

Samrådsredogörelse



Detaljplan för del av
Verkö 3:1 m.fl.,
Verkö, Karlskrona kommun

Vad är en samrådsredogörelse?

Samrådsskedet

Samrådsskedet är det första tillfället för de som anses vara berörda av förslaget att lämna synpunkter. Samrådet följs sedan av ett granskningsskede, vilket är ytterligare ett tillfälle för berörda att lämna synpunkter. De som yttrar sig under samrådet, och andra berörda, kommer meddelas när planförslaget finns tillgängligt för granskning.

De som berörs av planförslaget och har synpunkter måste framföra dessa skriftligt under samråds- eller granskningsskedet för att senare ha rätt att överklaga kommunens beslut att anta detaljplanen.

Synpunkter från samrådet sammanställs och kommenteras i en samrådsredogörelse. I samrådsredogörelsens kommentarer redovisas kommunens ställningstaganden till inkomna synpunkter, huruvida de tillgodoses eller inte samt en motivering. I avsnittet förändringar av planförslaget redovisas alla förändringar som tillkommit efter samrådsskedet.

Överklaga

En detaljplan kan enbart överklagas baserat på icke tillgodosedda synpunkter från de med besvärsmått eller formaliafel.

De som har rätt att överklaga en detaljplan baserat på planförslagets innehåll är sakägare, till exempel fastighetsägare, arrendatorer, hyresgäster och andra med rättighet till fastigheter inom eller i anslutning till planområdet. Även intresseorganisationer kan ha rätt att överklaga en detaljplan om:

1. Organisationens huvudsakliga ändamål är att bevaka naturskydds-, kulturskydds- eller miljöskyddsintressen, och dessa berörs av detaljplanen.
2. Organisationen inte är vinstdrivande.
3. Organisationen har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år.
4. Organisationen har minst 100 medlemmar eller på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd. Det går även att överklaga en detaljplan om processen varit felaktigt genomförd, så kallat formaliafel.

Detaljplanen går att överklaga i tre veckor efter det att beslut om antagande har publicerats på kommunens anslagstavla. Överklagan skickas till kommunen, som sedan skickar det vidare till mark- och miljödomstolen.

Hur ska dokumentet läsas och var kan jag få mer information?

Denna samrådsredogörelse är en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under samrådstiden. Originalyttrandena finns hos Karlskrona kommun, miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen och lämnas ut på begäran.

Varje yttrande sammanfattas under en rubrik namngiven efter vem som yttrat sig. Yttrandet besvaras sedan efter sammanfattningen i en blå ruta under rubriken *kommentar*. (Om det inkommit identiska yttranden eller mycket snarlika så sammanfattas dessa ihop. Om så är fallet står det angivet i inledningen av yttrandet.)

Privatpersoner benämns med initialer i sammanfattningen detta för att underlätta i samband med nätpublicering. När samrådsredogörelsen publiceras på nätet tas personuppgifter (förmamn, efternamn och fastighetsbeteckning) i rubrikerna bort och enbart initialer lämnas kvar.

Innehållsförteckning

Vad är en samrådsredogörelse?	2
Innehållsförteckning.....	4
Inledning	5
Förteckning av inkomna yttranden	6
Förändringar av planförslaget.....	7
Yttranden	9
Länsstyrelsen	9
Enskilda sakägare	18
Föreningar och intresseorganisationer	19
Myndigheter, organisationer och bolag	24
Politiska partier.....	39
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag	39
Företag	40
Övriga inkomna yttranden	40
Sändlista vid samrådet	43

Inledning

Detaljplanen för del av Verkö 3:1 m.fl., Verkö, har varit föremål för samråd 26 september – 31 oktober 2025. Samrådet har annonserats i lokalpressen fredagen den 26 september 2025. Ett digitalt samrådsmöte hölls den 8 oktober 2025. Samrådstiden var från början till den 24 oktober 2025 men förlängdes till 31 oktober 2025 med anledning av att redaktionella fel upptäcktes i handlingarna.

Under samrådstiden har planhandlingarna (bestående av samrådsbrev, plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning, undersökning, social konsekvensanalys, fastighetsförteckning) funnits tillgängliga på Karlskrona kommun, stadsbiblioteket och Lyckeby bibliotek samt på Karlskrona kommuns webbplats: www.karlskrona.se (Fastighetsförteckningen har inte publicerats på internet på grund av dataskyddsförordningen, GDPR. Den har dock funnits tillgänglig som pappersupplaga).

Nedan synpunkter framfördes på samrådsmötet. Under mötet deltog endast två personer utöver tjänstemän och politiker från kommunen.

- Vad säger Trafikverket om att ta bort del av järnvägen?
- Varför måste RUPS (störningsfri el) ligga där den är föreslagen och måste den vara så stor?
- Kommer anläggningen ha dieselaggregat eller batteri? Brandskydd och avstånd kan bli aktuellt efter vad byggnaden innehåller.
- Varför är det inte en anläggning i Affärsverkens ägo? Då kunde hela samhället använda det.
- Är det inte läge att vänta på utvecklingsplanen? Varför inte göra en stor plan?
- Kommer utvecklingen på södra Verkö innebära att området expanderar ut i natur som är orörd?
- Frågor kring hamnverksamheten gällande behov av kajer och möjligheter att ladda lastbilar i framtiden.
- Finns trafiklösningar utanför området med i utvecklingsplanen?

Förteckning av inkomna yttranden

Insändare:	Datum:	Kommentar:
Länsstyrelsen	2025-10-23	
Sakägare		
GH & SH, Verkö 3:14	2025-10-29	-
Föreningar och intresseorganisationer		
Naturskyddsföreningen Karlskrona	2025-10-29	-
Myndigheter, organisationer och bolag		
Försvarsmakten	2025-10-28	-
Lantmäteriet	2025-09-30	-
	2025-10-24	
Trafikverket	2025-10-23	-
Räddningstjänsten i Östra Blekinge	2025-10-10	Ingen erinran
Politiska partier		
-	-	-
Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag		
Kommunledningsförvaltningen	2025-10-29	-
Kunskapsförvaltningen	2025-10-31	-
Företag		
-	-	-
Övriga inkomna yttranden		
MÖ	2025-10-09	-

Förändringar av planförslaget

Följande förändringar har gjorts i plankartan:

- En grundkarta är framtagen inför granskningen. Tidigare illustrationslinjer som redovisade förändringar i området har därmed tagits bort.
- Plangränsen i norra delen vid området JE har justerats för att säkerställa utrymme för förändringar av infrastrukturen med ny väg- och järnvägsdragning. Som en följd av detta har även filen för transporter till NKT minskats i längd.
- Planområdet har utökats med ett mindre område väster om den första rondellen för att åstadkomma en mer logisk gräns mellan allmän plats och industrimark.
- U-området väster om Verkövägen i den norra delen av planområdet har minskats då ledningarna i detta område inte är i bruk.
- Högsta nockhöjd har minskats i delar av området för att inte möjliggöra bebyggelse med en höjd över 45 meter över marknivån eftersom höga objekt kan medföra påtaglig skada på riksintresset / stoppområde för höga objekt.
- Användningarna i det södra delområdet vid Rombvägen har justerats genom att användningen Centrum har specificerats till Restaurang och mobilitetsservice och användningen Kontor har utgått. Användningen Centrum kompletteras med egenskapsbestämmelse som anger att publika delar inte får lokaliseras mot Verkövägen. Detta innebär att personintensiva verksamheter begränsas med tanke på risker kopplat till farligt gods och närliggande hamnverksamhet samt att vård inte tillåts i enlighet med Trafikverkets synpunkter.
- E-området för befintlig nätstation i anslutning till Rombvägen har utgått då stationen föreslås omlokaliseras till ett läge längre österut i samband med att området bebyggs. Ett nytt E-område har lagt ut i detaljplanen för detta ändamål.
- Komplettering med planbestämmelser på en mindre del av planområdet i anslutning till Rombvägen efter synpunkter från lantmäteriet.
- Tidigare planlagda ytor för hamnändamål på fastigheten VERKÖ 3:338 har undantagits från detaljplanen eftersom den antagna

utvecklingsplanen anger en inriktning på industriverksamhet för detta område. En planläggning av dessa området kan även försvåra en kommande ny detaljplan för detta område.

