

Planbeskrivning



Detaljplan för
del av Verkö 3:1 m.fl.,
Verkö, 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 byggtåtgärder inom planområdet.

Ett detaljplaneförslag upprättas och skickas på samråd i minst tre veckor efter godkännande av miljö- och samhällsbyggnadsnämnden, MSN. Under samrådstiden 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.

Innehållsförteckning

Vad är en detaljplan?.....	2
Innehållsförteckning	3
Handlingar	4
Administrativa frågor	5
Bakgrund och syfte	6
Bakgrund.....	6
Planens syfte	6
Plandata	6
Sammanfattning av planförslaget.....	8
Nuläge, planförslag och konsekvenser	10
Bebyggelse	10
Naturmiljö.....	17
Kulturmiljö	19
Trafik.....	20
Service	27
Teknisk försörjning.....	27
Sociala aspekter	31
Gemensamma eller motstående intressen	32
Alternativ och andra ställningstaganden	32
Förklaring och motivering av planbestämmelserna.....	33
Användning av allmän plats.....	33
Användning av kvartersmark	33
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark	34
Genomförandetid	36
Genomförande av detaljplanen	37
Organisatoriska frågor	37
Tekniska frågor	38
Ekonomiska frågor	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Tidigare kommunala ställningstaganden	48
Översiktsplan.....	48
Grönstrukturplan.....	48
Utvecklingsplan för Verkö	48
Detaljplaner	49
Tomtindelning.....	53
Övriga beslut	53

Frågor bevakade av Länsstyrelsen.....	53
Riksintresse	53
Kommunöverskridande frågor	54
Strandskydd	54
Hälsa och säkerhet	55
Risker	57
Miljö kvalitetsnormer	66
Miljömål.....	68
Ekosystemtjänster	70
Undersökning	70
Sammanfattande konsekvenser	70
Medverkande tjänstemän	71

Handlingar

Karlskrona kommun

Planbeskrivning
 Plankarta med bestämmelser
 Undersökning
 Social konsekvensanalys
 Samrådsredogörelse

Sweco

Grundkarta
 Fastighetsförteckning

Administrativa frågor

Denna detaljplan handläggs enligt plan- och bygglagen (2010:900). Under framtagande av detaljplanen gäller Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd (BFS 2020:5 och 2020:6).

Planförfarande

Denna detaljplan handläggs med ett utökat planförfarande.

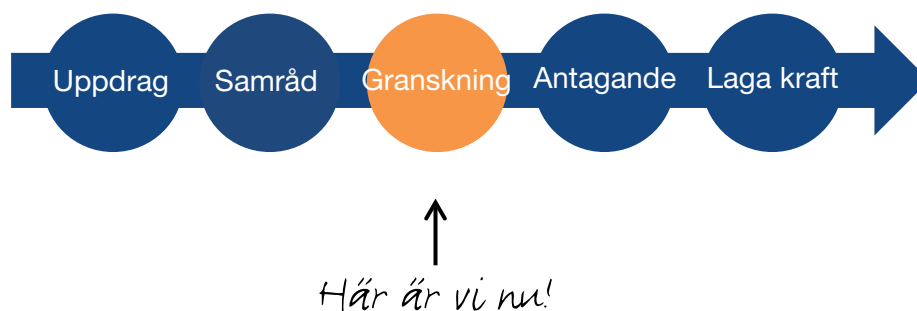
Genomförandetid

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

Preliminär tidplan

MSN beslut om planbesked	2024-12-12
MSN beslut om samråd	2025-09-17
MSN beslut om granskning	Tredje kvartalet 2026
MSN beslut om antagande	Fjärde kvartalet 2026
Laga kraft	Fjärde kvartalet 2026

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



Planprocessen för utökat planförfarande.

Bakgrund och syfte

Bakgrund

Karlskrona kommun är i behov av utveckling av verksamhetsmark och södra Verkö är sedan lång tid tillbaka ett etablerat verksamhetsområde där stor del av verksamheterna är i behov av att ligga ytterligare verksamhetsmark. Utvecklingen på Verkö går snabbt framåt och behovet av ytor är stort. NKT och Roxtec har inkommit med en gemensam ansökan att justera mindre ytor i anslutning till deras verksamheter mot Verkövägen. Efter planbeskedet har omfattningen av planarbetet ökat - dels för att bekräfta befintliga förhållanden som planenliga men även för att möjliggöra omdragning av väg och nybyggnation.

Planens syfte

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att legalisera befintlig markanvändning efter befintliga förhållanden samt att möjliggöra förändrad markanvändning för Rombvägen samt sista delen av Verkövägen samt för att möjliggöra nybyggnation. Det övergripande syftet är att möjliggöra vidareutveckling av befintliga verksamheter.

Plandata

Läge och areal

Planområdet är beläget på södra Verkö och är uppdelat i flera mindre områden. Fastigheterna som ingår i planområdet är delar av Verkö 3:1, Verkö 3:25, Verkö 3:272, Verkö 3:336, Verkö 3:338 och Verkö 3:342. Områdena är totalt ca 5 ha och är belägna intill Verkövägen och Rombvägen i anslutning till NKT:s och Roxtecs verksamheter.

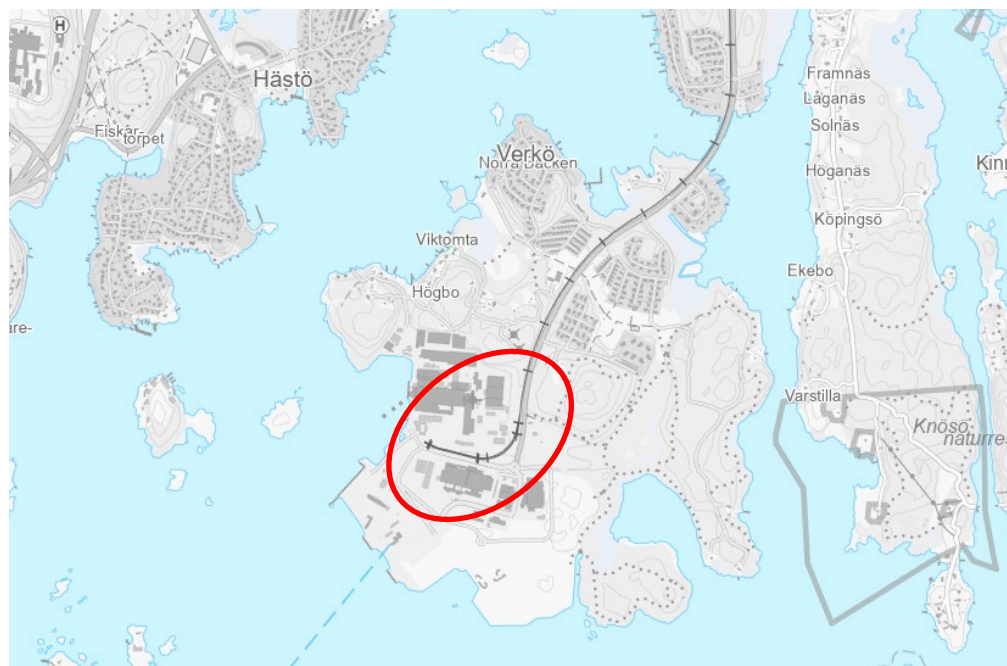


Bild 1. Översiktskarta ungefärligt planområde.

Markägoförhållande

Fastigheterna Verkö 3:1, Verkö 3:25, och Verkö 3:342 ägs av Karlskrona kommun.
Fastigheten Verkö 3:336 ägs av Roxtec Kontorsfastigheter AB.

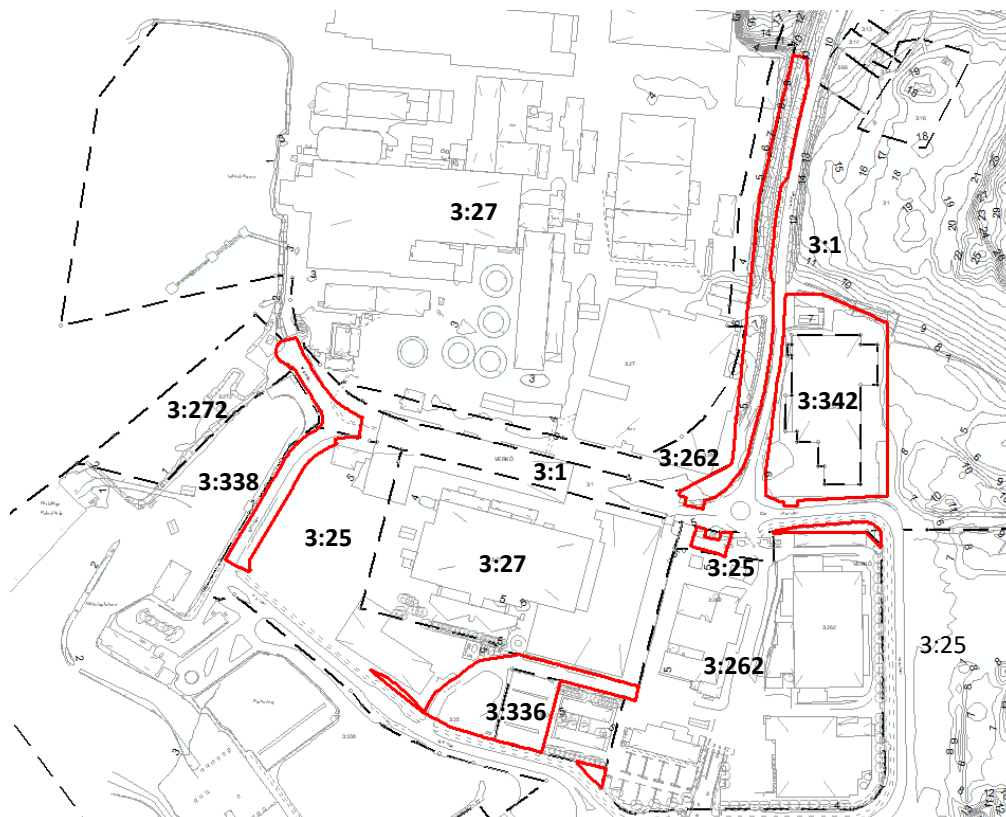


Bild 2. Översiktskarta med planområdets gränser i rött och fastighetsgränser och beteckningar i svart.

Sammanfattning av planförslaget

Kartan nedan redovisar de ytor som föreslås justeras och som ingår i förslag till detaljplan för del av Verkö 3:1 m.fl.

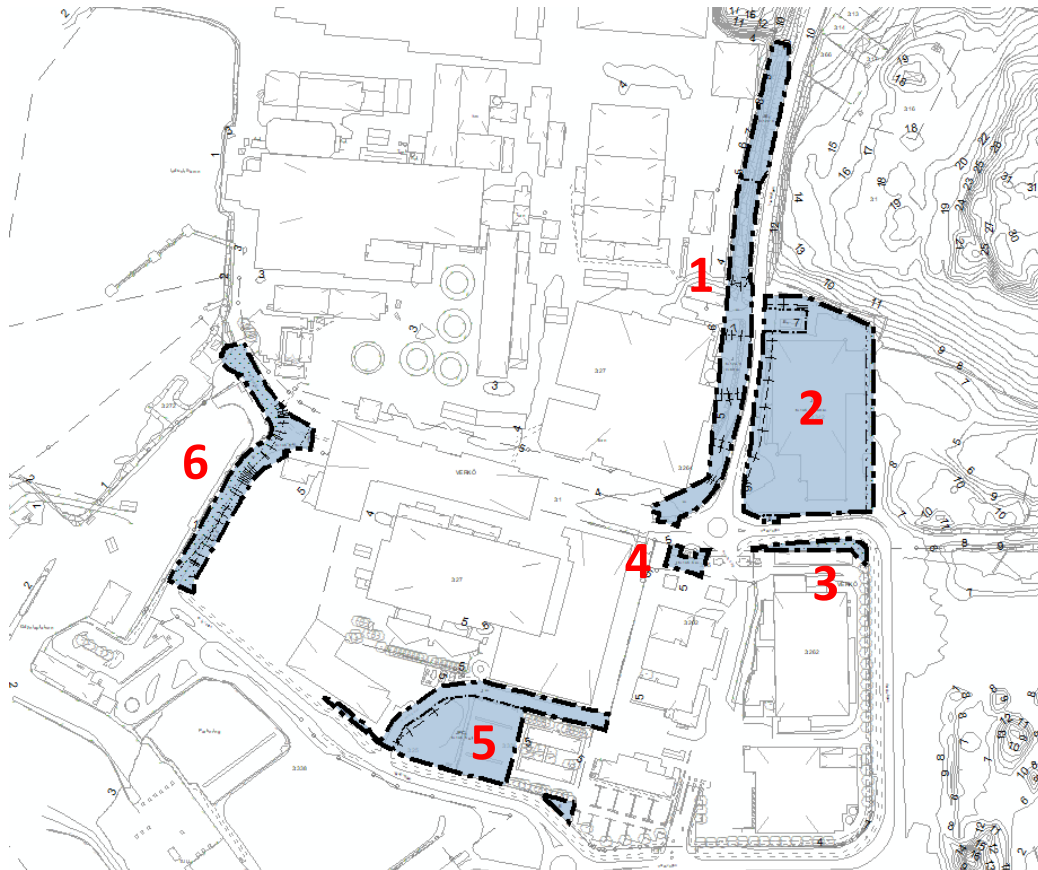


Bild 3. Planområdets olika delområden.

Nedan är en beskrivning av de huvudsakliga förändringarna i respektive delområde.

1. Se över möjligheter att justera gränsen mellan allmän plats och kvartersmark efter dagens förhållande och önskad utveckling. Se över möjligheten att placera två RUPS, (anläggningar för störningsfri el), längs Verkövägen.
2. Se över möjligheten att justera gränsen mellan allmän plats och kvartersmark efter dagens förhållande och önskad utveckling. Planläggning av NKT:s nya logistikhall och området i anslutning till den.
3. Se över möjligheten att justera gränsen mellan allmän plats och kvartersmark efter dagens förhållande och önskad utveckling i anslutning Roxtecs område.

4. Se över möjligheten att minska området för transformatorstationen till förmån för verksamhetsutveckling / anpassning till dagens förhållande och önskad utveckling.
5. Se över möjligheten att släcka ut del av Rombvägen för att i stället dela ytan mellan Roxtec och NKT samt underlätta etablering av gemensamt parkeringshus med möjlighet till mindre restaurang eller mobilitetsservice i bottenplan. Omlokalisering av befintlig nätsstation.
6. Se över möjligheter att planlägga sista delen av Verkövägen som kvartersmark (med undantag för gång- och cykelväg).

Nuläge, planförslag och konsekvenser

Bebyggelse

Befintlig och ny bebyggelse

Nuläge

I och i anslutning till planområdet finns flertalet verksamhetsbyggnader. Flera av dessa har tillkommit de senaste åren.

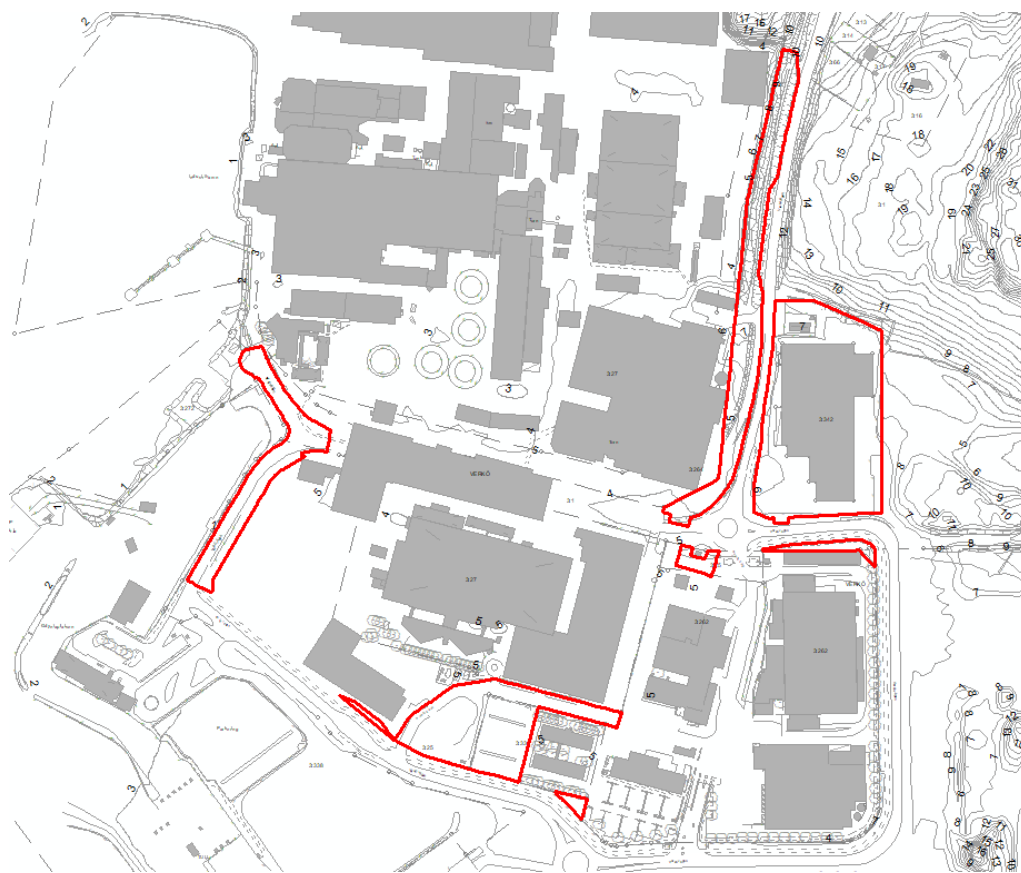


Bild 4. Karta som visar bebyggelsen i området idag. Planområdets avgränsning med röda linjer.

Inom planområdet finns idag en logistikbyggnad tillhörande NKT som nyligen uppförts. Byggnaden är belägen öster om Verkövägen i anslutning till rondellen.



Bild 5. Foto som visar NKT:s logistikbyggnad öster om Verkövägen. Bilden är tagen från norr.



Bild 6. Foto som visar NKT:s logistikbyggnad sedd från Verkövägen i sydöst.

I anslutning till planerade nya byggnader för störningsfri el på dagens järnvägsspår finns nytillkomna byggnader på en lägre marknivå på NKT:s fastighet.



Bild 7. Foto som visar NKT:s verksamhetsbyggnader väster om Verkövägen och järnvägen i norra delen av området.

I södra delen av området pågår byggnation av en industribyggnad för NKT:s behov norr om Rombvägen.



Bild 8. Befintlig byggnad under uppförande norr om Rombvägen.

I norra delen av Roxtecs område finns en tältbyggnad med tillfälligt bygglov där det i detaljplanen föreslås att kvartersmarken utökas mot Verkövägen till det staket som finns idag.



Bild 9. Befintlig bebyggelse på Roxtecs område som angränsar till del av planområdet.

Öster om planområdets norra del finns en bostadsfastighet samt ett missionshus.

Planförslag och konsekvenser

Planförslaget möjliggör för två byggnader för störningsfri el, RUPS, väster om Verkövägen, i läget för tidigare järnvägsspår. Syftet med anläggningarna är att driftssäkra NKT:s produktion genom reservkraft. Detta område planläggs som teknisk anläggning och industri för en framtida flexibilitet gällande markägandet.

Byggnaderna har en ungefärlig storlek på 17 x 42 meter vardera och är i två våningar med en höjd på ca 11 meter. Detaljplanen reglerar högsta nockhöjd +23 m över nollplanet vilket motsvarar ca 13 m över Verkövägens marknivå. Placeringen av byggnaderna föreslås längst i norr för att kunna ha en så lång fil för lastbilar som

möjligt kvar även efter byggnationen. Byggnadernas placering i förhållande till planerad förändrad dragning av väg- och järnväg har justerats något inför granskningen av detaljplanen. Byggnadernas storlek och utformning kommer att studeras vidare inför ett genomförande.

För att få plats med byggnaderna behöver en platsgjuten stödmur på ca 7 meter anläggas mot angränsande verksamhetsmark i väster som har en marknivå på ca 3-3,5 meter. Marknivån för nya byggnader är ca 10 meter, dvs i höjd med Verkövägen.



