

# Planbeskrivning



Detaljplan för  
Del av Hasslö 9:182, Hasslö varv  
Hasslö, Karlskrona kommun

## Vad är en detaljplan?

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelsen får se ut inom ett visst område. Detaljplanen innehåller information om vad man får göra för byggåtgärder inom planområdet.

Ett detaljplaneförslag upprättas och skickas på samråd i minst tre veckor efter godkännande av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, MSN. Under samrådet ges berörda intressenter tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Efter samrådet upprättas en samrådsredogörelse som redovisar alla inkomna synpunkter samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Efter samråd och eventuella revideringar samt efter godkännande av MSN ställs planförslaget ut i tre veckor för granskning innan detaljplanen antas. Om detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska granskningstiden dock vara minst 30 dagar. Synpunkter på förslaget ska lämnas till kommunen senast under granskningstiden. Den som inte inkommit med yttrande senast under granskningstiden kan komma att förlora sin rätt att överklaga. Efter granskningen upprättas ett granskningsutlåtande som redovisar alla synpunkter som inkommit under granskningstiden samt hur kommunen ställer sig till dessa.

Detaljplanen antas av kommunfullmäktige eller miljö- och samhällsbyggnadsnämnden. Sakägare, som inte fått sina inkomna synpunkter tillgodosedda, kan överklaga beslutet. Beslutet om att anta en detaljplan vinner laga kraft, när tiden för överklagande gått ut (tre veckor från protokoll om antagande anslagits) och ingen har överklagat. Mer detaljerad information om planprocessen finns på Karlskrona kommuns hemsida [www.karlskrona.se](http://www.karlskrona.se).

# Innehållsförteckning

Vad är en detaljplan?.....	2
Innehållsförteckning .....	3
Handlingar .....	4
Administrativa frågor .....	5
Bakgrund och syfte .....	6
Bakgrund .....	6
Planens syfte.....	6
Plandata.....	7
Sammanfattning av planförslaget.....	8
Nuläge, planförslag och konsekvenser .....	9
Vattenområden.....	9
Bebyggelse .....	10
Naturmiljö.....	13
Kulturmiljö .....	16
Trafik .....	18
Teknisk försörjning .....	19
Sociala aspekter.....	21
Gemensamma eller motstående intressen .....	21
Alternativ och andra ställningstaganden .....	21
Förklaring av planbestämmelserna .....	22
Användning av kvartersmark .....	22
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	22
Genomförande av detaljplanen .....	24
Organisatoriska frågor.....	24
Tekniska frågor .....	24
Ekonomiska frågor .....	25
Fastighetsrättsliga frågor .....	25
Tidigare kommunala ställningstaganden .....	26
Översiktsplan .....	26
Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar .....	26
Detaljplaner .....	26
Tomtindelning .....	27
Övriga beslut.....	27
Frågor bevakade av Länsstyrelsen.....	28
Riksintresse.....	28
Kommunöverskridande frågor .....	28

Strandskydd.....	28
Hälsa och säkerhet.....	29
Risker .....	32
Miljökvalitetsnormer .....	34
Miljömål.....	37
Undersökning.....	37
Strategisk miljöbedömning.....	39
<b>Sammanfattande konsekvenser .....</b>	<b>46</b>
<b>Medverkande tjänstemän .....</b>	<b>47</b>

## Handlingar

### Karlskrona kommun

Planbeskrivning  
Plankarta med bestämmelser  
Undersökning  
Social konsekvensanalys

### Länsstyrelsen Blekinge län

Länsstyrelsens yttrande över undersökningen

### Metria

Fastighetsförteckning  
Grundkarta

### DGE

Översiktlig markteknisk markundersökning (2025)  
Översiktlig miljöteknisk markundersökning (2010)

### VOS

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

### WSP

Geoteknisk utredning (2014)

### Norconsult

PM dagvatten (2026)

### Breccia

Riskbedömning (2026)

# Administrativa frågor

Denna detaljplan handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:900). Under framtagande av detaljplanen gäller Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd.

## Planförfarande

Denna detaljplan handläggs med ett utökat planförfarande.

## Genomförandetid

Planens genomförandetid upphör att gälla fem år efter det datum planen vunnit laga kraft.

## Preliminär tidplan

MSN beslut om planbesked	2023-11-02
MSN beslut om samråd	2025-04-10
MSN delegationsbeslut om granskning	2026-03-23
MSN beslut om antagande	Tredje kvartalet 2026
Laga kraft	Fjärde kvartalet 2026

Under förutsättning att eventuella besvär mot detaljplanen kan lösas kan ovanstående tidplan gälla.



Bild 1. Planprocessen för utökat planförfarande.

# Bakgrund och syfte

## Bakgrund

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden fattade i november 2023 beslut att ge miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att ta fram en ny detaljplan för Hasslö 9:182, Hasslö varv.

Fastighetsägaren önskar pröva möjligheten för en utveckling av verksamheten genom att utvidga befintliga pirar längre ut i vattenområdet än vad befintlig detaljplan tillåter.

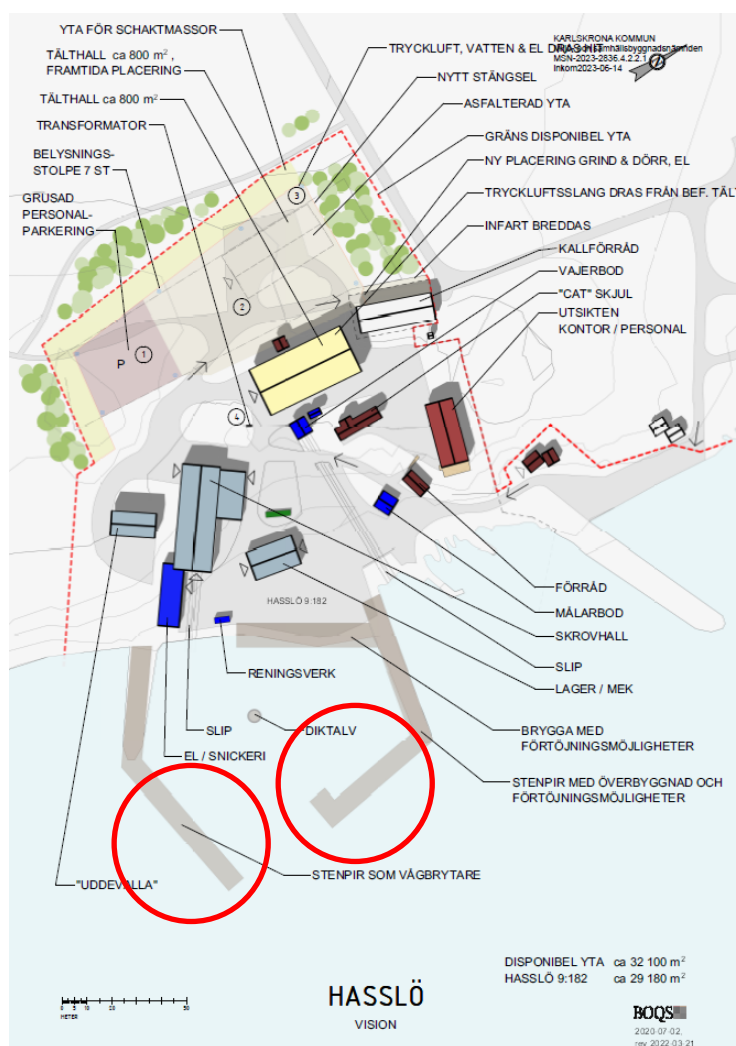


Bild 2. Visionsbild över varvet och dess tänkta utveckling. Framtagandet av ny detaljplan berör nya pirar, markerat med röda cirklar.

## Planens syfte

Syftet är att möjliggöra en utveckling av befintlig hamnverksamhet genom utvidgning av befintliga pirar längre ut i vattenområdet. Syftet är även att fastställa befintlig markanvändning i planområdets sydvästra del.

# Plandata

## Läge och areal

Planområdet är ca 1,7 ha stort och beläget på Hasslös sydöstra kust, söder om Garpahamnen.



Bild 3. Översiktsskarta med planområdets läge

## Markägförhållande

Planområdet omfattar del av fastigheten Hasslö 9:182, som ägs av Fastighetsbolaget B5 AB. En fastighetsbestämning har genomförts för vattenområdet, som tidigare varit outredd, som konstaterat att all mark och vatten inom planområdet ingår i fastigheten Hasslö 9:182.

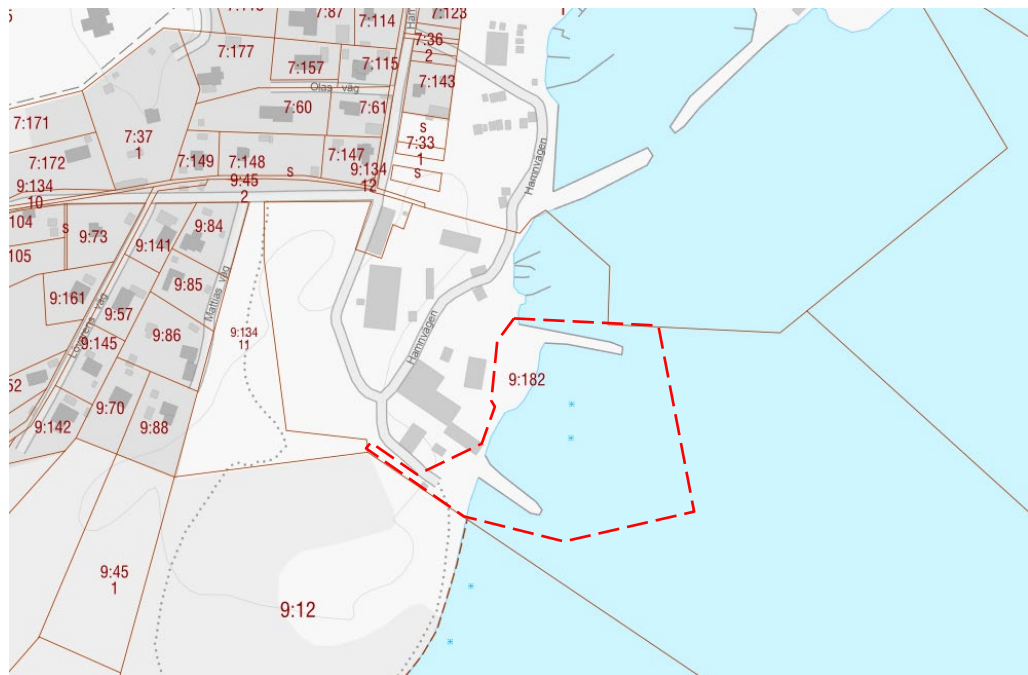


Bild 4. Karta över fastigheter och planområde

# Sammanfattning av planförslaget

Verksamheten vid Hasslö varv startades under 1930-talet. Hasslö ligger längst västerut av öarna i Karlskrona skärgård. Varvet arbetar med renovering, underhåll, utveckling och ombyggnation av båtar och fartyg för kommersiell verksamhet varav Försvarsmakten är en sådan verksamhet.

Planområdet består idag av ett vattenområde med två pirar. Stora delar av vattenområdet inom fastigheten har fortsatt karaktär av öppet vatten. Befintlig detaljplan medger inte en vidareutveckling av pirarna. Planförslaget innebär att befintliga pirar tillåts förlängas längre ut i vattenområdet än vad gällande detaljplan tillåter.

Inom planområdet finns även en yta som fyllts ut för att tillskapa ny kaj. I befintlig detaljplan tilläts denna yta fyllas ut. Planförslaget innebär att den utfyllda ytan, samt ytterligare en del som tilläts fyllas ut i befintlig detaljplan, planläggs som kvartersmark för hamnändamål. Det innebär att den utfyllda ytan även får en byggrätt. Verksamheten har idag inga planer på ny byggnad inom denna yta, men byggrätt för en byggnad på högst 9 meter, på högst 60% av ytan, möjliggörs för framtida behov.

Planområdet innefattar även ett mindre område i den sydvästra delen som tas med i detaljplanen för att bekräfta befintlig användning. Ytan är i aktuell äldre detaljplan planlagd som allmän plats för natur, men ligger inom fastigheten Hasslö 9:182 och används idag för varvets verksamhet.

Ett genomförande av detaljplanen möjliggör att varvet kan vidareutveckla sin verksamhet genom att kunna hantera fler och större fartyg, samtidigt som befintlig markanvändning tydliggörs och anpassas till rådande förhållanden.