- Tidigare planlagd gång- och cykelväg längs Verkövägens sista del och vidare mot framtida läge för båtpendel har också undantagits från detaljplanen eftersom den antagna utvecklingsplanen anger en annan dragning av gång- och cykelvägen och en planläggning av dessa området kan även försvåra en kommande ny detaljplan för detta område. Allmän plats med motsvarande bredd ligger kvar enligt gällande detaljplan och planstöd finns därmed för gång- och cykelväg i detta läge till dess att den andra dragningen genomförs.
- Utfartsförbudet som linjebestämmelser i plangräns har ersatts med textbestämmelser med anledning av lantmäteriets synpunkter. I vissa delar har bestämmelser om utfart istället utgått.
- Förtydligande har gjorts om att u-områden avgränsas med sekundär egenskapsgräns.

Följande förändringar har gjorts i planbeskrivningen:

- Förtydligande vad gäller farligt gods och att utformningen av nybyggnation ska göras med utgångspunkt i risksituationen.
- Förtydligande kring påverkan på riksintresset för väg och hamn.
- Förtydligande gällande tillgänglighet till området vid höga flöden.
- Kartunderlaget som redovisas risk för högt vattenstånd har utökats för att omfatta hela planområdet.
- Komplettering med underlag från skyfallskartering utförd på uppdrag av NKT under 2026. Förtydligande har även gjorts kring förutsättningarna för dagvattenhantering som bedömning av påverkan på MKN.
- Tillägg av text om att en dialog med kommunen som väghållare ska hållas vid anordnade av eller förändringar av tillfart.
- Tillägg med anledning av ny placering av nätstation vid Rombvägen.
- Förtydligande kring att åtkomst till kvarvarande del av Verkö 3:272 ska säkras genom att ett avtal tecknas i samband med att del av denna fastighet samt del av Verkö 3.25, del av befintlig Verköväg, överläts till NKT.
- Förtydligande gällande säkerställande av ledningar.
- Uppdatering kring antagen utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde.

- Uppdaterad text kring järnvägen som sedan samrådet har plockats bort inom planområdet.
- Planbeskrivningen har uppdaterats gällande Verköskolans verksamhet.
- Förtydligande kring plankostnad tas ut enligt särskilt avtal och att ingen planavgift därmed kommer tas ut vid framtida lovgivning.
- Redaktionella ändringar.

Yttranden

Länsstyrelsen

Sammanfattning

Karlskrona kommun har skickat upprättad checklista över undersökning om betydande miljöpåverkan tillsammans med samrådsförslaget. Länsstyrelsen har inga synpunkter på det och instämmer i kommunens bedömning att planen inte bedöms ge betydande miljöpåverkan. I nordöst till planområdet visar en naturvärdesinventering från 2023 på höga naturvärden. Länsstyrelsen bedömer att naturvärden inte kommer att påverkas av planförslaget. Det bör framgå av planbeskrivningen hur kommunen identifierat behovet och redovisat hur tillgängligheten på Verkövägen ska säkerställas genom kommande planer, vad gäller översvämning enligt nedan.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till att en grundkarta tas fram till granskningsskedet för att få en klar bild av förutsättningarna i området. Det är i nuläget inte helt klart.

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Handlingar daterade 2025-09-24. Detaljplanen handläggs med utökat förfarande. Länsstyrelsen har inga synpunkter på förfarandet.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. MB följs och att strandskydd enligt 7 kap. MB inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt

4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att legalisera befintlig markanvändning efter befintliga förhållanden samt att möjliggöra förändrad markanvändning för omdragning av väg och nybyggnation. Det övergripande syftet är att möjliggöra vidareutveckling av befintliga verksamheter.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande. Länsstyrelsen har inga synpunkter på förfarandet.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas. Det under förutsättning att ett förtydligande med motivering görs, i vad som anges under rubriken översvämning/hav samt skyfall.

Riksintressen 3 kap. MB

Det aktuella området ligger inom riksintresse för totalförsvaret, enligt 3 kap. 9 § MB, vad gäller väderradar, lågflygningsområde, MSA-område, sjöövningssområde, stoppområde för höga objekt, zonen för Ronneby flygplats. Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter inom tätbebyggt område. Flygplatsen är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs genom tjänsten "CNS-analys" på LFV:s hemsida: <https://lfv.se/tjanster/flygplatstjanster/cns-analys>

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörd flygplats samt LFV. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörd flygplats.

Både Verkövägen och järnvägen Verköbanan ansluter till Verkö hamn och omfattas av riksintresse, enligt 3 kap 8 § MB, för kommunikationer. Befintlig hamn samt framtida hamn är också av riksintresse. Områden som

är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten till eller nyttjandet av anläggningen.

Trafikverket framför att de genomför en översyn av anspråk för riksintresse kommunikationer. Trafikverket föreslår där att riksintresset för Verköbanan tas bort utifrån att banan inte är trafikerad. Eftersom Trafikverket i översynen föreslår att riksintresset för Verköbanan ska utgå har Trafikverket inga synpunkter på att aktuell plan medger två byggnader där järnvägsspåret ligger idag. Översynen av riksintresseanspråk ska inom kort skickas ut på remiss till kommunerna.

Vad gäller Verköbanan och möjligheten att bygga en kombiterminal i nytt läge instämmer Trafikverket med kommunen att gränsdragningarna behöver stämmas av i den norra delen så att anläggningarna för störningsfri el inte riskerar att försvåra en långsiktig infrastrukturlösning.

Trafikverket anser att det inte är lämpligt att planen medger verksamhet med vårdändamål angränsande till preciserat område för riksintresse hamn. Planbestämmelse Centrum bör därför justeras med lämplig skrivning.

Kommentar:

Swedavia Ronneby Airport är inte hörda under samrådet men kommer att få detaljplanen på remiss under granskningen. När det gäller ansökningar, remisser och frågor rörande hinderfrågor hänvisar Swedavia Ronneby Airport generellt dock till Försvarsmakten vilka är hörda under samrådet.

Luftfartsverket är inte hörda under samrådet men kommer att få detaljplanen på remiss under granskningen. Vid framtagandet av detaljplan för del av Verkö 3:27 m.fl. för att möjliggöra NKT:s tredje torn har Luftfartsverket i sitt yttrande framfört att de i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inte har något att erinra mot detaljplanen. Aktuell detaljplan medger längre höjder.

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

Förprojektering av en framtida väg och järnvägslösning har utförts parallellt med detaljplanen och anläggningarna för störningsfri el så som detaljplanen är utformad i granskningsförslaget bedöms det finnas fortsatt handlingsfrihet i utformning av framtida infrastrukturförändringar.

Användningarna i det södra delområdet vid Rombvägen har justerats genom att användningarna Centrum och Kontor har tagits bort och ersatts av Detaljhandel. Därmed möjliggörs inte vård vilket Trafikverket har invändningar mot. Syftet med användningen Detaljhandel är att möjliggöra för t.ex. en restaurang i del av byggnadens bottenplan. Användningen kompletteras med egenskapsbestämmelse som anger att

publika delar ska placeras mot interngatan, dvs på motsatt sida Verkövägen och hamnverksamheten.

Strandskydd

Planområdet omfattas idag inte av strandskydd. Enligt miljöbalken återinträder dock strandskyddsbestämmelser då gällande detaljplan upphör att gälla och ersätts med ny. Kommunen har för avsikt att upphäva strandskyddet. Om planarbetet påbörjats före den 1 juli 2025 fortsätter de tidigare bestämmelserna för upphävande av strandskydd att gälla för dessa ärenden, vilket innebär att 7 kap. 18 § MB fortfarande tillämpas (i enlighet med kommunens förfarande). De nya reglerna som trädde i kraft 1 juli 2025 gäller endast för ärenden som inletts efter detta datum. För upphävande av strandskydd krävs särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c – 18 d §§ MB, och Länsstyrelsen ska pröva kommunens beslut mot dessa bestämmelser.

Länsstyrelsen har inga synpunkter på ett upphävande av strandskyddet för planområdet, då området redan är ianspråktaget för verksamheter.

Hälsa och säkerhet, risk för olycka, erosion

Miljökvalitetsnormer

Enligt 2 kap. 10 § PBL ska MKN följas vid planläggning. Miljökvalitetsnormer är bestämmelser om den lägsta godtagbara miljö kvalitet och är juridiskt bindande, fastställda av regeringen utsedd myndighet. Miljökvalitetsnormer finns för luft, vatten och buller.

