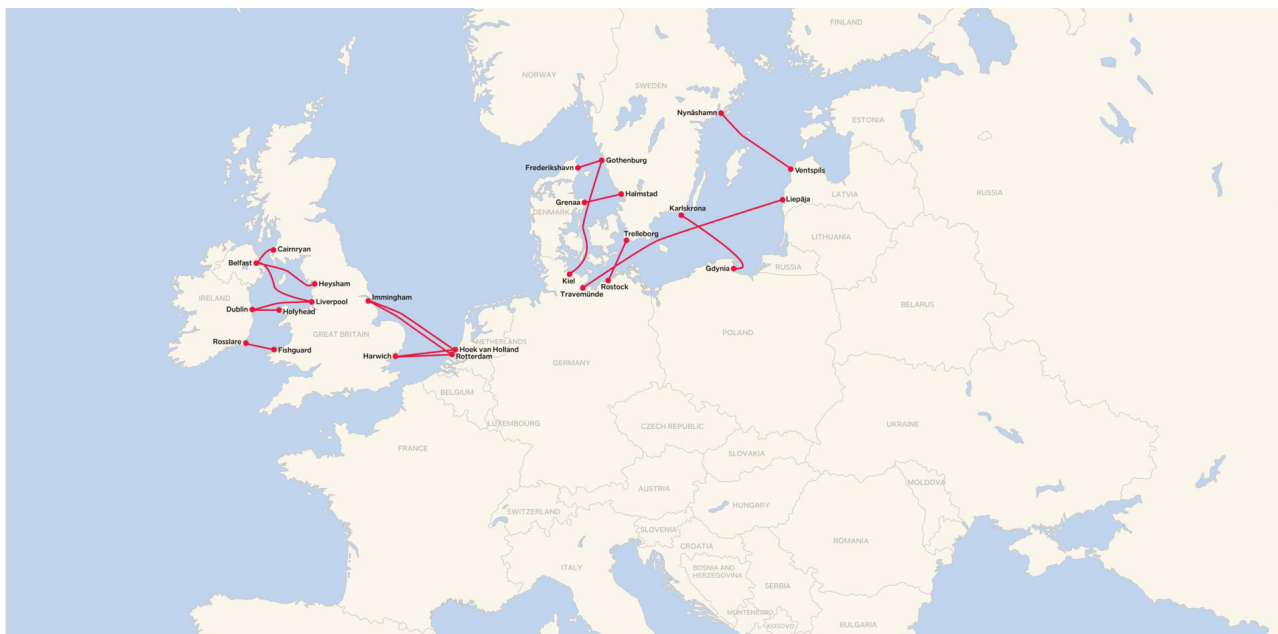
Kollektivtrafik

Verkö hamn trafikeras av linje 6 som går i 20 minuters trafik. Bussen går från Karlskrona Centralstation och tar ca 25 min. Synpunkter har inkommit från Blekingetrafiken att restiden mellan Karlskrona C och Verkö påverkas av köbildning in mot Verkö på morgonen i samband med att arbetande anländer till området. Den i avsnitt om Vägar redovisade hastighetsanalysen stödjer detta påstående.

Hållplatslägen finns på tre ställen på Verkö, nära färjeterminalen samt vid områdets infart. Företagen i området har inkommit med synpunkter om att det borde finnas fler hållplatslägen inom Verkö med hänsyn till områdets utsatta läge och stora gångavstånd mellan verksamheterna.

Områdets aktörer





Stena Lines nuvarande färjeförbindelser (källa: Stena Line)

Stena Line

Färjetrafiken på Verkö startade i början på 1990-talet och har sedan dess växt kraftigt. Karlskrona hamn är av Trafikverket utpekad som riksintresse, med färjetrafiken till Polen som särskilt betydelsefull. Hamnen är en TEN-T Kategori A-hamn.

Inom hamnområdet driver bolaget KBP i Karlskrona AB (KBP), samägt av Karlskrona kommun och Stena Line, stuveriverksamhet. Stena Line är ett av Europas ledande färjerederier, med omfattande trafik över Nordsjön, Östersjön, Kattegatt, Irländska sjön samt mellan Spanien och Marocko. Stena Line trafikerar 20 rutter och har en flotta på 40 fartyg, vilket gör det till en av de största aktörerna.

Bolaget har omkring 6 200 anställda och omsätter ca 20 miljarder SEK. Rederiet genomför över 25 000 seglingar årligen och under 2024 reste ca 6,5 miljoner passagerare med Stena Line. Dessutom fraktades ca 1,7 miljoner fordon samt över 2 miljoner fraktenheter.

Stena Line har för närvarande 2–3 avgångar per dygn från Verköhamnen till Gdynia i Polen. Under 2024 reste drygt 560 000 passagerare på linjen Karlskrona - Gdynia.

Linjen trafikerar för närvarande med tre fartyg; Stena Spirit, Stena Ebba och Stena Estelle. De senare är helt nybyggda fartyg i s.k. E-flexer-klass och sattes i trafik på linjen under 2022–2023. E-flexer-fartygen är 240 m långa, lastar 3840 längdmeter och har plats för 1200 passagerare. Dessa fartyg är även förberedda för alternativa bränslen och batteridrift. Stena Spirit är 176 m lång, lastar 2000 längdmeter och har plats för 1300 passagerare. Samtliga fartyg ansluter till landström vid kajuppehåll på Verkö.



Färjor vid kajen på Verkö kan anslutas till landström (källa: Stena Line)

Under perioden 1997 till 2024 har volymutvecklingen på färjelinjen mellan Karlskrona och Gdynia präglats av både stadiga ökningar och periodvisa svängningar, i takt med förändringar i resmönster, ekonomiska konjunkturer och utökad kapacitet. Sedan start har upprepade byten till större och nyare fartyg, mer kapacitet, tätare avgångar och satsningar på service ombord bidragit till att ytterligare

stärka linjens attraktionskraft för både person- och godstrafik.

Sammantaget har linjen utvecklats från en regional transportlänk till en pulsåder för både passagerare och gods i det nordeuropeiska transportsystemet, präglad av kontinuerlig innovation och anpassning till marknadens behov.

Stena Estelle (källa: Stena Line)





Foto av uppmarschområdet till KBP (källa: KBP)

KBP i Karlskrona AB

KBP i Karlskrona AB (KBP) ägs till 51% av Stena Line och 49% av Karlskrona kommun. Bolaget hanterar stuveriverksamheten dels vid de egna kajerna men i viss utsträckning även vid NKT:s respektive kommunens kajer. Bolagets verksamhet bedrivs på Verkö, dels på den egna fastigheten, där färjekajen samt ytterligare ett kajläge är beläget, dels på ytor arrenderade av kommunen.

Stena Line utgör bolagets huvudsakliga kund men det finns även en extern kundbas för vilken tjänster såsom trossföring, lastning/lossning, omlastning, lagring etc. utförs. I takt med att Stena Lines verksamhet har vuxit har även omfattningen på KBP:s verksamhet ökat vilket bl.a. avspeglar sig i omsättning, öppettider och antal anställda. Tillsvidareanställd personal i bolaget har mer än fördubblats under senare år och uppgår till 31 personer.

Under perioden 2022–2024 har bolaget genomfört stora investeringar i hamninfrastruktur. Investeringarna utgör dels ett led i att matcha de nya och större fartyg som satts i drift av Stena Line, dels för att

möta förändringar i nuvarande och framtida godsflöden. Investeringarna har bland annat omfattat iordningställande av större ytor, ny landgång, ny linksplan och ny landanslutning för fartygen. I samband med detta har även de ytor som bolaget disponerar för sin verksamhet utökats till att omfatta, förutom den egna fastigheten, lång- och korttids-arrenderade ytor från kommunen.

De godsflöden som transporteras med rederiets trafik har kontinuerligt ökat sedan linjen mellan Karlskrona och Gdynia startades. Volymen förväntas fortsätta öka under överskådlig tid. Sammansättningen av godsflödena har förändrats över tid och andelen oledsagat gods, såsom trailers och exportbilar, har ökat från ca 3% runt år 2010 till närmare 20 % i dagsläget med den snabbaste förändringen på senare år. Förskjutningen mot större andel oledsagat gods förväntas fortsätta i snabb takt vilket kommer att öka bolagets behov av ytor i nära anslutning till kaj- och hamnområdet.



Foto över kajläge 1 som disponeras av Karlskrona kommun.