Bild 10. Foto från Verkövägen som visar befintlig bebyggelse i närheten av planerad ny bebyggelse och den nivåskillnad som är mellan järnvägsbanken och verksamhetsmarken. Järnvägsspåren är sedan våren 2026 bortplockade inom planområdet.

Nya byggnader i detta läge har föranlett att järnvägsspåret kortats av och det krävs även att förändringar görs av Verkövägen där filen för NKT:s transporter kortas ner och gång- och cykelvägen förskjuts österut. Se vidare under rubriken *Trafik*, s. 20.



Bild 11. Fotomontage som visar byggnadernas placering i förhållande till Verkövägen. I denna bild är dock byggnaderna placerade längre söderut än vad planförslaget möjliggör.



Bild 12. Karta som visar befintlig och planerad ny bebyggelse i norra delen enligt planförslaget. Föreslagna byggnader för störningsfri el redovisas med orange färg. Tunn streckad linje redovisar justerat läge av gång- och cykelvägen.

Även området söder om ovan nämnda anläggningar längs Verkövägens västra sida planläggs som industri för en utökning av verksamheten.

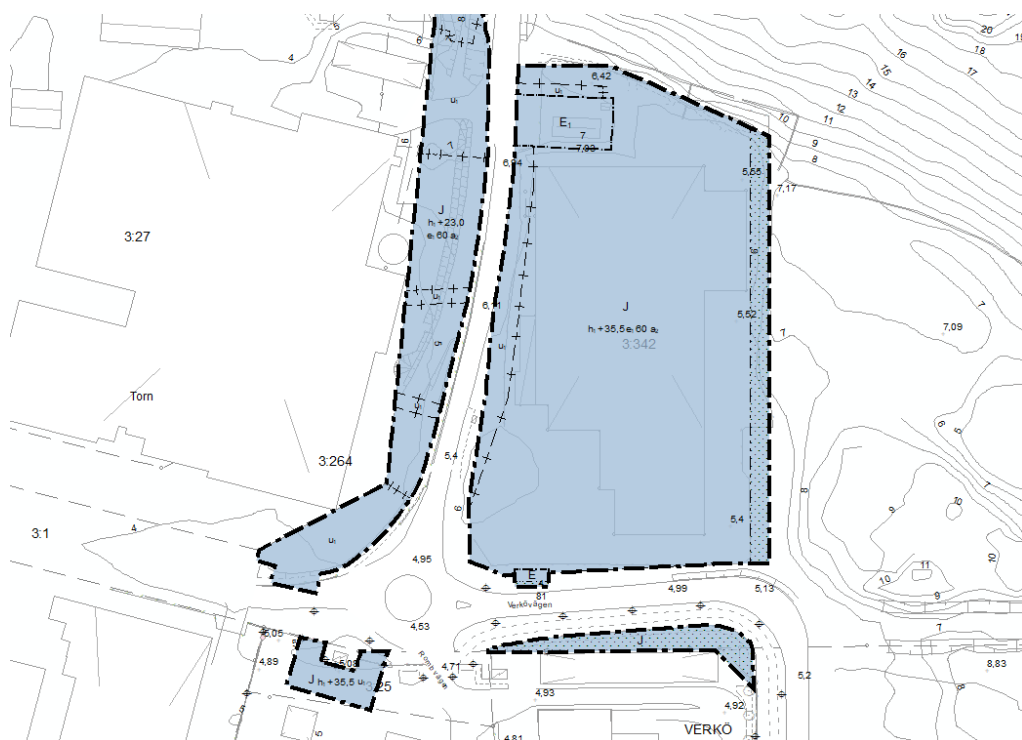


Bild 13. De delar av planområdet som ligger i anslutning till den norra cirkulationsplatsen föreslås planläggas för industri samt mark för tekniska anläggningar för transformatorstation och telestation.

Planförslaget innebär att befintlig logistikhall öster om Verkövägen planläggs som kvartersmark för industri. Eftersom ytan inte omfattas av någon gällande detaljplan gjordes år 2023 en lämplighetsprövning av den nya logistikhallen. Bedömningen var att den ny uppförda bebyggelsen innebar en naturlig komplettering av den befintliga bebyggelsestrukturen inom Verkö industriområde. Den föreslagna lokaliseringen bedömdes lämplig med hänsyn till landskapsbilden och natur- och kulturvärdena på platsen och bedömdes inte medföra betydande olägenheter för omkringliggande fastigheter.

Området kring logistikhallen föreslås regleras med en högsta nockhöjd på 35,5 meter över nollplanet och en högsta sammanlagd byggnadsarea på 60% av fastigheten inom användningsområdet. Befintlig byggnad har en ungefärlig byggnadsarea på 10 000 kvm vilket motsvarar ca 47% av användningsområdet. I likhet med gällande detaljplan väster om Verkövägen föreslås en planbestämmelse om att bygglov inte krävs för att sätta upp eller väsentligt ändra skyltar placerade på högst 8 meters höjd över marknivån.

Mindre ytor i anslutning till norra delen av Roxtecs fastighet planläggs för utökning av verksamheten mot Verkövägen samt mot befintlig nätstation.

I anslutning till Rombvägen i söder kompletteras användningen Industri i gällande detaljplan med Parkering och Detaljhandel. Syftet är att underlätta byggnation av ett gemensamt parkeringshus och att möjliggöra för t.ex. en restaurang i del av byggnadens bottenplan. Detaljplanen reglerar att publika delar ska placeras mot interngatan, dvs på motsatt sida Verkövägen med anledning av risker kopplat till farligt gods. Byggrättens omfattning och höjd regleras genom en högsta nockhöjd på 35,5 meter över nollplanet vilket motsvarar ca 30 meter över marknivån. Bestämmelserna motsvarar gällande detaljplans regleringar.

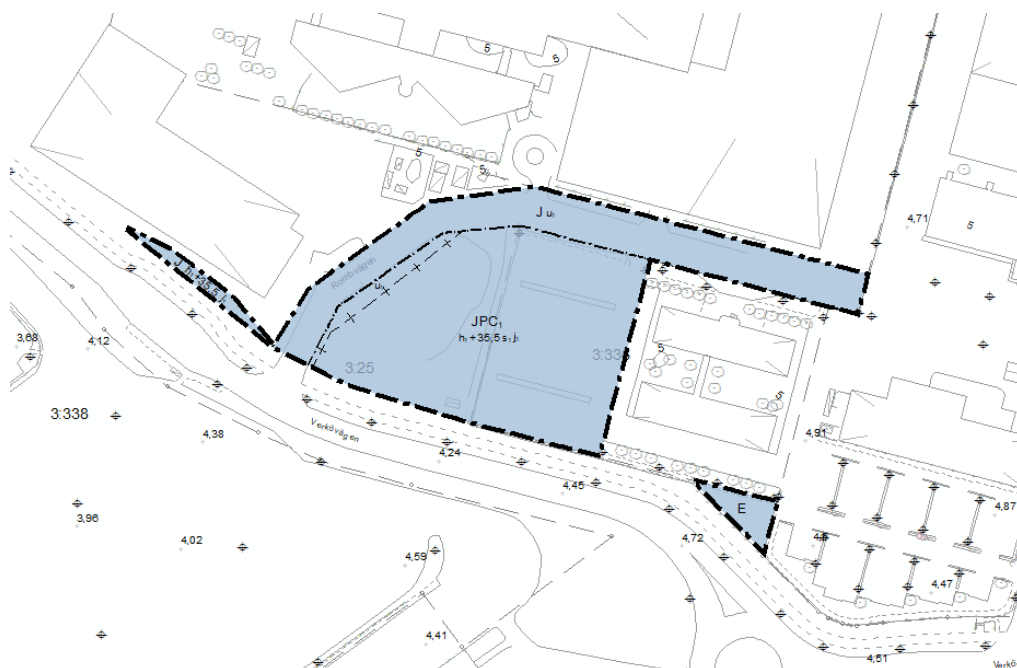


Bild 14. Den del av planområdet vid södra delen av Verkövägen där detaljplanen möjliggör för ett parkeringshus med centrum i bottenplan.

Mindre delar av KBP:s fastighet Verkö 3:338 är idag planlagda som Industri, förmodligen en miss vid tidigare planläggning. Dessa delar föreslås planläggas som Hamn med motsvarande bestämmelser som angränsade detaljplan som medger Hamn. Högsta nockhöjd över angivet nollplan regleras till + 35,5 meter.

Tillgänglighet

Planförslag

Den nya bebyggelsen ska uppfylla kravet på tillgänglighet och vara användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga enligt plan- och bygglagen och BBR (Boverkets byggregler).

Stads- och landskapsbild

Nuläge

Södra delen av Verkö är idag bebyggt med industribyggnader och är relativt hårt exploaterad. Det gör att stadsbilden redan är påverkad av bebyggelsen. Den främsta påverkan på stads- och landskapsbilden utgörs av tre torn, vilka kan ses som landmärken långt utanför planområdets avgränsning.

Planförslag och konsekvenser

Stadsbilden kommer till viss del att förändras genom att två byggnader (anläggningar för störningsfri el) föreslås placeras väster om Verkövägen. Byggnaderna föreslås placeras mellan befintlig bebyggelse och Verkövägen på mark som idag utgör järnvägsspår. Det innebär att bebyggelsen kommer närmare Verkövägen och därmed blir mer synlig från vägen. Byggrätten för framtida parkeringshus (i södra delen av planområdet) föreslås få motsvarande höjd som i befintlig detaljplan.

Omgivningspåverkan - utsikt, sol och skuggning

Nuläge

Verksamheterna inom planområdet är överlag belägna relativt långt ifrån bostadsfastigheter. Bostadshuset på fastigheten Verkö 3:14 och Verkö 3:17 öster om Verkövägen ligger på ett avstånd om ca 60 meter från planerad nybyggnation på dagens järnvägsspår. Avståndet från planerad nybyggnation och bostadsfastighetens gräns är ca 30 meter. Befintlig bebyggelse inom NKT:s område är i varierande höjder där de närmaste byggnaderna är lägre än planerad nybyggnation och byggnaden längre söderut är betydligt högre.

Skuggning inom den egna fastigheten finns men bedöms inte som en olägenhet då det är en industrifastighet.

Planförslag och konsekvenser

Högsta nockhöjd på ny bebyggelse inom den tillkommande industrimarken föreslås vara 35,5 meter över nollplanet vilket motsvarar ca 26 meter över Verkövägens marknivå. Nybyggnationen i den norra delen på befintligt järnvägsspår planeras dock endast till en höjd på ca 11 meter från befintlig marknivå. Befintliga verksamhetsbyggnader sydväst om aktuell byggnation har en högre höjd idag. Vegetation finns mellan Verkövägen och bostadsfastigheten/tomten vilken till viss del också skuggar. Bostaden ligger på en högre nivå än Verkövägen. Byggnationen

som detaljplanen syftar till att möjliggöra bedöms inte påverka sol och skuggning för närliggande bostad.

En viss ökad skuggning/minskat ljusinsläpp kan komma att ske om exploateringen ökar, men bedöms inte påverka intilliggande verksamheter eller vara negativ för den egna fastigheten.

Naturmiljö

Mark och topografi

Nuläge

Området är till största del flackt undantaget en markyta i den norra delen. Här finns en höjdskillnad mellan industriområdet och järnvägen/Verkövägen. Det finns även nivåskillnader i anslutning till logistikbyggnaden i områdets norra del.

Planförslag och konsekvenser

För att möjliggöra föreslagen byggnation för anläggningarna med störningsfri el i planområdets norra del behöver del av området fyllas upp och en stödmur anläggas. Denna planeras dock utanför planområdet. I övrigt föreslås inga större förändringar av marknivån med anledning av planförslaget.

Geotekniska förhållanden

Nuläge

Planområdet utgörs främst av utfyllnadsmassor men till viss del även av urberg. I den norra delen består marken främst av morän, sandig morän och urberg.

Geotekniska undersökningar har tagits fram i samband med tidigare detaljplaner på Verkö samt med anledning av utbyggnad av verksamheterna.

Planförslag och konsekvenser

De ytor som detaljplanen omfattar är i huvudsak inte tänkta att bebyggas utan i första hand användas för logistik. Den sista delen av Verkövägen i väster, efter korsningen vid färjeterminalen samt den sista delen av Rombvägen, föreslås släckas ut och marken planläggas som kvartersmark för industri men vägarna som funktion kommer finnas kvar för internt bruk.

I anslutning till Rombvägen föreslås kompletterande användningar för att underlätta etableringen av ett gemensamt parkeringshus. I norra delen utökas kvartersmarken för industri för att möjliggöra anläggningar för störningsfri el på dagens järnvägsspår. Grundläggningsförutsättningarna för utökning av verksamheterna bedöms i detta läge som goda. Ingen geoteknisk utredning bedöms behöva göras i samband med planarbetet.

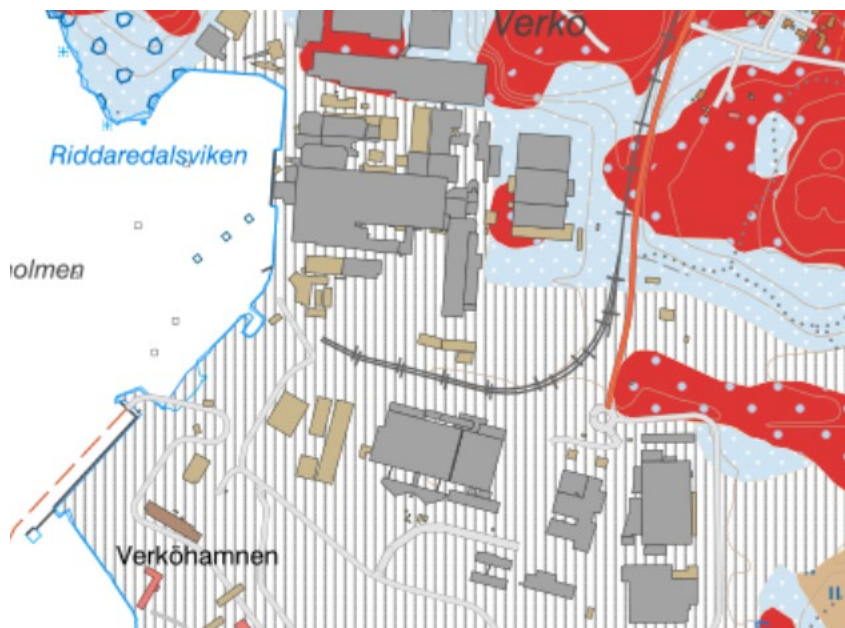


Bild 15. Utdrag ur SGU:s jordartskarta.

Natur, arter och rekreation

Nuläge

Alla ytor som ansökan omfattar är i huvudsak asfalterade. Vissa delar är grusade eller gräsbeväxta. Längs Verkövägen, norr om cirkulationen vid Rombvägen, finns delvis vegetation längs östra sidan som sedan går över i en bergsskärning längre norrut (följer vägens sträcknin). En naturvärdesinventering är framtagen under år 2023 för området öster om Verkövägen. Denna visar att området norr om den nyligen uppförda logistikbyggnaden har ett högt naturvärde. Här finns också ett antal utpekade värdeträd. Del av vegetationen, främst i söder, har påverkats i samband med utbyggnaden av logistikbyggnaden samt kringliggande ytor. Inom det inventerade området ovan finns bl.a. också förekomst av fladdermöss enligt inventeringar utförda under år 2023.



Bild 16. Utdrag från naturvärdesinventering utförd av Norconsult år 2023.

Planförslag och konsekvenser

Då aktuell detaljplanen syftar till att justera gränsdragningar efter befintliga förhållanden och möjliggöra utveckling av befintliga verksamheter utanför områdena med naturvärden bedöms inte natur- och artvärdena påverkas vid ett genomförande av planförslaget.

Kulturmiljö

Värdefull bebyggelse

Inom eller i närheten av planområdet finns inga byggnader som bedöms vara värdefulla ur kulturmiljösynpunkt.

Riksintresse kulturmiljö och världsarv

Planområdet är beläget utanför riksintresset för kulturmiljövården (Karlskrona, K 15) samt utanför område för världsarv och även utanför dess buffertzon.

Fornlämningar

Inga dokumenterade bevarandevärda områden för kulturmiljö på Verkö berörs och inga av Riksantikvarieämbetets registrerade fornlämningar berörs.

Trafik

Vägnät

Nuläge

Verkövägen (som är en kommunal väg) är den väg som leder till Verkö industriområde från fastlandet. Parallellt med Verkövägen finns en gång- och cykelväg som i Lyckeby/Vedeby ansluter till kommunens övergripande gång- och cykelvägnät.

Längs med Verkövägen i planområdets norra del finns en fil för uppställning av lastbilar längs en sträcka på ca 150 meter mellan körbanan och gång- och cykelvägen. Filen är till för lastbilar som ska in på NKT:s område som behöver passera vaktkuren.



Bild 17. Flygbild som visar Verkövägen i planområdets norra del med gång- och cykelväg samt fil för uppställning av lastbilar som ska in på NKT:s område.



Bild 18. Verkövägen i planområdets norra del med vy söderut. Mellan körbanan och gång- och cykelvägen finns en fil för uppställning av lastbilar som ska in på NKT:s område.

I den södra delen av området finns en mindre del av Rombvägen kvar som allmän plats efter det att den norra delen av vägen släcktes ut genom detaljplan för Verkö 3:1 och 3:25 m.fl. från år 2020. I aktuell detaljplan föreslås att även den sista delen

av Rombvägen planläggs som kvartersmark då vägen inte har några allmänna målpunkter.

I den västra delen av området har NKT sin huvudentré och KBP sin norra grind för lastbilstransporter. Lastbilar som ska in till KBP:s område stod tidigare över körbanan och väntar på att bli insläppta vilket begränsar framkomligheten på vägen. Ombyggnation har nu gjorts för att logistiken ska fungera på ett bättre sätt genom att grinden placerats längre in på KBP:s område



Bild 19. Bild från norr mot KBP:s nya infart där lastbilar har plats att vänta på den egna fastigheten innan grinden.

Standarden på gång- och cykelvägen minskar den sista sträckan efter färjeterminalen då det endast är en smalare gångväg längs sista delen av Verkövägen mellan KBP:s staket och parkerade bilar.

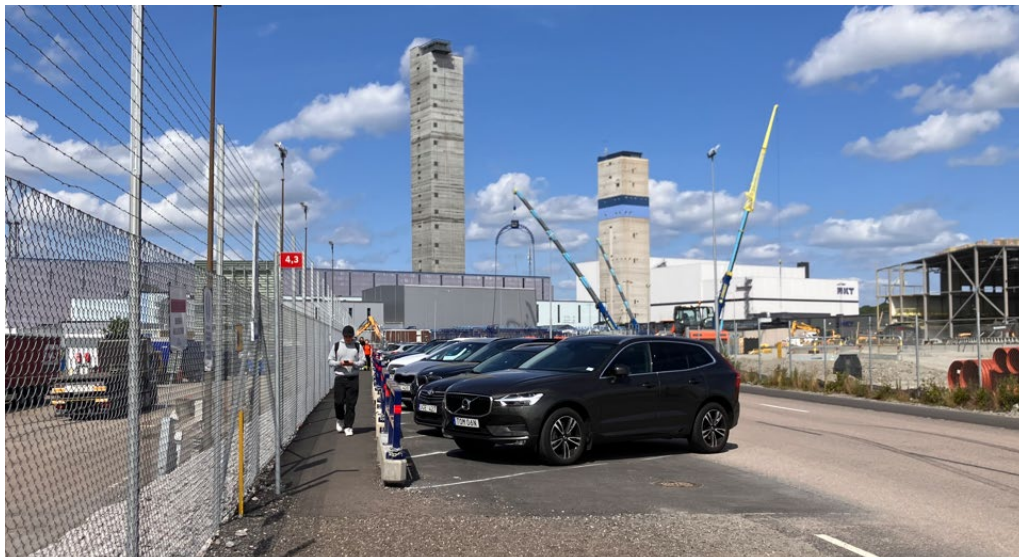


Bild 20. Foto som visar sista delen av Verkövägen efter korsningen vid färjeterminalen. Dagens gångväg mellan KBP:s staket och parkerade bilar är smal.

I gällande detaljplan finns en planlagd gångväg på allmän plats längs KBP:s norra staket. Denna finns dock inte fysiskt på platsen.