”Frisk luft” är ett av riksdagens uppsatta miljökvalitetsmål, där luften ska vara så ren att människors hälsa och djur, växter och kulturvärden inte skadas. För att uppnå detta mål är miljökvalitetsnormer ett av styrmedlen. Kommunerna har ansvaret att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna.

För ytvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk status (kvicksilver, TBT m.m.) och ekologisk status (bottenfauna, fisk m.m.). För grundvatten finns miljökvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status (dvs. att det råder balans mellan uttag och nybildning av grundvatten).

Miljökvalitetsnormen för buller gäller omgivningsbuller från alla vägar, järnvägar, flygplatser och tillståndspliktiga hamnar. Den gäller även omgivningsbuller från vissa större, utpekade industrigrenar i de största kommunerna.

Länsstyrelsen anser att kommunen har redovisat planens påverkan på MKN på ett tydligt sätt.

Buller

Planförslaget medger att Verköbanan kortas av och att godshantering placeras längre norrut i närmare anslutning till bostäder än dagens läge. Kommunen anger att buller från järnvägen inte är ett problem för angränsande bostäder utifrån att banan i dagsläget inte trafikeras. Trafikverket anser att kommunen bör ha ett långsiktigt perspektiv på

möjligheten att transportera gods på Verköbanan och ta buller i beaktande för att inte omöjliggöra framtida trafikering på banan. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket.

Föroreningar

Länsstyrelsen instämmer i att kompletterande markundersökningar kan komma att behövas i det fortsatta planarbetet för att undersöka huruvida det finns behov av efterbehandlingsåtgärder och hur eventuella överskottsmassor bör hanteras.

Farligt gods

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. På järnvägen går det dock inget farligt gods idag. Förslaget innebär att Verkövägen kommer att smalnats av i den norra delen. I kommande planarbete behöver det utredas om det finns behov av att vidta åtgärder med hänsyn till risksituationen såsom bebyggelsefria skyddsavstånd från vägen, utrymningsmöjligheter i riktning bort från riskkällan samt att ventilation för byggnader förses med nödavgångsmöjlighet. Länsstyrelsen ser ett sådant förfarande som en förutsättning inför ett genomförande av planen.

Kommentar:

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 inte krävas. Räddningstjänsten har inget att erinra mot detaljplanen.

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.

Användningarna i det södra delområdet vid Rombvägen har justerats genom att användningarna Centrum och Kontor har tagits bort och ersatts av Detaljhandel. Syftet med användningen Detaljhandel är att möjliggöra för 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 då den främst syftar till att släcka ut Rombvägen som allmän gata och underlätta att etablera ett gemensamt parkeringshus. Användningen Detaljhandel kompletteras med egenskapsbestämmelse som anger att publika delar ska

placeras mot interngatan, dvs på motsatt sida Verkövägen och hamnverksamheten.

För att begränsa risken vad gäller farligt gods kan som sagt ett flertal åtgärder göras, så som att skapa utrymningsmöjligheter i riktning bort från riskkällan samt att ventilation för byggnader förses med nödavgångsmöjlighet. De tekniska åtgärder som krävs för att bedöma en byggnads lämplighet kommer säkerställas i kommande bygglovsprövning. Planbeskrivningen har förtydligats vad gäller farligt gods och att utformningen av nybyggnation ska göras med utgångspunkt i risksituationen.

Översvämning från havet

Enligt 2 kap. 5 § plan- och bygglagen (PBL) ska marken vid planläggning vara lämplig för bebyggelse med hänsyn till bland annat risken för olyckor, översvämning och erosion. Bedömningen omfattar inte bara själva planområdet utan även nödvändig infrastruktur, såsom tillfartsvägar.

I planbeskrivningen anges att Verkövägen till Verkö kommer översvämmas vid en höjd på +2,53 meter men Länsstyrelsen noterar att den översvämmas redan vid +2,3 meter. Vägar utan möjlighet till förbifart ska säkerställas och klara en nivå på 3,8 meter. Det innebär att tillgängligheten till planområdet inte är säkerställd. För att säkerställa tillgängligheten till planområdet behöver vägen höjas, skyddas med ett kustskydd eller säkerställa tillgängligheten genom annan lösning. Enligt 4 kap. 2 § PBL ska planbeskrivningen redovisa hur risker för bland annat översvämning har beaktats samt vilka åtgärder som krävs för att hantera dessa. Det räcker inte att enbart hänvisa till att frågan kan lösas i framtiden; planbeskrivningen behöver visa att en sådan lösning är realistisk och genomförbar ur ett tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.

Länsstyrelsen efterfrågar att kommunen i planbeskrivningen tydligare motiverar hur frågan om tillgänglighet till planområdet ska hanteras. En sådan redovisning behöver nödvändigtvis inte innebära att åtgärden utformas i detalj i denna detaljplan, men ska i så fall tydligt visa att kommunen har identifierat behovet och redovisat hur tillgängligheten på Verkövägen ska säkerställas genom kommande planer.

Kartunderlaget som redovisas i bild 44 och 45 omfattar inte hela planområdet. Vilket bör framgå vid ett genomförande av planen.

Översvämning vid skyfall

Av planbeskrivningen framgår det att kommunens skyfallskartering visar att det finns ett instängt område där vatten kan stå i en nivå upp till 1 meter. Då skyfallskarteringen inte omfattar hela området har även ett utdrag gjorts från Scalgo för motsvarande skyfall gjorts, och en bild (46) från detta

redovisas i planbeskrivningen. Denna bild är svår att tyda då den inte omfattar hela planområdet.

Länsstyrelsen önskar att resultatet från denna analys även presenteras i text så att det går att bedöma översvämningsrisken utifrån skyfall samt hur risken ska hanteras/säkerställas.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Planförslaget bedöms inte påverka mellankommunala eller regionala förhållanden.

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen. PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap. 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken.

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer redovisas. Länsstyrelsen anser att kommunen har identifierat de miljömål som berörs.

Dagvatten

Dagvatten eller ytvatten kommer att avledas till befintliga eller nya dagvattenledningar. Kommunen planerar inte att ta fram en dagvattenutredning i samband med detaljplanen. En dagvattenutredning föreslås studeras i samband med byggnation. Kommunen bör härmed kontakta VA-huvudmannen för en bedömning av kapaciteten i befintligt dagvattenledningsnät och om påkoppling kan anses möjlig på befintligt nät samt om påkoppling av dagvattenledningar som avses anläggas kan kopplas på till befintligt dagvattennät. Därefter bör kommunen överväga eventuell påverkan på MKN vid utsläppspunkt och behov av fördröjningsmagasin framförallt med tanke på klimatförändringar. I första hand bör befintlig mark användas med möjlighet till infiltration för lokalt omhändertagande av dagvattnet.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att samtliga projekt bör ta hänsyn till effekterna av ett förändrat klimat. Klimatförändringar i form av ökad och intensivare nederbörd, höjda medeltemperaturer och värmeböljor, samt stigande havsnivåer, medför konsekvenser för i stort sett alla samhällssektorer och anpassningsåtgärder är därför nödvändiga. I kommande planarbete för Verkö 3:25 m.fl. anges att klimatanpassningsfrågor kommer att hanteras. Länsstyrelsen anser att det är positivt, se dock under rubrik översvämning ovan.

Kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats kring hantering av frågan om tillgänglighet till planområdet och de sträckor som är mest kritiska för att

hantera åtkomsten till området. Se vidare under planbeskrivningens rubrik *Risk för högt vattenstånd / översvämning*.

Kartunderlaget som redovisas risk för högt vattenstånd (bild 44 och 45) har utökats för att omfatta hela planområdet.

Planbeskrivningen har kompletterats med utdrag från skyfallskartering utförd på uppdrag av NKT under 2026, denna täcker hela planområdet. Analysen är gjord i Scalgo live och bygger på en inscannad höjdmodell. Modellen tar inte hänsyn till intagspunkter till ledningsnätet utan utgår istället ifrån ett antagande om att ledningarna i området generellt kan hantera ett 10-årsregn. Markens infiltrationskapacitet har antagits vara försumbar. Analysen visar att det finns flera lågpunkter och instängda områden inom utredningsområdet. Stora vattensamlingar uppstår på öppna asfaltsytor och vatten blir också stående mot huskroppar. I anslutning till planområdet är det i första hand det instängda området i motsvarande läge väster om cirkulationsplatsen som i kommunens skyfallskartering. Vid ett 100-årsregn med 1 timmes varaktighet visar modellen ett djup på som mest 0,8 meter i mindre delar av lågpunkten. Vid det större ett regn med 6 timmars varaktighet är påverkan ungefär densamma.