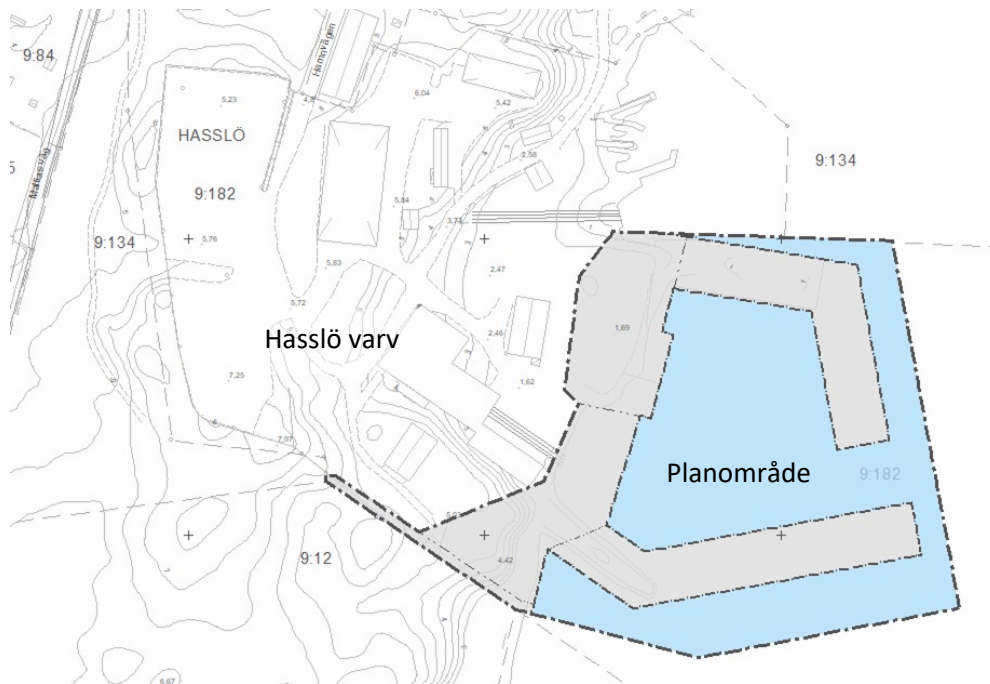


Bild 5. Planområdet i förhållande till övriga verksamheten, inklusive panerade användningsytor för hamnverksamhet och vattenområde.

# Nuläge, planförslag och konsekvenser

## Vattenområden

### Nuläge

Inom vattenområdet finns idag två pirar. Den norra piren har sedan bilden tagits breddats och kaj tillskapats på båda sidor i enlighet med befintlig detaljplan.

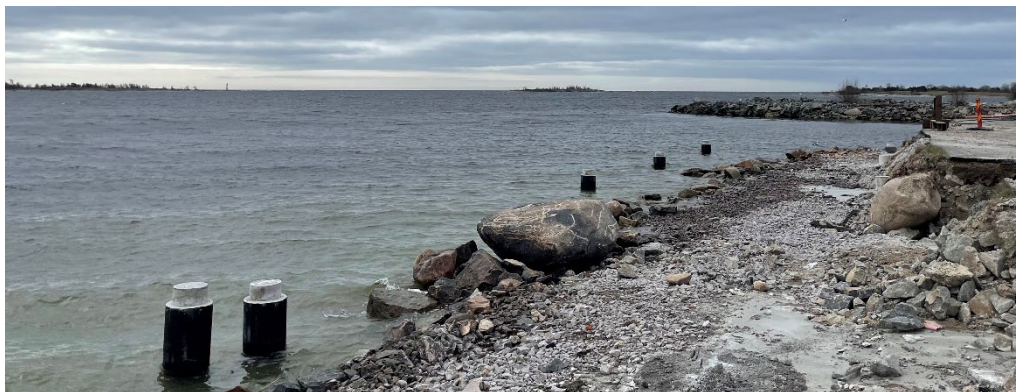
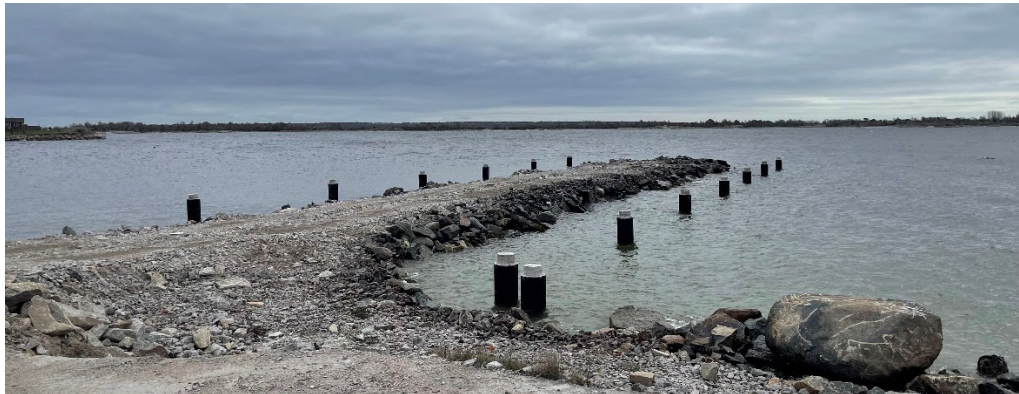


Bild 6-7. Befintliga pirar och strandkant inom planområdet. Den övre bilden är den norra piren och på den nedre bilden syns den södra piren.

Stora delar av vattenområdet inom fastigheten har fortsatt karaktär av öppet vatten och har inte heller fyllts ut till den omfattning som befintlig plan möjliggör. Befintlig plan möjliggör dock endast en utfyllnad av kajkanter och inte en utveckling av pirar längre ut i vattenområdet, vilket är verksamhetens största behov idag.

### Planförslag och konsekvenser

Det största behovet, som prövas i denna plan, är möjligheterna att förlänga befintliga pirar och skapa ytterligare möjligheter till kajmeter längre ut i vattnet än vad befintlig plan medger. Planförslaget innebär att varvet kan ta emot fler och större fartyg.

Konsekvenserna på vattenområdet är således att delar av vattenområdet tillåts bebyggas med nya kajer, genom en förlängning av befintliga pirar. Utvecklingens

konsekvenser är annars främst miljömässiga med pålning av nya kajer och fler fartyg som kan angöra inom planområdet.

I samband med framtagandet av detaljplanen har konsekvenserna på vattenområdet studerats genom en strategisk miljöbedömning (läs mer under rubriken *strategisk miljöbedömning*). Utöver det förutsätter de åtgärder som planeras att det sker anmälan eller tillstånd för vattenverksamhet. Åtgärder som kräver tillstånd för vattenverksamhet, prövas mark- och miljödomstolen om ytan överstiger 3000 kvm. Mindre åtgärder prövas av Länsstyrelsen. Sådana åtgärder behandlas följaktligen inte inom ramen för detaljplanen och plan- och bygglagen.

## Bebyggelse

### Befintlig och ny bebyggelse

#### Nuläge

Inom planområdet finns ingen befintlig bebyggelse.

I övriga delar av varvet finns flera byggnader av olika karaktär och storlek. Bland annat en större skrovhall på ca 9 meters höjd (bild längst ner till vänster), två kontorsbyggnader i en våning samt flertalet mindre verkstads- och lagringsbyggnader med diverse funktioner. Bebyggelsehöjden är sammanlagt mellan 3-9 meter.



Bild 8-11. Befintliga byggnader inom varvet.

Inom planområdet finns en av varvets slipers (röd ring i bild nedan). I övrigt består planområdet av utfyllt område med kaj och två pirar, samt ett område i söder som idag är obebyggt och planlagt som natur i befintlig detaljplan.

Övriga delar av varvet karaktäriseras av stora anlagda ytor för logistik och parkering (blå ring i bild nedan), varav stora delar hårdgjorda ytor.

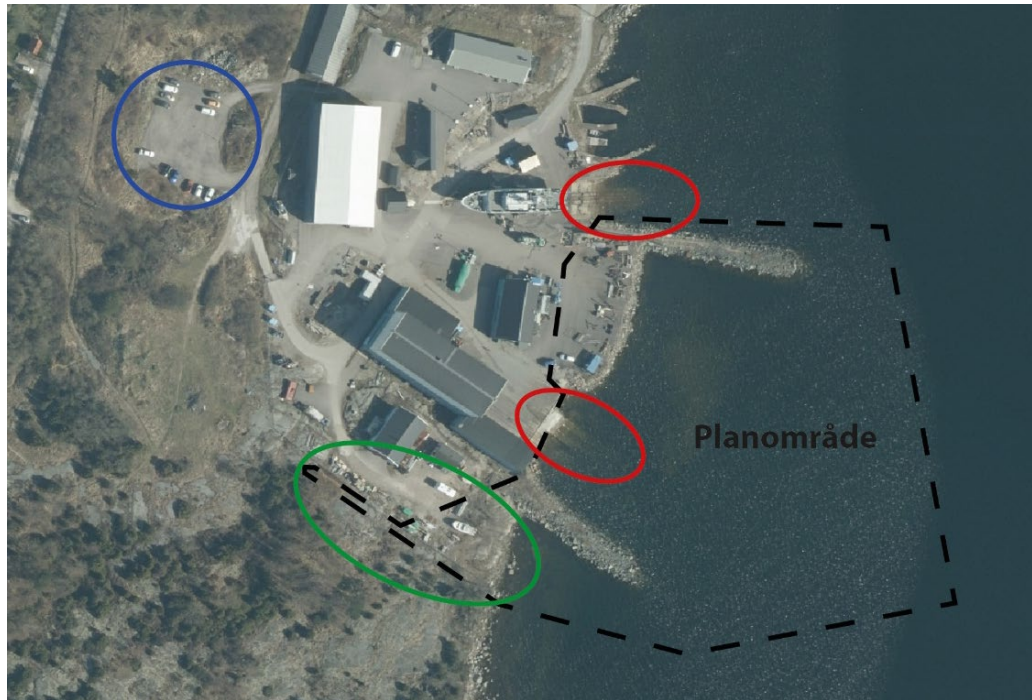


Bild 12. Översiktskarta Hasslö varv. Den blå ringen visar den större parkeringsytan och de röda ringarna visar befintliga slipers. Grön ring visar lokalisering av planlagt område för natur.

#### Planförslag och konsekvenser

Inom planområdet finns idag inga planer på ny bebyggelse utan det som prövas i ny detaljplan är utvecklingen av pirar i vattenområdet.

I befintlig detaljplan anges dock ett område som ”vattenområde som i viss mån får utfyllas eller överbyggas”. Eftersom denna yta inom den nya detaljplanen har fyllts ut till stor del, planläggs detta inte som vattenområde utan som kvartersmark med användningen hamn. Därmed fastställs den utfyllnad som befintlig detaljplan medgav, samt möjliggör för en byggrätt.

I planområdets sydvästra del finns ett område planlagt som natur, men som används för varvets verksamhet (se mer under rubriken *naturmiljö*). Även denna del planläggs som kvartersmark med användningen hamn.

En högre höjd, på 9 meter nockhöjd, möjliggörs genom detta planförslag. Befintlig detaljplan medger för övriga delar av varvet en höjd på 6,5 meter med undantag för en mindre yta där 16 meter medges för att möjliggöra för skrovhallen inom området (se bild 10). Därmed möjliggörs inom planområdet en höjd på 9 meter eftersom tillkommande bebyggelse inom denna del inte bedöms medföra ytterligare påverkan på *landskapsbilden* eller *skuggning*. Läs mer under respektive rubrik nedan.

## Landskapsbild

### Nuläge

Varvet omges av småhusbebyggelse i väst, naturområde i syd och havet i öst. På andra sidan vattnet, vid Garpahamnen, finns gamla fiskebodas varav en del byggts om invändigt för sommarvistelse. Inom varvet finns flertalet byggnader i varierande byggnadshöjd. Skrovhallen är den byggnad som tydligast utmärker området, med en höjd på ca 9 meter. I väst och söder angränsas varvsområdet av vallar med växtlighet, som avskärmar verksamheten från omgivande bostadsbebyggelse och naturområdet i söder.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget möjliggör för en utveckling av hamnverksamheten närmast vattnet. Boende väster om varvet kommer därför inte att visuellt påverkas av några förändringar. Påverkan på landskapsbilden sker framförallt från havet, men även från Garpahamnen norr om planområdet. Planförslaget bedöms inte medföra betydande konsekvenser på landskapsbilden eftersom platsen redan är exploaterad och den byggrätt som möjliggörs, med en höjd på 9 meter, inte är högre än befintlig bebyggelse inom varvets övriga delar.

## Omgivningspåverkan

### Nuläge

Boende omkring och i anslutning till varvet har tidigare uttryckt en oro för störningar från verksamheten och dess framtida utvidgning. Hasslö båtvarv är en anmälningspliktig verksamhet idag (c-verksamhet) med kommunens miljöavdelning som tillsynsmyndighet. Den störande verksamheten är idag begränsad till den östra delen av varvets fastighet Hasslö 9:182, längst ifrån befintlig bebyggelse.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget berör det område som ligger längst bort från befintlig bebyggelse. Nuvarande eller framtida verksamheter på platsen kommer att omfattas av ett miljötillstånd, anmälan eller ansökan, om de medför en omgivningspåverkan. Planförslaget innebär ingen utveckling närmre befintliga bostäder utan möjliggör endast en utveckling i varvets östra del, och syftar till en utveckling av pirar längre ut i vattenområdet. Läs mer under rubriken *buller*. Genomförande av detaljplanen bedöms sammanfattningsvis inte medföra ökad omgivningspåverkan.

## Utsikt, sol och skuggning

### Nuläge

Inga boende i närområdet har utblickar över planområdet, som ligger längst österut på varvet närmast vattnet.