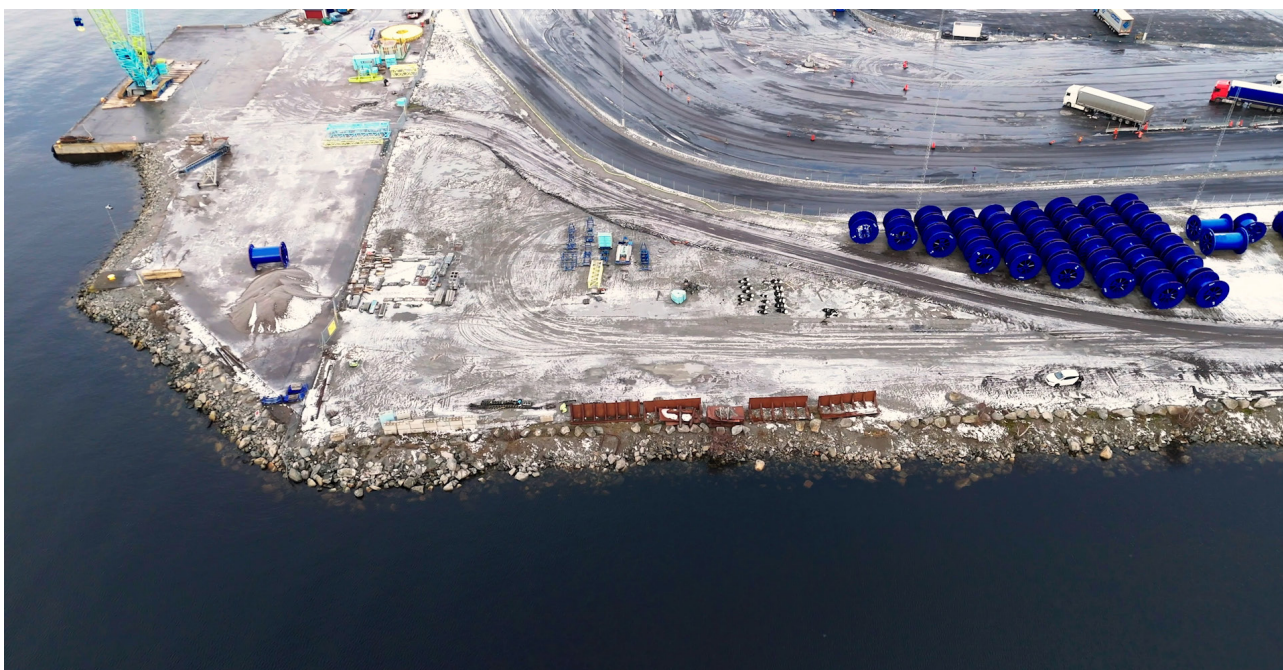


Foto över kajläge 1 som disponeras av Karlskrona kommun.

Karlskrona Kommun

Karlskrona kommuns hamnavdelning är hamnmyndighet och bedriver verksamhet på Verkö inom bulkhantering och lagring. För denna verksamhet hanteras lastning och lossning vid Karlskrona kommuns 70 meter långa industrikaj. Via hamnavdelningen så finns det tillgång till bogserbåt och hamnavdelningens verksamhet är öppen dygnet runt, året om.

Efter avslutat sanduppdrag under 2025 har verksamheten fyllts på med nya transporter och beläggningen har ökat. Samarbetet med företag som kabeltillverkaren NKT visar hur

hamnavdelningens verksamhet kan stödja lokalt näringsliv och bidra till arbetstillfällen. Karlskrona kommuns hamnavdelning hanterar idag cirka 180 anlöp per år, motsvarande ungefär 600 000 ton gods, och har fortfarande stor potential att växa.

Framöver fokuserar verksamheten på hållbarhet och bulkhantering, med ambitionen att kombinera effektiv logistik med miljöanpassade lösningar. En utveckling av Karlskrona hamn skapar förutsättningar för en utvecklad attraktiv bulkverksamhet.

Roxtec

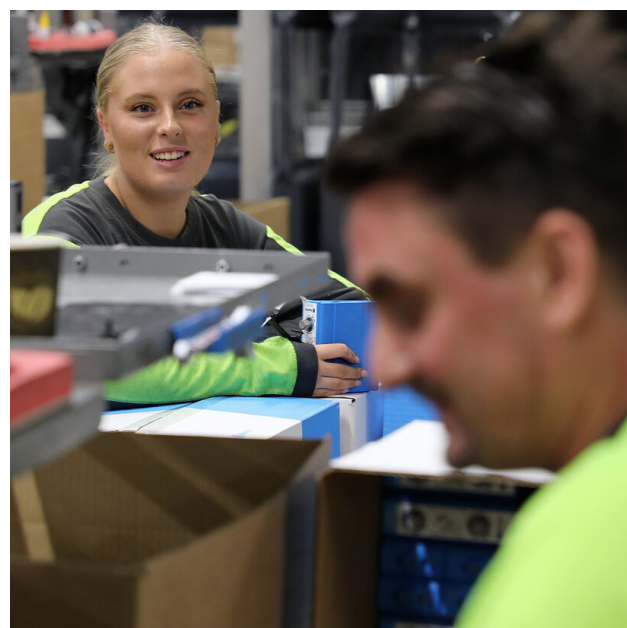
Roxtec är världsledande inom utveckling och tillverkning av modulbaserade tätningslösningar för kabel- och rör genomföringar. Roxtecs uppfinning Multidiameter™ bygger på skalbara tätningsmoduler och gör systemet anpassningsbart till kablar och rör av olika storlekar. Företagets produkter, supporttjänster och digitala verktyg bidrar till att optimera säkerhet, effektivitet och driftsäkerhet i en rad olika branscher. Roxtec grundades 1990 och har vuxit kraftigt på Verkö sedan etableringen där 1991. Idag har företaget närmare 400 anställda på Verkö samt ett flertal inhyrda medarbetare.

På Verkö finns koncernens huvudkontor, med bland annat ledningsfunktioner, finans, försäljning, marknadsföring, IT, forskning, utveckling och produktion samt ett tekniskt center med test- och brandlabb och ett globalt distributionscenter. Under 2024 uppgick Roxtecs omsättning till cirka 3,6 miljarder kronor och det exportfokuserade företaget upplever en fortsatt mycket stark tillväxt. Tillverkningstakten har ökat och beräknas fortsätta öka under kommande år, så Roxtec bygger ut likväl som rekryterar.

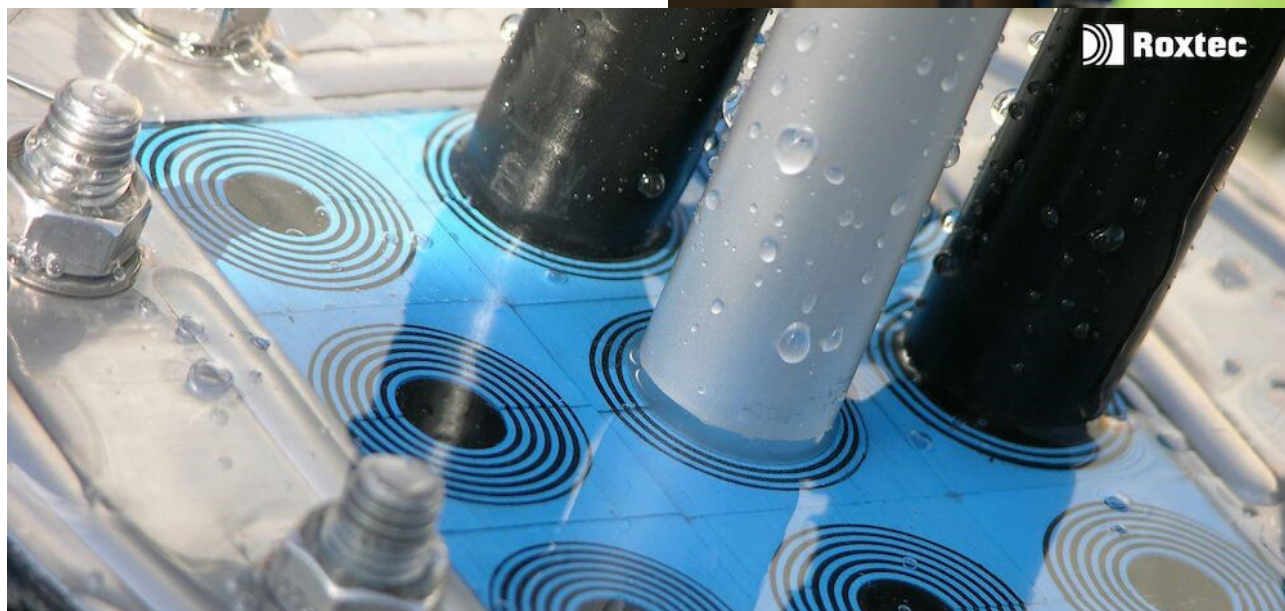
Genom sin expansion på Verkö ämnar Roxtec möta en växande efterfrågan och samtidigt skapa en modern, hållbar och attraktiv arbetsplats. Utbyggnaden sker i etapper

fram till omkring 2031 och omfattar både nya byggnader och satsningar på den yttre miljön. Under 2025 invigdes t.ex. ett nytt logistikcenter och ett mobilitetshus med plats för cyklar och elsparkcyklar. Parallellt bygger Roxtec en ny fabrik som kopplas till den befintliga anläggningen och ger cirka 4 500 kvadratmeter ny produktionsyta. På sikt planeras även ett nytt huvudkontor i sex våningar samt ytterligare byggnader för utveckling och produktion.