Enligt NKT kommer det instängda området att byggas bort i samband med fortsatt utveckling av området. Större delen av lågpunkten ligger dock på kommunens gatumark och arbete pågår med att utreda och åtgärda detta.

Kapacitet bedöms finnas i befintligt dagvattennät och system. Det detaljplanen möjliggör är begränsade åtgärder som till viss del redan är genomförda och/eller redan är möjliga enligt gällande detaljplan. Möjligheterna till infiltration bedöms vara begränsade idag då området till allra största delen antingen är bebyggt eller hårdgjort. I detaljplanen för Verkö 3:25 m.fl. som omfattar större ytor på Verkö kommer dagvattensituationen för stora delar av industri- och hamnområdet att studeras inklusive behov och förutsättningar för fördröjningsåtgärder.

NKT har rutiner för kontroll av utsläpp till dagvattennätet där kontroller görs löpande av zink, koppar, bly, kadmium och oljeindex. Utförda kontroller visar värden under angivna gränsvärden för samtliga brunnar. Bedömning är att detaljplanen inte riskerar att påverka möjligheterna att uppfylla MKN vid utsläppspunkt.

Redovisning av detaljplanens konsekvenser på fastighetsnivå

Enligt 4 kap. 33§ PBL ska konsekvenserna på fastighetsnivå för organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder framgå av detaljplanens planbeskrivning. Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tillräckligt sätt har redogjort för konsekvenserna på fastighetsnivå.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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. Kommunen har bedömt att planförslaget inte innebär en sådan betydande miljöpåverkan som enligt miljöbalken 6 kap kräver att strategisk miljöbedömning måste göras.

Bedömningen grundas på att riksintressena för kommunikation, totalförsvaret inte påverkas. Inte heller bedöms strandskyddet påverkas vid ett upphävande, människors hälsa och säkerhet eller MKN för luft och vatten bedöms inte påverkas negativt.

Sammantaget ges ny detaljplan en ringa miljöpåverkan då det inte innebär en omfattande förändring. Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning och samråd med länsstyrelsen har härmed skett.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Lena Ekroth med planarkitekt Carina Burelius som föredragande. I ärendet har naturvårdshandläggare Anna Hedlund, klimatanpassningssamordnare Sofie Samuelsson och miljöhandläggare Emma Adriansson deltagit.

Enskilda sakägare

1. G H och S H

Som ägare till fastighet Verkö 3:14 har vi tagit del av detaljplanen för del av Verkö 3:1 m fl. För oss är största intresset riktat mot den planerade bebyggelsen i norra delen enligt planförslaget. Här är planen att det ska byggas två byggnader för störningsfri el (RUPS) väster om Verkövägen.

Höjden anges till 13 meter över vägens marknivå. Med tanke på hur vårt hus ligger placerat så kommer denna vägg som bildas att påverka oss i allra högsta grad. Detta är något som vi inte kan acceptera och vi önskar att ni redigerar den planerade byggplanen. Som vi ser det så måste det finnas möjligheter att korrigera placeringen mera söderut så att den inte påverkar vårt boende i lika stor omfattning.

Kommentar:

Utrymmet för verksamhetsutveckling på Verkö är begränsat och alternativa placeringar för elanläggningarna har studerats under planarbetets gång. Den valda placeringen väster om Verkövägen bedöms lämpligast utifrån en samlad bedömning. Placeringen av byggnaderna är gjord utefter att på bästa sätt kunna lösa angringen av transporter till NKT som idag har en egen fil för uppställning i väntan på att checka in till området. Föreslagen placering av byggnaderna tar redan i anspråk del av denna. Byggnaderna är i två plan för att spara utrymme då det som sagt är ont om plats på Verkö.

Ny bebyggelse har tillkommit senaste året bakom de nya tilltänkta byggnaderna vilket gör att området redan förändrats jämfört med tidigare.

En annan detaljplan pågår för Verkö 3:25 m.fl. där arbetet är i ett uppstartsskede. Detaljplanen syftar till att utreda en mer östlig dragning av Verkövägen samt Verköbanan från korsningen med Toras väg samt att utveckla mer mark för hamnverksamhet. Utformningen av infrastrukturlösningen är inte färdigutredd än men kommer att påverka er fastighet. Tidplan och etappindelning av en utbyggnad av väg och järnväg är inte klar än men behovet av omdragning av vägen ligger betydligt närmare i tiden än en utbyggnad av järnvägen och där studeras olika alternativ för utformning av en underhandslösning.

Kommunen och NKT har haft dialog med er under arbetets gång där ovan svar också har getts till er. Ni kommer som vi framförde till er under mötet att få ersättning för er fastighet och en fortsatt dialog kommer att ske kring en tidplan för detta. I och med att kommunen inte

ser att det finns långsiktiga förutsättningar för er bostadsfastighet är vår uppfattning att det inte är rimligt att göra anpassningar av bebyggelsens placering och/eller höjd med anledning av detta eftersom det skulle innebära en sämre helhetslösning. En mindre justering har dock ändå behövts göras i det justerade planförslag som nu skickas ut på granskning genom att området för byggnaderna har minskats något i den norra delen för att inte begränsa framtida omdragning av väg och järnväg. Något närmare underlag kring hur byggnaderna ska placeras och utformas finns inte framtaget än.

Föreningar och intresseorganisationer

Naturskyddsföreningen Karlskrona

Naturskyddsföreningen i Karlskrona anser att det saknas underlag för att fatta beslut om Verkö 3:1 och vill att bygglovets återremitteras till miljö- och samhällsbyggnadsnämnden för ytterligare framtagning av underlag.

Vi vet att det pågår ett arbete med en total plan för Verkö. Vi anser att det arbetet bör skyndas på och att detta bygglov får vänta tills totalplanen finns framme.

Naturskyddsföreningen i Karlskrona värnar natur och miljö, främjar biologisk mångfald och ett bättre klimat, som inte blir så mycket varmare.

Vårt intresse för Verkö gäller t ex järnvägen som vi anser är ett mycket bra transportmedel. Vi vet att det inte gått så många tåg ut till Verkö men infrastrukturen finns och kan och bör användas. Idag är järnvägen stympad så till den grad att den inte kan användas för godstrafik.

Vi är också lite oroliga för framtida expansioner av området som kan kollidera med natur och bostäder.

Vår synpunkt är att kommunen/vi måste ta ett helhetsgrepp över området, att gå in och peta i detaljer kan göra framtida förändringar svåra eller omöjliga.

Vi föreslår att bygglovsansökan inte godkänns nu utan att mer information, se nedan, inhämtas och att den övergripande utredningen, utvecklingsplanen, skyndas på och inväntas innan beslut om detaljer tas.

Vi har ett antal frågor, se nedan, som måste redas ut innan vi kan formulera något svar på denna bygglovsansökan. Det saknas helt enkelt underlag för ett beslut.

Energimyndigheten har skrivit en rapport om ”Juridisk ram för kommuners arbete med energiberedskap, En kunskapsöversikt. 2025

Energimyndigheten¹”. Där tas t ex ö-drift upp och de lagar/förordningar och regler som gäller för en kommun. Det är en mycket bra rapport.

Kommentar:

I er yttrande benämner ni det som en bygglovsansökan men vi tolkar det som att ni menar detaljplanen.

Anledningen till att områdena delas upp i olika detaljplaner är att det är olika tidplaner och beställare för de förändringar som föreslås. Utredningsbehovet för den större detaljplanen för Verkö 3:25 m.fl. är t.ex. betydligt mer omfattande och tidplanen för anläggningarna för störningsfri el har en betydligt tightare tidplan. Aktuell detaljplan innebär i de flesta delar inga större förändringar jämfört med dagens användning av områdena och har bedömts vara möjlig att göra parallellt med de större planerna för södra Verkö. Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en dialog och avstämning skett med pågående arbete med utvecklingsplanen. Förprojektering av en framtida väg och järnvägslösning har också utförts parallellt med detaljplanen och anläggningarna för störningsfri el. Planförslaget bedöms ge fortsatt handlingsfrihet i utformning av framtida infrastrukturförändringar. Kommunfullmäktige antog utvecklingsplanen på deras sammanträde den 26 februari.