### Planförslag och konsekvenser

Framtida bebyggelse inom planområdet kommer inte medföra någon skugga utanför varvet.

## Naturmiljö

### Mark och topografi

#### Nuläge

Området sluttar till övervägande del ner mot vattnet från sex meter över medelhavsnivå i områdets västra del till en meter över medelhavsnivå vid kajkanten. Havsdjupet utmed kajkant ligger mellan tre och sex meter djupt varav pirarna tillhörande verksamheten infinner sig inom tre meters djup. Området utgörs dels av berg i dagen i planområdet sydvästra del, med en brant ned till vattenområdet. Kajkanten utgörs av utfyllnadsmark längs vattnet och är asfalterad.

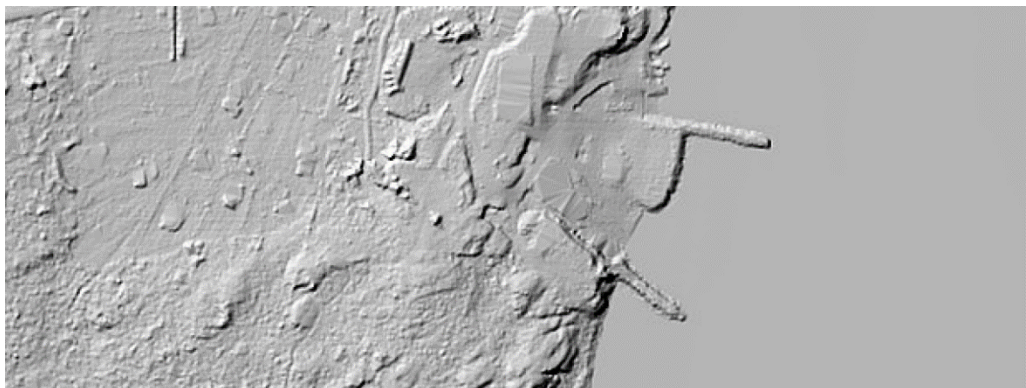


Bild 13. Terrängskuggning

Inom varvsområdet finns öppna ytor som till största del består av hårdgjorda ytor med olika funktioner. I den nordvästra delen av fastigheten, utanför planområdet, finns en större parkeringsyta. Närmast vatten finns två slipers som används för att dra upp fartyg för underhållsarbeten. Inom planområdet återstår inga grönområden. Det område som är planlagt som natur (se bild 12) används idag av verksamheten, se bild nedan.



Bild 14. Upplag inom planområdet som är planlagd som natur.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär en påverkan på mark och topologi inom planområdet genom den möjlighet till utfyllnad som fastställs. Detaljplanen reglerar även med en skyddsbestämmelse att framtida bebyggelse anpassas för att inte ta skada vid högt vattenstånd (se rubrik *risk för högt vattenstånd*), vilket kan innebära att delar av mark inom planområdet höjs för att möjliggöra för en grundläggning på en högre höjd. Det gäller dock inte den sydvästra delen av planområdet, som redan idag ligger på en säker höjd för framtida översvämningrisk.

### Geotekniska förhållanden

#### Nuläge

Under 2014 togs en geoteknisk utredning fram i samband med planering för nya pirlar inom varvet (WSP). Utredningen bedöms fortfarande aktuell.

Marken består främst av ca 0,5 – 1,5 m fyllning som vilar på berg, antingen direkt eller via högst ca 4 m friktionsjord (troligtvis morän). Djupet till bergytan i de tre undersökningspunkterna varierar mellan 1,4 och 5,5 m, vilket motsvarar nivåer mellan ca  $\pm 0$  till -5. Berglägets djup, från befintlig markyta, varierar mellan ca 1,4 m och 5,5 m. Vid undersökningspunkt 14W22 bedöms de bergets översta ca 6 m utgöras av berg med sämre kvalitet t.ex. sprickigt, vittrat etc.

Vattendjupen i de undersökta punkterna varierar mellan ca 2 – 7,5 m. Jorden består främst av ca 0,2 – 7,5 m friktionsmaterial som vilar på berg. Friktionsmaterialet består troligtvis överst av ca 0 – 3,5 m lösare sediment (troligtvis främst grusig finsand) och därunder av lermorän. De större lagren av lösare sediment har främst påträffats i områdets sydöstra del (undersökningspunkterna 14W08, 14W11, 14W12, 14W17, 14W18 och 14W19).

Djupet till bergytan, från bottenivån vid respektive undersökningspunkt, varierar mellan ca 0,2 m och 7,5 m. Djupet ner till berg ökar generellt österut (utåt havet) men även söderut.

## Planförslag och konsekvenser

I samband med pirarnas utbyggnation kommer pålning att utföras.

## Natur och rekreation

### Nuläge

Planområdet gränsar i norr, öster och söder mot Östersjön, i söder även mot flacka berghällar och ängsmark och i väster mot befintlig varvsverksamhet. Väster om varvet finns stråk som leder ner till ett större strövområde sydväst om planområdet.

Det saknas utpekad värdefull natur inom planområdet på land. Vattenområdet tillhör Blekinge arkipelag, det vill säga skärgården längs med Blekinges kust. Inom planområdet har inte några rödlistade arter rapporterats till Artportalen. Inom varvsområdet väster om planområdet finns fåglar rapporterade och äldre rapporter finns för kärlväxter vid parkeringen väster om varvet. Där rödlistade växter har identifierats är ytan idag till största del asfalterad och bedöms inte finnas kvar. Väster om varvets område har luddvårlök rapporterats 2024.

Enligt länsstyrelsens webbGIS för grön infrastruktur, finns ett område utpekad som Marint Värdekärna längs med kusten söder om Garpahamnen i form av områden med god eller mycket god förutsättning för förekomst av perenna makroalger och undervattenskärlväxter.



Bild 15. Planområde markeras med röstreckad linje. Promenadstråk illustreras i vitt. Naturområdet markeras med grön linje.

Det aktuella området har aktivt använts för varvsverksamhet i en betydande utsträckning över en lång tid och eventuella förekomster av växtlighet inom vattenområdet bedöms sannolikt få. Läs mer om påverkan på naturmiljö under rubriken *strategisk miljöbedömning*.

## Planförslag och konsekvenser

Området är redan ianspråktaget för hamnverksamhet och området är avstängt för allmänheten. Planförslaget bedöms inte ha någon betydande inverkan på natur och rekreation.

## Kulturmiljö

### Områdets historia

#### Nuläge

På Hasslö finns två hamnar, Garpahamnen och Hallahamnen, med aktiv fiskeverksamhet. Fram till 1960-talet var fisket den främsta näringen på Hasslö. Fiskets centrala betydelse gav Hasslö en särställning bland storöarna. Planområdet ligger precis söder om Garpahamnen på södra sidan av Hasslö vid Rönnfjärden. Garpahamnen har haft sin nuvarande utformning sedan 1955, då hamnen byggdes ut och ett djup på 3,5 till 4 meter säkerställdes. Garpahamnen var 1960–1980 hemmahamn för drygt 30 trålare och var då den största fiskehamnen i Blekinge (Samhällsföreningen Hasslönätet, PRO Hasslö och Hasslö Fiskemuseum 2023 *Hasslö historierunda*). I januari 1934 anmäldes firman Hasslö Båtvarv till Länsstyrelsen i Blekinge. Verksamheten innefattade nybyggen av båtar, men även reparationer och underhåll av trålare (Olle Melin 2020 *Hasslö varv – en kugge i den marina verksamheten*, Flottans män nr 4).



Bild 16. Historiska foton från mitten av 1900-talet, bilder från Blekinge Läns museum.



Bild 17–18. Historiska foton från mitten av 1900-talet, bilder från Blekinge Läns museum.

### Planförslag och konsekvenser

Områdets historia visar på att olika former av fiske och hamnverksamhet har bedrivits på platsen under lång tid samt att även befintlig varvsverksamhet har bedrivits på platsen sedan 1930-talet och har utvecklats succesivt på platsen sedan dess.

### Värdefull bebyggelse

#### Nuläge

Varvet är en industriverksamhet och byggnader inom området är funktionsenliga och innehar inga höga kulturmiljövärden.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär ingen påverkan på värdefull bebyggelse.

### Fornlämningar

Inom och i nära anslutning till planområdet finns kultur- och fornlämningar belägna i vattnet i form av fartygs- eller båtlämningar, vilket definieras som ”Farkost som förolyckats, övergivits eller sänkts.” (RAÄ). ”Fartygs-/båtlämning bedöms som fornlämning om den uppfyller kulturmiljölagens övergripande rekvisit forna tider, äldre tiders bruk och varaktigt övergiven och den kan antas ha förlit före 1850.” (RAÄ).

Den fartygs- eller båtlämning som ligger närmst befintlig pir är en segelskuta som ej är undersökt (L1978:2152). Den information som finns om lämningen är att den tidigare låg i Garpahamnen, men ”släpades till nuvarande plats vid muddring i hamnen” 1982, och att den har ”tydliga rader spant samt relativt hela däcksplank” (RAÄ).

Norr om denna lämning finns ytterligare en fartygs- eller båtlämning (L1978:4756). Denna lämning är inte heller undersökt, eller bekräftad i fält. Även denna lämning är sannolikt ditsläpad i samband med muddring av Garpahamnen.

Lokaliseringen av fartygs- eller båtlämningarna har inprickats manuellt i Riskantikvariets databas, Forsök, och har ett medelfel på 50 meter. I samband med genomförd markmiljöutredning (DGE 2025) har området undersökts för lokalisering av dessa lämningar. En fartygs- eller båtlämning påträffades strax norr om planområdet. Ca 28,6 meter från planområdet och 32,9 meter från område inom detaljplanen som planläggs som kvartermark med användningen hamn.

Ingen annan lämning har påträffats inom planområdet. Lokalkännenheten från verksamheten bekräftar detta, där det inte finns någon kännedom av någon fartygs- eller båtlämning inom den yta tänkt för exploatering. Den tänkta exploateringen bedöms därför inte medföra någon påverkan på fornlämningar eftersom ingen lämning, och därmed ingen potentiell fornlämning, ligger i nära anslutning till tänkt placering av ny pir/kaj.

Enligt 2kap 10§ Kulturmiljölagen (SFS 2013:548) ska arbetet omedelbart avbrytas om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, till den del fornlämningen berörs. Den som leder arbetet ska omedelbart anmäla förhållandet till länsstyrelsen.



Bild 19. Lokalisering av vrak norr om planområdet och befintlig pir (DGE 2025).

## Trafik

### Nuläge

Inom fastigheten finns i dagsläget bilparkering på asfaltsplan och asfalterade leder för fordon. Inom planområdet i öst angör fartyg, längst befintliga pirar.

Norr om området ligger Garpahamnen som dels nyttjas av kommersiell sjöfart, dels av fritidsfartyg.

I detaljplanens närområde finns Hamnvägen och Garpenvägen vilka båda är vägar med enskilt väghållaransvar genom en befintlig gemensamhetsanläggning och förvaltas genom en vägförening.

Mellan de centrala delarna av Hasslö och planområdet finns ingen gång- och cykelväg. Vägen som leder fram till planområdet har en hastighet på 50km/h. Den låga hastigheten innebär en god möjlighet att cykla mellan de centrala delarna av Hasslö och planområdet.

Mellan Hasslö och Karlskrona går det bussar med relativt glesa avgångar. I stort sett innebär alla avgångar ett byte i Nätraby. Det finns även en båtpendel som stannar i Garpahamnen. Pendeln trafikeras året om vardagar med turer på morgonen och eftermiddagen.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär en utökning av verksamheten och kan därmed innebära en ökning av trafik inom närområdet. Trafikökningen bedöms som marginell på omgivande vägar i närområdet eftersom detaljplanen endast omfattar en utökning med pirar och möjlig utfyllnad med kaj. Med anledning av detta bedöms förändringar i infrastrukturen med anledning av planförslaget inte aktuellt.

Den tillkommande trafiken bedöms främst vara ökad andel angörande fartyg inom planområdet. De nya pirar som föreslås byggas ut vid Hasslö varv bedöms inte påverka Garpahamnens farled.

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

#### Nuläge

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp.

### Planförslag och konsekvenser

Det bedöms finnas kapacitet att ansluta ytterligare bebyggelse tillhörande verksamheten.

### Dagvatten

#### Nuläge

Det finns inga kommunala dagvattenledningar inom planområdet och dagvattnet avrinner i huvudsak direkt till havet. Större delen av ytorna består av hårdgjorda ytor i anslutning till pirar och kaj, vilket medför att infiltration endast sker i begränsad omfattning.

En enklare dagvattenutredning har tagits fram av Norconsult (2026). Utredningen beskriver de övergripande flödesvägarna för dagvatten inom planområdet och bekräftar att dagvatten i huvudsak rinner direkt mot recipienten samt att större delen av dagvattnet som passerar planområdet inte härrör från planområdet självt utan från övriga delar av varvsområdet västerut.