Roxtec arbetar aktivt med att utveckla sitt område till en trygg och grön arbetsmiljö. Nya grönytor, trivsamma utemiljöer och satsningar på rörelse och vistelse kompletteras med solceller på taken, vilket gör verksamheten närmast självförsörjande på el. På så sätt förenas social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet i företagets långsiktiga utveckling.



Fotokollage från verksamheten hos Roxtec på Verkö (Källa: Roxtec)





Vy över NKT's verksamhet på Verkö (foto: NKT)

NKT

NKT har tillverkat högspänningskablar på Verkö industriområde utanför Karlskrona sedan 1992 och har utvecklats till en av världens mest avancerade anläggningar inom sitt område. Fabriken producerar kablar för både AC- och DC-applikationer, inklusive installationer under vatten och mark, och fungerar som ett kompetenscentrum för produktion, installation och service av högspänningskablar. Den levererar lösningar för bland annat vindkraftsprojekt och solcellsparkar.

NKT är idag ett globalt företag med huvudkontor i Köpenhamn och verksamheter på flera platser i Europa, bland annat Karlskrona och Köln, med totalt över 6 000 anställda. Verksamheten på Verkö har fortsatt att växa under åren. Nya fabriksdelar och ett första kabeltorn byggdes 1999, och efter 2012 har ytterligare cirka 16 000 m² tillkommit genom olika utvecklingsprojekt.

För att möta den ökande efterfrågan byggs nya produktionshallar, ett tredje torn samt ett nytt logistikcentrum och testhallar, med målsättning att den utökade produktionen ska kunna startas upp under 2027. Markförberedelser, byggnation och installation av produktionsutrustning har påbörjats och beräknas pågå under flera år. Vid lastning transporteras kablar via kabelbanor till kajen och vidare till fartyg, där lastningstiden

varierar mellan 3 och 15 dygn beroende på kabellängd.

Expansionen på Verkö är en del av en större satsning med investeringar på cirka 11 miljarder kronor och förväntas skapa upp till 500 nya jobb. EU har erkänt projektet som det första europeiska strategiska net-zero-projektet enligt EU:s Net-Zero Industry Act, vilket ger prioritet för snabbare administrativ behandling och tillståndsgivning. Med sin avancerade teknik, omfattande produktionskapacitet, egna hamnanläggning och strategiska läge är NKT på Verkö en viktig del av företagets globala strategi för hållbara energioverföringslösningar och spelar en central roll i övergången till förnybar energi, samtidigt som Karlskronas position som centrum för marin teknik och innovation stärks.

NKT har idag en egen kaj för mottagning av kabelfartyg. Som en följd av ökad produktionskapacitet har företaget köpt ett ytterligare kabellägningsfartyg och utökar hamnen med en andra kajplats samt fördjupar hamnen. Majoriteten av den tillverkade kabeln transporteras och förläggs med NKT:s egna fartyg Victoria och framöver med det nya fartyget Eleonora, medan viss sjötransport sker med externa fartyg.



Transport av kabeltrumma med TT100 och 52 tons fordon (foto: NKT)

Inkommande transporter till anläggningen består huvudsakligen av material till produktionen. Dessa transporter sker huvudsakligen med lastbil men transporter med båt kan också förekomma. Avgående leveranser består av färdig kabel samt avfall. Transporter av färdig kabel sker i dagsläget främst med båt då det huvudsakligen produceras sjökabel. Transporter med lastbil förekommer, men är mer ovanligt då även landkabel främst skeppas utomlands. Transporter via järnväg förekommer varken till eller från anläggningen.

Övriga transporter består av interna trucktransporter inom området samt anställdas resor till och från anläggningen. Det sker även

transporter mellan fabriken olik anläggningar runt om i Karlskrona.

Transporter mellan fabriksområdet och den arrenderade ytan på södra delen av Verkö sker med TT100 och 52 tons fordon varannan dag under veckan (måndag, onsdag, fredag och lördag), året om. Behovet av transportdagar kan ökas vid högre projektvolym eller vid behov av akuta transporter. NKT försöker samordna körningarna så mycket som möjligt och utför cirka fem tur- och returesor per dag, vilket motsvarar mellan 1 040 och 1 600 transporter per år beroende på projektfrekvens. Varje tur tar ungefär en timme inklusive flaggvakter.

Transport av kabeltrumma med TT100 och 52 tons fordon (foto: NKT)



Förutsättningar för fortsatt utveckling av Verkö hamn och industriområde



Trafikverket och Karlskrona kommun har tidigare arbetat fram en gemensam åtgärdsvalsstudie³ med syfte att analysera konsekvenser av en utbyggnad av Karlskronas översiktsplan (ÖP) 2050 – på den övergripande infrastrukturen. I arbetet ingick att identifiera och värdera brister i infrastrukturen till följd av förväntade trafikökningar, samt att föreslå lösningar och förebyggande åtgärder. I bristanalysen togs bland annat upp att dagens järnväg har lågt nyttjande och därför leder till högre belastning på vägnätet samt att ytorna inom Verkö hamn- och industriområde inte nyttjas optimalt.

Utvecklingsplanen arbetar vidare utifrån dessa bedömningar tillsammans med tidigare genomfört arbete kring Transportstråket *Baltic-Links betydelse, värde och potential*⁴, med mindre tillägg och analyser. Bedömningar kring lokala brister i markanvändning inom Verkö hamn- och industriområde baseras i första hand på information inhämtat från områdets aktörer.

Markanvändning

Den snabba tillväxten inom både färjetrafiken och de lokala industrierna har lett till en akut brist på tillgänglig mark för fortsatt expansion i området. Industriaktörer har uttryckt ett starkt behov av extra mark för att kunna genomföra utbyggnader och skapa upplagsplatser, vilket är avgörande för deras framtida utveckling och effektivitet.

Hamnaktörer i området har särskilt påpekat den kritiska bristen på sammanhängande ytor, vilket inkluderar kajer och bakland för upplag och logistik, som är nödvändiga för att

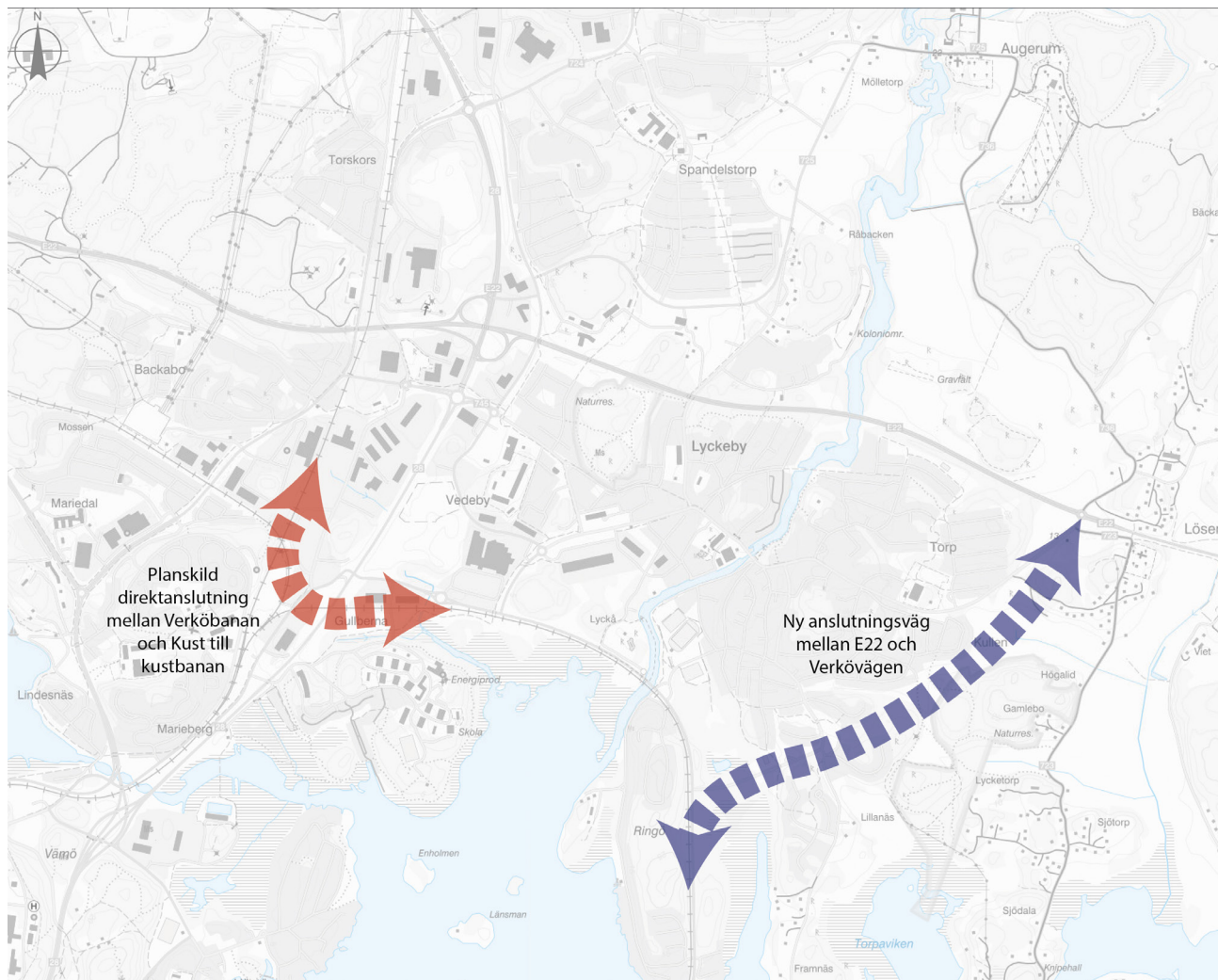
förbättra hamnverksamhetens funktionalitet och kapacitet.