Vad gäller utvecklingens påverkan på bostäder och natur kommer det att studeras vidare i detaljplanen för Verkö 3:25 m.fl.

Bemötande kring järnvägen följer nedan i samband med svar på era frågor.

Här kommer en lista på några frågor vi har:

1. Järnvägen kan/ska bli en pusselbit inom vår beredskap och vårt medlemskap i NATO. Behöver utrustning fraktas via hamnen i framtiden (Connecting Europe Facility CEF).

Det är oklart om Verkö är en TEN-T Kategori A hamn eller om det är en ambition från kommunens sida.

Det ser ut som att en uppdaterad detaljplan för Verkö 3:25 ska tas fram men inte startat, beslutat 2023-05-10.

- Försvarsmakten bör uttala sig om planerna för Verkö.

2. Att korta järnvägen gör att den stympas ännu mer. Idag är den i praktiken oanvändbar för godstrafik till hamnen.

- Uttalande från Trafikverket om vad förkortningen av järnvägen på Verkö innebär

3. Planerna för kombiterminalen i öster är oklara. Räcker det skissade området till? Blir det en bra kombiterminal. Området till öster har höga naturvärden.

- Trafikverket bör uttala sig om planerna för kombiterminalen.

4. För beredskap och resiliens i kris och krig är elförsörjningen viktig, det visar erfarenheter från bland annat Ukraina⁵.

- Ur ett hållbarhetsperspektiv anser vi att samhällsnyttan av avbrottsfri elkraft är stor och att den avbrottsfria kraften till NKT därför bör ägas och administreras av Affärsverken.

Affärsverken Elnät i Karlskrona Aktiebolag kan inte äga energilagring men något annat bolag i koncernen eller ett nytt bolag (Ellagen 3 kap. 1 §).

Om AFFV äger anläggningen (RUPS/UPS) så kan hela Verkö dra nytta av säkrare elförsörjning (spänning, frekvens, avbrott) och tjänster kan säljas till SvK, svenska kraftnät och det blir möjligt med ö-drift, på en ö! Karlskrona har få områden där ö-drift finns men här finns möjligheten att skapa en el-ö. Eftersom det finns minst en kund som är villig att betala borde finansieringen inte vara något problem. Denna ö-drift ökar vår beredskap för situationer där elnätet är instabilt.

- Utredning från AFFV om RUPS/UPS (Uninterruptible Power Supply)

5. Vi ser inga underlag för de två byggnader för RUPS som är inritade på kartan och har heller ingen vetskap om det är dieselaggregat, batterier eller båda tekniker eller annat som ska användas. Det gör det svårt att bedöma byggnadens storlek, placering, brandsäkerhet osv. De flesta batteriparker idag byggs utomhus i containrar med avstånd till vägar, järnvägar och byggnader

- NKT måste informera om vad RUPS/UPS innebär.

6. Utifrån underlaget om RUPS/UPS går det att bedöma vilka krav som ska ställas på t ex brandsäkerhet och avstånd till väg/järnväg/byggnader enligt regler och lagar från Boverket, Naturvårdsverket, MSB, Elsäkerhetsverket osv.

- När underlag från AFFV /NKT inkommit bedöm vilka regler som gäller och om utlåtande från myndigheter är nödvändigt.

Kommentar:

Nedan följer bemötande på ovan frågor i tur och ordning.

1. Karlskrona kommun har en kontinuerlig dialog med Försvarsmakten angående infrastruktur och hamnens utveckling kopplat till beredskap och vårt medlemskap i NATO. Om och på vilket sätt infrastrukturen till Verkö hamn kan bli aktuell för dessa ändamål kan vi i dagsläget inte säga. I frågan nämns också Connecting Europe Facility (CEF). CEF är EU:s finansieringsprogram vars fonder används för att medfinansiera infrastrukturprojekt inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Verkö hamn är en del av TEN-T idag med klassningen comprehensive port. Kategori A är en äldre klassificering inom TEN-T som Verkö hamn var en del av, men som inte används på samma sätt idag.

Arbetet med detaljplan för Verkö 3:25 m.fl. har avvaktat utvecklingsplanen och förprojektering av väg och järnväg för att närmare kunna bedöma avgränsning och innehåll i detaljplanen. Detaljplanen är nu uppstartad och är i ett inledande skede.

Kommunen har återkommande dialog med Försvarmakten som också har yttrat som om planerna för Verkö, både vad gäller utvecklingsplanen och aktuell detaljplan. Försvarmakten synpunkter på detaljplanen framgår i detta dokument. Kortfattat har de angett att de är kritiska till att järnvägen kortas och att Verkövägen smalnas av. En dialog har förts med Försvarmakten efter det där det klargjorts att yttrandet skrevs utan kännedom om nuvarande förutsättningar gällande väg- och järnvägsanläggningarna. Efter denna dialog har Försvarmakten inte längre samma inställning. Se vidare i deras yttrande och kommunens bemötande på detta på sid. 35. Försvarmakten kommer att få detaljplanen på remiss även under granskningen då de har möjlighet att återigen ge formellt svar i ärendet.

2. I och med att järnvägen idag inte används ser kommunen att en rivning av del av spåret varit möjlig då det fortsatt finns en motsvarande funktionalitet kvar där det dessutom går att hantera längre tåg än idag och det ges även förutsättningar att ha en fungerade anläggning i detta läge som kan vara kvar till dess att en framtida mer storskalig järnvägslösning finns på plats på södra Verkö.

Trafikverket har yttrat sig över detaljplanen och framför att de genomför en översyn av anspråk för riksintresse kommunikationer där föreslår Trafikverket att riksintresset för Verköbanan tas bort utifrån att banan inte är trafikerad. Eftersom Trafikverket i översynen föreslår att riksintresset för Verköbanan ska utgå har Trafikverket inga synpunkter på att aktuell plan medger två byggnader där järnvägsspåret ligger idag.

3. Frågan berör inte aktuell detaljplan men bemöts ändå nedan.

Som nämnts ovan har en förprojektering gjorts av en väg och järnvägslösning för att få en uppfattning kring vilka ytor som behövs och hur en kombiterminal skulle kunna se ut. Avgränsningarna kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplan för Verkö 3:25 m.fl. Kommunen är medveten om de höga naturvärdena i området och föreslagen utveckling enligt utvecklingsplanen innebär att gränsdragningen i den södra delen, i anslutning till föreslagen ny kombiterminal,

hålls inom redan i ianspråktaga ytor. Att inte påverka naturvärden på sträckningen i den norra delen för omläggning av väg och järnväg är dock ofrånkomligt. Kompletterande natur- och artinventering utförs på uppdrag av kommunen under vår och sommar 2026, för att få en bättre heltäckande bild över vilka värden och livsmiljöer som finns på södra Verkö och hur dessa kan hanteras och kompenseras i samband med föreslagen utveckling.

Trafikverket har yttrat sig både kring utvecklingsplanen och aktuellt planförslag. I Trafikverkets yttrande över detaljplanen framför de att de instämmer i det kommunen skriver i planbeskrivningen om att gränsdragningarna behöver stämmas av i den norra delen så att anläggningarna för störningsfri el inte riskerar att försvåra en långsiktig infrastrukturlösning med bl.a. en kombiterminal i nytt läge. Se vidare på sid. 33.

4. Beslut har tagits av kommundirektören att kommunen via Affärsverken inte har möjlighet att förfördela en enskild aktör genom att erbjuda denna tjänst. Nyttan av avbrottsfri elkraft bör dock som ni skriver varav av intresse för fler men en lösning i ett större sammanhang är inget som hittills har studerats då det är NKT som väckt behovet. Detaljplanen medger både användningen Industri och Teknisk anläggning för den aktuella ytan vilket innebär att detaljplanen i sig inte reglerar vem som är aktören för dessa anläggningar eller vem som ska nyttja dem.
- 5.-6. Anläggningarna för störningsfri el är inte en batterianläggning utan det är svänghjul som alstrar energin. Energin som alstras är däremot väldigt kortvarig, endast några sekunder. Tanken är att ha dieselgeneratorer som tar över efter att Rupsen har gjort sitt. Dimensioneringen av tankarnas storlek görs för att få långvarig drift för att klara längre avbrott. Bränsletankarna och utrymmet byggs för att klara läckage och brand. Byggnaden är i två plan för att spara utrymme då det är ont om plats på Verkö.