Det finns inte någon risk för översvämning inom planområdet vid skyfall och verksamheten har en befintlig reningsanläggning för processvatten (spolvatten) som är lokaliserad väster om planområdet. Anläggningen, med bland annat uppsamlingsrännor längst kusten (tvärs de två slipers som finns inom varvets område) och reningsverk, omfattas av den tillsyn som sker inom ramen för verksamhetens miljötillstånd.

### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget innebär att ytterligare hårdgjorda ytor tillkommer genom pirarnas förlängning, men dessa ytor är små i förhållande till planområdet i sin helhet och har avrinning direkt mot havet. Enligt dagvattenutredningen medför detta inga förändringar som skapar behov av att omhänderta, omleda eller fördröja dagvatten inom planområdet, eftersom planområdet ligger i omedelbar anslutning till recipienten och det saknas risk för översvämning vid skyfall inom området. Den ökade hårdgörningsgraden bedöms därför inte påverka dagvattensituationen på ett sådant sätt att åtgärder för skyfalls- eller flödeshantering är motiverade.

Den största delen av dagvattnet som passerar genom planområdet härrör inte från den del som omfattas av detaljplanen, utan från övriga delar av varvsområdet i väster. Dessa ytor ligger högre och leder dagvatten mot planområdet innan det når havet. Flödena bedöms kunna fortsätta rinna genom området även efter genomförandet av detaljplanen, utan att kapacitetsproblem eller översvämningssrisk uppstår. Planförslaget bedöms därmed inte påverka de hydrauliska förutsättningarna negativt eller skapa ett nytt behov av att hantera dagvatten genom fördröjning eller omledning. Läs mer under rubriken *miljökvalitetsnormer*, och *strategisk miljöbedömning*.

När det gäller dagvatten från den befintliga verksamheten västerut gör både MKB:n bedömningen att det är lämpligt att säkerställa en framtida möjlighet till rening av dessa flöden innan de når recipienten, eftersom de kan innehålla föroreningar från verksamheten. Det är av detta skäl, och inte på grund av planområdets egna dagvattenförhållanden, som detaljplanen fortsatt innehåller en bestämmelse med syftet att säkerställa att marken disponeras på ett sätt som inte begränsar möjligheten att göra åtgärder för att minimera utsläpp av föroreningar via dagvatten. Bestämmelsen säkerställer att möjligheten till rening inte byggs bort och därmed möjliggör anläggandet av åtgärder för att dagvattenflöden från varvsområdet kan hanteras på ett miljömässigt lämpligt sätt.

I MKB:n har följande åtgärder föreslagits för att säkerställa en god dagvattenhantering:

- Anordnande av reningsanläggning anpassad utifrån verksamheten.
- Höjdsättning ska ske med beaktande av möjlighet till ytlig avrinning mot omgivande vatten utan att eventuella byggnader tar skada samt att nödvändig framkomlighet säkerställs.

Sammanfattningsvis innebär planförslaget ingen försämrad dagvattenhantering inom planområdet och skapar inte skyfallsproblem eller behov av flödesreglerande åtgärder. Planen säkerställer däremot att det även i framtiden finns möjlighet att anlägga en reningsanläggning för det dagvatten som rinner genom området från övriga delar av varvsverksamheten. Detaljplanen säkerställer det genom en egenskapsbestämmelse om största byggnadsarea att tillräcklig yta bevaras obebyggd för att en framtida reningsanläggning ska kunna anläggas.

## El, tele, optik och uppvärmning

Transformatorstation finns i nära anslutning till planområdet. Kapacitet bedöms finnas för att ansluta aktuellt planområde till befintliga ledningar om behov uppstår i samband med ett genomförande av detaljplanen.

## Avfall

Verksamheten genererar avfall och material till återvinning. Verksamheten ansvarar för att det egna avfallet omhändertas korrekt.

## Sociala aspekter

En social konsekvensanalys har tagits fram som en del av planprocessen. Analysen belyser hur planförslaget kan påverka olika grupper, platsens användning och upplevda trygghet samt vilka sociala värden som är relevanta att beakta inom och i anslutning till planområdet.

## Tillgänglighet

Planområdet är relativt plant och det finns goda förutsättningar att vara tillgängligt för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga.

Tillgängligheten med kollektivtrafik är begränsad. Den busslinje som trafikerar Hasslö passerar inte i närheten av planområdet, utan har sina hållplatser längre in på ön. Den närmaste busshållplatsen ligger därför på ett avstånd om cirka 1,5 kilometer eller mer, beroende på vald väg. Under sommartid trafikeras däremot Garpahamnen av skärgårdstrafik med båtpendel från Trossö, vilket ger en säsongvis god kollektivtrafikförbindelse precis norr om planområdet.

## Gemensamma eller motstående intressen

Inom planområdet bedrivs redan industriverksamhet. Inga motstående eller gemensamma intressen finns inom den egna fastigheten.

## Alternativ och andra ställningstaganden

### Alternativ utformning

Varvet har tittat på olika möjligheter innan förslaget har presenterats för kommunen. Kommunens bedömning är att exploitören utrett olika alternativ och placering för pirarna. Val av utformning utgår ifrån verksamhetens behov i närtid och på längre sikt.

### Alternativt läge

Verksamheten är befintlig och ett alternativt läge har inte undersökts utanför planområdet.

# Förklaring av planbestämmelserna

## Användning av kvartersmark

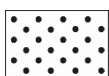
### Kvartersmark

V

Hamn – Planområdet omfattar befintlig varvsverksamhet. Nya pirar planläggs enligt planerad markanvändning för hamn.

## Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

### Begränsnings av markens utnyttjande



Marken får inte förses med byggnad – En mindre remsa närmast plangränsen i söder får inte bebyggas. Byggnader ska kunna skötas på den egna fastigheten och bör därför inte placeras i fastighetsgräns. De pirar som möjliggörs längre ut i vattenområdet får inte bebyggas då de syftar till möjligheten att angöra med fartyg och är därför inte lämpliga att bebyggas. Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa pirarnas funktion samt hänsyn till angränsande fastighet.

### Höjd på byggnadsverk

$h_1$

Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan – I den västra delen av planområdet medges en högsta nockhöjd på 9 meter. Inom varvet, intill planområdet, finns en befintlig byggrätt på 16 meter. De enda utblickarna mot varvet är från Garpahamnen i norr. Höjden på 9 meter är högre än vad befintlig plan medger, men bedöms lämpligt baserat på begränsade utblickar och varvets befintliga påverkan på landskapsbilden. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa bebyggelsens höjd.

### Upphävande av strandskydd

$a_1$

Strandskyddet är upphävt - Strandskyddet upphävs inom det angivna området för att möjliggöra utökning av varvsverksamheten. Ett upphävande av strandskyddet anses möjligt då det inte bedöms stå i konflikt med strandskyddets syfte. För mer information se avsnitt *strandskydd*.

### Skydd mot störningar

$m_1$

Byggnader ska utformas och uppföras så att naturligt översvämmande vatten inte skadar byggnaden upp till nivån +3,63 meter – Marken inom planområdet ligger lågt och riskerar att översvämmas vid höga vattenstånd. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnaderna ska skyddas mot stigande havsnivåer och översvämmning i ett 100 års perspektiv enligt gällande riktlinjer.

### Utnyttjandegrad

$e_1$  0,0

Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom egenskapsområdet – Planbestämmelsen reglerar exploateringsgraden till högst 60% inom gemenskapsområdet. Den MKB som tagits fram i samband med framtagandet av ny detaljplan anger att detaljplanen bör möjliggöra för att en

reningsanläggning uppförs med syftet att rena dagvatten som rinner genom planområdet från övriga delar av verksamheten. Planbestämmelsen säkerställer att möjligheten till en sådan rening inte försvinner genom att aktuell yta bebyggs i en för stor utsträckning. Syftet är att långsiktigt säkerställa att marken disponeras på ett sätt som inte begränsar möjligheten att göra åtgärder för att minimera utsläpp av föroreningar via dagvatten. För mer information se avsnitt *dagvatten* och *strategisk miljöbedömning*.

#### Användning av vattenområde

W

Vattenområde – Det öppna vattenområdet planläggs enligt befintlig markanvändning.

#### Egenskapsbestämmelser för vattenområden

##### Upphävande av strandskydd

a<sub>2</sub>

Strandskyddet är upphävt - Strandskyddet upphävs inom vattenområdet för att säkra öppet vatten för varvets sjöfart. För mer information se avsnitt *strandskydd*.

##### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraftdatum.

# Genomförande av detaljplanen

Genomförandefrågorna redovisar de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna har ingen självständig rättsverkan, de utgör en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

## Organisatoriska frågor

### Ansvarsfördelning

Detaljplanen omfattar del av fastigheten Hasslö 9:182. Fastighetsbolaget B5 ansvarar för samtliga kostnader för detaljplaneläggning och genomförandet av detaljplanen.

### Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen mark för allmän plats.

### Avtal

Ett planavtal har upprättats och signerats, vilket fastställer fördelning av kostnader för upprättande av detaljplanen.

Inget exploateringsavtal avses tecknas.

## Tekniska frågor

### Utredningar

I samband med framtagande av detaljplanen har markmiljö, avseende föroreningar i mark och sediment, utretts. Utredningen omfattade även lokalisering av eventuella fartygs- eller båtlämningar inom området. En strategisk miljöbedömning har även genomförts för vattenområdet.

Efter samrådet har en riskbedömning genomförts för föroreningar i sedimenten inom området. Utöver det har även en enklare dagvattenutredning genomförts med fokus på föroreningsberäkning för planens påverkan på recipienten.

Fastighetsbolaget B5 ansvarar för genomförandet av erforderliga utredningar som behövs för genomförande av planen.

## Ekonomiska frågor

### Kostnader

Fastighetsägaren svarar för kostnaderna för detaljplaneläggning och övriga kostnader för genomförande av detaljplanen. Fastighetsägaren svarar även för eventuella saneringskostnader inom den egna fastigheten.

### Vatten, avlopp, dagvatten

Fastighetsägaren/exploatören ansvarar för eventuella utbyggnader av planområdets vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom kvartersmark vilka ska anslutas till det kommunala ledningsnätet efter anvisad anslutningspunkt.

### Avfall

Inrättande och placering av miljörum och hantering av avfall ska ske i enlighet med kommunens föreskrifter om avfallshantering och i samråd med Affärsverken Karlskrona AB. Ytan för miljörum bör dimensioneras för full sortering, både hämtning av vanliga hushållsfraktioner, förpackningar och trycksaker.

## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning

Detaljplanen aktualiserar inga förändringar gällande fastighetsbildning.

### Rättigheter

Inga nya rättigheter krävs.

### Fastighetsindelningsbestämmelser

Detaljplanen innehåller inga fastighetsindelningsbestämmelser.

### Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanen innebär inga fastighetsrättsliga konsekvenser.

# Tidigare kommunala ställningstaganden

## Översiktsplan

I *Översiktsplan 2050* är aktuellt planområde utpekad för industri- och varvsverksamhet. Detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen.



Bild 20. Utdrag från Översiktsplan 2050 med ungefärligt planområde.

## Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar

I *Plan för Karlskrona kommuns skärgårdshamnar* (2024) nämns Hasslö varv utifrån dess goda möjligheter att utvecklas på egen fastighet med egna pirar ut i vattnet utanför anläggningen.

## Detaljplaner

Gällande detaljplaner för området är från 1984 (425) respektive 2009 (680) och möjliggör för användningen industri (I) såväl som småindustri (Im) varav den maximala byggnadshöjden får uppnå 6,5 meter. Undantag är en begränsad yta i planområdets sydöstra del, där en maximal höjd på 16,0 meter tillåts. Planområdets västra samt norra utkant är markerat med prickmark och får enligt gällande detaljplan inte bebyggas.

Ett mindre område i den sydöstra delen av varvet är planlagt som parkmark, men är i anspråkstaget för varvets verksamhet och används främst som upplag av material. Vattenområdet i den östra delen av befintlig plan, är planlagd som vattenområde samt en del närmst land som är planlagd med möjligheten att till viss del utfyllas eller överbyggas. En mindre del av detta har utfyllts.

Området med bostäder väster om varvet är ej detaljplanlagt idag.

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

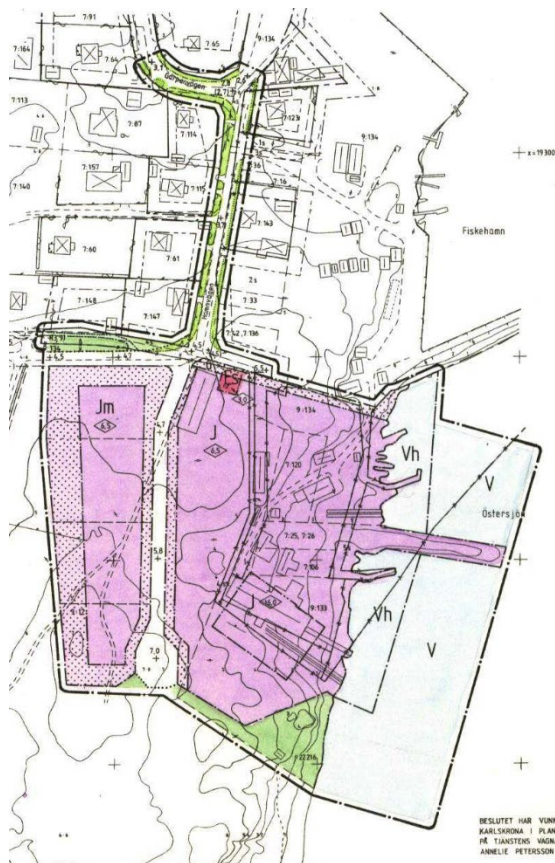


Bild 21. Gällande detaljplan, 1984



Bild 22. Gällande detaljplan, 2009

## Tomtindelning

Det finns inga kända tomtindelningar inom planområdet.