Vidare har aktörer identifierat betydande brister när det gäller ytor för personalparkering. Detta problem påverkar bland annat anställdas pendling till och från arbetsplatsen, vilket i sin tur kan påverka produktiviteten negativt. Dessutom har bristen på en effektiv kollektivtrafikförsörjning framhävts, vilket försvårar för personalen att ta sig till arbetet på ett smidigt och hållbart sätt. Det råder en övergripande konsensus i området om att bristen på tillgänglig mark behöver en långsiktig lösning för att säkerställa en hållbar och konkurrenskraftig tillväxt i områdets industri- och hamnverksamheter. Tillfälliga arrenden för att lösa akuta problem under verksamheternas utbyggnadstid har varit nödvändiga, men de skapar samtidigt en oförutsägbarhet och otydlighet för den framtida utvecklingen. Det är därför extra viktigt att det redan nu läggs fast en tydlig strategisk spelplan för framtiden, som tar vid efter att verksamheterna färdigställt utbyggnaden av sina verksamhetsområden.

För att adressera dessa utmaningar krävs en samordnad insats mellan kommunala myndigheter, industriella aktörer och hamnoperatörer, tillsammans med strategiska investeringar i infrastruktur och markanvändning. Det är nödvändigt att utveckla långsiktiga planer som förbereder området för framtida tillväxt och förändringar inom både industri- och transportsektorn.

3 TRV 2018/12581. Åtgärdsvalsstudie för det övergripande infrastruktursystemet i Karlskrona

4 Ramboll, 2025. Transportstråket Baltic-Links betydelse, värde och potential



Översikt över önskvärda direktkopplingar mellan Verköbanana och Kust-till-Kustbanan respektive E22 och Verkövägen (Källa: Karlskrona Kommun)

Infrastruktur

Ett samordnat grepp över kopplingar mellan det övergripande väg- och järnvägsnätet och det lokala nätet är nödvändigt för att långsiktigt kunna möta områdets transportbehov. Som tidigare nämnts finns flaskhalsar i båda näten. Figuren ovan visar de primära anslutningarna som kan behövas för att stödja fortsatt utveckling av områdets verksamheter samt riksintresset Karlskrona Verkö hamn.

En direktanslutning med planskildhet för Verköbanan kan ses som en förutsättning för att möjliggöra överflyttning av gods från väg

till järnväg, samtidigt som trafiksituationen på Österleden kan upprätthållas på en dräglig nivå. En direktkoppling mellan Verkövägen och E22 skulle dessutom skapa en mer effektiv trafiklösning för den tunga lastbilstrafiken och därigenom avlasta Österleden samt dess anslutande utvecklingsområden. Direktkopplingen kommer också att minska genomfartstrafik på vägar genom Lyckeby. I nästkommande stycken utvecklas ytterligare behov inom infrastrukturen.

Godstransporter på järnväg

Utöver de lokala brister som anges i åtgärdsvalsstudien kan konstateras att kapaciteten på Kust till Kustbanan är begränsad i och med att banan är enkelspårig, vilket begränsar antalet möjliga tåg på banan samtidigt. Vidare saknas mötesspår som är anpassade för fullånga godståg vilket skapar ytterligare restriktioner. Lutningarna på banan begränsar också tågets maximala vikt, vilket är en betydande faktor för godstrafiken.

De främsta flaskhalsarna på Kust till Kustbanan finns mellan Växjö och Alvesta samt längs hela sträckan mellan Emmaboda och Värnamo. Sträckan Alvesta–Växjö har ett av de högsta kapacitetsutnyttjanden i Sverige, med 95% över dygnet, vilket gör den till en kritisk punkt för godstrafik. Kapacitetsutnyttjandet är däremot lägre på sträckorna Karlskrona–Emmaboda och Värnamo–Borås, medan det är högt mellan Emmaboda och Värnamo och medelnivå mellan Göteborg och Borås. Under de mest belastade timmarna är godstrafiken ytterst begränsad på många sträckor.

Sträckan mellan Karlskrona och Emmaboda trafikeras främst av Krösatåg, och Öresundståg, SJ:s regionaltåg samt några godståg trafikerar sträckan Alvesta–Växjö. Kapacitetsutnyttjandet är relativt lågt mellan Karlskrona och Emmaboda (under 60 % över dygnet). Den största flaskhalsen ligger alltså mellan Växjö och Alvesta.

En annan begränsande faktor för godstransporter är tågets vikt på banor med lutningar. På linjer med lutningar på högst 10‰ kan ett RC-lok dra upp till 1 600 ton, men vid högre lutningar måste tågvikten minskas eller dragkraften ökas.

Åtgärdsvalsstudien lyfter fram möjliga lösningar och dragningar av ny planskild direktkoppling mellan Verköbanan och Kust till kustbanan, samt utbyggnader av rundgångsspår för att kunna dela fullängdståg. Sammanfattningsvis finns det betydande begränsningar i det övergripande järnvägsnätet på Kust-till-Kustbanan, särskilt

relaterade till spårkapacitet, mötesspårens längd för godståg, samt behovet av åtgärder för att bemöta framtida trafikbehov.

Transporter på väg

Verkö trafikeras idag uteslutande med vägtransporter på landsidan med hög andel tung lastbilstrafik. Framtida utbyggnader i enlighet med översiktsplanen väntas öka trafiken på Österleden. Ökade godsflöden till och från Verkö hamn kommer ytterligare att ge trafiktillskott med hög andel tung lastbilstrafik. För att underlätta trafikföringen till hamnen har sedan länge diskuterats en direkt förbindelse mellan Verkövägen och E22. Detaljplan för ny vägförbindelse vann laga kraft i oktober 1973. Denna väg skulle få en central betydelse för Karlskronas framtida vägnät och särskilt för Verköhamnens funktion och tillgänglighet. Vägen skapar en direkt och effektiv koppling mellan hamnen och det nationella vägnätet, vilket är avgörande för att hantera den växande mängden tunga lastbilstransporter till och från hamnen.

En ny direktkoppling mellan Verkövägen och E22 kommer att minska genomfartstrafik i områdena Lyckeby och Vedeby, vilket leder till ökad trafiksäkerhet och minskade störningar för boende och besökande. Den innebär också möjligheter till att styra hamntrafiken via E22/Rv 27 i stället för Rv 28v och på så vis avlasta Österleden och det lokala vägnätet.

För både trafik till hamnen och till områdets industrier innebär genomförandet av en direkt förbindelse mellan Verkövägen och E22 kortare transporttider, minskat slitage på lokala vägar och förbättrad logistisk effektivitet, vilket stärker Verköhamnens roll som regionalt godsnav. I takt med en utveckling av längre och tyngre lastbilstransporter i kombination med autonoma (förlösa) fordon blir länken också en viktig del i att avleda genomfartstrafik ifrån stråk med inpendlingstrafik. Vägen blir även en viktig del av det framtida regionala cykelvägnätet, och förbättrar tillgängligheten i östra Karlskrona för samtliga trafikslag.