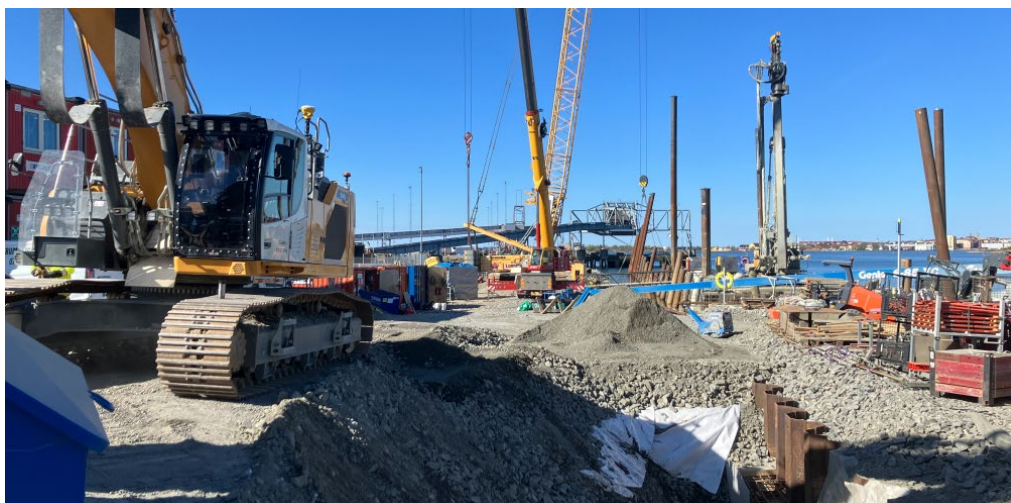


Bild 21. Foto som visar hur det ser ut norr om KBP:s staket där det enligt gällande detaljplan finns en planlagd gångväg och där utfyllnad pågår för nytt kajläge.

Planförslag och konsekvenser

Verkövägens körbana behöver smaltas av, uppskattningsvis från ca 10 meter till 8 meter. Vägbredden är 8 meter längre söderut och denna bredd bedöms tillräcklig för fortsatt god framkomlighet. Filen för lastbilar föreslås kortas ner och gång- och cykelvägen flyttas ut mot körbanan.



Bild 22. Föreslagna nya byggnader i norra delen innebär att filen för lastbilar behöver kortas ner och gång- och cykelvägen flyttas ut mot körbanan. Tunn streckad linje redovisar justerat läge av gång- och cykelvägen efter byggnaderna är på plats.

Den sista delen av Verkövägen i väster föreslås planläggas som kvartersmark istället för allmän plats (med undantag för område för gång- och cykelväg). Anledning till detta är att den sista delen av vägen idag inte har några allmänna målpunkter och endast försörjer NKT:s och KBP:s områden. Området föreslås ägas av NKT och fortsatt rättighet till in- och utfart kommer att säkerställas genom avtal i samband

med att del fastigheten överläts från kommunen till NKT. Förslag på förändrad trafikstruktur i anslutning till KBP:s norra grind har parallellt med planarbetet studerats av NKT i dialog med KBP för att möjliggöra en mer välfungerande trafiksituation för båda verksamheterna. Ny placering av infart och grind möjliggör att lastbilar kan ställa upp sig inom KBP:s eget område.

Detaljplanens gräns har dragits så att ett område på 3 meter är kvar som allmän plats för gång- och cykelväg längs vägens västra sida och vidare längs KBP:s norra staket bort till tänkt läge för en framtida båtpendel. I detta område pågår planering för utfyllnad för nytt kajläge för NKT. Mellan gångvägen och körbanan är bilparkering idag. I och med breddning av gång- och cykelvägen får antingen parkering utgå eller ske längsgående istället. På sträckan går även breda trucktransporter vilket behöver tas hänsyn till.

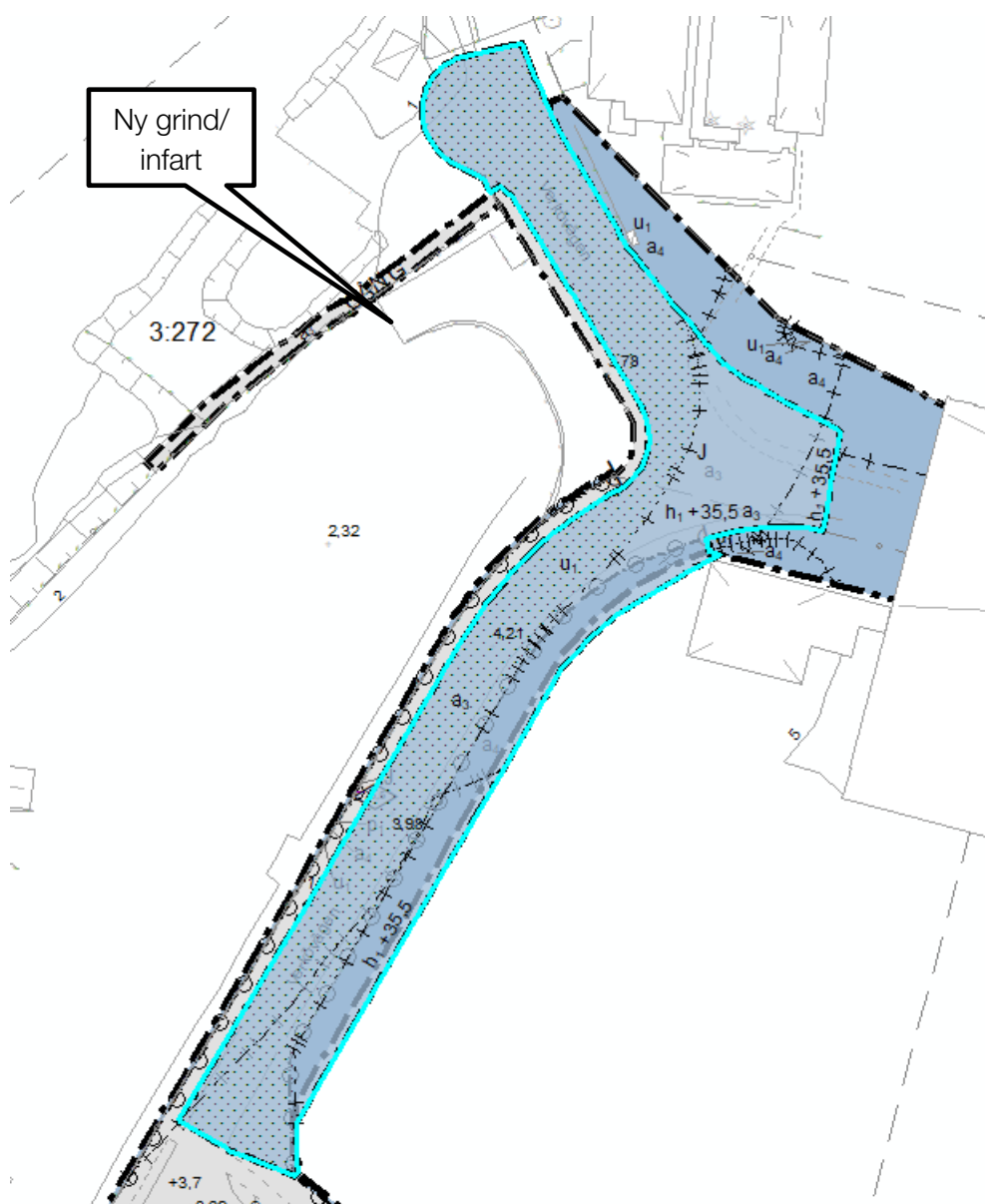


Bild 23. Sista delen av Verkövägen föreslås planläggas som kvartersmark för industri med undantag för gång- och cykelväg fram till planerad framtida båtpendel som föreslås kvarstå

som allmän plats – gata enligt gällande detaljplan. Plangränsen för förslag till ny detaljplan avgränsad med turkos linje men gällande detaljplan under.

Gång- och cykelvägen var undersamrådet med i planförslaget men undantogs inför granskningen eftersom den nu antagna utvecklingsplanen anger en förändrad struktur av området med en genare dragning av gång- och cykelvägen och denna dragning är därmed främst att betrakta som en tillfällig lösning. Slutlig utformning av detta område föreslås tas med i kommande detaljplan för utvecklingen av området.

I och med att planområdet avgränsas mot allmän plats och utfartsförbud som linjesymbol inte kan ritas in i plangräns har istället textbestämmelsen kring utfarter lagts till i de viktigaste delarna. Oavsett behövs en dialog med kommunen som väghållare vid anordnande av eller förändringar av tillfart mot kommunal väg vilket gör att frågan också kan hanteras på så sätt.

Parkering

Enligt kommunens riktlinjer för parkering är området beläget inom zon C, vilket innebär att det krävs 0,6 p-platser per anställd inom industri. Inom NKT finns ca 1050 anställda. Deras befintliga parkeringsbehov enligt riktlinjerna är därmed 630 parkeringsplatser. 10 % av platserna ska vara tillgängliga för besökare, dvs. 63 p-platser.

NKT:s och Roxtecs verksamheter växer, vilket bland annat påverkar körvägar, gångvägar och parkeringsplatser. Utökad bebyggelse ger behov av mer parkeringsplatser. Diskussioner har förts kring behov av parkeringshus, antingen separat eller gemensamt. Detaljplanen möjliggör för användningen Parkering i söder vid Rombvägen på mark som dels ägs av Roxtec och dels av Karlskrona kommun.

Att anordna erforderliga parkeringsplatser för cykel bedöms möjligt då det finns stora ytor till förfogade.

Kollektivtrafik och färja

Nuläge

Kollektivtrafik med buss finns från Karlskrona centrum, via Lyckeby med sluthållplats Verkö färjeterminal. En busshållplats finns vid NKT/Roxtec och vid Verkö industriområde. Bussen avgår ca var 20:e min. Från Verkö färjeterminal avgår färjor dagligen till Gdynia i Polen.



Bild 24. Nyanlagd busshållplats, NKT/Roxtec, väster om NKT:s logistikbyggnad

Planförslag och konsekvenser

Befintlig busshållplats Verkö industriområde föreslås på den norra sidan flyttas österut. Planlagd allmän plats för detta i det befintliga läget föreslås därför övergå till kvartersmark. Den nya hållplatsen ryms inom allmän platsmark utanför planområdet.

Förändrade hållplatslägen för busstrafiken efter det att Verkövägen fått en ny dragning kan bli aktuella på sträckan mellan NKT:s logistikhall och Roxtecs område. Utrymme för detta bedöms finnas inom den allmänna platsen.

I en framtid planeras en båtpendel med angoring i västra delen av Verkö. Genom detaljplanen säkras åtkomsten till denna för gående och cyklister.

Järnväg

Nuläge

Längs Verkövägen finns ett järnvägsspår för godstrafik med förbindelse till Kusttill kustbanan vilket som en följd av pågående detaljplanearbete under våren 2026 har kortats av fram till korsningen vid Verkö skola. Spåret var anlagt som ett ”hanteringsspår” och är en mellanlösning med begränsad möjlighet att hantera gods. Banan har i princip inte haft någon trafikering under senaste tiden. Motsvarande funktion kommer fortfarande finnas efter denna förändring, (gods som kan dras eller köras av i tågets färdriktning). Planering pågår för en framtida kombiterminal genom att väg och järnväg till Verkö industriområde läggs om i en mer östlig dragning.

Planförslag och konsekvenser

Tidigare järnväg har med anledning av detaljplanen tagits bort för att möjliggöra önskad utveckling med anläggningar för störningsfri el. Nuvarande lösning med en stoppbock norr om infarten till Verkö skola möjliggör att 300 m långa tåg kan hanteras utan att blockera någon korsande väg. Denna anläggning kan finnas kvar tills dess att en ny kombiterminal är på plats öster om Verkövägen i enlighet med den utvecklingsplan och kommande detaljplan som är under framtagande för att möjliggöra detta.

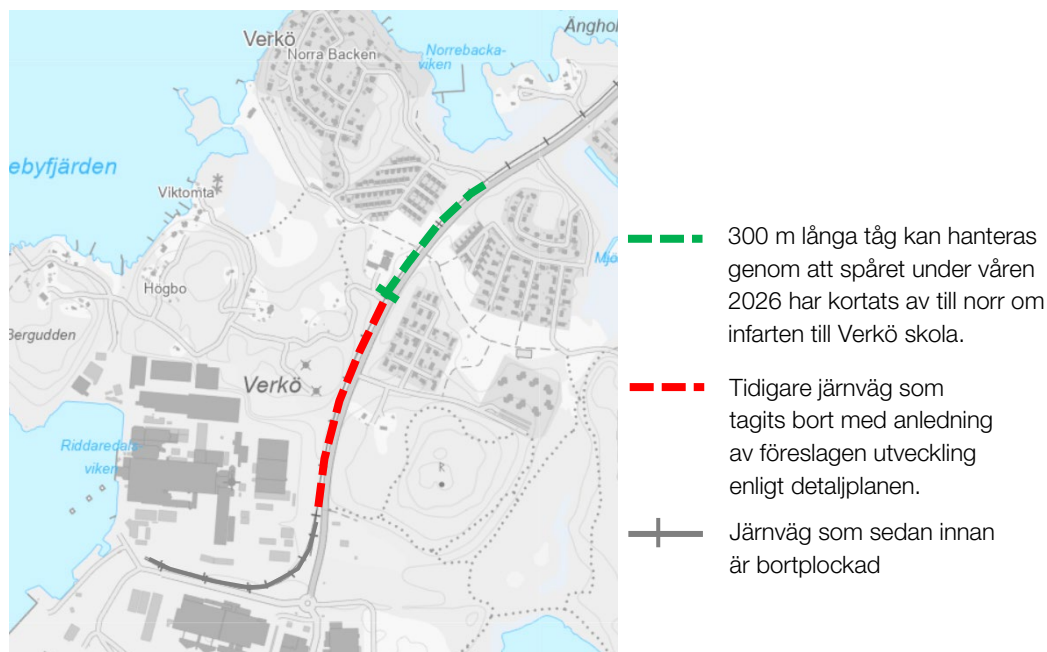


Bild 25. Karta över dagens järnväg och de förändring som gjorts med anledning av föreslagen utveckling enligt aktuell detaljplan.

Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en dialog och avstämning skett med arbete med utvecklingsplanen för södra Verkö. Förprojektering av en framtida väg och järnvägslösning har utförts parallellt med detaljplanen och anläggningarna för störningsfri el. Planförslagets gränsdragningar har gjorts för att ha en fortsatt handlingsfrihet i utformning av framtida infrastrukturförändringar.

Service

Offentlig och kommunal service

Nuläge

Inom planområdet finns två restauranger. Matvarubutiker, vårdcentral, apotek, gym, butiker mm finns i Lyckeby/Vedeby ca 3–3,5 km norr om planområdet.

Planförslag och konsekvenser

Planförslaget möjliggör för detaljhandel i form av tex en restaurang i delar av bottenplan på byggrätten för ett nytt parkeringshus.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Nuläge

Planområdet är anslutet till kommunalt vatten och avlopp. I Rombvägen finns befintliga och nya omlagda VA-ledningar.

Planförslag och konsekvenser

Det bedöms finnas kapacitet att ansluta ytterligare bebyggelse tillhörande befintlig verksamhet. Avgränsning med u-områden finns för att kunna ge möjlighet till säkerställande av befintliga och nya ledningar inom området.

Dagvatten

Nuläge

Dagvatten eller ytvatten avleds till befintliga eller nya dagvattenledningar.

Planförslag och konsekvenser

Planområdet är uppdelat i många olika delområden och syftar främst till att bekräfta befintliga förhållanden samt att komplettera användningar inom befintlig bygggrätt. I den norra delen längs Verkövägens västra sida möjliggörs dock en utökning av kvartersmark för att möjliggöra nybyggnation av anläggningar för störningsfri el.

Ingen dagvattenutredning bedöms behövas tas fram i samband med detaljplanen då inga större förändringar planeras. Kapacitet bedöms finnas i ledningsnätet. Eftersom området idag till största delen är hårdgjort, innebär ytterligare byggnation inte någon väsentlig förändring vad gäller ej genomsläppliga ytor. Dagvattenhanteringen föreslås studeras närmare i samband med respektive byggnation.

El, tele, optik och uppvärmning

Nuläge

Planområdet är beläget inom Affärsverkens nätområde och är anslutet till el, fiber och fjärrvärme.

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns tre nätstationer. NKT har ett behov av störningsfri el för att undvika driftsstopp i sin produktion.

I anslutning till NKT:s logistikbyggnad finns en telestation.

Planförslag och konsekvenser

Föreslagna byggnader i områdets norra del föreslås inrymma anläggningar för störningsfri el, se vidare under rubriken *Bebyggelse*. Genom dessa anläggningar möjliggörs en mer driftssäker industriproduktion. Byggnaderna placeras i samma nivå som Verkövägen och nås ifrån detta håll.



Bild 26. Vy från Verkövägen mot norr där föreslaget läge för nya anläggningar är på spårområdet.

I den norra delen (norr om NKT:s logistikbyggnad) planläggs befintlig nätstation som E-område för teknisk anläggning. Avgränsning med u-områden finns för att kunna ge möjlighet till säkerställande av befintliga och nya ledningar inom området.



Bild 27. Befintlig nätstation öster om Verkövägen i anslutning till NKT:s logistikbyggnad.

Nätstationen norr om Verkövägen i närheten av Rombvägen föreslås omlokaliseras i ett östligare läge, närmare cirkulationsplatsen på fastigheten Verkö 3:25, i samband med att området bebyggs. Området för ny nätstation är idag planlagt som industri och föreslås i stället planläggas för teknisk anläggning för att säkerställa detta behov. För att få åtkomst till ny nätstation behöver en överfart tillskapas över dike och gång- och cykelväg. Inga brännbara byggnadsdelar får förekomma närmre än 5 meter från fasad.

En etablering av ett parkeringshus i detta läge förutsätter förmodligen ytterligare en nätstation för det elbehov som en sådan byggnad kräver, en station integreras/samplaneras då med fördel ihop med det projektet.

Ett u-område har lagts ut i Rombvägen eftersom ett flertal ledningar ligger där idag och placeringen bedöms fortsatt vara lämplig i detta stråk då avsikten är att vägen ska vara kvar i sin funktion men inte som en allmän anläggning.



Bild 28. Befintlig nätstation norr om Verkövägen i området vid Rombvägen.

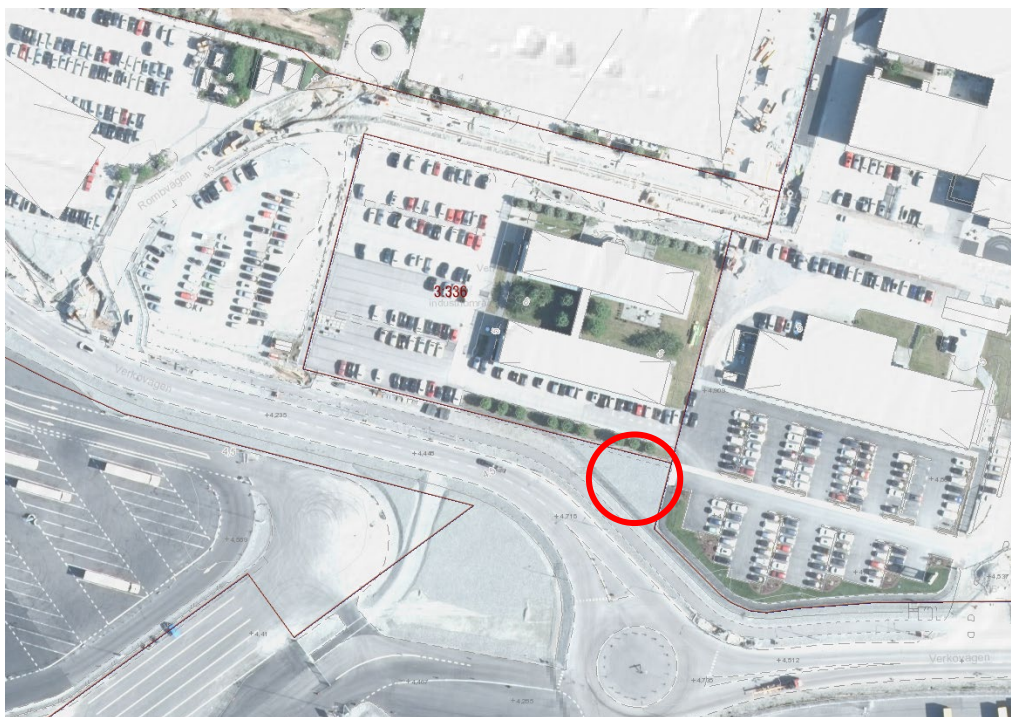


Bild 28. Karta över föreslaget nytt läge för nätstation på fastigheten Verkö 3:25.