## Övriga beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 2 november 2023 § 157 att uppdra åt Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen att inleda planläggningsarbete för Hasslö 9:182, Hasslö varv.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har den 10 april 2025 §60 beslutat att låta förslag till detaljplan för Hasslö 9:182, Hasslö varv, bli föremål för samråd samt att ett genomförande av planen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan.

# Frågor bevakade av Länsstyrelsen

## Riksintresse

Planområdet ingår i ett antal riksintresseområden kopplade till Försvarsmakten enligt 3 kap. 9 § miljöbalken vad gäller:

- Sjöövningsområde
- Influensområde luftrum – Ronneby flottilflygplats
- Stoppområde höga objekt – Ronneby flottilflygplats
- Påverkansområde för buller eller annan risk – Södra Tjurkö och Bollö skjutfält

Planområdet ingår även i ett riksintresseområde för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken.

Utveckling av platsen bedöms förenligt med samtliga riksintressen. En utveckling av varvet bedöms vara positivt för Försvarsmaktens verksamhet.

## Kommunöverskridande frågor

Planförslaget bedöms inte angå fler kommuner och inget behov av samordning har krävts.

## Strandskydd

Planområdet är beläget intill havet och därmed inom det generella strandskyddet om 100 meter. Strandskyddet är dock upphävt inom den del som omfattas av detaljplan från 1984. Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny.

### Område för upphävande

Strandskyddet upphävs inom hela planområdet.

### Strandskyddets syfte

Strandskyddet gäller vid havet, vid insjöar och vattendrag. Skyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd (strandskyddsområde). Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet enligt miljöbalken 7 kap § 13.

### Särskilda skäl för upphävande av strandskyddet

Kommunen får upphäva strandskydd för ett område som avses ingå i en detaljplan, om det finns särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1-6 miljöbalken. I det aktuella fallet är det framför allt punkterna 3 och 4 som åberopas. Stora delar av planområdet utgörs även av ianspråktagen mark, vartill även punkt 1 kan åberopas.

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.
5. området behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

### Motivering till upphävande av strandskydd

Planområdet utgörs till stor del av ytor som sedan lång tid är ianspråktagna för hamn- och varvsverksamhet. På dessa ytor saknas betydelse för strandskyddets syften, eftersom området är inhägnat och allmänheten inte har tillträde, och det inte finns något växt- eller djurliv av värde. Detta gäller dock endast för de delar av planområdet som redan är ianspråktagna.

Planförslaget prövar en utveckling av en befintlig hamnverksamhet. De åtgärder som möjliggörs kräver en direkt anslutning till vattenområdet och kan inte genomföras på annan plats. Den föreslagna utbyggnaden behövs för att verksamheten ska kunna fortsätta utvecklas inom sitt nuvarande område.

Åtgärderna har även betydelse för ett angeläget allmänt intresse, eftersom verksamheten är av betydelse för Försvarmakten och är lokaliserad intill befintlig övningsområde/skjutfält. Utbyggnaden bedöms därför vara nödvändig för att tillgodose detta intresse på den aktuella platsen.

Sammantaget bedöms strandskyddets syften inte påverkas negativt, och strandskyddet kan därför upphävas inom planområdet.

## Hälsa och säkerhet

### Buller

#### Nuläge

Hasslö båtvarv är en anmälningspliktig verksamhet idag (c-verksamhet) med kommunens miljöavdelning som tillsynsmyndighet. Inom ramen för anmälan finns beslut om bland annat försiktighetsmått gällande bullerpåverkan från verksamheten. Den störande verksamheten är idag begränsad till den östra delen av varvets fastighet Hasslö 9:182, längst ifrån befintlig bebyggelse.

#### Planförslag och konsekvenser

Planförslaget berör det område som ligger längst bort från befintlig bebyggelse. Verksamhetens omfattning styrs av dess miljötillstånd, och även framtida verksamheter som ger upphov till buller kommer att omfattas av miljöprövning eller anmälan.

Planförslaget innebär ingen utveckling närmare befintliga bostäder utan möjliggör endast åtgärder i varvets östra del genom en utbyggnad av pirar längre ut i vattenområdet.

Planförslaget innebär att fler och större fartyg kan angöra varvet. Detta bedöms inte ge upphov till högre bullernivåer per fartyg, men kan innebära att bullerhändelser periodvis blir något mer frekventa. MKB:n bedömer att störningsbilden inte förändras i sådan omfattning att det innebär betydande miljöpåverkan. Fartygen varmhålls med el när de ligger inne i hamnen och genererar då inget buller. Fartyg som anlöper framförs med låg hastighet inom hamnområdet, vilket innebär begränsade bullernivåer vid ankomst och avgång.

Verksamhetens buller regleras fortsatt genom miljöprövning och tillsyn enligt miljöbalken, och de förändringar som möjliggörs genom detaljplanen bedöms kunna hanteras inom dessa ramar. MKB:n anger att planförslaget inte kräver ytterligare skyddsåtgärder på detaljplannivå, och genomförandet bedöms inte medföra ökad omgivningspåverkan. Läs mer under rubriken *strategisk miljöbedömning*.

## Föroreningar

### Nuläge

I samband med planarbetet har en miljöteknisk undersökning av sediment och jord genomförts (DGE 2025). Resultaten visar att halterna av koppar, PAH, DBT, TBT och PCB i sedimenten överskrider Kust och Havs bedömningsgrunder klass 5, vilket innebär en mycket stor avvikelse från bakgrundshalterna. Även tidigare undersökningar (DGE 2010, 2014) visar höga halter av främst TBT och dess nedbrytningsprodukter, koppar, zink och bly i mark och sediment.

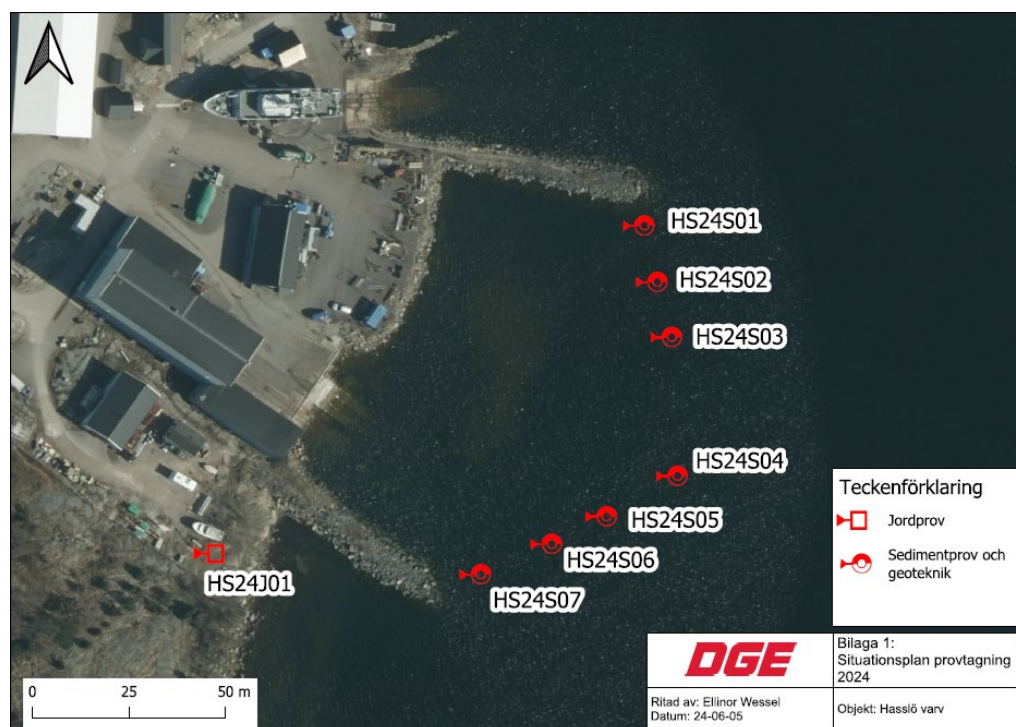


Bild 23. Situationsplan provtagning för miljöteknisk markundersökning (DGE 2025)

Efter samrådet har en riskbedömning tagits fram (Breccia 2026). Riskbedömningen framför att halterna sjunker med avstånd från varvsområdet, vilket indikerar att föroreningarna är lokalt avgränsade och till stor del förbundna med sedimenten direkt utanför befintliga pirar. Riskbedömningen konstaterar också att förorenade sediment i huvudsak utgör en miljörisk snarare än en hälsorisk, eftersom sedimenten är svåråtkomliga för människor och hälsoexponering bedöms som låg.

Breccias analys visar att föroreningarna är partikelbundna och relativt stationära i det siltiga och sandiga bottenskiktet. I tidigare undersökningar har sedimentens sammansättning visat att de finaste partiklarna redan långsiktigt har transporterats bort, vilket begränsar risken för spridning vid normal båttrafik.

### Planförslag och konsekvenser

Utifrån verksamhetens bedömning är muddring inte nödvändigt för att genomföra detaljplanen. Syftet med riskbedömningen (Breccia 2026) har därför varit att utreda om de förorenade sedimenten bör lämnas orörda eller om avhjälpande åtgärder är motiverade. Riskbedömningen visar att sedimenten är starkt förorenade men lokalt avgränsade, och att de är partikelbundna i ett bottenskikt som redan är påverkat av verksamheten. Bedömningen är att sedimenten bör ligga kvar, eftersom risken för spridning av föroreningar är större vid en åtgärd såsom muddring än vid ett orört tillstånd. Denna slutsats har integrerats i den uppdaterade MKB:n. Planerad anläggningsmetod (pålning med RD pålar) medför en begränsad påverkan på sedimenten eftersom pålarna skruvas ned och därmed endast orsakar en liten grumling. MKB:n bedömer därför att utbyggnaden inte riskerar att förvärra föroreningssituationen eller ge upphov till en ökad spridning av sedimentbundna föroreningar. Läs mer under rubriken *strategisk miljöbedömning*.

I det fall behov av muddring skulle uppstå rekommenderas att risken för spridning av partiklar med vattnet minimeras i största mån. Vid eventuell muddring behöver muddermassorna avvattnas i tät sedimentationsbassäng på land, alternativt container, där lakvatten samlas upp och betraktas som förorenat. Vattnet bör provtas och analyseras med avseende på påvisade föroreningar inför rening på plats, alternativt skickas till mottagningsanläggning som farligt avfall. Sådan hantering prövas enligt 11 kap. miljöbalken. Uppkomna massor är inte lämpliga att dumpas till havs och att de inte kan återvinnas på land.

Sammanfattningsvis bedöms detaljplanens genomförande inte innebära att föroreningssituationen förvärras. Genom att undvika muddring och använda en byggmetod som minimerar grumling minskar risken för spridning av föroreningar, och de höga halterna i sedimenten utgör inte något hinder för planens genomförande utifrån markens och sedimentens lämplighet.

## Radon

### Nuläge

Stora delar av Blekinge utgör högriskområde vad avser markradon då markförhållanden till stora delar utgörs av sprickiga bergarter eller grusåsar.

### Planförslag och konsekvenser

Ny bebyggelse skall uppföras radonsäkert och årsmedelvärdet för radonhalten i en byggnad för arbetsplats får inte överskrida 200 Bq/m<sup>3</sup>.

Exploatören ansvarar för att erforderliga undersökningar utförs för att säkerställa eventuell förekomst av radon.

### Brand & explosion

#### Nuläge

Verksamheten hanterar idag ämnen som kan orsaka brand och explosion, samt har erforderliga tillstånd för detta. Det innefattar främst färg och gas till svetsning. Även drivmedel hanteras i samband med rengöring besiktning av tankar ombord på fartyg.

Hantering av brandfarliga och explosiva ämnen sker idag i den östra delen av fastigheten. Drivmedel och andra brand- och explosionsfarliga ämnen hanteras även på de fartyg som lägger till i hamnen.

### Planförslag och konsekvenser

Verksamheten hanterar idag ämnen som kan orsaka brand och explosion. Omfattningen kan antas öka något i samband med en ny detaljplan. Det är dock en utveckling av befintlig verksamhet, och inga nya risker förväntas tillkomma. All hantering av brand- och explosionsfarliga ämnen sker på verksamhetsutövarens ansvar.

### Farligt gods

Vissa transporter med farligt gods sker till och från verksamheten idag. Inga av vägarna i anslutning till planområdet är utpekade vägar rekommenderade för transport av farligt gods.