Utveckling av kombiverksamhet med hänsyn till TEN-T och övriga marknadsaspekter



Baltic-Link Association och transportstråket Baltic-Link

Arbetet inom Baltic-Link Association utgör en central plattform för att stärka transportstråket mellan Skandinavien och Central- och östeuropa via Karlskrona och Gdynia. Föreningen har under flera år drivit frågan om att Baltic-Link-stråket ska inkluderas i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). En sådan inkludering skulle innebära att hela transportkedjan – inklusive väganslutningar, järnvägsförbindelser och hamn – omfattas av de gemensamma krav och finansieringsmöjligheter som gäller inom EU:s TEN-T-ramverk.

EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet regleras i förordning (EU) 2024/1679, som trädde i kraft den 18 juli 2024. Den nya förordningen ersätter tidigare reglering från 2013 och innehåller tydligare och skärpta krav för att säkerställa enhetlig infrastrukturkvalitet i hela unionen. Medlemsstaterna ansvarar för genomförandet och i Sverige har Trafikverket fått i uppdrag att analysera kraven och föreslå åtgärder.

Karlskrona hamn är idag klassad som kusthamn inom det övergripande nätet. Förordningen ställer krav på både väg- och järnvägsanslutningar samt tillgång till multimodala godsterminaler, som ska uppfyllas senast 2050 för hamnar i denna kategori. Bedömningen är att Karlskrona hamn i huvudsak uppfyller de formella kriterierna, bland annat genom befintlig järnvägsanslutning och öppna, icke-diskriminerande avgifter för alla operatörer. Enligt förordning 2024/1679 ska en marknads- och framtidsanalys av multimodala terminaler genomföras senast 2027, och Trafikverket har

föreslagit att åtgärdsförslag för dessa terminaler tas fram inom ramen för den analysen.

Om transportstråket Baltic-Link skulle inkluderas i TEN-T:s övergripande eller sammanhängande nät, skulle det få flera viktiga konsekvenser. Dels skulle det ställa krav på anslutande statlig infrastruktur, vilket innebär att väganslutningen till Verkö – idag Riksväg 27, som avslutas vid Angöringen – skulle behöva förlängas och uppgraderas till hamnen. Dels skulle sträckan kunna omklassas till nationell stamväg, vilket innebär att den kan hanteras inom ramen för den nationella transportplanen och därmed omfattas av statligt ansvar och finansiering. En sådan utveckling skulle vara avgörande för att skapa en fullt fungerande intermodal knutpunkt i Karlskrona, där hamn, järnväg och vägtrafik effektivt samverkar. Det skulle också stärka förutsättningarna för långsiktig tillväxt och hållbara transporter i hela sydöstra Sverige samt bidra till att knyta regionen närmare det europeiska transportnätet.

Trots att Karlskrona hamn uppfyller formella krav, bedöms efterfrågan på omlastning från sjö till järnväg som låg på kort sikt, främst på grund av låg transportflexibilitet, längre transporttider och höga kostnader. Den framtida marknaden för godstransporter pekar dock generellt mot ökade volymer och det finns ett tydligt behov av överflyttning från väg till järnväg och sjöfart, både av kommersiella och av hållbarhetsmässiga skäl. Förutsättningarna för ökad intermodalitet är dock osäkra, och de olika transportslagen står inför både tekniska och ekonomiska utmaningar.

Affärsmässiga förutsättningar

Trafikverkets prognoser visar att lastbilsflödena till och från Verkö Hamn fram till 2045 förväntas vara lägre än dagens nivåer, vilket tyder på att utvecklingen hittills gått snabbare än förväntat. Stena Line bedömer att godstransporterna kommer att fortsätta växa, om än i en något lägre takt än under det senaste decenniet, och poängterar att valet av transportsätt styrs av enskilda aktörer och deras logistikbehov. Befintliga aktörer i hamnen är öppna för att utvärdera järnvägstransporter, men volymerna från lokala industrier bedöms som begränsade. Utvecklingen av järnvägstransporter kommer främst att behöva baseras på gods som transporteras via färjelinjen Karlskrona–Gdynia, eventuellt kompletterat med nya färjeförbindelser.

För att skapa en affärsmässigt hållbar kombitrafik krävs ekonomiska incitament, effektiv logistik och miljömässig hållbarhet. Kostnadsfördelar, statliga subventioner eller rabatter samt stabila och förutsägbara priser är centrala faktorer för att göra järnväg till ett attraktivt alternativ. Effektiv logistik med snabba omlastningar, frekventa avgångar och goda anslutningar till slutkund minskar behovet av lagerhållning och kortar leveranstider. Dessutom ökar efterfrågan på miljövänliga transporter, där minskad klimatpåverkan och förbättrad miljöprofil kan fungera som indirekta ekonomiska incitament.

Potentialen för överflyttning från väg till järnväg är främst knuten till oledsagade godsenheter från Stena Lines färjetrafik. Med nuvarande destinationer bedöms cirka 15 procent av godset kunna flyttas till järnväg. Effektivare transportkedjor, längre godskejdor och förbättrad omlastning kan öka potentialen. På EU-nivå finns målsättningar om överflyttning av gods från väg till järnväg redan vid 300 km, vilket visar att transportkedjans effektivitet är avgörande, inte bara avståndet.

Historiskt har godsflödena över Verkö ökat med 5–15 procent per år, och en långsiktig tillväxt på 2–5 procent årligen bedöms realistisk. Detta skulle ge ett stabilt underlag för successiv

överflyttning av trailers till järnväg. Ökad godsvolym kan också kräva fler färjelägen, större fartyg eller fler avgångar, vilket kan leda till längre liggtider i hamnen och ökad bränsleförbrukning vid oförändrade tidtabeller.

Sammanfattningsvis är utvecklingen av effektiva omlastningslösningar och järnvägsanslutningar avgörande för att hantera framtida godsflöden på ett hållbart sätt, minska belastningen på vägnätet och stärka hamnens konkurrenskraft. Internationella erfarenheter visar att investeringar i intermodala system kan kombinera ökad godshantering med minskade utsläpp och effektiv logistik, vilket kan skapa långsiktiga synergier mellan tillväxt, hållbarhet och regional utveckling

Tekniska förutsättningar

För att etablera en effektiv och fungerande kombiterminal inom Verkö hamn, krävs ett antal infrastrukturella funktioner vara på plats. För det första är önskvärt att Verköbanan ansluter direkt till det övergripande järnvägsnätet, utan behov av växling eller rundgång inne i Karlskrona. En sådan åtgärd skapar väsentligt förbättrade förutsättningar för effektiv och säker godshantering. Den direkta kopplingen gör det möjligt för tåg att köra hela vägen till och från Verkö kombiterminal utan att behöva passera Pantarholmens bangård för växling, vilket både kortar transporttiderna och minskar driftkostnaderna. En sådan lösning behöver kombineras med växling nära hamnområdet, via rundgångsspår. Detta ger en mer sammanhållen och säker hantering av tågrörelser, samtidigt som det möjliggör användning av ellok hela vägen fram till terminalen.

Sådana förutsättningar bidrar till en effektiv logistiklösning för kombitrafik och hamnverksamhet. Samtidigt minskar riskerna kopplade till arbetsmiljö och säkerhet, eftersom behovet av manuella växlingsmoment i tätortsnära miljö försvinner. Genom att samla växling, rundgång och lastning i nära anslutning till hamnområdet uppnås en mer robust och konkurrenskraftig järnvägslösning för Verkö.



Tre etapper i Verkö hamns utveckling

Baserat på den historiska utvecklingen på södra Verkö, intervjuer med områdets verksamhetsutövare och den generella utvecklingen av godstransporter, är bedömningen att verksamhetsområdet och dess markanvändning samt anslutande infrastruktur behöver genomgå förändringar för att bättre möta framtida efterfrågan. Tidpunkten och omfattningen av dessa förändringar är dock fortfarande oklara. Den tidigare utformade visionen (från 2013) om områdets utveckling står fast, med utökad mark för industri- och hamnändamål, ytterligare kajlägen och möjlighet till fullskalig kombiverksamhet – dock utifrån ett längre tidsperspektiv. Eftersom en fullskalig utbyggnad av området innebär betydande förändringar och omfattande investeringskostnader, kommer den att behövas i etapper baserat på vilka delar som är mest angelägna och utifrån marknadsförutsättningar.

Detta innebär exempelvis att utbyggnad av kajer kan ske i ett tidigare eller senare skede än det som presenteras i rapporten.