Söder om den norra cirkulationsplatsen är befintlig nätstation planlagd för ändamålet. Den södra delen föreslås ändras till Industri då det inte finns behov av all planlagd yta för teknisk anläggning. Det större område som frigörs kan då istället nyttjas för utveckling av befintliga verksamheter.



Bild 29. Befintlig nätstation söder om den norra cirkulationsplatsen.

Telestationen i anslutning till logistikbyggnaden föreslås flyttas söderut mot Verkövägen, ett E-område för denna anläggning ritas in på plankartan.



Bild 30. Foto från sydväst mot NKT:s logistikbyggnad. Den gula mindre byggnaden till vänster i bild är en telestation som föreslås flyttas söderut intill Verkövägen.

Nya byggnader kan troligen anslutas till fjärrvärmenätet.

Avfall

Befintliga verksamheter genererar avfall och material till återvinning. Verksamheternas tillstånd enligt miljöbalken gäller verksamhetsavfall.

Det är Affärsverken som är mottagare av hushållsavfall.

Sociala aspekter

Barnperspektiv

Som barn betraktas alla människor under 18 år. Detaljplanen berör de barn, yngre som äldre, flickor som pojkar, som rör sig genom området. De bedöms dock vara få eftersom södra Verkö är ett verksamhetsområde där det är riskfyllt för barn att vistas då det sker transporter med transporter med bil, lastbil, truckar m.m. Barn skyddas från att beträda de olika verksamhetsområdena då de är inhägnade.

Verköskolan och Verkö förskola är numera nerlagda men lokalerna används av Karlskrona anpassade grundskola. Det finns ett flertal bostadsområden i närområdet. Om trafiken på Verkövägen ökar finns en risk att trafiksäkerheten påverkas negativt för barn boende på Verkö. Det faktum att Verkövägen har en separat gång- och cykelväg gör att påverkan vad gäller trafiksäkerhet inte blir lika stor som om en separering inte funnits.

Jämställdhet och mångfald

Allmänheten har inte tillträde in till verksamhetsområdet och ingen speciell grupp i samhället exkluderas till följd av planförslaget. Utökad verksamhet inom området kan vara positivt för ex. kvinnor och äldre. Detta då det kan tänkas bli fler människor i rörelse vilket är positivt vad gäller upplevelse av trygghet.

Tillgänglighet och trygghet

Produktion pågår både på NKT och Roxtec dygnet runt, vilket gör att en viss rörelse av människor och fordon finns till/från och inom verksamhetsområdet även på nätterna. Dessutom befolkas färjeterminalen både morgon och kväll vid avgång/ankomsttid. Området är även väl belyst. Dessa aspekter kan öka känslan av trygghet i området.

Tunga transporter till verksamheter inom området och till Verkö hamn sker via Verkövägen som delar Verkö i en västlig och en östlig del. En stor mängd trafik kan påverka trafiksäkerheten negativt och därmed trygghetskänslan i närheten av vägen. Verkövägen har dock en separat gång- och cykelväg och planförslaget bedöms inte innebära någon större trafikökning.

Detaljplaneförslaget innebär att industriverksamheten flyttar närmare Verkövägen då byggnader för störningsfri el föreslås på marken där järnvägen går idag.

Gemensamma eller motstående intressen

Det nu aktuella planområdet påverkar inte intentionerna i den fastställda eller pågående utvecklingsplanen så länge tillräckligt utrymme finns kvar för planerad framtida infrastruktur. Detaljplanen möjliggör att parkeringsbehovet kan lösas vilket möjliggör att marken kan nyttjas mer effektivt inom Verkö hamn- och industriområde.

Alternativ och andra ställningstaganden

Alternativt läge för anläggningarna för störningsfri el öster om Verkövägen har studerats i ett inledande skede. Föreslagen placering väster om Verkövägen har dock i en helhetsbedömning setts som det bästa alternativet med tanke på de naturvärden som finns öster om Verkövägen och de begränsningar som denna alternativa placering ger för framtida möjligheter för omdragning av väg och järnväg i ett nytt läge längre österut. Föreslagen placering av anläggningar behöver dock studeras närmare i sin avgränsning norrut för att se till att tillräckligt utrymme finns för framtida infrastruktur. Förprojektering pågår av den nya, av utvecklingsplanen föreslagna, dragningen för väg och järnväg.

Förklaring och motivering av planbestämmelserna

Användning av kvartersmark

J

Industri– Användningen Industri kan användas för områden för all slags produktion, lagring och annan hantering av varor. Infrastruktur i form av till exempel spårområden som krävs för verksamheterna ingår också. Vidare inräknas de personlutrymmen och kontor med mera som kompletterar industriverksamheten.

Planförslaget innebär att del av området öster om NKT:s verksamhet väster om Verkövägen planläggs som industri för att möjliggöra för två byggnader för störningsfri el, RUPS, där järnvägsspåret idag ligger och för att söder om dessa möjliggöra fortsatt utökning av verksamheter och/eller kringtor. Befintlig logistikhall öster om Verkövägen planläggs också som kvartersmark för industri då området inte omfattas av detaljplan idag. I västra delen av området planläggs sista delen av Verkövägen som industri då det allmänna behovet av vägen är lågt och den främst är till nytta för NKT:s och KBP:s verksamheter.

JE₁

Industri, Transformatorstation - Detaljplanen föreslår anläggningar för störningsfri el i norra delen av planområdet, detta område planläggs som teknisk anläggning och industri för en framtida flexibilitet gällande markägandet.

JPC₁

Industri, Parkering, Restaurang och mobilitetsservice – I anslutning till Rombvägen i söder kompletteras användningen Industri i gällande detaljplan med Parkering och användningen Centrum specificerat till restaurang och mobilitetsservice. Syftet är i första hand att underlätta byggnation av ett gemensamt parkeringshus för att lösa den ansträngda parkeringssituationen i området. Som ett komplement till detta syftar användningen Restaurang och mobilitetsservice till att skapa förutsättningar för att en mindre del av byggnaden kan användas för denna typ av lokaler. Användningen kompletteras med egenskapsbestämmelse s₁ som anger publika delar av centrumfunktioner inte får lokaliseras mot Verkövägen.

V

Hamn –Mindre delar av KBP:s fastighet Verkö 3:338 är idag planlagda som Industri. Dessa delar föreslås planläggas som Hamn med motsvarande bestämmelser som angränsade detaljplan som medger Hamn.

E₁

Transformatorstation – I den norra delen, norr om NKT:s logistikbyggnad planläggs befintlig nätstation som E-område för teknisk anläggning.

E

Tekniska anläggningar – Befintlig telestationen öster om Verkövägen i anslutning till logistikbyggnaden föreslås flyttas söderut mot Verkövägen, ett E-område för tekniska anläggningar planläggs utan specificering för en ökad flexibilitet.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Utnyttjandegrad

e_1 0,0

Största byggnadsarea är angivet värde i % av fastighetsarean inom användningsområdet – Inom de norra delarna av planområdet, öster och väster om Verkövägen, för NKT:s behov regleras att största byggnadsarean är 60 % av fastighetsarean inom användningsområdet. Befintlig logistikbyggnad öster om Verkövägen har en ungefärlig byggnadsarea på 10 000 kvm vilket motsvarar ca 47% av användningsområdet. Därmed finns möjlighet enligt detaljplanen att uppföra ytterligare byggnader eller byggnadsvolymer till en största byggnadsarea på ca 2 800 kvm. På tillkommande kvartersmark väster om Verkövägen möjliggörs för byggnader med en total byggnadsarea på ca 5 900 kvm. Planerade byggnader för störningsfri el upptar totalt ca 1400 kvm vilket innebär att ca 4 500 kvm byggnadsarea kvarstår.

Höjd på byggnadsverk

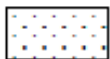
h_1 +0,0

Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan – Nockhöjd mäts till yttertaketets högsta del. Delar som sticker upp över taket som skorstenar och ventilationstrummor räknas inte in i höjden. Höjden ska mätas ifrån angivet nollplan. Med nollplan avses geoiden i det höjdsystem som detaljplanen är upprättad enligt. Nollplanet kan vara lämpligt i situationer där det är viktigt att höjden hamnar på en viss bestämd nivå, exempelvis att höjden ska ha en viss relation till höjden på befintlig bebyggelse.

För området väster om Verkövägen (i planområdets norra del) föreslås en högsta nockhöjd på +23 meter över nollplanet. För området vid logistikhallen öster om Verkövägen föreslås en nockhöjd på + 35,5 meter vilket motsvarar höjden enligt gällande detaljplan söder om Verkövägen. Samma höjd föreslås även för den del av befintligt E-område som släcks ut söder om cirkulationen på fastigheten Verkö 3:25.

Vid området i söder vid Rombvägen och för hamnytorna i västra delen av planområdet föreslås också en högsta nockhöjd på +35,5 meter för att motsvara bestämmelsen i gällande detaljplan.

Begränsning av markens utnyttjande



Marken får inte förses med byggnad – Bestämmelsen innebär att inga byggnader får uppföras eller byggas till inom egenskapsområdet.

Bestämmelsen har lagts ut på tillkommande kvartersmark norr om Roxtecs fastighet Verkö 3:262 samt i östra delen av NKT:s område för den nya logistikbyggnaden eftersom bebyggelse i detta område inte bedöms lämplig med tanke på sikt och framtida behov av förändringar i infrastrukturen.

För sista delen av Verkövägen har vägens nya dragning försetts med prickmark för att säkerställa att marken hålls tillgänglig för transport. I samband med marköverlåtelseavtal kommer fortsatt åtkomst för Verkö 3:338 samt Verkö 3:272 att säkerställas.

Byggnaders användning

- S₁** Publika delar av centrumfunktioner får inte lokaliseras mot Verkövägen – Med anledning av närheten till väg med transport av farligt gods och område med hamnverksamhet begränsas användningen C₁- Restaurang och mobilitetsservice genom att publika delar av centrumfunktionerna inte får lokaliseras mot Verkövägen. Genom denna bestämmelse lokaliseras därmed de mer personintensiva delarna av dessa verksamheter på motsatt sida Verkövägen och hamnverksamheten.

Stängsel, utfart och annan utgång

- j₁** Utfart får inte ske direkt mot Verkövägen –Bestämmelsen syftar till att reglera att in- och utfarter inte får finnas direkt mot Verkövägen i delar av planområdet. I och med att planområdet avgränsas mot allmän plats och utfartsförbud som linjesymbol inte kan ritas in i plangräns har i stället textbestämmelsen kring utfarter lagts till i de viktigaste delarna. Oavsett behövs en dialog med kommunen som väghållare vid anordnade av eller förändringar av tillfart mot kommunal väg vilket gör att frågan också kan hanteras på så sätt.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

- u₁** Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar - Bestämelseområdena begränsas av sekundär egenskapsgräns på plankartan. Bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål tillämpas i bygglovsskedet för lovpliktiga byggnadsverk på så sätt att kommunen inte får lämna bygglov för en åtgärd som hindrar att det allmännyttiga ändamålet anläggs på ett område med markreservat. Bestämmelser om markreservat för allmännyttiga ändamål får även betydelse vid lantmåteriförrättningar genom att de ger planstöd för en rättighetsbildning. Ett upplåtande av rättighet får inte ske i strid mot planen.

U-områden har lagts ut för Rombvägen samt sista delen av Verkövägen eftersom det finns ett antal ledningar här idag och dessa sträckor föreslås övergå från allmän plats till kvartersmark. I den norra delen av planområdet har u-områden lagts ut längs Verkövägen. Inför granskningen kommer läget på övriga befintliga ledningar samt behovet av nya ledningsdragningar eller flytt av ledningar studeras vidare och en närmare översyn av behovet av u-områden i andra delar av planområdet kommer att göras.

Ändrad lovplikt

- a₂** Bygglov krävs inte för att sätta upp eller väsentligt ändra skyltar placerade på högst 8 meters höjd över marknivå. Bestämmelsen gäller under obegränsad tid, 4 kap 15 § punkt 1 PBL – Att sätta upp eller ändra skyltar placerade lägre än 8 meter inom industriområdet bedöms inte påverka omgivningen och behov av att pröva åtgärderna genom bygglov bedöms inte finnas. Bestämmelsen finns även i gällande detaljplan för NKT:s område väster om Verkövägen.

Upphävande av strandskydd

- a₃** Strandskyddet är upphävt – Eftersom detaljplanen ersätter en tidigare detaljplan, återinträder strandskyddet och måste därmed upphävas.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m. laga kraftdatum - Genomförandetiden anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras och ska bestämmas till mellan fem och femton år. Innan genomförandetiden har gått ut får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja.

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 delar av fastigheterna Verkö 3:1, Verkö 3:25, Verkö 3:272 och Verkö 3:342 vilka ägs av Karlskrona kommun. Detaljplanen omfattar även del av fastigheten Verkö 3:336 ägs av Roxtec Kontorsfastigheter AB.

Respektive fastighetsägare är ansvariga för detaljplanens genomförande inom förvärvad kvartersmark. Delar av området är dock redan genomförda så som byggnation av logistikhall samt iordningställande av mark på Verkö 3:1 och 3:25 norr om Roxtecs fastighet. Fastigheten Verkö 3:342 och delar av angränsade fastighet Verkö 3:1 arrenderar kommunen idag ut till NKT och en logistikbyggnad för deras verksamhet uppfördes under år 2024.

Den del av Verkö 3:1 som ingår i detaljplanen är idag planlagd som allmän plats - gata och park samt specialområde för järnväg längs Verkövägens västra sida i norra delen av planområdet. Kommunen har på NKT:s bekostnad tagit bort del av järnvägen. NKT är ansvariga för övriga åtgärder för att iordningsställa området för egna verksamhetens behov.

Den sista delen av Verkövägen på delar av Verkö 3:1 och 3:25 föreslås bortsett från utrymme för gång- och cykelväg övergå från allmän plats till kvartersmark enligt detaljplaneförslaget och NKT är ansvariga för omläggning och iordningställande av vägen. Kommunen är ansvarig för iordningsställande av gång- och cykelvägen på NKT:s bekostnad, förutom åtgärder längs den sista delen av gång- och cykelvägen ner mot framtida läge för båtpendel. Markförberedande åtgärder längs den sista delen av gång- och cykelvägen kommer dock att göras i samband med utfyllnad i samband med anläggandet av NKT:s nya kajläge.

Med föreslagna förändringar minskar kommunens skötselansvar. Planområdet är anslutet till kommunalt ledningsnät för vatten, avlopp och dagvatten.

Förflyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa befintliga kabel- och ledningsanläggningars funktion inklusive flytt av nätstation bekostas av exploatörerna.

Avtal

Markreglerande avtal tecknas mellan berörda fastigheter när detaljplanen har vunnit laga kraft för ett genomförande av detaljplanen. Överlåtelseavtalet för den sista delen av Verkövägen ska även omfatta skrivelser kring fortsatt åtkomst för KBP.

För befintliga och tillkommande ledningar i marken kan avtal behöva tecknas för ändring av befintliga rättigheter och nya rättigheter när detaljplanen vunnit laga kraft. Avtalen tecknas mellan tillkommande fastighetsägare och ledningshavaren.

Något exploateringsavtal avses inte tecknas mellan exploatörerna och kommunen eftersom de relevanta frågorna istället bedöms kunna hanteras genom ovanstående avtal.

Tekniska frågor

Utredningar

Inga utredningar har tagits fram i samband med framtagande av detaljplanen hittills. Eventuella kommande behov av utredningar i den fortsatta planprocessen bekostas av exploatörerna.

Vatten, avlopp och dagvatten

Planområdet är anslutet till kommunalt ledningsnät för vatten, avlopp och dagvatten. Det bedöms finnas kapacitet att ansluta ytterligare bebyggelse tillhörande befintlig verksamhet.

Exploatören ansvarar för eventuell utbyggnad av vatten-, avlopps- och dagvattenledningar inom kvartersmark vilka ska anslutas till det kommunala ledningsnätet efter anvisad förbindelsepunkt.

Fastighetsägaren är skyldig att rena dagvatten inom kvartersmark.

Parkering

Erforderlig parkering ska lösas inom kvartersmark, enligt kommunens riktlinjer för parkering (cykel och bil). Detaljplanen ger förbättrade möjligheter till ett gemensamt parkeringshus i södra delen av planområdet i anslutning till Rombvägen på del av fastigheterna Verkö 3:336 och Verkö 3:25.

Avfall

Avfall genereras från området redan idag och tillkommande avfall hanteras på motsvarande sätt.

El, fiber och tele

Affärsverken Karlskrona AB är huvudman för elnätet inom detaljplanen och är även ansvariga för fiber och fjärrvärme.

Inom och i direkt anslutning till planområdet finns tre nätstationer. Den som ligger inom planområdet planläggs som teknisk anläggning. Området för teknisk anläggning vid den norra cirkulationsplatsen föreslås minskas till förmån för verksamhetsutveckling. Nätstationen vid Rombvägen föreslås omlokaliseras i ett östligare läge på Verkö 3:25 i samband med att området bebyggs. En etablering av ett parkeringshus i detta läge förutsätter förmodligen en nätstation för det elbehov som en sådan byggnad kräver, en station integreras/samplaneras då med fördel ihop med det projektet.

Detaljplanen föreslår anläggningar för störningsfri el i norra delen av planområdet, detta område planläggs som teknisk anläggning och industri för en framtida flexibilitet gällande markägandet.

I anslutning till NKT:s logistikbyggnad finns en telestation, denna föreslås flyttas söderut och ett område för teknisk anläggning planläggs för ändamålet.

För befintliga ledningar på kvartersmark har u-områden lagts ut i delar av området där ledningarna långsiktigt är tänkt att ligga kvar. I och med att Verkövägen föreslås omlokaliseras österut är avsikten att de flesta ledningarna ska flyttas över i detta stråk i stället och u-områden i läget för dagens ledningar hade då utgjort hinder för byggnation även om ledningarna inte är kvar.

Ekonomiska frågor

Kostnader

Exploatörerna svarar för kostnaderna för detaljpanelläggning inklusive samtliga utredningar och inventeringar samt övriga kostnader för genomförande av detaljplanen inom kvartersmark. NKT står för kostnaderna för avveckling av den delen av järnvägen inklusive kontaktledningar som föreslås avvecklas. NKT bekostar iordningsställande av gång- och cykelväg på den stäcka längs sista delen av Verkövägen. Kommunen bekostar utbyggnad av sista delen av sträckan ner mot framtida läge för båtpendel. Markförberedande åtgärder kommer dock att göras i samband med utfyllnad görs inför anläggandet av NKT:s nya kajläge.

Omlokalisering av nätstationen vid Rombvägen samt åtkomst till det nya området för nätstation genom en överfart över dike och gång-och cykelväg bekostas av exploatörerna exploateringsprojektet där befintlig nätstation är belägen.

Eventuella saneringskostnader svarar framtida fastighetsägare för.

Detaljplanen är bekostad av exploatörerna enligt särskilt avtal och därmed kommer ingen tillkommande planavgift tas ut vid framtida lovgivning.

Vatten, avlopp, dagvatten och avfall

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

El, fiber och tele

El och fiber betalas genom Affärsverken Karlskrona AB:s fastställda taxa för tjänsterna.

NKT och Roxtec bekostar eventuell flytt av befintliga ledningar inom de områden som företagen är tilltänkta att förvärva. Flytten av den befintliga telestationen bekostas av NKT. Flytt av befintlig nätstation bekostas av exploateringsprojektet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning i området pågår där delar av kommunens mark överläts till NKT:s fastighet Verkö 3:27 med gränsdragningar enligt gällande detaljplaner.

Fortsatta fastighetsbildningsåtgärder genom fastighetsreglering blir aktuell i enlighet med detaljplanens intentioner. De konsekvenser som detaljplanen medför för respektive fastigheter framgår av tabell och kartor under rubriken *Fastighetsrättsliga konsekvenser*.

Exploatörerna ska ansöka och bekosta erforderliga lantmäteriatgärder för berörda fastigheter, gemensamhetsanläggningar och rättigheter.