Räddningstjänsten har yttrat sig över detaljplanen och har inga synpunkter.

Myndigheter, organisationer och bolag

Yttanden utan erinran har inkommit från följande: Räddningstjänsten i Östra Blekinge.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inkommit med två yttranden, inkomna 2025-09-30 samt 2025-10-24. Förmodligen på grund av att detaljplanen skickades ut på nytt i samband med en rättelse av plankartorna.

Yttrande inkommet 2025-09-30

Vid genomgång av planförslagets handlingar (planbeskrivning daterad 2025-08-28 och plankartor daterade 2025-09-01) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras

(Här redovisas synpunkter om sådana frågor som Lantmäteriet särskilt ska bevaka och sådant som vi uppfattar som nödvändigt att åtgärda för genomförandet av planen.)

Utfartsförbud inte ok i planområdesgräns

På plankartorna finns sträckor med bestämmelse om utfartsförbud utlagda i planområdesgränsen. Utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se sidan om Stängsel, utfart och annan utgång i PBL Kunskapsbanken.

Kommunen kanske kan utforma plankartan/planområdet på ett annat sätt för att undvika dessa problem eller undvika att reglera utfartsfrågan? Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknade problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför utfartsförbudet.

Markreservat för underjordiska ledningar

Inom de delområden som benämns område 1, 2, 3, 4 och 5 finns markreservat för underjordiska ledningar, betecknade u1, som gäller inom samma område där det finns byggrätt. Det behöver ses över om tanken är att u-områdena ska avgränsas av sekundär egenskapsgräns och i så fall behöver det framgå av listan med planbestämmelser. Som plankartan är nu kan det innebära problem då markreservaten i princip täcker all byggrätt (då u-områdena ska avgränsas av vanlig egenskapsgräns). Vid lovgivning måste byggnadsnämnden se till att ändamålet med markreservaten kan genomföras inom de områden som täcks av reservaten. När det är oklart var markreservaten ligger blir det mycket svårt att bebygga områdena.

Inom delområde 6 ligger delar av ledningsrätten 1080-13/22.3 inom område som får bebyggas (i slutet av Verkövägen). Enligt planbeskrivningen ska

ledningarna genom området säkerställas med u-område. Kommunen bör se över så något inte missats gällande 1080-13/22.3.

Inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Lantmäteriet har inte hittat någon beskrivning om den rätt (enligt 6 kap. 13 § PBL) respektive skyldighet på fastighetsägarens begäran (enligt 14 kap. 14 § PBL) som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse. Det är viktigt att det finns en sådan beskrivning för att berörda fastighetsägare ska förstå vilka rättigheter och skyldigheter som detaljplanen medför.

Kommentar:

Vad gäller utfartsförbudet har tidigare linjebestämmelser i plangräns ersatts med textbestämmelser som reglerar hur utfart får ske. I vissa delar har bestämmelser om utfart istället utgått och i planbeskrivningen har text lagts till om att en dialog med kommunen som väghållare ska hållas vid anordnade av eller förändringar av tillfart.

Vad gäller u-områdena har avgränsningen av dessa justerats så att de avgränsas med sekundär egenskapsgräns vilket också framgår av bestämmelsens formulering.

Vad gäller ledningsrätten 1080-13/22.3 har merparten av ledningsstråket säkerställts genom u-område förutom i den norra delen där ledningarna går österut. Tidigare VA-ledningar i detta område finns inte längre kvar och elledningarna bedöms inte behöva u-område då de endast serverar NKT.

I och med att planförslaget inför granskningen har justerats så att ingen allmän platsmark ingår i förslaget finns inte längre något behov av att förtydliga om de rättigheter och skyldigheter som finns angående inlösning av allmänna platser.

Delar av planen som bör förbättras

I listan med planbestämmelser finns bestämmelser betecknade med z_1 och f_1 - f_3 . Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta dessa beteckningar på plankartan. Om bestämmelserna inte ska användas inom planområdet bör de tas bort ur listan med planbestämmelser. Ska bestämmelserna gälla för hela planområdet ska de inte ha någon beteckning i listan över planbestämmelser.

Lantmäteriet vill även upplysa om att enligt Boverkets allmänna råd kan beteckningen z användas för markreservat för allmännyttiga ändamål avseende allmännyttig körtrafik eller spårtrafik. Enligt Boverket är det bara kommunen som kan vara huvudman för den typen av anläggningar och markreservat behöver ansluta till allmän plats med kommunalt

huvudmannaskap. Bestämmelsen genomförs vanligen genom att servitut bildas till förmån för en kommunal gatufastighet. I listan med planbestämmelserna har markreservat z använts för utfart från antennmast/teknikbod för mobiltelefoni. Om tanken var att ha med bestämmelsen z i plankartan bör kommunen se över om dess syfte verkligen är att säkerställa allmännyttig körtrafik/spårtrafik, eller om det finns någon annan lämpligare reglering.

Beteckning finns men planbestämmelse saknas

På plankarta 1 finns användningar betecknade med E och E1. Det saknas dock sådana bestämmelser i listan med planbestämmelser på plankarta 1.

Innehållet i planbeskrivning och plankarta stämmer inte överens

I plankarta 1 och 2 har bestämmelserna a1 och a2 getts olika innebörd. Det innebär att beteckningarna inte stämmer överens när planbestämmelserna motiveras i planbeskrivningen på sidan 33 och 35. Lantmäteriet rekommenderar också kommunen att se över om rätt beteckning har använts på plankarta 1. I plankarta 1 finns bestämmelsen a2 (planbestämmelse strandskyddet är upphävt enligt plankarta 1) men vad Lantmäteriet kan se omfattas de berörda områdena inom plankarta 1 inte av strandskydd.

Grundkarta

I det utdrag av primärkartan som ligger som bakgrund till plankartan inför samrådet redovisas inte fastighetsbeteckningar. När grundkartan upprättas är det viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan och förstå konsekvenserna för berörda fastigheter.

Kontrollera fastighetsgränser av vikt för planläggningen med 0,025 meters lägesosäkerhet

I planförslaget finns det användnings- eller planområdesgränser i samma läge som fastighetsgränser som är inlagda i den digitala registerkartan med mycket god lägesosäkerhet (0,025 meter). Denna lägesosäkerhet kan dock vara missvisande och det är möjligt att dessa fastighetsgränser inte har kontrollerats när lägesosäkerheten sattes.

Vid övergången mellan referenssystemen RT90 och nuvarande SWEREF 99 transformerades nämligen tusentals gränspunkter över hela landet utan kontroll i fält. Dessa fick lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter. Det har i efterhand visat sig att många av dessa punkter till exempel i områden med lokala stamnät kan ha god "intern" lägesosäkerhet, men inte ligga rätt i förhållande till SWEREF 99.

Lantmäteriet uppmanar därför kommunen att vara extra uppmärksam vid planläggning av områden där det förekommer gränser med just lägesosäkerheten 0,025 eller 0,03 meter, och vid behov kontrollera sådana gränser. Om ni kontrollerar gränspunkter, se till att kommunen gör en så kallad DRK-leverans till ajourhållning-DRK@lm.se i överensstämmelse med DRK-avtalet. Då kommer det att framgå av fastighetsgränsernas redovisning i den digitala registerkartan att lägesosäkerheten är kontrollerad

samt vilka punkter som har mätts in och vilka punkter som är transformerade utifrån inmätningarna.

Fastighetskonsekvenser

Det är bra och tydligt att kommunen både genom förklarande kartor och text redogör för fastighetsrättsliga konsekvenser (s.41-47). Lantmäteriet har noterat att det saknas beskrivning på sidan 42 gällande det blåfärgade området i bild 33.

På sidan 44 anges att del av Verkö 3:1 kan tillföras Verkö 3:27 och att det är rimligt att även tillföra övriga delar av Verkö 3:1 utanför planområdet. Lantmäteriet noterar att Verkö 3:1 är en kommunal fastighet som omfattar stora delar av Verkö och vattenområde runt omkring. Lantmäteriet rekommenderar att kommunen ser över den formuleringen så att det inte sker något missförstånd.