Ettapp 1 – Fastställande av gränser för industri- och hamnverksamhet för att skapa tydlig inriktning och grundläggande kapacitet

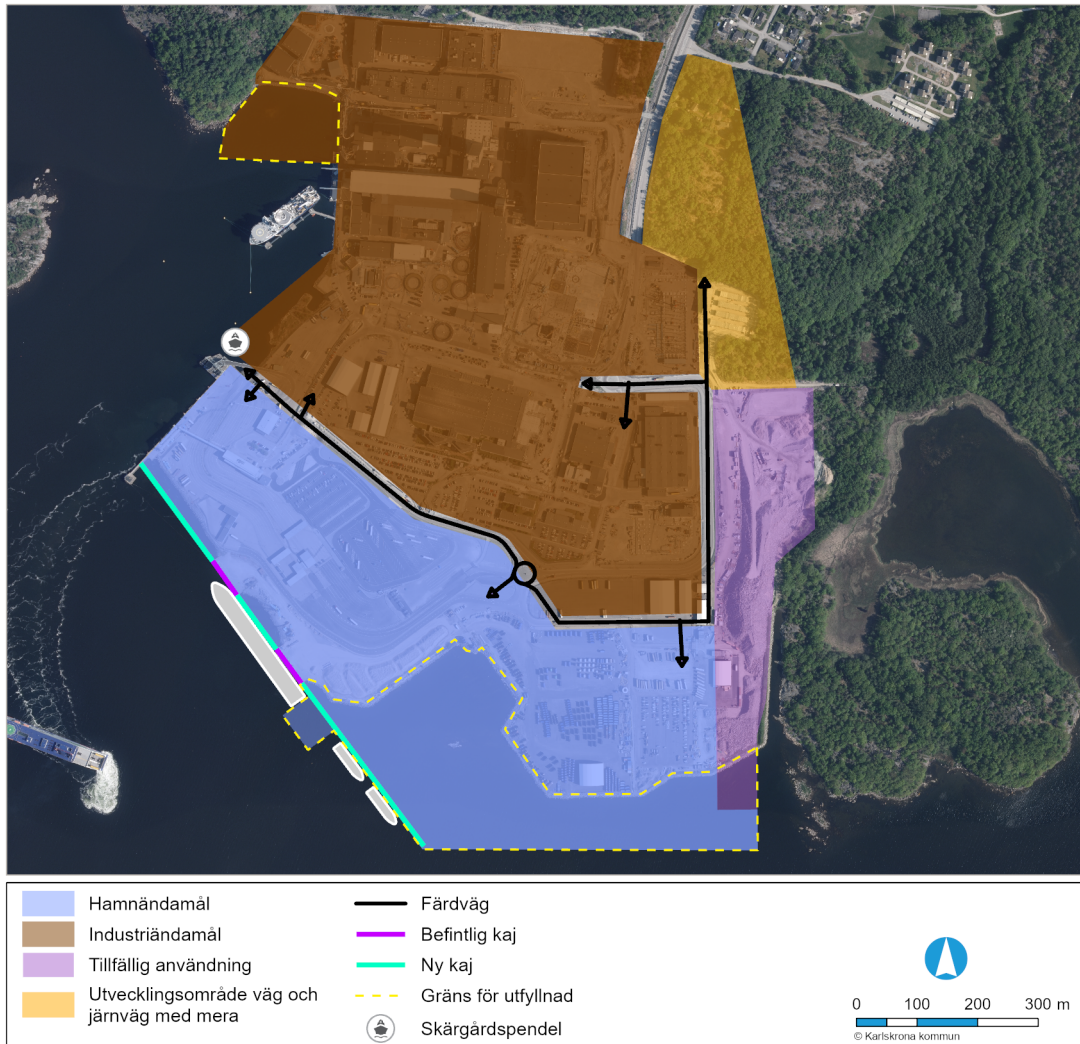
Den första etappen lägger grunden för Verkö hamn som ett strategiskt logistiknav i samklang med utveckling av industrimark för områdets verksamhetsutövare. Fokus ligger på att skapa bättre förutsättningar för utveckling av såväl färjetrafik som stuveriverksamhet inom hamnen. Ytor för upplag av massor och annat utvecklas samt bättre hantering för oledsagade enheter. Gränsdragningar mellan hamn- och industriområden fastställs, omfattande utfyllnader i vatten genomförs och sammanhängande kaj byggs ut utmed västra sidan. Färjetrafik omlokaliseras till centralare läge i området utmed nytt kajläge med bättre bakland för hantering av gods. Etappen säkerställer långsiktig planerings- och investeringsförutsättning för både hamn och industri.

Ettapp 2 – Införande av kombitrafik och förstärkt intermodal kapacitet

Den andra etappen möjliggör utveckling av kombitrafik och stärker hamnens intermodala flöden. Ytterligare färjelägen utvecklas inom området för att möta ökad efterfrågan på godshantering, områdets bulkhantering koncentreras till västra delen. Industrispåret förlängs ner in i hamnområdet med möjlig utveckling av rundgångsspår för hantering av fullängdståg inom hamnområdet. Ny terminalbyggnad och parkeringshus uppförs. Tullfunktioner och ytor för kombiverksamhet iordningsställs med begränsad kapacitet. Etappen säkerställer att Verkö hamn kan hantera växande godsvolymer på ett hållbart och effektivt sätt inom TEN-T-nätet.

Ettapp 3 – Full kapacitet som TEN-T-nod och hållbar utveckling

Den avslutande etappen bygger på långsiktig vision och full utbyggnad av hamnens kapacitet. Verkö hamn befäster sin roll som sydöstra Sveriges starkaste logistiknav och en strategisk nod i godskorridoren Karlskrona–Gdynia och södra Europa. Kajer färdigställs i områdets södra del med utbyggnad av nya färjelägen. Ytterligare industrispår byggs ut i kombiterminalen för att möjliggöra full kapacitet inom hantering av intermodal godstrafik och containertrafik. Planskildhet mellan Verköbanan och Österleden färdigställs tillsammans med utbyggnad av ny direktkoppling mellan Verkövägen och E22 för att avlasta Österleden och minska genomfartstrafik genom Lyckeby och Östra Torp. Innovation, digitalisering och fossilfria driftlösningar gör hamnen till en förebild för hållbar logistik. Etappen stärker Sveriges och EU:s robusthet och försörjningskedjor, samtidigt som industriverksamheter utvecklas i samklang med växande transportflöden där nya arbetstillfällen skapas.



Utveckling av södra Verkö under etapp 1

Etapp 1

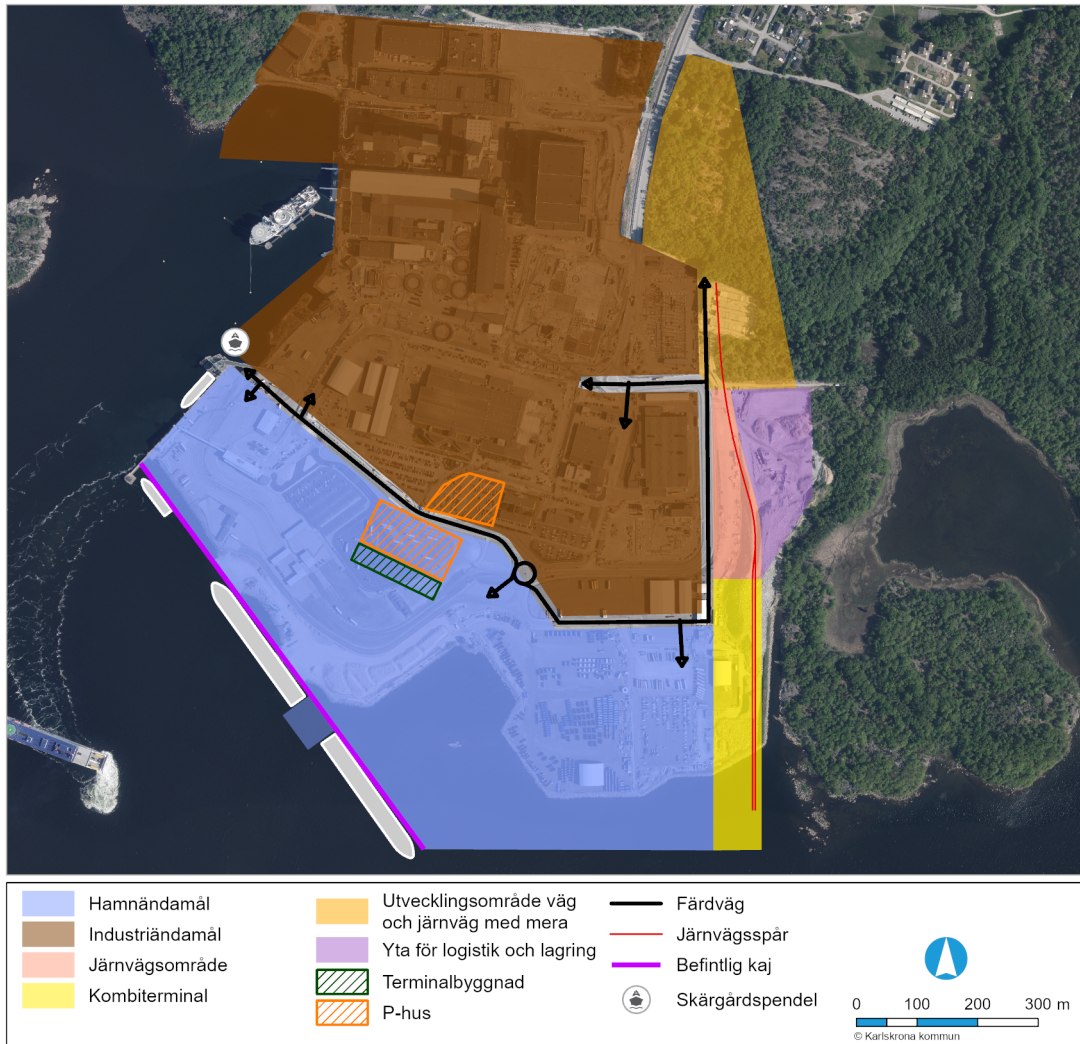
I denna första etapp genomförs noggrant planerade gränsdragningar mellan industri- och hamnverksamhet, vilket definierar områdets identitet och ger långsiktiga ramar för verksamheters utveckling. Industrimarkens utökning österut med ny dragning av Verkövägen söder om Toras väg samt omledning söder om Roxtec, delar tydligt upp områdets användning mellan industri- och hamnändamål. Ytor för temporär användning används till parkering och upplag tills marknaden för järnvägstransport är mogen. Investeringar i nya produktionsenheter, modernisering av befintlig verksamhet, samtidigt som hamnen får utrymme att utveckla såväl färjetrafik som stuveriverksamhet.