Rättigheter

Ett servitut för tillfart och angöring till pendelbåt finns på fastigheten Verkö 3:272 som tjänar den kommunala fastigheten Verkö 3:1. Enligt gällande detaljplan är en gångväg planlagd på del av denna sträcka. Servitutet föreslås skrivas om så att den härskande fastigheten blir Verkö 3:25 där övriga delar av Verkövägen ligger på. Verkö 3:1 omfattar den äldre dragningen av Verkövägen vilken är avsikten att NKT ska förvärva av kommunen.

Ledningsrätt finns för befintlig telestation på fastigheten Verkö 3:1 (1080-14/122.10, 1080-14/122.11 och 1080-14/122.12). Telestationen föreslås flyttas söderut i anslutning till Verkövägen på ett område planlagt för teknisk anläggning. Ledningsrätten behöver omprövas alternativt ändras. Det kan även krävas u-område för ledningar till och från stationen. Tidigare station har även haft servitut för väg vilket kan behövas även till det nya läget.

I anslutning till Rombvägen finns ledningsrätter på fastigheten Verkö 3:25 för starkström 1080-13/22.3, fjärrvärme 1080-10/141.4, och optokabel 1080-13/22.5. I detaljplanen har ett u-område lagts ut i Rombvägen då området föreslås övergå till kvartersmark.



Bild 31. Ledningsrätter i anslutning till Rombvägen.

I sista delen av Verkövägen finns en ledningsrätt för starkström 1080-13/22.3 på Verkö 3:25 i det som idag är planlagt som allmän plats gata. I den nya detaljplanen föreslås detta område till största delen övergå till kvartersmark. Merparten av ledningsstråket säkerställs genom u-område förutom i den norra delen där det viker av österut eftersom tidigare ledningar i denna del har flyttats i samband med att byggnation har skett på den tidigare sträckningen av Verkövägen.



Bild 32. Ledningsrätter i anslutning till Verkövägens sista del.

De ledningar som går genom planområdet säkerställs genom planbestämmelse för u-område i plankartan.

Inom planområdet finns följande servitut och ledningsrätter:

Typ	Namn	Syfte	Last	Förmån
OS=officialservitut AS=avtalsservitut LR= ledningsrätt				
OS	1080-06/154.3	VÄG	Verkö 3:1, 3:264	3:27
LR	1080-13/22.3	Starkström	Verkö 3:1, 3:25, 3:27, 3:264	Affärsverken
LR	1080-13/22.4	Fjärrvärme	Verkö 3:1, 3:25, 3:27, 3:264	Affärsverken
LR	1080-13/22.3	Optokablar	Verkö 3:1, 3:25, 3:27	Affärsverken
LR	1080-14/122.10	TELE	Verkö 3:1	Telia Sonera
LR	1080-14/122.11	TELE	Verkö 3:1	Telia Sonera
LR	1080-14/122.12	TELE	Verkö 3:1	Telia Sonera

Rättigheter kan i vissa fall behöva ändras eller upphävas vid genomförande av detaljplanen. Fastighetsbildnings-, ledningsrätts- och anläggningsåtgärder kan ske efter det att beslut om antagande av detaljplanen vunnit laga kraft. Förrätningskostnaderna debiteras enligt en av staten fastställd taxa. Ansökan ställs skriftligen till Lantmäteriet.

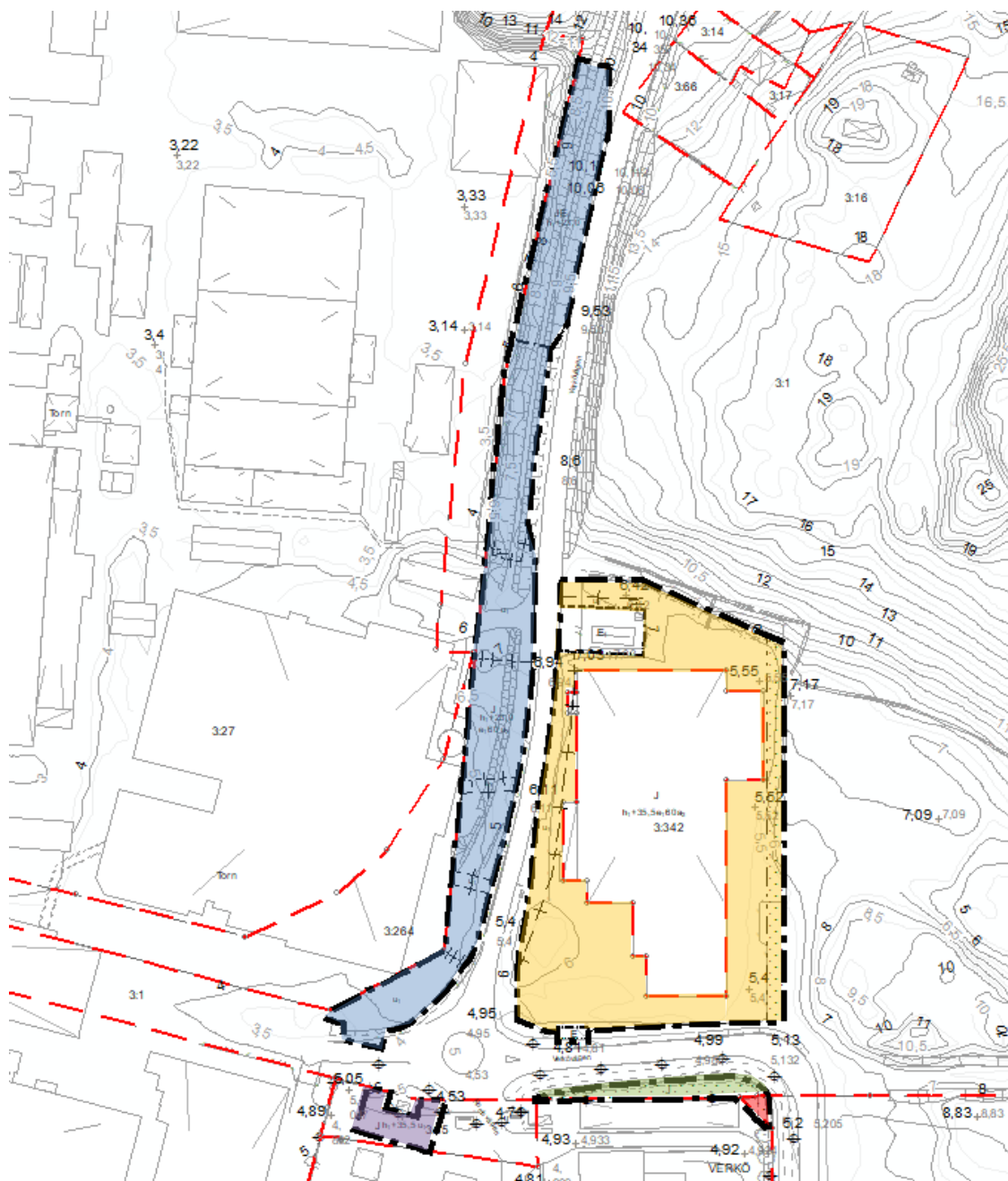
Fastighetsrättsliga åtgärder ansöks successivt allteftersom planen genomförs.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Några fastighetsindelningsbestämmelser föreslås inte inom detaljplanen.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

I kartorna och tabellen nedan redovisas de plan- och fastighetsrättsliga konsekvenser som medföljer detaljplanen.



	Del av Verkö 3:1 som kan tillföras intilliggande industrifastighet	10 040 kvm
	Del av Verkö 3:1 som kan tillföras intilliggande industrifastighet	11 206 kvm
	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras intilliggande industrifastighet	652 kvm
	Del av Verkö 3:1 som kan tillföras Verkö 3:262	677 kvm
	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras Verkö 3:262	94 kvm



Bild 34. Fastighetskonsekvenskarta, del 2. Fastighetsgränser redovisade med röda streckade linjer.

	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras någon av intilliggande industrifastigheter	3 240 kvm
	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras någon av intilliggande industrifastigheter eller bli en gemensamhetsanläggning	3 232 kvm
	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras Verkö 3:27	267 kvm



Bild 35. Fastighetskonsekvenskarta, del 3. Fastighetsgränser redovisade med röda streckade linjer.

	Del av Verkö 3:1 som kan tillföras Verkö 3:27	2 390 kvm
	Del av Verkö 3:25 som kan tillföras Verkö 3:27	3 610 kvm

Fastighet	Gällande detaljplaner	Ny detaljplan	Fastighetsbildning	Berörd yta (ca m ²)
Verkö 3:1	Del av fastigheten väster om Verkövägen i planområdets norra del (blå yta på bild 33) är planlagd som allmän plats mark samt specialområde för järnväg enligt gällande detaljplaner.	Området planläggs som kvartersmark för industri. I den norra delen även för användningen teknisk anläggning för att möjliggöra en flexibilitet i markägandet.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet. Detaljplanen möjliggör en flexibilitet i markägandet för tekniska anläggningen.	10 040
	Berörd del av fastigheten på östra sidan av Verkövägen runt fastigheten Verkö 3:342 där logistikhallen ligger (gul yta på bild 33) omfattas idag inte av detaljplan.	Området planläggs som kvartersmark för industri.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet.	11206
	Berörd yta norr om Roxtecs område (grön yta på bild 33) är enligt gällande detaljplan reglerad som allmän plats väg.	Området planläggs som kvartersmark för industri.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet Verkö 3:262	677
	Berörda del i västra delen av planområdet, vid sista delen av Verkövägen (grön yta på bild 35) är planlagd som allmän plats väg.	Området planläggs som kvartersmark för industri. Sista delen av Verkövägen föreslås planläggas som kvartersmark för industri bortsett från 3 meter längs vänstra kanten som ligger kvar som allmän plats med syfte att rymma gång- och cykelväg.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet.	2390

Verkö 3:25	Berörd del i anslutning till nätstationen söder om den norra cirkulationen (lila område på bild 33) är planlagd för tekniska anläggning.	Området planläggs som kvartersmark för industri.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet Verkö 3:262.	652
	Berörd del i Roxtecs nordöstra hörn (rött område på bild 33) är planlagd som allmän plats; väg.	Området planläggs som kvartersmark för industri.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet Verkö 3:262	94
	Berörda delar vid Rombvägen i söder är planlagd som allmän plats; gata och väg samt kvartersmark för industri. (grönt, gult och lila område på bild 34)	Områdena planläggs för kvartersmark för industri och parkering samt restaurang och mobilitetsservice.	Områdena kan tillföras angränsande industrifastigheter. Rombvägen som släcks ut som allmän gata kan alternativt bli en gemensamhetsanläggning.	3240 3232 267
	Berörd del i västra delen av planområdet, vid sista delen av Verkövägen, (orange område på bild 35) är planlagt som allmän plats väg.	Området planläggs som kvartersmark för industri. Sista delen av Verkövägen föreslås planläggas som kvartersmark för industri bortsett från 3 meter längs vänstra kanten som ligger kvar som allmän plats med syfte att rymma gång- och cykelväg.	Området kan tillföras angränsande industrifastighet.	3610
Verkö 3:27	Delar av fastigheten som ligger i anslutning till planområdet är planlagda som kvartersmark för industri.	I den nya detaljplanen planläggs delar av angränsade fastigheter Verkö 3:1, Verkö 3:25 och Verkö 3:338 som kvartersmark för industri för att möjliggöra en utökning av pågående industriverksamhet, se vidare i texterna i tabellen för ovan fastigheter.	Berörda delar av Verkö 3:1 och Verkö 3:25 kan tillföras. Se vidare i texterna i tabellen för ovan fastigheter.	
	Den tidigare fastigheten Verkö 3:342, som nu är en del av Verkö 3:27, omfattas inte av detaljplan idag.	Den del som tidigare var Verkö 3:342 planläggs som industri.	Detaljplanen möjliggör att denna del av fastigheten kan tillföras angränsande industrifastighet.	11206

Verkö 3:262	Fastigheten ligger utanför planområdet och är planlagd som kvartersmark för industri.	I den nya detaljplanen planläggs mindre delar av angränsade fastigheter Verkö 3:1 och Verkö 3:25 som industri (lila, grönt och rött området på bild 33).	Berörda delar av Verkö 3:1 och Verkö 3:25 kan tillföras Verkö 3:262.	652 677 94
Verkö 3:336	Fastigheten är planlagd som kvartersmark för industri.	Den del som berörs av detaljplanen planläggs som kvartersmark för industri och parkering samt restaurang och mobilitetsservice.		
Verkö 3:338	Fastigheten ligger utanför planområdet men har idag åtkomst till den norra grinden via sista delen av Verkövägen som idag är planlagd som allmän plats.	Sista delen av Verkövägen föreslås planläggas som kvartersmark för industri bortsett från 3 meter längs vänstra kanten som ligger kvar som allmän plats med syfte att rymma gång- och cykelväg. Fortsatt åtkomst till fastigheten kommer att säkerställas i samband med kommande marköverlåtelse.		

Tidigare kommunala ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen 2050 pekas Verkö ut som en industrihamn och utgör en viktig resurs för regionens utveckling. Hänsyn bör tas till stigande havsnivåer, översvämning i samband med skyfall samt riksintresse väg.

Grönstrukturplan

Enligt Karlskrona kommuns grönstrukturplan från 2010 är marken norr och öster om planområdet markerad som natur med höga naturvärden.

Utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde

En utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde antogs av kommunfullmäktige i februari 2026. Planen beskriver hur området ska utvecklas i tre etapper som sträcker sig över flera decennier, för att möta ökade godsvolymer, industrins expansion och framtidens krav på hållbara transporter. Förslaget innebär bl.a. långsiktiga förutsättningar för nya ytor och kajlägen samt en förändrad dragning av väg och järnväg till Verkö med en ny kombiterminal.

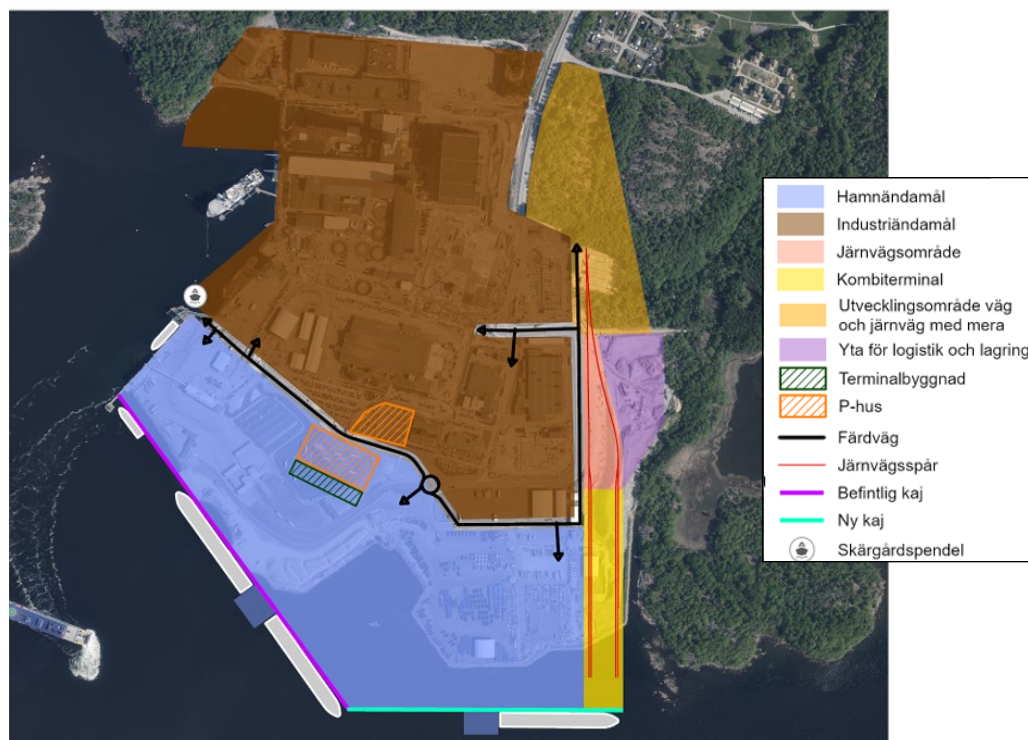


Bild 36. Föreslagen utveckling enligt utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde (etapp 3)

Aktuellt planförslag har stämts av med utvecklingsplanen för att ändringarna ska vara förenliga med helhetsplanen. Förprojektering av ny dragning av väg- och järnväg har även pågått parallellt med detta arbete och gränsdragningarna i detaljplanen är gjorda för fortsatt handlingsfrihet ska finnas för framtida infrastrukturlösningar.

Detailplaner

För de aktuella ytorna som ingår i planområdet gäller tre olika detaljplaner. En mindre del av området omfattas inte av detaljplan.

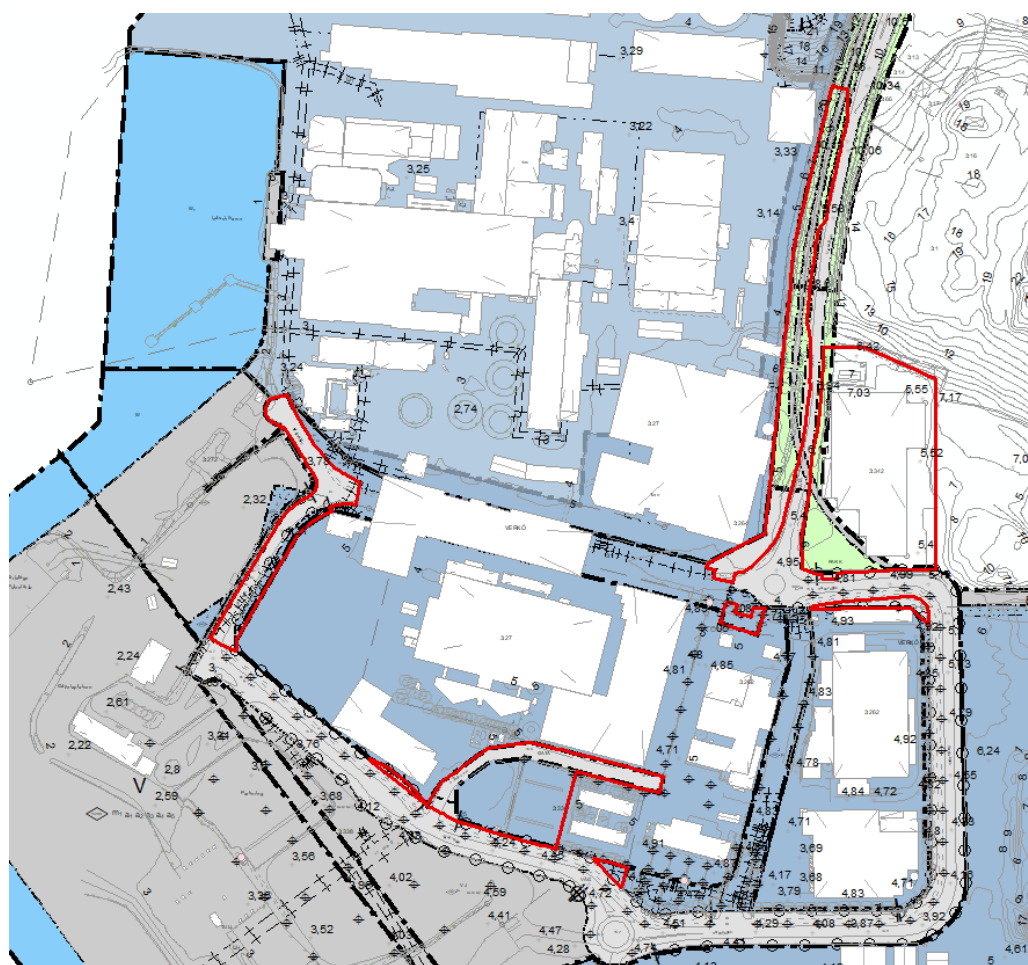


Bild 38. Sammanslagning av gällande detaljplaner i området med de aktuella områdena markerade med röd linje.

Detaljplan 774/20, *Detaljplan för Verkö 3:1 och 3:25 m.fl.* fick laga kraft år 2020. Detaljplanen omfattar ett nytt trafikområde för väg och vägområden i gällande detaljplaner som planlades på kvartersmark i stället för allmän platsmark. Detta för att skapa förutsättningar för olika verksamheter att förena sina respektive fastigheter.