Lantmäteriet konstaterar vidare att planförslaget medför att fastigheten Verkö 3:272 förlorar sin anslutning till kommunal gata. Det är inte tillåtet att använda ett område planlagt för gång- och cykelbana som utfart i samma riktning som banan. Enligt 3 kap. 6 § 4 st trafikförordningen (1998:1276) får på en ”bana” som är avsedd för en viss sorts trafik (i detta fall gång- och cykelbana) annan trafik förekomma endast för att korsa banan. I en dom från MÖD år 2015, målsnummer P 130-15, upphävdes planen av denna anledning. Kommunen behöver redogöra för hur utfartsfrågan från Verkö 3:272 är tänkt att lösas.

Kommentar:

Under samrådstiden upptäcktes redaktionella fel i planhandlingar, varav handlingarna skickades ut på nytt och samrådstiden förlängdes. Ovan yttrande baseras på den tidigare felaktiga versionen av handlingarna. Det främsta felet i denna version var att planbestämmelserna på del 1 av plankartan av misstag tillhörde en angränsande detaljplan, därav att ni inte hittade alla bestämmelser i teckenförklaringen i kartan och att de inte stämde överens med planbeskrivningen. Planbestämmelsen z är inte aktuell i detaljplanen, det var bara en av bestämmelserna som följde med i den felaktiga versionen.

Fastighetsbeteckningarna är med nu i granskningshandlingen. En grundkarta är framtagen inför granskningen.

Stomnätet på Verkö har transformerats till Sweref 991500, och restfelsanalys har genomförts. Vår bedömning är att resultatet av analysen ger ett tillräckligt stöd för att någon ny mätning ej behöver utföras för att ytterligare säkerställa befintliga gränspunkters läge. Samtidigt med

pågående planarbete genomförs det lantmäteriförrättning i området där gränser säkerställs och bestäms.

Vad gäller formuleringen om på sid 44 och att tillföra även övriga delar av Verkö 3:1 utanför planområdet har denna text tagits bort i planbeskrivningen för att undvika missförstånd. Lämplig fastighetsbildning för studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Vad gäller utfartsfrågan från Verkö 3:272 är åtkomsten säkrad i och med att det idag är kommunen som äger denna fastighet samt fastigheten Verkö 3:25 där sista delen av Verkövägen och avsikten är att både sista delen av Verkövägen (del av Verkö 3:25) samt del av Verkö 3:272 ska överlåta till NKT. I samband med att marken överlåts till NKT kommer avtal att skrivas att åtkomst för Verkö 3:272 ska finnas för kvarvarande del av kommunens mark i anslutning till framtida läge för båtpendel. Till granskningen har även tidigare planlagd gång- och cykelväg utgått från planområdet för att underlätta kommande planläggning av fastigheten Verkö 3:272 och Verkö 3:338 enligt föreslagen struktur enligt utvecklingsplanen för södra Verkö. Detta innebär att 3 meter allmän platsgata ligger kvar i motsvarande sträckning ligger kvar i gällande detaljplan (med mindre justering i korsningen).

I den långsiktiga planeringen för Verkö industriområde är ambitionen att området struktureras om ytterligare och att åtkomsten till Verkö 3:272 i detta läge inte behövs i och med att åtkomst föreslås från annat håll. Av den anledningen vill kommunen inte heller reglera åtkomsten i detaljplanen.

Yttrande inkommet 2025-10-24

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2025-10-07) har följande noterats:

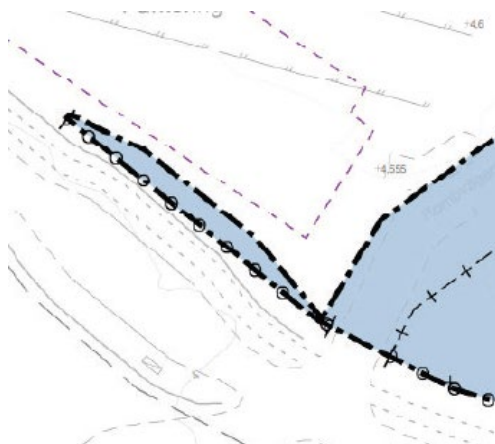
För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras

(Här redovisas synpunkter om sådana frågor som Lantmäteriet särskilt ska bevaka och sådant som vi uppfattar som nödvändigt att åtgärda för genomförandet av planen.)

Område som saknar användning

På plankartan finns ett område som saknar beteckning för vilken användning som ska gälla för området. Lantmäteriet noterar att området har samma färgnyans som användningen J/E1 men det behöver kompletteras med en användningsbeteckning

eftersom det är ett krav i 4 kap. 5 § PBL att alla områden ska ha någon användning angiven. Se urklipp:



Stängselkrav/utfartsförbud inte ok i planområdesgräns

På plankartan finns en sträcka med bestämmelse om att stängsel ska finnas respektive utfartsförbud (*ta bort det som inte är aktuellt*) utlagd i planområdesgränsen. Stängselkrav och utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se *sidan om Stängsel, utfart och annan utgång i PBL Kunskapsbanken*.

Kommunen kanske kan utforma plankartan/planområdet på ett annat sätt för att undvika dessa problem eller undvika att reglera stängsel-/utfartsfrågan?

Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför stängslet / utfartsförbudet.

Vilka bestämmelser avgränsas av sekundära egenskapsgränser?

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna. Detta gör att planen inte är tillräckligt tydlig i sin reglering. Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på sidan om gränshierarki: *"Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämmelse det behövs för i den enskilda detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser."*

Ett exempel där detta lösts på ett fungerande sätt är i en plankarta från Dorotea kommun – Detaljplan för del av Bergvattnet 12:1 där kommunen skrivit texten *"(begränsas av sekundär egenskapsgräns)"* efter

bestämmelseformuleringen (texten) i den egenskapsbestämmelse som ska avgränsas av sekundära egenskapsgränser.

Lantmäteriet anser att det inte är tillräckligt tydligt vilka egenskapsbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna.

Markanvisningsavtal aktuellt men innehåller redovisas inte

I planbeskrivningen anges att markanvisningsavtal ska upprättas, men inget ytterligare anges om innehållet.

Om avsikten är att genomföra markanvisningar och/eller teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening vara konkret kring:

- vilka områden som avses för överlåtelser eller upplåtelser (helst redovisade på kartor)
- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet
- om det finns flera exploatörer – ansvarsfördelningen mellan dem

Om förhandlingar kring avtal om markanvisning påbörjas först efter antagandet av planen är det tillräckligt att kommunen:

- redovisar sin avsikt att ingå ett markanvisningsavtal
- redovisar intentioner om vad detta avtal avses innehålla
- i planbeskrivningen i vissa delar redovisar samma innehåll som
- kommunens riktlinjer om markanvisning enligt 2 § markanvisningslagen
- tydliggör att de villkor med mera som redovisas under samrådet och i planbeskrivningen är preliminära och att genomförandet även kan komma
- att ske på annat sätt än vad som redovisas under planprocessen.

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan). Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid ”Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning” och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration.

Kommentar:

Det mindre området saknar inte bestämmelser då det hänger ihop med angränsade område, detta har dock förtydligats med att bestämmelser lagts ut där också eftersom det inte syns i plankartans skala på pdf:en.

Vad gäller utfartsförbud se kommentar till ert tidigare yttrande.

Vilka bestämmelser som avgränsas med sekundär egenskapsgräns har förtydligats i granskningshandlingen.

Vad gäller synpunkten kring markanvisningsavtal har kommunen stämt av med lantmäterimyndigheten och kommit fram till att kommentarerna kring detta kan bortses ifrån då kommunen inte har för avsikt att upprätta något markanvisningsavtal eller exploateringsavtal för detaljplanen.

Delar av planen som bör förbättras**Planbestämmelse finns men beteckning saknas i plankartan**

Bland planbestämmelserna finns bestämmelsen a₁ med beteckningen Strandskyddet är upphävt. Lantmäteriet har dock inte kunnat hitta beteckningen på plankartan. Om bestämmelsen inte ska användas inom planområdet bör bestämmelsen tas bort ur listan med planbestämmelser. Ska bestämmelsen i stället gälla för hela planområdet ska den inte ha någon beteckning i listan över planbestämmelser.