Genom omfattande utfyllnader i vatten skapas nya sammanhängande ytor för hamnverksamhet med ca 125 000 m², vilket möjliggör expansion av både hamn- och industriverksamhet. Kajläge 1 och 2 kompletteras med 650 löpmeter ny kaj utmed hela den sydvästra sidan, vilket skapar flexibilitet kring nyttjandet av kajutor utifrån områdets behov. Denna strategi ger tydliga riktlinjer för framtida expansion och säkerställer att både industri- och hamnaktörer kan

planera och investera långsiktigt med tydliga planeringsramar. Nytt centralt placerat färjeläge kompletterat med ny RoRo-ramp utmed den nya kajlinjen skapar flexibilitet för utveckling av nya färjelägen samt möjliggör effektivare hantering av uppställning av avgående godsenheter. Utveckling av kajer möjliggör en effektivare och utökad hantering av bulk med tillhörande stuveriverksamhet. Tillfälliga ytor för uppläggning av produktionsenheter m.m. kan effektiviseras genom samordning av stuveriverksamhet.

Tullen omlokaliseras i nytt läge närmare områdets utfart, anpassat till det nya färjeläget. Kollektivtrafiken stärks via kompletterande hållplatslägen samt etablerande av nytt läge för skärgårdspendel – som framtida transportlänk för att öka tillgänglighet till området.

Via utveckling av ytor för hamnverksamheten stärker sig Verkö hamns position som strategiskt nav för godstransporter i TEN-T-kedjan samtidigt som områdets världsunika industriverksamheter får utrymme att växa ytterligare vilket möjliggör utveckling av nya arbetstillfällen.



Utveckling av södra Verkö under etapp 2

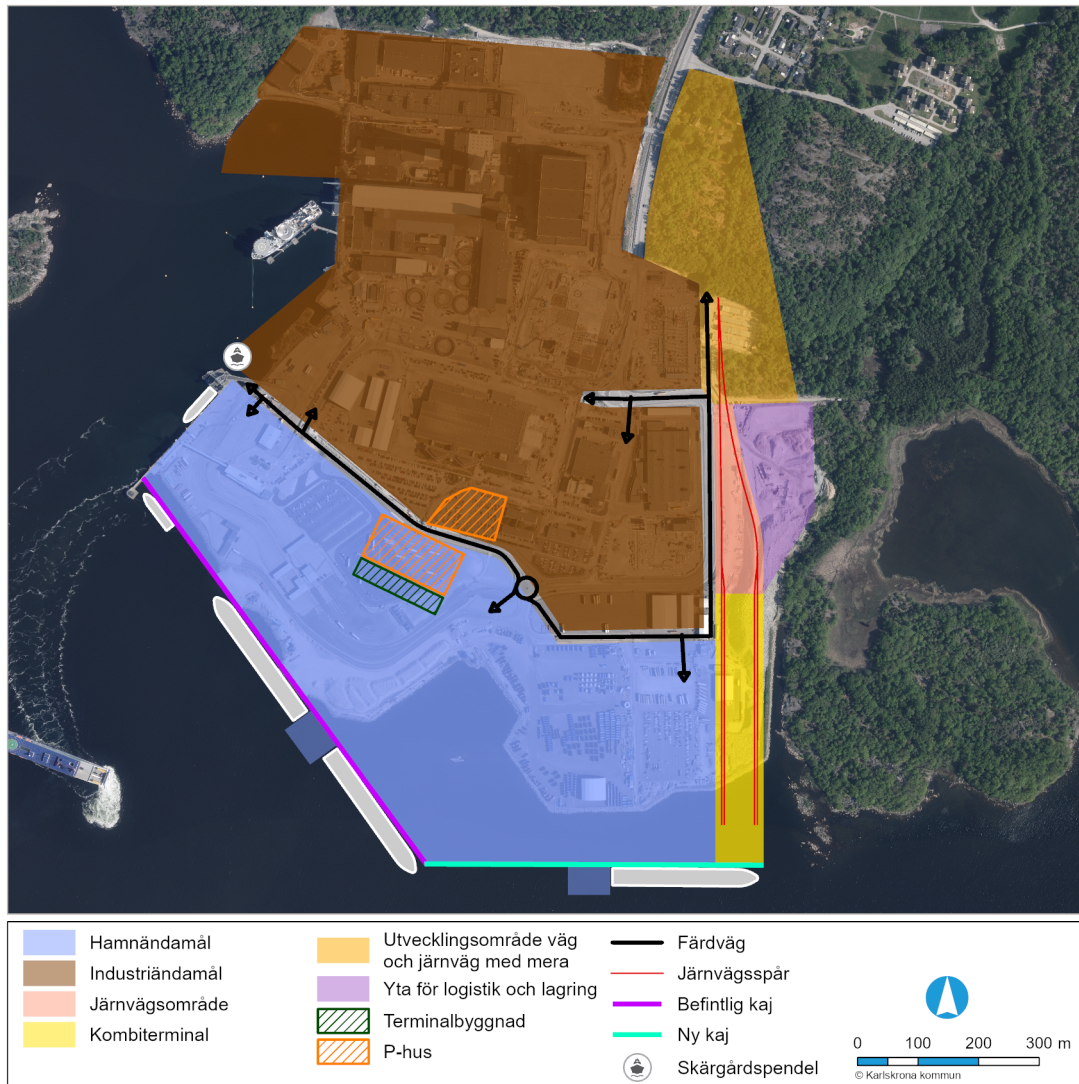
Etapp 2

I etapp 2 färdigställs hamnens övergripande struktur för att möta den ökande efterfrågan på godstransporter och för att skapa förutsättningar för kombitrafik. Det i etapp 1 omplacerade färjeläget kompletteras med ytterligare ett färjeläge, innebärande två fullvärdiga färjelägen som möjliggör högre frekvens, större fartyg med högre volymer av både gods och passagerare. Bulkhanteringen koncentreras i denna etapp till hamnens nordvästra del, med ytterligare utvecklingsmöjlighet för stuveriverksamhet.

En ny terminalbyggnad till KBP etableras centralt i området, flankerad av parkeringshus på båda sidor av Verkövägen. Detta stärker hamnens servicekapacitet och förbättrar flödet för både gods och resenärer. Järnvägsspåret

från Verköbanan förlängs med ett dubbelspår á 375 meter vardera ner till hamnområdet, vilket möjliggör kombitrafik i mindre skala och skapar förutsättningar för intermodala transporter där sjöfart, väg och järnväg samverkar effektivt. Ytor för kombiverksamhet i anslutning till spåren iordningsställs för att driva smidiga omlastningar och effektivt flöde av gods.