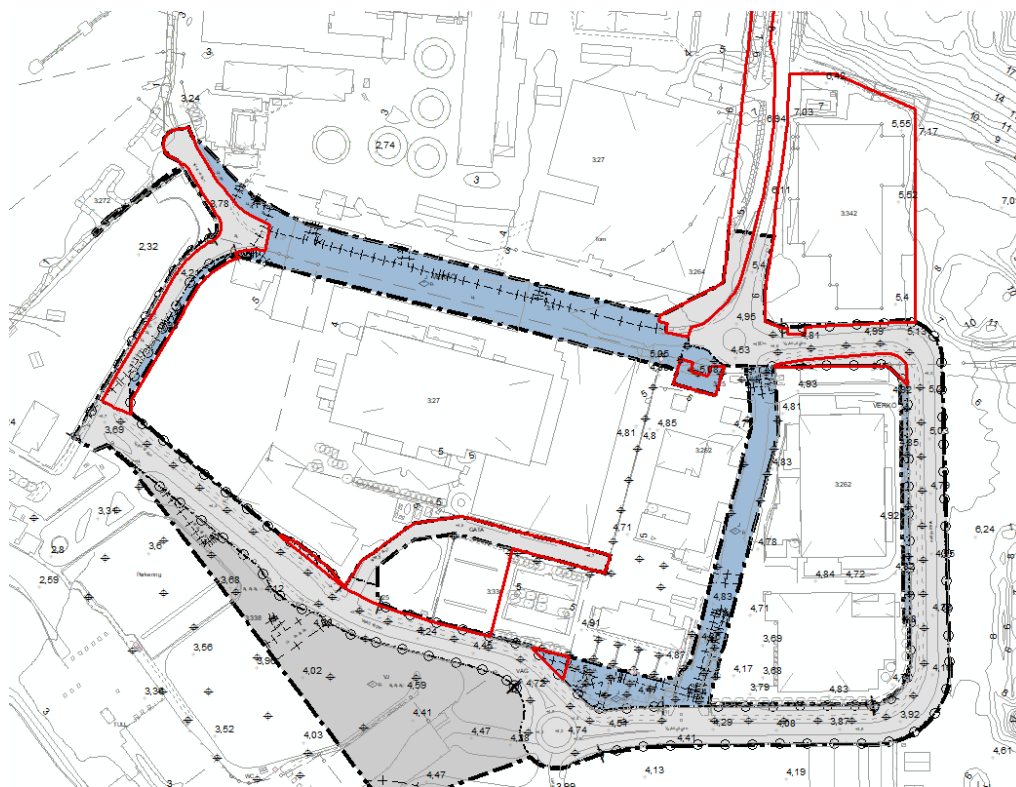


Bild 39. Utdrag från detaljplan för Verkö 3:1 och 3:25 m.fl. med de aktuella områdena markerade med röd linje.

Genomförandetiden för detaljplan 774/20 går ut år 2030. Grundregeln är att en detaljplan inte får ändras före genomförandetidens utgång om inte berörda fastighetsägare godkänner det. Om ingen av de berörda fastighetsägarna motsätter sig förslaget är det dock möjligt att ändra en detaljplan före genomförandetidens utgång. I PBL definieras inte vem som avses vara en berörd fastighetsägare utan det är en bedömning som kommunen får göra efter omständigheterna i det enskilda fallet. En utveckling av området med effektivisering av ytorna är initierade av Roxtec och NKT som tillsammans med kommunen äger de berörda ytorna. Förutsättningarna att ändra detaljplanen inom genomförandetiden bedöms därmed som goda. Förändringarna bedöms inte medföra några begränsningar för andra intilliggande fastigheter eller intressenter.

För del av området norr om cirkulationen Verkövägen/Rombvägen gäller detaljplan 368/75, *Förslag till förändring och utvidgning av stadsplan för Sydvästra Verkö*. Detaljplanen fastställdes år 1975 och reglerar i detta område specialområde för järnvägsområde (orange yta) samt väg och park (vita och gröna ytor).

Denna detaljplan gäller även för området i söder där ett nytt parkeringshus föreslås. Inom detta område medger gällande detaljplan användningen Industri men en högsta byggnadshöjd 35,5 meter över nollplanet vilket motsvarar ca 30 meter över marknivån. Samma bestämmelser gäller även för två trekantiga delar på fastigheten Verkö 3:272 i väster. Del av planområdet i väster berör även kvartersmark för Hamn vid förlängningen av den planlagda gångvägen mot en framtida båtpendel.



Bild 40. Utsnitt från detaljplan 368 från 1975 - Förslag till förändring och utvidgning av stadsplan för Sydvästra Verkö.

För norra delen av området gäller detaljplan 337/70, *Förslag till stadsplan för del av Verkö*. Detaljplanen fastställdes år 1970 och reglerar för aktuell del område för järnvägsändamål (orange yta) samt allmän plats väg och park (vita och gröna ytor).

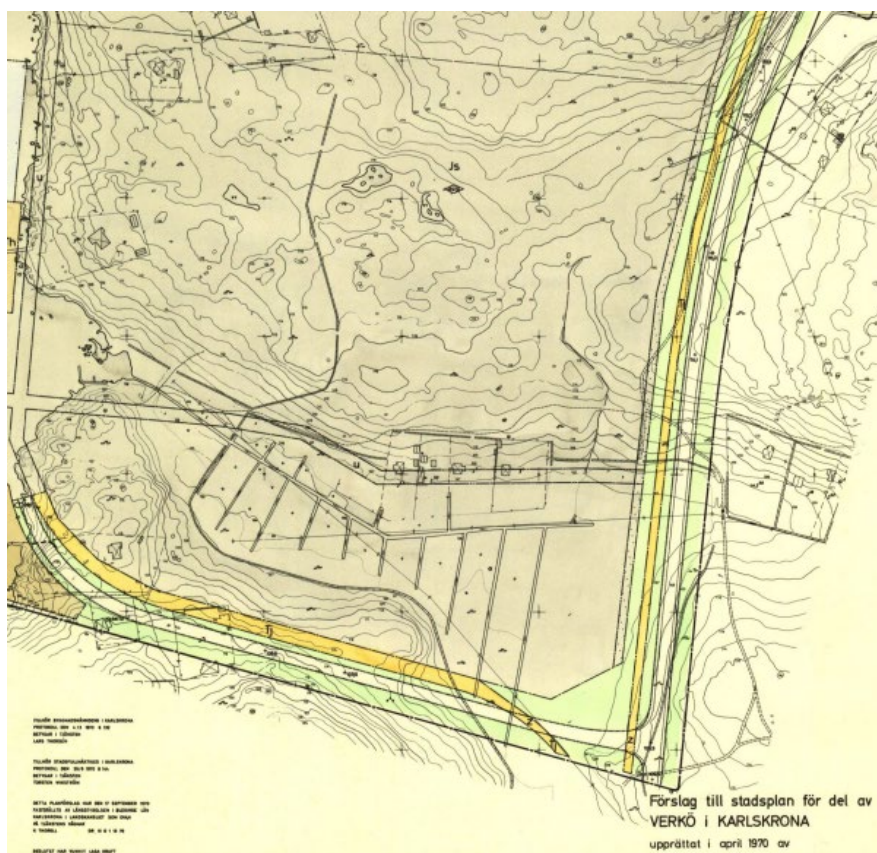


Bild 41. Utsnitt från detaljplan 337 från år 1970 - Förslag till stadsplan för del av Verkö.

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.

Tomtindelning

Det finns ingen tomtindelning inom området.

Övriga beslut

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 12 december 2024 § 169 att uppdra åt miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen att inleda planläggningsarbete för del av Verkö 3:1 m.fl.

Frågor bevakade av Länsstyrelsen

Riksintresse

Det aktuella området ligger inom riksintresse för totalförsvaret vad gäller väderradar, lågflygningsområde, MSA-område, sjöövningsområde, stoppområde för höga objekt. Dessa riksintressen bedöms inte påverkas.

Både Verkövägen och järnvägen Verköbanan ansluter till Verkö hamn och omfattas av riksintresse för kommunikationer. Befintlig hamn samt framtida hamn är också av riksintresse. Riksintresset för järnvägen är i en sträckning österut i det läge den är planlagd.

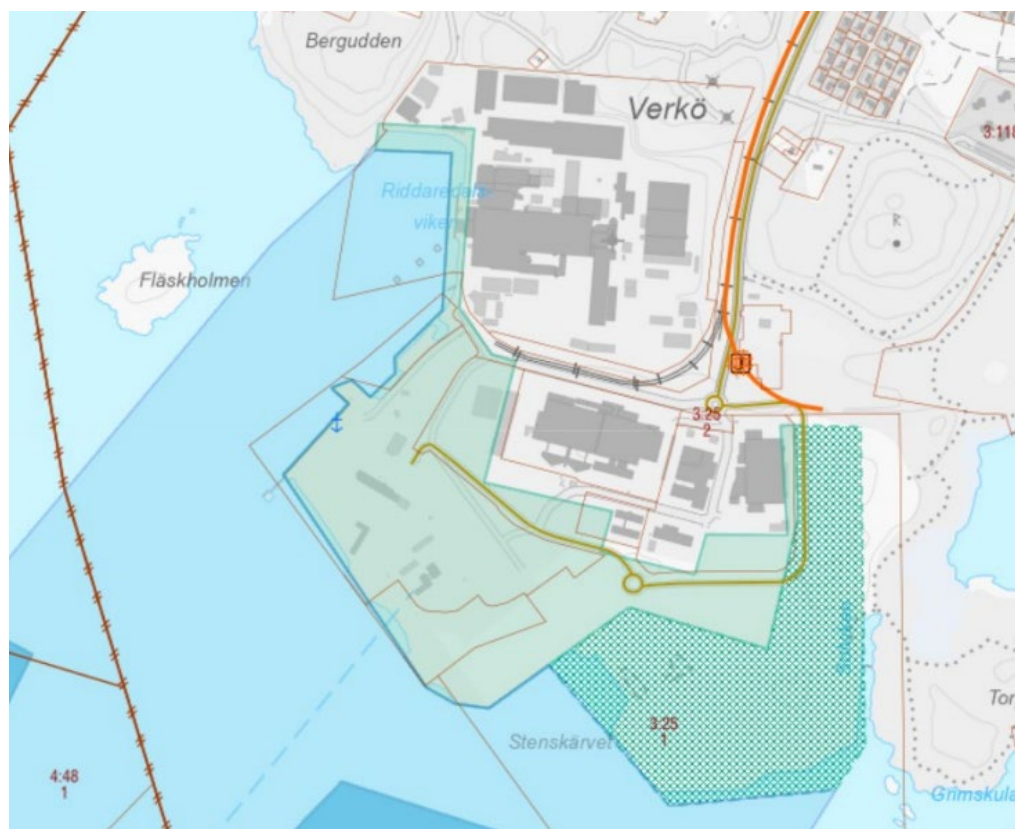


Bild 42. Karta över Trafikverkets riksintressen. Orange linje- befintlig järnväg, brun linje – befintlig väg, turkos yta – befintlig hamn, skrafferad turkos yta- framtida hamn.

Längs Verkövägen finns ett järnvägsspår för godstrafik med förbindelse till Kusttill kustbanan vilket som en följd av pågående detaljplanearbete under våren 2026 har kortats av fram till korsningen vid fd Verkö skola, se karta under rubriken *Järnväg*, s. 26. Spåret var anlagt som ett ”hanteringsspår” och är en mellanlösning med begränsad möjlighet att hantera gods. Banan har i princip inte haft någon trafikering under senaste tiden. Motsvarande funktion kommer fortfarande finnas efter denna förändring, (goods som kan dras eller köras av i tågets färdriktning). En sådan lösning möjliggör att 300 m långa tåg kan hanteras utan att blockera någon korsande väg. Denna anläggning kan finnas kvar tills dess att en ny kombiterminal är på plats öster om Verkövägen i enlighet med den utvecklingsplan och kommande detaljplan som är under framtagande för att möjliggöra detta.

I och med föreslagen lösning bedöms inte riksintresset påverkas negativt. En motsvarande underhandslösning hade oavsett annars behövs göras inför byggnationen av den planerade slutgiltiga lösningen.

Planförslaget innebär att Verkövägen smalas av på en kortare sträcka i den norra delen. Efter avsmalningen får vägen samma bredd som fortsatt sträckning söderut innan den första cirkulationsplatsen. Verkövägen i dess fortsatta sträckning är sedan bredare och motsvarande bredd är avsikten att hålla i den planerade nya dragningen av Verkövägen i ett östligare läge. Det kommer därmed att fortsatt vara god framkomlighet och riksintresset för väg bedöms inte påverkas negativt.

Riksintresset för väg samt hamn bedöms inte påverkas. Inför granskningen har användningarna i södra delen vid Rombvägen justerats och begränsats så att publika funktioner placeras på motsatt sida hamnområdet.

I granskningsförslaget har högsta nockhöjd minskats i delar av området för att inte möjliggöra bebyggelse med en höjd över 45 meter över marknivå eftersom höga objekt kan medföra påtaglig skada på riksintresset / stoppområde för höga objekt.

Kommunöverskridande frågor

Detaljplanen berör inga kommunöverskridande frågor.

Strandskydd

Område för upphävande

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny. Strandskyddet återinträder inom en mindre del av planområdet i väster i anslutning till Verkövägen i närheten av NKT:s entré.

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 så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § p 1-6 miljöbalken. Ett nytt beslut om upphävande av strandskyddet krävs vid beslut om antagande av detaljplanen. Karlskrona kommun avser att upphäva strandskyddet inom planområdet med motiveringen i det första, tredje och fjärde skälet. Området som upphävandet avser:

1. har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften
3. behövs för en anläggning som måste ligga vid vatten och behovet inte kan tillgodoses utanför området samt området.
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.

Motivering till upphävande av strandskydd

Planområdet är ianspråktaget som industrimark och vägområde och saknar helt betydelse för strandskyddets syften. Delar av området är idag inhägnat och där har allmänheten inte tillträde till platsen. Det finns inte heller något värdefullt växt- eller djurliv. Användningen hamn innebär en anläggning som måste ligga vid vatten. Tillgängligheten till framtida båtpendel säkerställs.

Hälsa och säkerhet

Buller

Nuläge

Bullerkällor finns inom hela industri- och hamnområdet samt från befintlig båt- och vägtrafik. Gällande detaljplaner medger idag industriändamål. Flera av verksamheterna är kontinuerliga, vilket innebär att de genererar ett visst buller dygnet runt. Fasta bullerkällor består främst av process- och allmänventilation samt kylaggregat. Även trucktrafik inom området samt lastbilstransporter till och från verksamheterna. Buller från järnväg förekommer i princip inte då järnvägen i dagsläget väldigt sällan används.

Planförslag och konsekvenser

Ny detaljplan möjliggör delvis en utökning av industriverksamheterna. Ny byggrätt för uppförande av anläggning för störningsfri el föreslås i norra delen längs Verkövägens västra sida. I övrigt är möjligheten till utökning av verksamheterna genom föreslagen detaljplan begränsad då syftet i huvudsak är att se över gränsdragningarna i gällande detaljplaner för att anpassa till nuläget och för att kunna vidareutveckla befintliga verksamheter enligt tänkt utveckling.

Detaljplanen kan innebära att trafik kan öka och därmed indirekt även buller och vibrationer. Verkövägen föreslås enligt utvecklingsplanen flyttas österut vilket gör att vägen kommer på ett större avstånd från planområdet.

I samband med framtagandet av planförslaget har järnvägen kortats av vilket medför att godshanteringen kommer längre norrut i närmare anslutning till bostäder än dagens läge. I och med att behovet idag av att kunna transportera gods på järnväg är väldigt lågt och banan sällan trafikeras bedöms inte buller från järnväg vara ett problem.

Föroreningar

Nuläge

Enligt SGUs jordartskarta består jordlagren på Verkö av morän eller vittringsjord. Marken är idag till stor del utfylld och används till industriverksamhet, vilket gör att den sannolikt är förorenad.

Miljötekniska markundersökning har tagits fram inom NKT:s område / Verkö 3:27 2020 och 2022 men inga provpunkter är i närheten av aktuellt område. Inom Roxtecs område har provtagning gjorts i samband med utbyggnad av den västra fabriken med provpunkter in i närheten av transformatorstationen. Resultatet visar att inga föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark påträffats.

Planförslag och konsekvenser

Eftersom området till största delen är hårdgjort är det idag en väldigt begränsad kontakt med eventuella föroreningar i fyllnadsmassorna. Ny detaljplan innebär att del av ytor planlagda som allmän plats övergår till industrimark medan del av kvartersmark får kompletterande eller ändrad användning men inte känsligare markanvändning än i dagsläget. I och med utökning av kvartersmark för industri längs Verkövägen i norr kan det vara aktuellt att undersöka förekomst av markföroreningar. Utredningsbehovet kommer att studeras vidare i den kommande planprocessen.

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 bostad får inte överskrida 200 Bq/m³.

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

Brand, Farligt gods, m.m.

Nuläge

Verkövägen i öster är utpekad som sekundär rekommenderad väg för farligt gods. Transporter till och från Verköhamnen utgörs av en stor mängd tung trafik som delvis utgörs av farligt gods. Trafik på järnvägen är idag väldigt begränsad.

Planförslag och konsekvenser

Förslaget innebär att Verkövägen smalnas av i den norra delen och att bebyggelse tillåts närmare vägen. Del av norra planområdet, öster om Verkövägen, är redan bebyggt med en logistikhall. Planerad nybyggnation på västra sidan av Verkövägen

är elanläggningar samt mindre byggnader vilka inte utgör byggnader för stadigvarande vistelse.

Föreslagen avsmalningen av vägen är endast på en mindre sträcka och denna del får efter avsmalningen samma bredd som fortsatt sträckning söderut innan den första cirkulationsplatsen. Verkövägen i dess fortsatta sträckning är sedan bredare och motsvarande bredd är avsikten att hålla i den planerade nya dragningen av Verkövägen i ett östligare läge. Frågan om farligt gods kommer studeras närmare under framtagande av ny detaljplan för del av Verkö 3:25 m.fl. som hanterar frågor angående bland annat den nya sträckningen av väg och järnväg samt nytt läge för kombiterminal. Då både järnvägen och Verkövägens planeras längre österut, kommer avståndet till planområdet att öka och då även risker kopplat till farligt gods. Med hänvisning till detta bedöms en begränsning av byggrätterna eller skyddsåtgärder i planförslaget inte krävas.

I det södra delområdet vid Rombvägen föreslås användningen Industri kompletteras med användningarna Parkering och Detaljhandel med syfte att underlätta etableringen av ett gemensamt parkeringshus med t.ex. en restaurang i del av byggnadens bottenplan. Gällande detaljplan medger redan byggrätt i detta område och aktuell detaljplan innebär därmed ingen direkt förändring ur risksynpunkt. Användningen Detaljhandel kompletteras med egenskapsbestämmelse som anger att publika delar ska placeras mot interngatan, dvs på motsatt sida Verkövägen och hamnverksamheten.

I och med ovan justeringar bedöms detaljplanen hantera riskfrågan på ett godtagbart sätt. Räddningstjänsten har inget att erinra mot detaljplanen. Utformningen av nybyggnation ska göras med utgångspunkt i risksituationen. För att begränsa risker gällande farligt gods kan ett flertal åtgärder göras, så som att skapa utrymningsmöjligheter i riktning bort från riskkällan samt att ventilation för byggnader förses med nödavstängningsmöjlighet. De tekniska åtgärder som krävs för att bedöma en byggnads lämplighet kommer säkerställas i kommande bygglovsprövning.

Skyddsrum

Det finns inga skyddsrum inom planområdet. Närmaste skyddsrum är belägna väster och sydost om planområdet. Skyddsrummen bedöms inte påverkas av planförslaget.

Risker

Ras och skred

Nuläge

Planområdet utgörs till största delen av iordningsställd industrimark och vägområde. Enligt SGU finns ett akksamhetsområde närmast kustlinjen, se nedan.



Bild 43. Utdrag ur karta från SGU som visar strandnära aktsamhetsområde.

Planförslag och konsekvenser

En gång- och cykelväg föreslås längs med hela Verkövägens sträckning till planerad ny båtpendel i väster. Gång- och cykelvägen föreslås inom området som redovisas som aktsamhetsområde. Ingen byggnation planeras dock inom området.