## Risker

### Ras och skred

Planområdet omfattar till största del vattenområde. Det landområde som omfattas utgörs till stor del av utfylld mark eller berg i dagen. Risken för ras- och skred är kopplat till geotekniska lösningar för utfyllnad av mark samt uppförande av pirar.

### Risk för högt vattenstånd

#### Nuläge

Länsstyrelsen har under 2024 beslutat om nya *Riktlinjer för bedömning av översvämningsrisk längs Blekinges kust med hänsyn till klimatförändringar*. Riktlinjerna baserar sig på SMHI:s analys av extrema vattenstånd i Blekinge och ger underlag om vilka risknivåer som länsstyrelsen utgår från vid bedömning av lämplighet för olika typer av byggnationer. Utgångspunkt för bedömning av säkerhetsnivå är för Karlskrona kommun år 2150. Uträkningen av säkerhetsnivån görs genom att addera framtida medelvattenstånd med högvattenhändelse och säkerhetsmarginal.

För aktuell detaljplan med de användningar som föreslås är säkerhetsmarginalen +3,63 meter över medelhavsnivån. Beräkning av högvattenhändelse baseras då på 200-årsnivån eftersom detaljplanen inte medger någon av de användningar där hänsyn ska tas till beräknad högsta nivå.

Hela varvsområdet är kuperat och den högst punkten ligger på 8 meter över havet. Planområdet ligger på mark som varierar mellan +1,5 och +5 meters höjd över havet. Delar av strandlinjen består av anlagd kaj medan delar utgörs av en sluttande strandlinje. I denna del finns verksamhetens två slipar.

Delar av planområdet riskerar att översvämmas i framtiden på grund av havsnivåhöjning som orsakas av klimatförändringar.

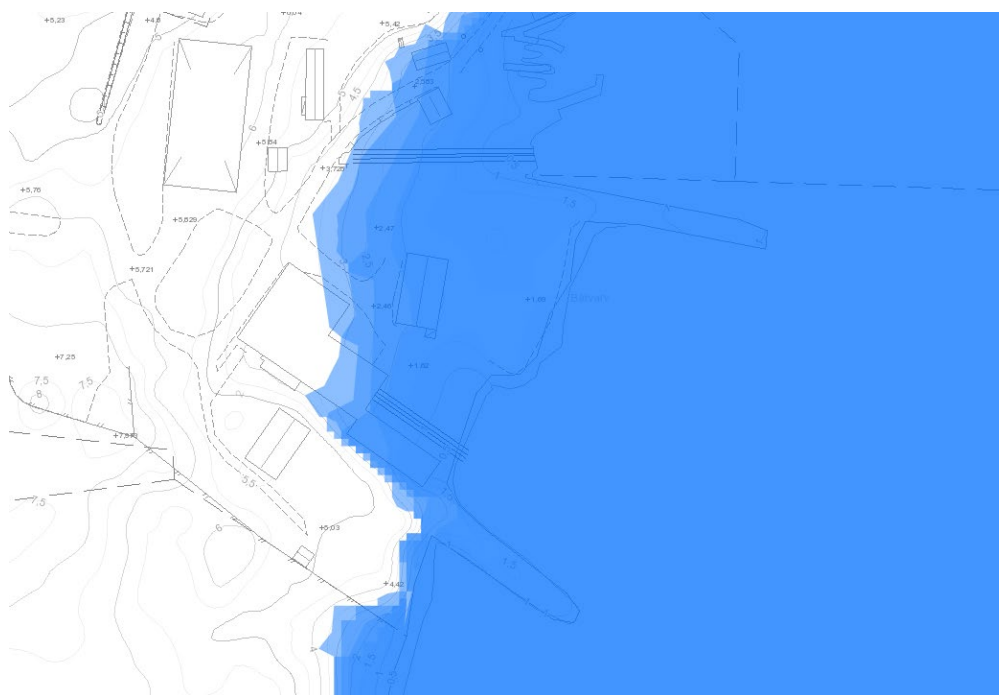


Bild 24. Primärkarta över varvet med kustöversvämning upp till 3,5 meter.

I områdets södra del finns en befintlig reningsanläggning för processvatten (spolvatten). Den är placerad nära strandlinjen och ligger därmed i ett läge som i ett framtida klimat kan utsättas för tillfälliga översvämningar vid mycket höga havsnivåer. Placeringen är svår att undvika eftersom reningen måste ske i nära anslutning till recipienten och den del av verksamheten där vattnet uppstår. Anläggningen kan vid behov tillfälligt stängas för att undvika inträngning av havsvatten vid högvatten.

Tillgängligheten till planområdet kan tillfälligt påverkas vid mycket höga vattenstånd eftersom delar av Hasslovägen och Hasslöbron ligger på en nivå om cirka +3,5 meter. Detta innebär att en tillfällig översvämning av vägen endast blir aktuell i ett framtida klimat när medelvattenståndet har stigit ungefär 1,5 meter över dagens nivå.

## Planförslag och konsekvenser

De nya pirarna behöver anläggas med utgångspunkt i dagens havsnivåer eftersom deras funktion är beroende av direkt kontakt med vattnet. På längre sikt kan stigande medelvattenstånd innebära behov av att höja marknivåer och pirarnas konstruktioner. Detaljplanen reglerar inte någon fast höjdsättning, vilket gör det möjligt att anpassa konstruktioner, höjdsättning och påbyggnader till framtida klimatförhållanden. Pirarna bör därför utformas så att de kan förstärkas eller höjas vid behov.

Eventuella nya byggnader inom området behöver anpassas för att inte ta skada av framtida översvämningar. I detaljplanen regleras att byggnader ska utformas och uppföras så att naturligt översvämmande vatten inte skadar byggnaden upp till nivån +3,63 meter. Det kan göras genom att anpassa nivå för grundläggning och /eller använda grundläggningsmetoder som innebär att byggnaden inte tar skada vid tillfällig översvämning.

Planförslaget möjliggör även att en framtida reningsanläggning för dagvatten kan anläggas inom planområdet, i enlighet med MKB:ns bedömning. Ett reningsbehov gäller dagvatten som rinner genom planområdet från övriga delar av varvsområdet, inte dagvatten som uppstår inom själva planområdet. En sådan anläggning kan behöva ligga nära strandlinjen, men kommunen bedömer att den, liksom den befintliga reningsanläggningen för processvatten, kan anpassas eller höjas i takt med att havsnivåerna förändras.

Tillgängligheten till planområdet kan på längre sikt tillfälligt begränsas vid extrema vattenstånd i ett framtida klimat. Verksamheten bedöms vara lämplig även om tillgängligheten tillfälligt kan begränsas vid extrema vattenstånd, eftersom sådana händelser är kortvariga och inte påverkar varvets funktion eller möjligheten att upprätthålla verksamheten över tid. Eftersom detta dessutom endast blir aktuellt när medelvattenståndet har stigit avsevärt över dagens nivå bedöms detta inte påverka verksamhetens lämplighet eller möjlighet att utvecklas inom fastigheten.

Sammantaget bedöms planförslaget vara lämpligt ur översvämningssynpunkt. Möjligheten att höja konstruktioner, pirar och reningsanläggningar i takt med framtida vattennivåer bedöms tillräcklig. De tillfälliga begränsningar i tillgänglighet som kan uppstå i ett framtida klimat bedöms inte innebära några betydande konsekvenser för den verksamhetsutveckling som detaljplanen prövar.

## Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i 5 kap. miljöbalken. Miljö kvalitetsnormer finns för:

- vattenförekomster
- utomhusluft
- fisk- och musselvatten
- omgivningsbuller

För planområdet är endast miljö kvalitetsnormer för vatten och luft relevant att beskriva. Miljö kvalitetsnormerna för buller gäller endast för större vägar (mer än tre miljoner fordon per år), större järnvägar (mer än 30 000 tåg per år) och för större städer (mer än 100 000 invånare) än vad som finns i närheten av planområdet och är därmed inte aktuellt.

## Luft

### Nuläge

För att skydda människors hälsa finns nationella miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som anger hur höga halter av olika luftföroreningar som maximalt tillåts. Miljö kvalitetsnormer finns bland annat för partiklar PM10 i utomhusluft (inhalerbara partiklar med en diameter mindre än 10 µm). Partiklar uppstår vid förbränning men också vid slitage av bromsar, vägbanor och däck. Vanliga källor är vägtrafik, energiproduktion och industrier.

Miljö kvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Det finns MKN för flera ämnen, bland annat kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid och partiklar (PM 10).

Karlskrona kommun är med i Blekinge Kustvatten- och Luftvårdsförbund som bland annat genomför luftkvalitetsmätningar. Den senaste rapporten redovisar mätningar från 2021-2022. I samtliga kommuner utfördes mätningar av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) under båda åren, bortsett från Karlshamn där mätningar enbart utfördes under 2021. Lättflyktiga kolväten (VOC, bl.a. bensen) mättes under båda åren vid stationen i Ronneby. Samtliga mätstationer var placerade i gaturumsmiljö. År 2022 uppmättes de lägsta halterna av NO<sub>2</sub> i Karlskrona.

Under 2022 utförde Karlskrona kommun timvisa mätningar av partiklar (PM10). Resultaten för PM10 i Karlskrona under maj – december 2022 visar att varken MKN eller utvärderingströsklarna för dygns- eller årsmedelvärde överträddes. Dock inkluderar mätningarna inte de månader då högst partikelhalter normalt förekommer (mars-april).

### Planförslag och konsekvenser

Kommunens bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte medför några negativa konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna för luft. MKB:n visar att den påverkan som kan uppstå är liten, eftersom fartygen som ligger vid kaj varmhålls med el och därmed inte ger upphov till utsläpp från förbränningsmotorer. Den trafik som planförslaget kan ge upphov till bedöms vara marginell i förhållande till befintlig trafik i området och bedöms inte ge någon mätbar påverkan på halterna av partiklar eller kvävedioxid. Sammantaget bedöms planförslaget inte påverka luftkvaliteten i sådan omfattning att miljö kvalitetsnormerna riskerar att överskridas.

## Vatten

### Nuläge

Miljökvalitetsnormerna för vatten ställer krav på att vattenförekomster ska uppnå en viss kvalitet vid en viss tidpunkt. En vattenförekomst är en specifik vattensamling i naturen av en viss geografisk storlek, till exempel ett vattendrag eller en vik. Grundkravet var tidigare att alla vattenförekomster skulle ha uppnått så kallad god status 2015. Det tidigare målet har bedömts tekniskt omöjligt att uppnå och därför har varje specifik vattenförekomst undantagsbeslut som innehåller senare tidpunkter för när god status ska uppnås.

Planområdet ligger inom vattenförekomsten Östra Blekinge skärgårds kustvatten, som enligt den senaste statusklassningen i VISS har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status på grund av överallt överskridande ämnen som PBDE och kvicksilver. Den fastställda miljökvalitetsnormen anger att vattenförekomsten ska uppnå god ekologisk status till år 2027 och god kemisk status, med undantag för de ämnen som överskrider nationellt.

Planområdet utgör en mycket liten del av vattenförekomstens totala avrinningsområde, och avrinningen sker direkt till kustvattnet utan mellanliggande diken, våtmarker eller sjöar. Dagvattenutredningen (Norconsult 2026) visar att de dagvattenmängder som uppstår inom planområdet är små i förhållande till recipientens storlek och att de flöden som passerar planområdet till största del härstammar från övriga delar av varvsverksamheten västerut, inte från planområdet självt. Detta innebär att planområdet i nuläget inte utgör en betydande punktkälla eller ett område som i sig påverkar recipientens status i någon nämnvärd omfattning.

Genomförandet av detaljplanen bedöms innebära en risk för ökad belastning på vattenförekomsten och genomförandet riskerar därmed rent principiellt att motverka ett uppfyllande av miljökvalitetsnormerna. Hamnens påverkan på den stora vattenförekomsten är dock förhållandevis liten.

Planförslaget bedöms inte ha någon avgörande påverkan på kvalitetsfaktorer såsom konnektivitet och morfologi med mera. Planförslaget bedöms sammantaget inte påverka möjligheterna för ytvattenförekomsten att nå god status. Se vidare i MKB:n.

Planförslaget bedöms inte ha någon påverkan på grundvattenförekomsten.

### Planförslag och konsekvenser

Dagvattenutredningen visar att den tillkommande hårdgjorda ytan inom planområdet endast ger en liten ökning av dagvattenflöden och föroreningsbelastning. De beräknade föroreningshalterna ligger även efter exploatering under de riktvärden för dagvattenkvalitet som Karlskrona kommun tillämpar i sina bedömningar (enligt förslag till dagvattenpolicy). Riktvärdena bygger på referensvärdena framtagna av Stockholms stad och används som vägledning i avsaknad av antagen lokal policy. Vid en översiktlig jämförelse bedöms de ökade halterna inte medföra någon mätbar påverkan på recipientens status, eftersom planområdet utgör en mycket liten del av vattenförekomstens avrinningsområde.