Utvecklingen av denna etapp etablerar Verkö hamn som en framtidsinriktad, intermodal nod, där kombitrafik och effektiv godshantering stärker hamnens roll i TEN-T-nätet, ökar Sveriges transportkapacitet och bidrar till hållbara och resilienta försörjningskedjor i Östersjöregionen.



Utveckling av södra Verkö under etapp 3

Etapp 3

Den avslutande etappen bygger på en långsiktig vision om effektiva, hållbara och motståndskraftiga transportlösningar i Östersjöregionen. Verkö hamn har etablerat sig som sydöstra Sveriges självklara logistiknav och en strategisk länk i godskorridoren Karlskrona–Gdynia, som förbinder Skandinavien med Centraleuropas industriella kärna. Med utbyggd kaj även utmed områdets södra sida, kompletterande färjelägen tillsammans med utveckling av kombiterminal med två dubbelspår (4 gånger 375 m) för hantering av fullängdståg, stärker hamnen sin förmåga att hantera både intermodal godstrafik och containertrafik. Innovation, digitalisering och fossilfria driftlösningar gör Verkö hamn till en förebild för hållbar hamnlogistik i Östersjöområdet.

Utbyggnad av ytterligare RoRo-ramp utmed södra sidan skapar förutsättningar för ytterligare färjetrafik med möjlighet för utveckling av containertrafik. Hamnen utgör nu en central del av Sveriges och EU:s robusta försörjningskedja, med tillförlitlig hantering av varor och intermodala flöden som är avgörande för stabilitet. Genom sin placering och kapacitet uppfyller Verkö hamnkriterierna för en fullvärdig nod inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), med möjligheter att hantera stora godsvolymer, intermodala transporter och energieffektiva logistiklösningar. Genomförda investeringar i infrastruktur, teknik och internationell samverkan befäster Karlskronas roll som en framtidsorienterad logistikpunkt i den europeiska nord-sydliga godskorridoren.

Anläggnings- kostnader och genomförande

Bedömning av kostnader

Utvecklingen av Verkö hamn- och industriområde enligt de beskrivna etapperna kommer att kräva betydande investeringar, både direkt inom hamn- och terminalområdet och indirekt i tillhörande väg- och järnvägsinfrastruktur. För att säkerställa effektiv resursanvändning behöver utbyggnaden genomföras stegvis, så att investeringar kan göras successivt utan att riskera att bli överflödiga i en senare etapp.

Kajutbyggnader behöver planeras rationellt, så att de kan hantera långsiktiga belastningar och framtida behov utan onödiga ombyggnader. På samma sätt bör kombiterminalens kapacitet kunna utökas successivt, så att varje tillägg ger verklig nytta och möjliggör fortsatt expansion med rationella kompletteringar i kommande etapper. En sådan planering säkerställer att investeringarna kan genomföras kostnadseffektivt, samtidigt som den långsiktiga funktionaliteten och kapaciteten i Verkö hamn- och industriområde bibehålls.

Utvecklingsplanen varken specificerar kostnader för, eller i vilken ordning investeringar utanför planområdet bör genomföras, då rådighet saknas över åtgärder inom exempelvis det övergripande järnvägsnätet. Dialog med relevanta intressenter och infrastrukturägare blir därför avgörande för att säkerställa att åtgärder på Verkö och i det övriga nätet kan planeras och genomföras i samklang med utvecklingen på Verkö, för att dra full nytta av områdets investeringar.

I tabellen nedan visas en grov uppskattning av kostnader för genomförandet av föreslagna utbyggnadsetapper, inkluderande bland annat:

- Utfyllnader i vattenområden
- Utbyggnad av kajer
- Utbyggnad av järnvägsspår och kombiterminal
- Ny Terminalbyggnad, passagerargångar
- Ny Tullbyggnad
- Överbyggnader och asfaltering, vägdragningar
- Instängsling, grindar
- Omdisponering av ytor
- Ny östlig sträckning av Verkövägen

De enskilt största posterna för genomförandet är utfyllnader i vatten och kajkonstruktioner.

ETAPP	MSEK
1	1 500
2	750
3	150
Totalt	2 400

Angivna belopp innehåller påslag för oförutsedda kostnader och beloppen är beräknade utifrån 2025 års penningvärde



Möjligheter till EU-medfinansiering för Verkö hamn

Förordning (EU) 2024/1679 för TEN-T ställer tydliga krav på väg- och järnvägsanslutningar samt multimodala terminaler för ingående hamnar. Då genomförande av åtgärder för att stärka Karlskrona hamn, som del av det övergripande Trans-European Transport Network (TEN-T) kommer att innebära omfattande investeringar, bör medel för medfinansiering sökas.

CEF (Connecting Europe Facility) är EU:s fond för att finansiera infrastrukturprojekt inom transport, energi och digitala nätverk – särskilt för att stärka det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Både offentliga och privata aktörer i Sverige kan söka medfinansiering, och Trafikverket ansvarar för det svenska CEF-sekretariatet och hanterar samordningen av ansökningarna.

I den nuvarande programperioden (2021–2027) är totalbudgeten för CEF cirka 33,7 miljarder euro, varav drygt 25,8 miljarder euro går till transport. Svenska projekt har redan fått betydande stöd – till exempel beviljades åtta svenska infrastrukturprojekt cirka 21,7 miljoner

euro i ett nyligen avslutat anslag.

För nästa period, 2028–2034, har EU-kommissionen föreslagit en kraftigt höjd budget, där transportdelen föreslås bli 51,5 miljarder euro, samtidigt som medfinansieringsgraden för vissa projekt kan nå upp till 50 %. Det finns också ett starkare fokus på gränsöverskridande TEN-T-projekt och militär-civil ("dual use") infrastruktur. Förhandlingar om förslag och inriktning pågår under hösten 2025 och nya utlysningar kommer att öppna först när det är klart.

Verkö, med behov av investeringar i internmodala lösningar för sjöfart och järnväg, har ett innehåll som ligger väl i linje med fondens inriktning. Projekt som stärker kopplingen mellan hamn och järnväg, förbättrar transporteffektivitet och stöder gränsöverskridande flöden passar väl inom CEF:s prioriteringar, vilket gör det möjligt för Karlskrona kommun och övriga aktörer inom Verkö hamn- och industriområde att söka medfinansiering för utpekade delar inom utvecklingsplanen.

Slutsatser

Utvecklingsplanen redovisar de befintliga förhållandena samt de utmaningar som finns för fortsatt expansion av områdets industri- och hamnverksamhet. De behov av investeringar som identifierats är omfattande och långsiktiga, och deras genomförande kräver ett strategiskt angreppssätt över tid.

För att möjliggöra utvecklingen är samarbete med ett flertal aktörer avgörande. Detta inkluderar: Verksamhetsutövare inom hamn och industri, som har direkt kunskap om kapacitetsbehov och logistikflöden.

- Infrastrukturägare, såsom Trafikverket och järnvägsoperatörer, för att säkerställa att väg- och järnvägsinvesteringar kan samordnas tillsammans med utveckling av kombiverksamhet.
- Externa investeringsfonder som CEF, kopplade till TEN-T-nätverket, kan möjliggöra medfinansiering av utpekade åtgärder av infrastrukturen.
- Statliga och regionala aktörer, bör bidra med planeringsstöd, samordning och eventuella ekonomiska stödprogram.
- Näringsliv och lokala intressenter bör involveras
- För att säkerställa att investeringarna är relevanta och hållbara över tid.

Genom kontinuerlig dialog och samordning mellan dessa aktörer kan investeringarna planeras och genomföras på ett sätt som både säkerställer långsiktig funktionalitet och möjliggör en kostnadseffektiv utbyggnad. Detta gäller särskilt för investeringar inom hamnverksamhet, kombiterminaler samt anslutande väg- och järnvägsinfrastruktur, där framgångsrik utveckling kräver att olika delar av transportkedjan fungerar integrerat.

En långsiktig och strategisk planering gör det också möjligt att etablera etapper för investeringar, där resurser kan prioriteras för åtgärder som är kritiska för drift och kapacitet, samtidigt som framtida expansionsbehov tillgodoses på ett rationellt sätt.

Utvecklingsplanen bör följas upp med en tydlig handlingsplan som hanterar de olika objekt, delprojekt och prövningsprocesser som behövs för att verkställa visionen och de olika utvecklingsetapperna beskrivna i utvecklingsplanen.

Beställare: Karlskrona kommun

Huvudkonsult: Ramboll

Datum: 2025-12-03

Foton: Ramboll där inte annat anges

Ramboll Sverige AB

Krukmakargatan 21

118 51 Stockholm

Telefon 010-615 60 00

www.ramboll.se