Risk för högt vattenstånd / översvämning

Länsstyrelsens riktlinjer

Länsstyrelsen har under 2023 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 (baserat på klimatscenarier) med en tillfällig högvattenhändelse och en säkerhetsmarginal (för vind och vågeffekter).

Aktuell detaljplan medger i första hand för användningen Industri. Enligt länsstyrelsens riktlinjer anges att *transporter (till exempel räddningsvägar och uppställningsplatser, vägar och järnvägar)* samt *Miljöfarlig verksamhet med risk för miljöskada vid översvämning* har en säkerhetsnivå +3,91 meter över dagens medelvattenstånd. Farliga ämnen/kemikalier används inom NKT, men inte på de delar som detaljplanen omfattar. *Vägar med möjlighet till förbifart samt Mindre industrier med liten*

eller obetydlig miljöpåverkan får enligt riktlinjerna ligga på en lägre säkerhetsnivå på 3,63 meter. Parkeringshus finns inte specificerat i riktlinjerna. Även tillfartsvägar till planområden bör enligt riktlinjerna ha samma säkerhetsnivå som bebyggelsen. Vägar bedöms dock kunna ligga 10 cm lägre och ändå vara farbara.

Klimatanpassningsplan

Karlskrona kommuns uppdatering av klimatanpassningsplan antogs av kommunfullmäktige 2026-04-28. I planen beskrivs att genom att agera med framförhållning, lokalkännedom och samverkan skapar vi förutsättningar för ett hållbart och robust samhälle även i ett framtida klimat. Strategin syftar till att vara resurseffektiv. Genom att samplanera kommande skyddsåtgärder och undvika fragmenterade insatser minskar vi risken för kostsamma och kortsiktiga lösningar. I planen framgår att Karlskrona kommun tar ansvar för att långsiktigt planera för stigande havsnivåer. Kommunen bedömer att det i nuläget inte är ändamålsenligt att investera stora resurser i permanenta skyddsåtgärder som inte behövs förrän på mycket lång sikt. Dock finns behov av att hantera högvattenhändelser i låglänta områden och där tillfällig översvämning inte är acceptabelt, exempelvis inom världsarvet.

Åtgärder för klimatanpassning behöver göras med hänsyn till teknisk livslängd. När vi exempelvis åtgärdar en väg eller bro så görs det till en nivå som bedöms rimlig utifrån konstruktionens livslängd, inte nödvändigtvis utifrån ett 100-årsperspektiv. Detta synsätt har tillämpats i enskilda projekt i samråd med Länsstyrelsen och är en viktig princip för att balansera kostnad, nytta och genomförbarhet.

Kommunen ser behov av statligt engagemang och ekonomiskt stöd för att kunna genomföra nödvändiga klimatanpassningsåtgärder. Ett antal aktörer och dess roller är beskrivna i klimatanpassningsplanen. Bland annat nämns Trafikverket som en viktig aktör eftersom de ansvarar för planering, byggande och förvaltning av statlig transportinfrastruktur. Deras klimatanpassningsarbete är avgörande för att skydda vägar, järnvägar och andra transportleder mot klimatrelaterade risker. Även Försvarmakten nämns som en viktig aktör på grund av försvarsanläggningar och skydd av samhällsviktig infrastruktur. Karlskrona kommun förväntar sig att samtliga berörda aktörer tar ansvar för sina respektive uppdrag och roller inom klimatanpassningsområdet. Karlskrona kommun lyfter även fram att samverkan är mycket viktig för att samordna krav, tidsperspektiv och investeringar.

Nuläge

Stora delar av planområdet är beläget inom +3,5–5 meter över havsnivån. Om vattennivån höjs med 3,5 meter ligger mindre delar av området under havsnivån.

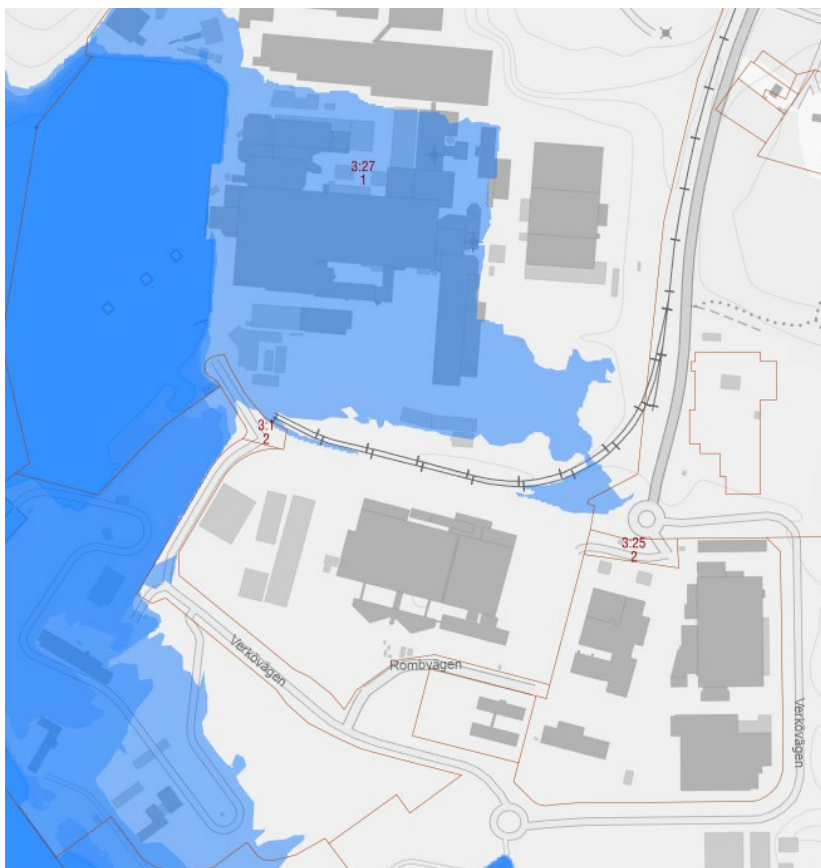


Bild 44. Karta som visar en havsnivå på 3,5 meter.

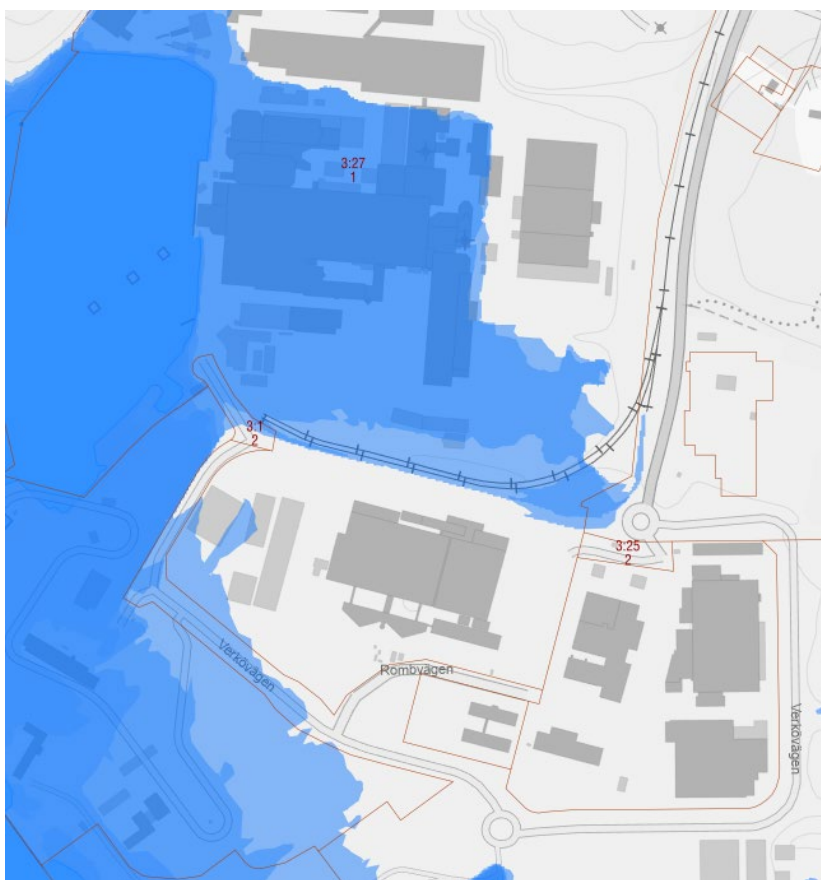


Bild 45. Karta som visar en havsnivå på 4,0 meter.

Sweco har under 2026 tagit fram en dagvatten- och skyfallsutredning på uppdrag av NKT. Av denna framgår nedan skyfallskartering.

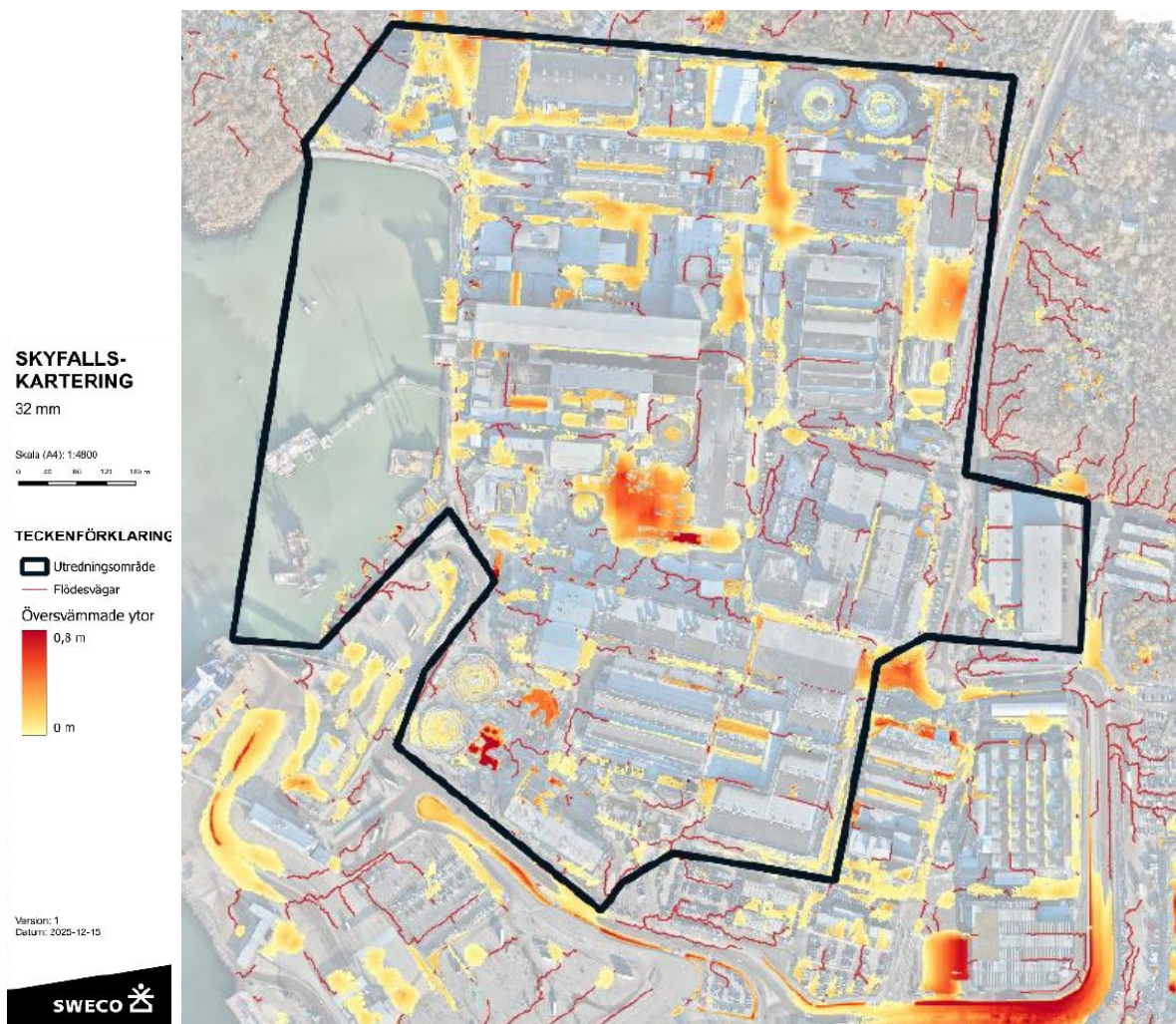


Bild 46. Översvämmade ytor och flödesvägar vid ett 100-årsregn med 1 timmes varaktighet. Analysen är gjord i Scalgo Live. (Sweco 2026)

Verkövägen ligger på en marknivå över 4 meter i de aktuella delarna. Det är endast ett mindre område i anslutning till cirkulationen Verkövägen/Rombvägen där nivåerna är över 3,5 meter. Här visar även kommunens skyfallskartering att det är ett instängt område där vatten kan stå i en nivå upp till mot 1 meter.

Delar av vägnätet från E22 till planområdet skulle tillfälligt riskeras översvämmas enligt länsstyrelsens riktlinjer.

Planförslag och konsekvenser

Planområdet

Om vattennivån höjs med 3,5 meter så ligger mindre delar av området under havsnivån. Ny bebyggelse ska uppföras över de rekommenderade nivåerna över havsvattennivån och lågpunkter ska inte byggas in.

Aktuell detaljplanen syftar i första hand till att justera gränsdragningarna i anslutning till vägarna för att möjliggöra logistiktor på kvartersmark. I Sweco dagvatten- och skyfallsutredning ges generella förslag på möjliga förbättrande åtgärder avseende dagvatten- och skyfallshanteringen inom utredningsområdet. Det är främst lågpunkten i anslutning till cirkulationen Verkövägen/Rombvägen som är kritiskt kopplat till aktuell detaljplan, höjdsättningen av detta område kommer att ses över.

I den södra delen där Rombvägen föreslås släckas ut är avsikten att i stället möjliggöra för bebyggelse, inom detta område är det låg risk för översvämning pga. skyfall.

Vägar till planområdet

Enligt länsstyrelsens samrådsyttrande bör tillfartsvägar till planområdet ha säkerhetsnivå på +3,8 meter. Delar av sträckan mellan fastlandet/större trafikleder och planområdet översvämmas om havet stiger så pass mycket. Observera att denna nivå dock är tillfällig (högvattenhändelse) och ingen bestående nivå. Den huvudsakliga vägförbindelsen till Verkö via Österleden har långa sträckor där vägnätet ligger på nivåer under + 3,8 meter.



Bild 47. Karta som visar vilka delar av tillfartsvägar till Verkö från fastlandet/E22 översvämmas vid en havsnivå på +3,8 meter. Karta hämtad från översvämningsportalen.

Kommunen har studerat när delsträckorna kan komma stå under vatten vid högvattenhändelse. En kartläggning har gjorts av vägarnas höjd och därefter har beräkningar gjorts utifrån länsstyrelsens riktlinjer och när i tid respektive sträcka teoretiskt skulle kunna översvämmas. Beräkningarna utgår ifrån framtida medelvattenstånd, beräknad högsta nivå "BHN" (1,55 meter) samt en säkerhetsnivå om 0,4 meter. 10 cm har dragit av då vägar anses vara farbara då. SMHI:s tabell om framtida medelvattenstånd i Karlskrona kommun och scenario SSP5-8,5 (mycket högt) har använts.

För att ta reda på när sträckorna riskerar översvämmas har medelvattenstånd för olika år använts. Studien visar därmed hur mycket havet skulle behöva stiga innan respektive delsträcka riskerar att tillfälligt översvämmas (inkl. BHN och säkerhetsnivå, exkl. 10 cm för farbarhet). Exempelvis skulle en vägsträcka som idag är belägen på +2,45 riskera att tillfälligt översvämmas år 2060. För att ta reda på detta har följande formel använts: X (medelvattenstånd) + 1,55 (BHN) + 0,4 (säkerhetsnivå) – 0,1 (farbarhet) = 2,45. Medelvattenståndet skulle därmed behöva höjas till 0,6 meter, vilket inträffar år 2060 enligt SMHI:s tabell.

Beräkning av ett tidsperspektiv på när olika delsträckor skulle kunna bli utsatta för översvämningar från havet ger en förståelse för hur lång tid i framtiden dessa risker blir påtagliga och ger också en möjlighet att föra ett resonemang om vägsträckornas utsatthet i förhållande till den tekniska livslängden på vägkonstruktionerna (körbanor, broar och brofästen). Beräkningarna baseras dock på klimatscenarier och beräkningar för hypotetiska högvattenhändelser, och innehar därför en betydande osäkerhet. Osäkerheten går dock inte att utesluta eftersom det idag är omöjligt att veta säkert hur klimatet kommer att påverka dessa faktorer.

År	Medel-vatten-stånd	BHN	Säker-hets-margi-nal	Farbar-het	Summa: Lämplig säkerhets-nivå på väg	Delsträcka som börjar översvämmas
2030	0,31	1,55	0,4	-0,1	2,16	
2040	0,39	1,55	0,4	-0,1	2,24	Verkövägen (2,2m)
2050	0,49	1,55	0,4	-0,1	2,34	
2060	0,60	1,55	0,4	-0,1	2,45	Bengtsavägen (2,4m)
2070	0,72	1,55	0,4	-0,1	2,57	Österleden (2,6m) Verköbron/Verkövägen direkt söder om brofästet (2,6 m)
2080	0,84	1,55	0,4	-0,1	2,69	
2090	1,00	1,55	0,4	-0,1	2,85	
2100	1,18	1,55	0,4	-0,1	3,03	
2110	1,33	1,55	0,4	-0,1	3,18	
2120	1,49	1,55	0,4	-0,1	3,34	
2130	1,65	1,55	0,4	-0,1	3,50	Verköbron (3,4m)
2140	1,81	1,55	0,4	-0,1	3,66	
2150	1,96	1,55	0,4	-0,1	3,81	

Tabell 48: Tabell ovan visar framtida medelvattenstånd som tillsammans med BHN, säkerhetsmarginal och bedömning av när en väg är farbar, visar när olika säkerhetsnivåer blir aktuella för studerade delsträckor.

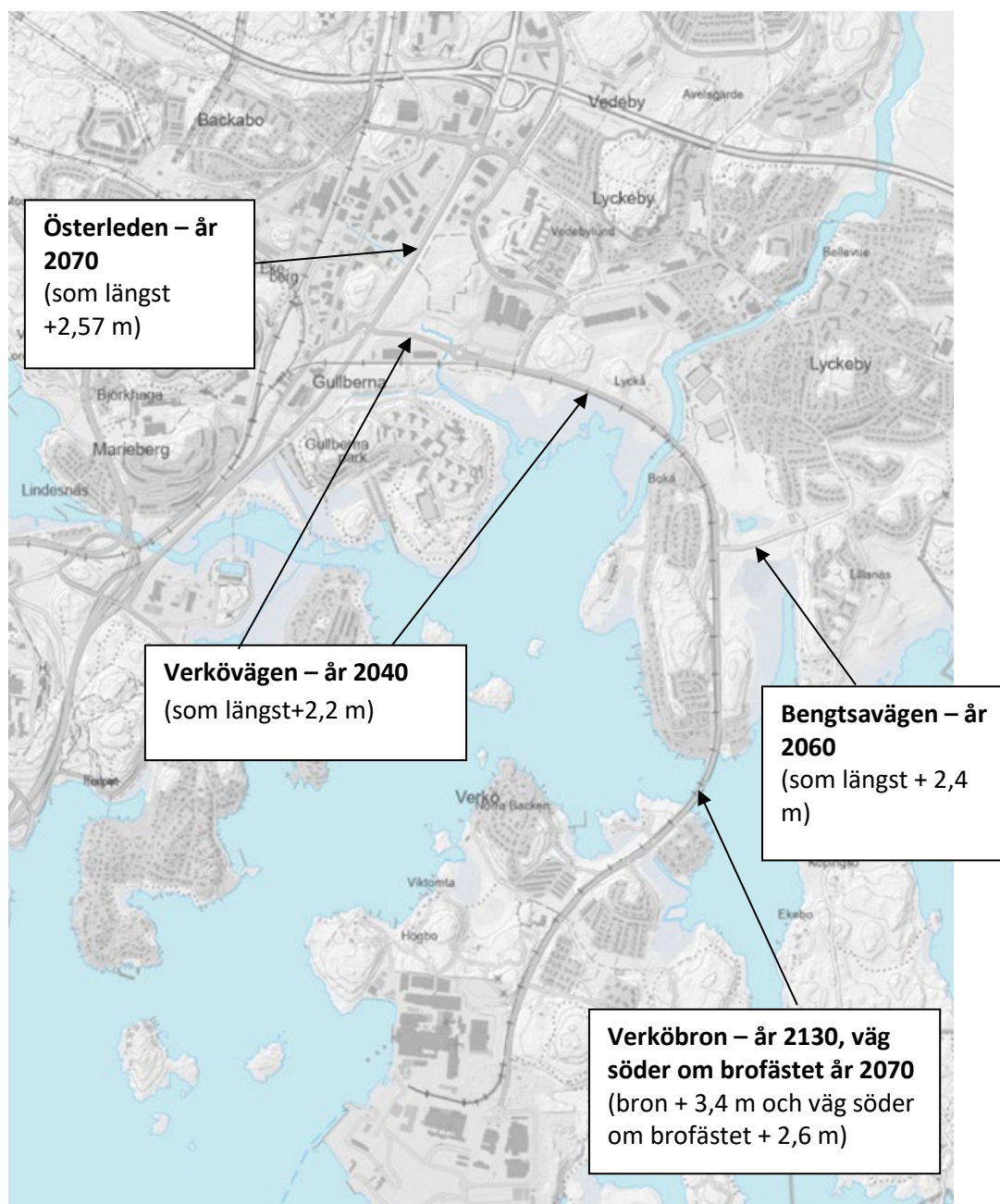


Bild 49. Karta visar låglänta delar av vägsträckan mellan fastlandet/E22 och Verkö som riskerar att tillfälligt utsättas för högvattenhändelser. Kartan visar även vilka år detta kan inträffa. Med låglänta i detta sammanhang avses delar som är belägna under säkerhetsnivån (+3,8 meter).