Planområdet kommer även fortsättningsvis komma att ta emot dagvatten från övriga delar av varvsområdet västerut, och att dessa flöden kan innehålla högre föroreningshalter än det dagvatten som uppstår inom planområdet. Utifrån detta görs bedömningen att det är dessa externa flöden, inte planområdets egna, som är relevanta ur reningssynpunkt. Denna slutsats inkluderas i framtagna MKB med bedömningen att detaljplanen bör säkerställa möjlighet att anlägga reningsanläggning inom planområdet för att kunna rena dagvatten från den befintliga verksamheten. Planbestämmelsen om största exploateringsgrad som syftar till att säkerställa att marken disponeras på ett sätt som inte begränsar möjligheten att göra åtgärder för att minimera utsläpp av föroreningar via dagvatten, syftar alltså därför inte till att hantera ett nytt reningsbehov som uppstår till följd av planförslaget.

Planens genomförande bedöms sammantaget inte påverka möjligheterna att nå fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten, under förutsättning att dagvatten från övriga delar av verksamheten kan renas innan det når recipienten. Läs mer under rubrikerna *dagvatten* och *strategisk miljöbedömning*.

## Miljömål

Riksdagen har antagit mål för miljöns kvalitet för 16 områden. Målen beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är ekologiskt hållbara på lång sikt.

Detaljplanen bedöms beröra målet *Frisk luft* genom att fler fartyg kan angöra varvet. MKB:n visar att påverkan bedöms som liten eftersom enskilda fartygsrörelser inte ger upphov till ökade utsläpp och fartyg varmhålls med el när de ligger vid kaj. Fartygens manövrering i hamnen sker i låg hastighet och innebär inga betydande utsläpp som påverkar luftkvaliteten.

Målet *Hav i balans* samt levande kust och skärgård berörs genom att delar av vattenområdet tas i anspråk för förlängda pirlar och genom risk för grumling under anläggningsskedet. MKB:n visar att sedimenten är starkt förorenade men lokalt avgränsade och att muddring inte ska genomföras. Val av anläggningsmetod (RD-pålar) minskar risken för grumling till en låg nivå. Planens påverkan på vattenmiljön bedöms därmed som liten och lokalt begränsad.

Målet *Giftfri miljö* berörs genom förekomsten av förorenade sediment. Riskbedömningen visar att sedimenten bör ligga kvar och att planförslaget inte innebär någon ökad spridningsrisk. Ingen muddring planeras och ingen ökad belastning förväntas uppstå till följd av planens genomförande.

Målet *Ingen övergödning* berörs indirekt genom dagvattenfrågan. Dagvattenutredningen visar att planområdet i sig ger mycket liten påverkan på recipientens status och att eventuella reningsbehov främst avser dagvatten som rinner genom området från övriga delar av varvsverksamheten.

Övriga miljömål bedöms inte påverkas i någon betydande omfattning eftersom planområdet sedan lång tid tillbaka är ianspråktaget för varvsverksamhet och saknar utpekade naturvärden eller allmänna rekreationsfunktioner. Planförslaget innebär en utveckling av befintlig verksamhet inom redan påverkat område och bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan på nationella miljö kvalitetsmål.

## Undersökning

Enligt Plan- och bygglagen 5 kap och Miljöbalken 6 kap skall en undersökning (identifiering av omständigheter som talar för eller emot betydande miljöpåverkan) utgöra underlag för beslut om detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan. Om så är fallet skall en miljöbedömning göras, bl.a. genom att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med PBL och MB upprättas. En undersökning för aktuellt planförslag finns framtagen 2023-12-14. Kommunen har bedömt att planförslaget inte innebär en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att en strategisk miljöbedömning måste göras.

### Ställningstagande gällande betydande miljöpåverkan

Karlskrona kommun har samrått med länsstyrelsen gällande undersökningen. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning utan anser att miljöeffekternas omfattning vid anläggandet av nya pirar, längre ut i vattnet än vad gällande detaljplan medger, är oklara och att en strategisk miljöbedömning därför behöver tas fram för vattenområdet.

Efter att kommunen samrått undersökningen med länsstyrelsen så har planområdet väsentligt minskats ner. Nedan följer en sammanfattning av länsstyrelsens synpunkter som berör det aktuella planområdet.

Utifrån nu kända förhållanden anser länsstyrelsen att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms innebära någon omfattande förändring av markanvändningen på land då verksamheten redan är etablerad. Ett genomförande av planförslaget bedöms därmed inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan inom landområdet som kräver en strategisk miljöbedömning. Detaljplanen bedöms kunna reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma såsom markföroreningar, dagvatten och buller.

Det kvarstår flera outredda frågor vad gäller föroreningar, översvämning, MKN, och dagvattenhantering för att länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om planens genomförande riskerar att innebära negativa miljöeffekter.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens avsikt att utreda föroreningssituationen på platsen för att göra en riskbedömning om sanering behövs.

### Föroreningar i luft

I samband med framtagande av undersökningen förmodades en risk för att verksamheten skulle kunna medföra föroreningar i luft. Kommunen har utrett frågan vidare under planarbetet och har fått information om att planförslaget inte innebär några försämringar gällande föroreningar i luft. Fartygen varmhålls med el när de ligger inne i hamnen och genererar därför inget utsläpp.

### Översvämning

Länsstyrelsen vill uppmärksamma om att kommunen bör beskriva hur verksamheten kan hantera översvämningens risk under hela den planerade användningstiden då det rör sig om en verksamhet som behöver ligga nära vattnet.

Tillgängligheten till planområdet begränsas av översvämningsrisk utanför planområdet, längs delar av väg 673 hela vägen till fastlandet. Risken för att vägen översvämmas ökar i takt med att havet stiger. Om tillfälliga avbrott i tillgängligheten kan tillåtas ska kommunen visa att konsekvenserna är acceptabla över tid.

Vid framtagande av undersökningen ingick befintliga byggnader inom varvsområdet. Planområdet har minskats ner vilket innebär att befintliga byggnader ej längre ingår. Översvämningsfrågan har studerats i samband med planarbetet men har fokuserat på planområdet och nytillkomna kajer.

I samband med att planområdet minskats ner har kommunen samrått med länsstyrelsen om dagvattenfrågan. Eftersom planområdet till största del utgörs av vatten kommer dagvatten inte att studeras på det sätt som angavs tidigare.

### Vattenområde

En stor yta av vattenområdet föreslås bebyggas med pir och länsstyrelsen anser att miljöeffekternas omfattning är oklara såsom bottenytan som tas i anspråk, påverkan på strömningsförhållanden, vågeregim samt påverkan på MKN för vatten. Innan detta är klarlagt går det inte att utesluta att planens genomförande riskerar att medföra negativa miljöeffekter och en strategisk miljöbedömning behöver därför tas fram under fortsatt planarbete.

Länsstyrelsen instämmer i (kommunens) bedömning om upphävande av strandskyddet men vill framföra att det särskilda skälet att området redan är ianspråktaget inte kan användas för ett öppet vattenområde.

## Strategisk miljöbedömning

En strategisk miljöbedömning har genomförts för detaljplanen eftersom ett genomförande av detaljplanen bedömdes i samband med undersökningen, och efterföljande dialog med länsstyrelsen, kunna medföra en betydande miljöpåverkan avseende den tänkta utvecklingen inom vattenområdet. Ett avgränsningssamråd där representanter från Karlskrona kommun, Vatten och samhällsteknik AB och Länsstyrelsen Blekinge deltog ägde rum 2024-08-20.

### Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

En MKB (Vatten och samhällsteknik AB) för planförslaget har tagits fram. I denna studeras planförslagets påverkan på de miljöaspekter som beslutats om i avgränsningssamrådet tillsammans med länsstyrelsen. Riksintressen, strandskydd, naturmiljö, kulturmiljö, vattenmiljö och hälsa och säkerhet. Utöver föreslagen avgränsning för miljöaspekter behandlar MKB:n också hur genomförandet av detaljplanen inverkar på relevanta miljö kvalitetsmål och miljö kvalitetsnormer.

Förslaget studeras och jämförs med ett nollalternativ. Det är mot nollalternativet som planförslaget och övriga alternativ ska bedömas (MB 6 kap. 11 §). Nollalternativet beskriver den sannolika utvecklingen i området om planförslaget inte förverkligas. Nollalternativet innebär i detta fall att de befintliga pirarna inom planområdet inte kommer att kunna förlängas utanför befintligt planområde.

Inga ytterligare alternativ har bedömts relevanta att studera eftersom planens huvudsakliga prövning gäller möjligheten att förlänga befintliga pirar inom ett redan ianspråktaget hamnområde. MKB:n visar att nollalternativet innebär att verksamheten inte ges möjlighet att utvecklas i takt med behovet av fler och större kajlägen.

Sammantaget bedöms planförslaget i huvudsak innebära en negativ miljöpåverkan jämfört med nollalternativet. Det gäller påverkan på strandskyddet (i vattnet), naturmiljö (på havsbotten), vattenmiljö (risk för grumling), hälsa och säkerhet (buller/störningar och översvämning). Graden av konsekvenserna har sedan bedömts för respektive aspekt, såväl geografisk omfattning. Undantaget är strandskyddet då den samlade bedömningen är att det finns flera särskilda skäl att upphäva strandskyddet.

Miljöaspekt/intresse	Positivt	Neutralt	Negativt	Kommentar
Riksintressen	x			Positivt för Försvarsmakten med utökade möjligheter att använda Hasslö varv.
Strandskydd			x	Strandskyddet är redan upphävt inom området så ingen skillnad mot nuläget förutom att vattenmiljö försvinner vilket är negativt för djur och växter på botten.
Kulturmiljö		x		Kulturmiljön bedöms påverkas negativt om lämningar riskerar påverkas men bedömningen är att det inte sker någon påverkan.
Naturmiljö			x	Generellt är det negativt för naturmiljön vid en exploatering som innebär att stränder hårdgörs och havsbotten fylls igen.
Vattenmiljö			x	Risk finns att föroreningar sprids vid byggande i vatten. Ökade dagvattenutsläpp är negativt för vattenmiljön även om dagvattnet renas.
Buller/störningar.			x	Nya pirar och ytor inklusive byggrätter för hamnverksamhet kan medföra ökade störningar, främst på grund av ökad fartygstrafik till- och från hamnen.
Förorenade sediment			x	Liten risk finns att grumling uppstår vid arbete i vatten men riskutredningen har bedömt att risken minimeras om föroreningarna ligger kvar i sedimenten jämfört med om de skulle tagits bort.
Översvämning			x	Generellt negativt att ny mark och infrastruktur tillkommer som riskerar att översvämmas i framtiden. Pirar och kajer måste höjas succesivt när vattennivån stiger.

Tabell 1. Jämförelse av konsekvenser mellan planförslaget och nollalternativet i framtagen miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

### Riksintressen

Planförslaget bedöms inte medföra negativ påverkan på riksintressen. MKB:n visar att den föreslagna utbyggnaden av pirarna sker inom ett område som sedan lång tid är ianspråktaget för hamn- och varvsverksamhet. För totalförsvarets riksintressen innebär planförslaget tvärtom förbättrade förutsättningar genom att varvet ges möjlighet att ta emot fler och större fartyg, vilket stärker verksamhetens funktion för Försvarmakten.

### Strandskydd

Planförslaget innebär att strandskyddet upphävs inom hela planområdet. I MKB:n framförs att området redan är ianspråktaget och avstängt för allmänheten, vilket innebär att strandskyddets syften om fri passage och bevarande av livsmiljöer inte kan tillgodoses på platsen. Utvidgningen av pirarna utgör dessutom en åtgärd som av funktionella skäl måste ligga vid vattnet. Länsstyrelsen har ett yttrande under samrådet av detaljplanen instämt i bedömningen av särskilda skäl som framförs i MKB och planbeskrivning (1, 3 och 4), med betoning på att skäl 1 endast kan användas för de områden inom detaljplanen som redan är i anspråkstagna (inte förlängningen av pirar utanför befintlig detaljplan). Även skäl 5 lyfts i MKB:n och i granskningshandlingen för planbeskrivningen som aktuell med hänsyn till planförslagets betydelse för Försvarmakten. Detta framför även Länsstyrelsen som ett särskilt skäl i samband med beslut om anmälan om vattenverksamhet för anläggandet av den norra piren i enlighet med ny detaljplan (Anmälan om vattenverksamhet med mera för förlängning av befintlig pir på fastigheten Hasslö 9:182, Karlskrona kommun, 369-2026 1129-2026). Den samlade bedömningen i MKB:n är att upphävandet är förenligt med strandskyddsbestämmelserna och att påverkan på strandskyddets syften är acceptabel.

### Naturmiljö

Planförslaget innebär att befintlig havsbotten i utfyllnadsområdet påverkas. MKB:n visar dock att området redan är påverkat av hamnverksamhet, att förutsättningarna för känslig bottenvegetation är begränsade och att de modellgenererade värdekärnorna i närområdet inte bedöms påverkas i någon betydande omfattning. Den påverkan som sker är lokal och avgränsad till ytor som redan i dag har nedsatta naturvärden. Sammanvägt bedöms planförslaget därför inte påverka naturmiljön i någon större omfattning.

#### Grad av konsekvens för naturmiljö.

Mycket stora konsekvenser	Stora konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Små konsekvenser	Positiva konsekvenser
---------------------------	--------------------	-----------------------	------------------	-----------------------

#### Konsekvensens geografiska omfattning

Nationell påverkan	Regional betydelse	Kommunal betydelse	Lokal betydelse
--------------------	--------------------	--------------------	-----------------

## Kulturmiljö

MKB:n redogör att det inte finns några kända fornlämningar inom planområdet. De två potentiella lämningarna i vattenområdet norr om pirarna ligger utanför planområdets gräns och påverkas inte av föreslagen utbyggnad av pirarna. Lämningarna har dessutom bedömts sannolikt ha flyttats dit vid tidigare muddringar. Planförslaget innebär inga förändringar av befintliga kulturmiljövärden inom landområdet. Den samlade bedömningen är att kulturmiljön inte påverkas negativt av planförslaget.

### Grad av konsekvens för kulturmiljö.

Mycket stora konsekvenser	Stora konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Små konsekvenser	Positiva konsekvenser
---------------------------	--------------------	-----------------------	------------------	-----------------------

### Konsekvensens geografiska omfattning

Nationell påverkan	Regional betydelse	Kommunal betydelse	Lokal betydelse
--------------------	--------------------	--------------------	-----------------

## Vattenmiljö

MKB:n visar att planförslagets påverkan på vattenmiljön främst är kopplad till risken för grumling och spridning av förorenade sediment under anläggandet av nya pirar. Den genomförda riskbedömningen av sedimenten visar att det är mer lämpligt att låta sedimenten ligga kvar än att försöka avhjälpa dem, eftersom en borttagning genom muddring skulle innebära en betydligt större risk för spridning av föroreningar än om sedimenten förblir orörda. Riskbedömningen konstaterar även att sedimenten till stor del består av grövre material som inte sprids i någon större omfattning och att vald metod för anläggning (RD-pålar) minskar risken för grumling ytterligare. MKB:n bekräftar denna bedömning och anger att påverkan på vattenmiljön bedöms som liten under förutsättning att muddring inte genomförs, samt att eventuella mindre ingrepp vid behov ska hanteras inom ramen för kommande miljöprovningar.

När det gäller dagvatten visar MKB:n att planförslaget i sig inte genererar ett nytt reningsbehov, men att dagvatten från övriga delar av varvsområdet rinner genom planområdet. MKB:n bedömer att detaljplanen bör möjliggöra en framtida reningsanläggning för detta befintliga dagvatten, vilket säkerställs genom planbestämmelsen om reningsanläggning. Planens påverkan på vattenförekomsten Östra Blekinge skärgårds kustvatten bedöms som mycket liten, och MKB:n visar att planförslaget inte äventyrar möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Den samlade bedömningen är att påverkan på vattenmiljön är liten, lokalt begränsad och möjlig att hantera inom ramen för kommande miljöprovningar.

#### Grad av konsekvens för vattenmiljö.

Mycket stora konsekvenser	Stora konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Små konsekvenser	Positiva konsekvenser
---------------------------	--------------------	-----------------------	------------------	-----------------------

#### Konsekvensens geografiska omfattning

Nationell påverkan	Regional betydelse	Kommunal betydelse	Mindre/lokal betydelse
--------------------	--------------------	--------------------	------------------------

#### Hälsa och säkerhet

Planförslaget innebär att fler och större fartyg kan angöra vid varvet, vilket periodvis kan leda till en viss ökning (frekvens) av buller från fartygsrörelser. MKB:n visar att detta inte innebär en betydande påverkan, eftersom verksamheten redan i dag ger upphov till buller och eftersom markanvändningen inte förändras närmare befintliga bostäder. Störningar från verksamheten regleras genom miljöbalken via aktuell tillsynsmyndighet.

MKB:n bedömer vidare att det finns en översvämningsrisk inom området och att byggnader ska tåla vattennivåer upp till +3,63 meter. Detta regleras i detaljplanen med en egenskapsbestämmelse. Anlagda pirar kan på sikt behöva höjas, vilket möjliggörs eftersom höjdsättning av mark inte regleras i detaljplanen.

Sammanvägt visar MKB:n att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för hälsa och säkerhet som gör användningen olämplig.

#### Grad av konsekvens för miljömål.

Mycket stora konsekvenser	Stora konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Små konsekvenser	Positiva konsekvenser
---------------------------	--------------------	-----------------------	------------------	-----------------------

#### Konsekvensens geografiska omfattning

Nationell påverkan	Regional betydelse	Kommunal betydelse	Mindre/lokal betydelse
--------------------	--------------------	--------------------	------------------------

#### Integrering av miljöaspekter och hänsyn till MKB

Arbetet med MKB:n har bedrivits parallellt med framtagandet av detaljplanen, vilket har gjort det möjligt att successivt integrera relevanta miljöaspekter i planförslaget. Arbetet med MKB:n har lett till flera justeringar av planens utformning och avgränsning. De bedömningar som redovisas i MKB:n avseende vattenmiljö, sediment, dagvatten, buller och översvämningsrisk har beaktats och medfört både språkliga förtydliganden i planbeskrivningen och motiverade ställningstaganden i den fortsatta planeringen.

MKB:n visar att sedimenten inom planområdet bör ligga kvar eftersom borttagning genom muddring bedöms innebära större risk för spridning av föroreningar än att låta sedimenten vara. Detta har bekräftats i planprocessen och åtgärder som skulle kräva muddring ingår inte i planförslaget. Bedömningen av dagvatten har också utvecklats genom kompletterande utredningar, vilket visar att planförslaget inte ger upphov till ett nytt reningsbehov men att ytor inom planområdet fortsatt behövs för att kunna hantera dagvatten från övriga delar av varvsområdet. Mot denna bakgrund reglerar detaljplanen största byggnadsarea för att säkerställa att möjligheten till en sådan rening inte försvinner genom att aktuell yta bebyggs i en för stor utsträckning.

MKB:n har även legat till grund för de förtydliganden som gjorts i planbeskrivningen kring påverkan på riksintressen, strandskydd och översvämningsrisk. Bestämmelsen om skydd mot högt vattenstånd har införts för att tillgodose klimatanpassning, och strandskyddet har upphävts inom hela planområdet i enlighet med de särskilda skäl som redovisas i MKB:n. Genom dessa justeringar bedöms planen vara förenlig med de överväganden som gjorts i MKB:n och ge tillräckliga förutsättningar för att minimera miljöpåverkan vid ett genomförande.

### Hänsyn till inkomna synpunkter

De synpunkter som inkom under samrådet har beaktats och påverkat aktuella planhandlingar och den slutliga MKB:n. Länsstyrelsens synpunkter i samrådet om behov av fördjupad bedömning av dagvatten och påverkan på miljö kvalitetsnormer har lett till att en dagvattenutredning med föroreningsberäkningar har tagits fram och integrerats i MKB:n. Länsstyrelsens synpunkter om buller, översvämning och sediment har också lett till förtydliganden i planbeskrivningen och till kompletterande utredningar (riskbedömning). Synpunkter från boende kring omgivningens påverkan har bemötts genom förtydliganden i planbeskrivning och MKB om bedömningen av planförslagets konsekvenser och redovisningar i planbeskrivningen om verksamhetens ansvar enligt miljöbalken. Synpunkter om sedimenthantering har bemötts genom att en riskbedömning genomförts och MKB:n tydliggör att sedimenten bör ligga kvar för att minska risken för spridning av föroreningar.

Till samrådet av detaljplanen inkluderade förslaget en egenskapsbestämmelse om en skyddsåtgärd (reningsanläggning för dagvatten ska anläggas) och en egenskapsbestämmelse om villkor för startbesked (Startbesked får inte ges för ändrad markanvändning förrän reningsanläggning för dagvatten färdigställts.) för att säkerställa att det behov av rening av dagvatten som lyftes i MKB:n kunde komma till stånd utan att möjligheten byggdes bort. Efter Länsstyrelsens synpunkter i samrådet regleras detta istället med en egenskapsbestämmelse om största byggnadsarea för att säkerställa att möjligheten till en sådan rening inte försvinner genom att aktuell yta bebyggs i en för stor utsträckning. Syftet är att långsiktigt säkerställa att marken disponeras på ett sätt som inte begränsar möjligheten att göra åtgärder för att minimera utsläpp av föroreningar via dagvatten.

## Bedömning av betydande miljöpåverkan

Karlskrona kommuns bedömning är att detaljplanen ger upphov till viss miljöpåverkan, dock ej betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen har visat att viss påverkan kommer ske på bland annat strandskydd, naturmiljö, vattenmiljö och hälsa och säkerhet, men påverkan är lokal, begränsad och kan hanteras inom ramen för gällande miljölagstiftning och kommande prövningar enligt miljöbalken. Eftersom det är mot nollalternativet som planförslaget ska bedömas är den sammanfattande bedömningen att det är en mindre miljöpåverkan som den aktuella detaljplanen medför. Karlskrona kommun gör således bedömningen att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan.

## Uppföljning av miljöpåverkan

Enligt 6 kap. 19 § miljöbalken ska kommunen efter antagandet följa upp den miljöpåverkan som genomförandet av planen faktiskt medför. Även om detaljplanen inte bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan ska kommunen säkerställa att de effekter som uppstår inte avviker från de bedömningar som redovisas i MKB:n. Uppföljningen sker huvudsakligen inom ramen för tillsyn och kommande prövningar enligt miljöbalken, där anläggningsarbeten i vatten och dagvattenfrågor ingår i den kontroll som tillsynsmyndigheten utövar. Särskilt risker för grumling och påverkan på sediment kommer att följas upp i samband med anläggningsskedet, där krav på skyddsåtgärder kan ställas vid behov. Eventuella avvikelser hanteras genom förelägganden eller ytterligare prövning enligt miljöbalken. Dessa åtgärder bedöms tillräckliga för att säkerställa att planens genomförande inte leder till en större miljöpåverkan än vad som framgår av MKB:n.

## Sammanfattande konsekvenser

Planförslaget möjliggör en utveckling av varvsverksamheten närmast vattnet. Landskapsbildspåverkan sker framförallt från havet och Garpahamnen norr om planområdet. Planområdet ligger dock inte i ett exponerat läge eller bedöms påverka betydande utblickar. Planförslaget bedöms därför inte medföra betydande konsekvenser för landskapsbilden, eftersom platsen redan är exploaterad och det som planläggs är en utveckling av befintlig verksamhet på platsen idag.

Ett genomförande av detaljplanen möjliggör att varvet kan vidareutveckla sin verksamhet genom att kunna hantera fler och större fartyg. Planförslaget berör det område som ligger längst bort från befintlig bebyggelse. Verksamhetens omfattning styrs av dess miljötillstånd och MKB:n visar att en ökad frekvens av fartyg som ankommer och avgår från hamnen inte bedöms förändra störningsbilden i sådan omfattning att det påverkar omgivningen negativt. Planförslaget bedöms därmed inte medföra ökad störning i form av omgivningspåverkan (buller eller damning).

Planförslaget innebär en utökning av verksamheten och kan därmed antas innebära en viss ökning av trafik inom närområdet. Trafikökningen bedöms dock som marginell på vägar i närområdet. Den största trafikökningen består av angörande fartyg.

Utvecklingens konsekvenser är främst miljömässiga, med anläggandet av nya kajer längre ut i vattenområdet. Framtagen riskbedömning visar att sedimenten är förorenade men lokalt avgränsade och bör lämnas orörda eftersom åtgärder som muddring skulle innebära en ökad spridningsrisk. MKB:n bedömer därför att påverkan på vattenområdet är liten och lokalt begränsad.

Dagvattenutredningen visar att planområdet i sig inte ger upphov till något nytt reningsbehov, men att dagvatten från övriga delar av varvsområdet kan behöva renas innan det rinner ut i havet. Detaljplanen säkerställer därför genom en egenskapsbestämmelse om största byggnadsarea att tillräcklig yta bevaras obebyggd för att en framtida reningsanläggning ska kunna anläggas.

Planområdet berörs av framtida översvämningrisker kopplade till stigande havsnivåer. Riskerna kan hanteras genom att byggnader inom kvarteretsmarken utformas så att de tål översvämning upp till nivån +3,63 meter och genom att anläggningar i området kan anpassas till framtida vattennivåer. Tillgängligheten kan i ett framtida klimat tillfälligt begränsas vid extrema vattenstånd, men detta bedöms inte medföra betydande konsekvenser för den typ av verksamhet som prövas i detaljplanen.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget inte medföra betydande negativa konsekvenser. Påverkan är lokal, hanterbar och avser en utveckling av en befintlig verksamhet inom ett sedan länge ianspråktaget område.

# Medverkande tjänstemän

## Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson, planchef

Maria Öiås, planarkitekt

Marcus Borg, planarkitekt

Susanne Johansson, miljöhandläggare

Daniel Månsson, bygglovarkitekt

## Kommunledningsförvaltningen

Magnus Lindoffsson, projektledare

## Drift- och servicesförvaltningen

Richard Eriksson, VA-ingenjör

Ander Norén, trafikplanerare

## Fastighetsförvaltningen

Richard Andersson, projektledare projektering

Eleonor Karlsson

planchef

Maria Öiås

planarkitekt