Verkövägen mellan Österleden och Ringö är ett lågstråk där de två längsta punkterna har en höjd på 2,2 meter vilket innebär att sträckan delvis beräknas utsättas för högvattenhändelse år 2040. Efter detta följer del av Bengtsavägen som om riskerar att översvämmas år 2060. Därefter, ca år 2070, kan delar av Österleden samt del av Verkövägen precis söder om brofästet vid Verköbron (med höjden på ca 2,6 meter) utsättas för högvattenhändelser. Körbanan på själva brokonstruktionen vid Verköbron har en höjd på ca 3,4 meter och riskerar att

översvämmas år 2130. Observera att dessa nivåer motsvarar när vatten som först skulle kunna nå vägbanan vid tillfällig högvattenhändelse.

Kartläggningen visar att Verkö vid tillfälligt höga flöden på ett bättre sätt kan nås via Bengtsavägen och genom Lyckeby där risken för översvämning är mindre och bedöms lättare att hanteras. Att det bedöms lättare att hantera utgår ifrån att det endast är två lågpunkter längst sträckan, i anslutning till Verköbron och en del av Bengstavägen.

Kommunens bedömning gällande vägar

Vägsträckan från E22:an till planområdet är ca 60 km. Att partier av denna långa sträcka kan utsättas för tillfälliga översvämningar i framtiden är troligt om inga åtgärder skulle göras. Vägar och broar har en teknisk livslängd. Den tekniska livslängden är kortare än planeringshorisonten gällande klimatanpassningar, vilket innebär att det inte är ekonomiskt försvarbart att göra dessa anpassningar idag. Vägarna ligger dessutom i ett område som redan i dag är bebyggt och fortsatt kommer behöva vara tillgängligt, vilket innebär att anpassningar kommer att behöva göras oavsett denna detaljplan.

Väginfrastrukturen till Verkö är kommunala gator på kommunägd mark. Kommunen har därmed både ansvar och rådighet att göra åtgärder som klimatsäkrar vägnätet. De åtgärder som identifierats som prioriterade för att säkerställa framtida åtkomst till planområdet är som ovan nämnts Verköbron samt lågpunkten vid Bengstavägen för att möjliggöra en åtkomst till området via ett alternativt vägnät genom Lyckeby. I en längre planeringshorisont ser kommunen att avlastade väg från Bengstavägen till trafikplats Lösen är en åtgärd som behövs för att fullt ut kunna möjliggöra den utveckling kommunen ser framför sig på södra Verkö. Marknivåerna i detta område är högre och ger goda förutsättningar för en framtida klimatsäkrad infrastruktur till området. Utvecklingsplanen för södra Verkö som antogs i februari 2026 av kommunfullmäktige omfattar även infrastrukturåtgärder utanför Verkö.

Verköbron anlades år 1970. Broar som konstruerades under 1970-talet i Sverige har generellt en förväntad teknisk livslängd på cirka 80 år vilket innebär till år 2050. Status på bron föreslås studeras vidare i det fortsatta arbetet med utvecklingsplanen för Verkö. En större förändring av bron bedöms vara rimlig först i samband med en kommande översyn av dess konstruktion. Vägarna ligger i ett område som redan i dag är bebyggt och fortsatt kommer behöva vara tillgängligt, vilket innebär att anpassningar kommer att behöva göras oavsett denna detaljplan. Riskbedömningar vad gäller översvämningar och anpassningar av infrastruktur behöver ske löpande.

En höjning av den längsta delen av Bengtsavägen bedöms vara möjlig utan större kostnader eller påverkan på andra intressen. Området i anslutning till vägsträckan studeras i ett tidigt skede för utveckling av avlastningsmark för verksamheterna på Verkö där en detaljplan kan bli aktuell för att pröva detta och i samband med det även en höjning av vägen och i vilket skede det är aktuellt.

Till skillnad från bebyggelse är det lättare att klimatanpassa vägar i efterhand genom att till exempel förstärka känsliga partier efterhand som behov uppstår.

De konsekvenser som en tillfällig översvämning kan få är kortvariga störningar i framkomlighet, inte permanenta förluster av funktion. Räddningstjänsten beskriver

i tex yttrande gällande detaljplan för Tjurkö 15:1 flera alternativa insatsmöjligheter under sådana händelser. Verkö har goda förutsättningar för att vid en akut händelse vara tillgängligt från havet, inklusive närhet till övriga delar av centrala Karlskrona. Räddningstjänstens fordon klarar dessutom mer stående vatten på vägarna än 10cm.

De redovisade beräkningarna utgår från det högsta klimatscenariot samt SMHI:s värde BHN (Beräknad högsta nivå) vilket är ett hypotetiskt högsta scenario. Detta innebär att analysen bygger på extremvärden med hög osäkerhet och samt inkluderar betydande säkerhetsmarginaler. Framtagen studie av lokala effekter av vågor och vind (Afry, 2025) visar dessutom på att den faktiska lokala situationen i Karlskrona gör att effekterna sannolikt inte blir så omfattande som de teoretiska maxvärdena antyder, då extremvattenstånd och extremvindar inte sammanfaller i tid i Karlskrona.

Förutom att Karlskrona kommun är ansvariga för vägnätet och dess framkomst är det sannolikt av stor vikt för Försvarsmakten att vägarna är farbara eftersom södra Verkö utgör av riksintresse för hamn. Som ovan nämnt om klimatanpassningsplanen förväntar sig Karlskrona kommun att samtliga berörda aktörer tar ansvar för sina respektive uppdrag och roller inom klimatanpassningsområdet. Det är av stor vikt att samverkan sker för att samordna krav, tidsperspektiv och investeringar.

Med hänvisning till ovan bedömer kommunen att aktuell detaljplan inte innebär en risk för människors hälsa och att riskbilden kopplat till klimatanpassning är hanterbar. Detaljplan syftar främst till att befästa befintliga förhållande och för att möjliggöra en mindre utveckling av befintliga verksamheter och detaljplanen förhindrar inte förutsättningarna att göra nödvändiga klimatanpassningsåtgärder. Kommunen vill även framhäva att det inte är möjligt att klimatanpassa tillfartsvägar inom ramen för detaljplanen, arbete med klimatanpassning behöver ske långsiktigt och i nära samverkan med andra aktörer. Frågan kommer att studeras vidare i det arbete som pågår nu med fortsatt arbete kopplat till den antagna utvecklingsplanen för Verkö hamn- och industriområde och/eller i detaljplan för Verkö 3:25 m.fl. med syfte att pröva ny väg- och järnvägsinfrastruktur samt utfyllnad av ytterligare mark för hamnändamål.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Nuläge

För att skydda människors hälsa finns nationella miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som anger hur höga halter av olika luftföroreningar som maximalt tillåts. Miljökvalitetsnormer 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.

Planområdet ligger i anslutning till Verkövägen. År 2013, när utvecklingsplanen togs fram låg trafikvolymerna på Verkövägen runt 4 000 fordon per dygn vid

anslutningen till hamnen. Samma siffra är idag med största sannolikhet högre men kännedom finns inte om senare mätningar.

Österleden är den mest trafikerade vägen i centrala Karlskrona med ca 27 000 fordon/årsmedeldygn. Rapporten ”Luftkvalitet Pottholmen etapp 2” (WSP 2023) har beräknat halter för nuläge och år 2040 av inhalerbara partiklar PM10 och kvävedioxid i omgivningsluft. Utredningen visar att det idag inte finns någon risk för att miljökvalitetsnormerna för PM10 eller MKN för NO2 överskrids.

Verksamheter i området genererar idag luftutsläpp. Det finns krav enligt tillstånd vilka luftutsläpp som är tillåtna. Miljöpåverkan till följd av verksamhetens (NKT) utsläpp är redan bedömd inom ramen för tillståndsprövningen, där de inte bedömdes påverka MKN för luft.

Planförslag och konsekvenser

Trafikmängderna beräknas fortsatt öka med tanke på utvecklingen av södra Verkö och planområdet kan komma att påverkas av luftföroreningar från de närliggande vägarna. Verkövägen föreslås enligt utvecklingsplanen flyttas österut vilket gör att vägen kommer på ett större avstånd. Eftersom området inte planläggs för bostäder eller ligger i direkt närhet till bostäder är det inte befogat att utreda om någon miljökvalitetsnorm kan komma att överskridas från trafik.

Utredningen avseende Österleden visar även att PM10 eller MKN för NO2 klaras prognosår 2040, sett till såväl årsmedelvärde som dygns- och timmedelvärde. Om halterna klaras för Österleden bedöms det vara betydligt lägre halter i anslutning till planområdet då omgivande vägar har lägre trafikflöden.

Utsläpp till luft kan öka något om verksamheterna utvecklas. De får inte öka utsläppen över sina villkor enligt gällande tillstånd. En ökad produktion ger ökade utsläpp till luft. Som tidigare nämnt är utsläppens miljöpåverkan redan bedömd inom ramen för tillståndsprövningen där de bedömdes inte påverka MKN för luft. NKT kontrollerar verksamheten regelbundet enligt kontrollplan för att säkerställa att utsläppen inte överskrider villkoren i tillståndet.

Vatten

Nuläge

Verkö är omgivet av kustvattenförekomsten Yttre reddens som är en av Karlskronas vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Yttre reddens ekologiska status är måttlig. Miljökvalitetsnormen är god ekologisk status 2027. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status.

Planförslag och konsekvenser

En ökad produktion ger ökade utsläpp till vatten. Som tidigare nämnt är utsläppens miljöpåverkan redan bedömd inom ramen för tillståndsprövningen där de inte bedömdes påverka MKN för vatten. NKT kontrollerar verksamheten regelbundet enligt kontrollplan för att säkerställa att utsläppen inte överskrider villkoren i tillståndet.

Med hänvisning till ovan samt på grund av den begränsade utökningen av befintlig verksamhet bedöms ny detaljplan inte påverka möjligheten att uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Buller

Nuläge

Miljö kvalitetsnormen för olika typer av omgivningsbuller gäller i kommuner som har fler än 100 000 invånare. I kommuner med färre än 100 000 invånare omfattar miljö kvalitetsnormer för buller från större vägar (över 3 miljoner fordon/år). I Karlskrona kommun har delar av Verkövägen över 3 miljoner fordon per år och omfattas därmed av miljö kvalitetsnormer för buller.

År 2013, när utvecklingsplanen togs fram låg trafikvolymerna på Verkövägen runt 4 000 fordon per dygn vid anslutningen till hamnen. Samma siffra är idag med största sannolikhet högre men kännedom finns inte om senare mätningar vilket gör det svårt att avgöra om trafikmängden för den aktuella sträckan är högre än 3 miljoner fordon/dygn.

Planförslag och konsekvenser

Trafikmängderna beräknas fortsatt öka med tanke på utvecklingen av södra Verkö i stort. Miljö kvalitetsnormen för omgivningsbuller berör i första hand bostäder och begränsningar i att bygga nya bostäder i anslutning till bullerkällan. Frågan bedöms därmed inte vara aktuell för detaljplanen.

Miljömål

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

Detaljplanen berör miljö målen ”*God bebyggd miljö*”, ”*Begränsad klimatpåverkan*” och ”*Giftfri miljö*”.

Planen möjliggör en vidareutveckling av redan ianspråktagen mark vilket medför att befintlig infrastruktur kan nyttjas mer effektivt vilket stämmer överens med miljö målet ”*God bebyggd miljö*”.

Fjärrvärme finns utbyggt i området med möjlighet att ansluta aktuellt planområde. Detta främjar miljö målen ”*God bebyggd miljö*” och ”*Begränsad klimatpåverkan*”.

En eventuell sanering av förorenad mark främjar miljö målen ”*Giftfri miljö*”.

Planområdets närhet till kollektivtrafik ger förutsättningar för minskad bilanvändning vilket främjar miljö målet ”*Begränsad klimatpåverkan*”.

Radonsäker byggnadsteknik minskar människors exponering för skadlig radon vilket främjar miljö målet ”*God bebyggd miljö*”.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som på något sätt gynnar människan. Till exempel att växter renar luft, buskar dämpar trafikbuller, bin pollinerar grödor eller att vår hälsa ökar i naturen.

Planområdet utgörs i huvudsak av industrimark och vägområden och möjlighet till ekosystemtjänster är begränsat. Vissa möjligheter till ekosystemtjänster finns dock. Inom området finns stora ytor med tak vilket möjliggör att anlägga takträdgårdar och biomoduler.

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 framtagna 2025-09-01.

Ställningstagande gällande betydande miljöpåverkan

Planförslaget bedöms inte innebära en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att strategisk miljöbedömning måste göras.

Bedömningen grundas på följande:

- Området omfattas av riksintresse för totalförsvaret. Riksintresset bedöms inte påverkas av planförslaget.
- Del av området omfattas av riksintresse för kommunikationer, väg och järnväg. Riksintressena bedöms inte påverkas genom föreslagna lösningar.
- En mindre del av planområdet omfattas av strandskydd som återinträder vid en ny detaljplan. Särskilda skäl bedöms finnas för att upphäva strandskyddet i samband med antagandet av den nya detaljplanen.
- Genomförandet bedöms inte innebära några risker för människors hälsa.
- Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms inte överskridas.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten bedöms inte påverkas negativt.

Planen bedöms sammantaget ge en ringa miljöpåverkan. Ny detaljplan bedöms inte innebära en omfattande förändring av pågående markanvändning och detaljplanen kan reglera de frågor där eventuell påverkan kan tänkas förekomma.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bedöms ej behövas.

Karlskrona kommun har vanligtvis som rutin att samråda med länsstyrelsen gällande undersökningen som ett första steg i detaljplaneprocessen för att få tidiga synpunkter. I detta fall skickas dock undersökningen tillsammans med

samrådsförslaget. Anledningen till detta är att detaljplanen hanterar ett flertal mindre ytor och bedöms vara svår att ta till sig och förstå utan tillhörande beskrivning. Kommunen ser också att det är ett lågt utredningsbehov.

Sammanfattande konsekvenser

Detaljplanens olika delområden är idag till viss del ytor som blivit över när Verkövägen förändrats, avgränsningar mellan allmän plats och kvartersmark ses därför över för att kunna nyttja ytorna på bästa sätt. Del av planområdet ingår för att ändra användning för kvartersmark, men också i vissa delar till förändrad dragning av Verkövägen och för att möjliggöra nybyggnation. Ny detaljplan bedöms inte innebära en omfattande förändring av pågående markanvändning i de flesta delar. Den största förändringen är i den norra delen i anslutning till Verkövägen där anläggningar för störningsfri el förutsätter att befintlig järnväg tas i anspråk.

Karlskrona kommun är i behov av utveckling av verksamhetsmark och södra Verkö är sedan långt tillbaka ett etablerat verksamhetsområde där stor del av verksamheterna är i behov av att ligga i det goda kommunikationsläget. Att fortsätta utveckla verksamheter inom södra Verkö är positivt ur flera synpunkter, bl.a. transporter, miljöpåverkan, behov av infrastruktur samt näringslivsutveckling. Planförslaget bedöms förenligt med Översiktsplan 2050 samt utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde.

Riksintresse för kommunikationer berörs då byggnader för störningsfri el föreslås på mark som idag utgörs av befintligt järnvägsspår och Verkövägen föreslås smaltas av. Järnvägsspåret har i förberedande syfte kortas av och med en ny stoppbock norr om infarten till Verkö skola. 300 meter långa tåg kan då hanteras utan att korsande vägar påverkas. Denna anläggning kan vara kvar tills dess att ny kombiterminal är på plats. Efter avsmalningen får Verkövägen samma bredd som fortsatt sträckning söderut innan den första cirkulationsplatsen. Verkövägen i dess fortsatta sträckning är sedan bredare och motsvarande bredd är avsikten att hålla i den planerade nya dragningen av Verkövägen i ett östligare läge. Det kommer därmed att fortsatt vara god framkomlighet. Riksintressena för väg och järnväg bedöms inte påverkas negativt.

Alternativt läge för anläggningarna för störningsfri el öster om Verkövägen har studerats i ett inledande skede. Föreslagen placering väster om Verkövägen har dock i en helhetsbedömning setts som det bästa alternativet med tanke på de naturvärden som finns öster om Verkövägen och de begränsningar som denna alternativa placering ger för framtida möjligheter för omdragning av väg och järnväg i ett nytt läge längre österut. Förprojektering av en framtida väg och järnvägslösning har utförts parallellt med detaljplanen och som detaljplanen är utformad i granskningsförslaget bedöms det finnas fortsatt handlingsfrihet i utformning av framtida infrastrukturförändringar.

Stora delar av planområdet är beläget inom +3,5–5 meter över havsnivå. Verkövägen ligger på en marknivå över 4 meter i de aktuella delarna. Det är endast ett mindre område i anslutning till cirkulationen Verkövägen/Rombvägen där

nivåerna är över 3,5 meter. Kommunens skyfallskartering samt via NKT framtagna dagvatten- och skyfallsutredning visar även att här är ett instängt område där vatten kan stå i en nivå upp till 1 meter. Höjdsättningen av detta område bör ses över i samband med planerad byggnation och förändringar i området.

Ingen dagvattenutredning bedöms behövas tas fram i samband med detaljplanen då inga större förändringar planeras. Kapacitet bedöms finnas i ledningsnätet. Eftersom området idag till största delen är hårdgjort, innebär mer byggnation inte någon väsentlig förändring vad gäller ej genomsläppliga ytor. Dagvattenhanteringen föreslås studeras närmare i samband med respektive byggnation.

Eftersom området till största delen är hårdgjort eller bebyggt är det idag en väldigt begränsad kontakt med eventuella föroreningar i fyllnadsmassorna. Ny detaljplan innebär att del av ytor planlagda som allmän plats övergår till industrimark medan del av kvartersmark får kompletterande eller ändrad användning men inte känsligare markanvändning än i dagsläget. I och med utökning av kvartersmark för industri längs Verkövägen i norr kan det vara aktuellt att undersöka förekomst av markföroreningar. Utredningsbehovet kommer att studeras vidare i samband med planerade markarbeten och byggnation.

Medverkande tjänstemän

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Zaid Alibresam, bygglovarkitekt
Susanne Johansson, miljöhandläggare
Anna Olausson, planarkitekt

Kommunledningsförvaltningen

Magnus Lindoffsson, projektledare
Clas Lindell, exploateringsingenjör

Drift- och serviceförvaltningen

Johan Lindh, trafikingenjör
Richard Eriksson, VA-ingenjör

Fastighetsförvaltningen

Richard Andersson, projektledare

Eleonor Karlsson
planchef

Anna Steinwandt
planarkitekt