Olämpligt med illustration av föreslagna byggnader i plankarta

Lantmäteriet avråder från att illustrera föreslagna byggnader i plankartor. Anledningen till detta är att plankartan bör förbehållas för de juridiskt gällande planbestämmelserna. I många fall finns det behov av att illustrera möjlig framtida bebyggelse, men i stället bör då antingen en särskild illustrationskarta upprättas eller illustrationen redovisas i planbeskrivningen.

Grundkarta

Höjd över nollplanet har olika beteckningar:



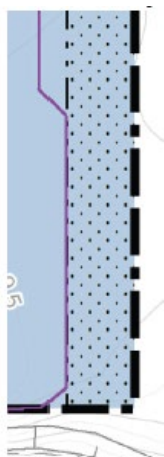
I grundkartan saknas fastighetsbeteckningar. Det är viktigt att fastighetsbeteckningarna redovisas för att göra det lätt för den som är berörd av planen att hitta respektive fastighet på plankartan och förstå konsekvenserna för berörda fastigheter.

Planavgift eller plankostnadsavtal

I planbeskrivningen saknas redovisning om planavgift kommer tas ut vid framtida lovgivning eller om plankostnaden regleras i ett särskilt avtal.

Övrigt

Illustrationslinje överlappar egenskapsgräns



Prickmarken och egenskapsgräns går samman.



Kommentar:

Planbestämmelsen a₁ om att strandskyddet är upphävt återfinns på del av gång- och cykelvägen vid sista delen av Verkövägen på plankarta 2.

Illustrationen av pågående/planerad byggnation redovisades under samrådet för att ge en uppdaterad bild av vilka byggnader som beräknades färdigställas inför granskningen och framtagandet av grundkartan. En grundkarta har upprättats över planområdet då dessa byggnader nu är uppförda och inmätta. Illustrationslinjerna har därmed tagits bort och de överlappar då inte heller någon egenskapsgräns.

Höjderna anges på olika sätt då de med vit ytterlinje anger höjderna för höjdkurvorna och de svarta siffrorna anger inmätta punkthöjder. Vi kommer att se över denna fråga generellt för att ta ställning till hur detta ska presenteras i våra grundkartor framöver.

Planbeskrivningen har förtydligats att plankostnad tas ut enligt särskilt avtal och att ingen planavgift därmed kommer tas ut vid framtida lovgivning.

Inför granskningen har redovisning av linjer m.m. setts över.

Trafikverket

Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten att legalisera befintlig markanvändning efter befintliga förhållanden samt att möjliggöra förändrad markanvändning för omdragning av väg och nybyggnation. Det övergripande syftet är att möjliggöra vidareutveckling av befintliga verksamheter. Planförslaget möjliggör bland annat för två byggnader för störningsfri el väster om Verkövägen där järnvägsspåret ligger idag.

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Riksintressen

Verköhamnen, Verkövägen/Oscar Nordströms väg samt Verköbanan är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten till eller nyttjandet av anläggningen.

Trafikverket genomför en översyn av anspråk för riksintresse kommunikationer och där föreslår Trafikverket att riksintresset för Verköbanan tas bort utifrån att banan inte är trafikerad. Översynen av riksintresseanspråk ska inom kort skickas ut på remiss till kommunerna. Eftersom att Trafikverket i översynen föreslår att riksintresset för Verköbanan ska utgå har Trafikverket inga synpunkter på att aktuell plan medger två byggnader där järnvägsspåret ligger idag.

Vad gäller Verköbanan och möjligheten att bygga en kombiterminal i nytt läge vill Trafikverket emellertid framföra att vi instämmer i det kommunen skriver i planbeskrivningen om att gränsdragningarna behöver stämmas av i den norra delen så att anläggningarna för störningsfri el inte riskerar att försvåra en långsiktig infrastrukturlösning.

Buller

Planförslaget medger att Verköbanan kortas av och att godshanteringen placeras längre norrut i närmare anslutning till bostäder än dagens läge.

Kommunen anger att buller från järnvägen inte är ett problem för angränsande bostäder utifrån att banan i dagsläget inte trafikeras. Trafikverket anser att kommunen bör ha ett långsiktigt perspektiv på möjligheten att transportera gods på Verköbanan och ta buller i beaktande för att inte omöjliggöra framtida trafikering på banan.

Luftfart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter inom tätbebyggt område. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ronneby flygplats. Flygplatsen är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs genom tjänsten "CNS-analys" på LFV:s hemsida: <https://lfv.se/tjanster/flygplatstjanster/cns-analys>

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörd flygplats samt LFV. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörd flygplats.

Övrigt

Trafikverket anser att det inte är lämpligt att planen medger verksamhet med vårdändamål angränsande till preciserat område för riksintresse hamn. Planbestämmelse Centrum bör därför justeras med lämplig skrivning.

Kommentar:

Vad gäller kortning av spåret har detta under våren plockats bort på en längre sträcka och en ny stoppbock har placerats norr om korsningen vid Verkö skola. Kommunen har fått översyn av riksintresseanspråken på remiss. Kommunen är såklart positiva till att Trafikverket inte haft några synpunkter på åtgärden att korta ner spåret men ställer sig starkt kritiska av flera skäl till att riksintresset för Verköbanan föreslås tas bort. Att korta ner spåret på Verköbanan påverkar inte den långsiktiga visionen om en ny järnvägsdragning till en ny kombiterminal i östra delen av hamnområdet. Verköbanan kommer fortfarande efter planerad förändring vara funktionell för viss godshantering, (goods som kan dras eller köras av i tågets färdriktning) och i och med denna lösning går det dessutom att hantera längre tåg än tidigare. Kommunens synpunkter på riksintresseanspråken framgår i sin helhet i kommunens remissvar.

Parallellt med framtagandet av detaljplanen har en dialog och avstämning skett med pågående arbete med utvecklingsplanen. Förprojektering av en framtida väg och järnvägslösning har utförts parallellt med detaljplanen och anläggningarna för störningsfri el.

Planförslaget bedöms ge fortsatt handlingsfrihet i utformning av framtida infrastrukturförändringar.

Utvecklingen av Verköbanan och utredningsbehovet kopplat till detta (däribland buller) kommer att studerades vidare i samband med fortsatt arbete i enlighet med utvecklingsplanens intentioner och med pågående detaljplan för Verkö 3:25 m.fl.

Swedavia Ronneby Airport är inte hörda under samrådet men kommer att få detaljplanen på remiss under granskningen. När det gäller ansökningar, remisser och frågor rörande hinderfrågor hänvisar Swedavia Ronneby Airport generellt dock till Försvarsmakten vilka är hörda under samrådet.

Luftfartsverket är inte hörda under samrådet men kommer att få detaljplanen på remiss under granskningen. Vid framtagandet av detaljplan för del av Verkö 3:27 m.fl. för att möjliggöra NKT:s tredje torn har Luftfartsverket i sitt yttrande framfört att de i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inte har något att erinra mot detaljplanen. Aktuell detaljplan medger längre höjder.

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

Användningarna i det södra delområdet vid Rombvägen har justerats genom att användningarna Centrum och Kontor har utgått och ersatts av Detaljhandel. Syftet med användningen Detaljhandel är att möjliggöra för t.ex. en restaurang i del av byggnadens bottenplan. Användningen kompletteras med egenskapsbestämmelse som anger att publika delar ska placeras mot interngatan, dvs på motsatt sida Verkövägen och hamnverksamheten. Detta innebär att personintensiva verksamheter begränsas med tanke på risker kopplat till farligt gods och att vård inte tillåts i enlighet med Trafikverkets synpunkter.

Försvarsmakten

Försvarsmakten lämnar nedan synpunkter på samrådsförslag för rubricerad detaljplan.

Riksintressen för totalförsvarets militära del

Försvarsmakten ansvarar, i enlighet med förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden, för riksintressen för totalförsvarets militära del (3 kap. 9 § miljöbalken). Försvarsmakten är som sektorsmyndighet ansvarig för att identifiera, samråda om, besluta om och presentera underlag för dessa riksintresseanspråk. Försvarsmakten fattade

beslut om nu gällande riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del den 26 januari 2023 (FM2022-23088:1).

I begreppet militär del ingår även andra myndigheters områden och verksamhet så som Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI), Försvarets radioanstalt (FRA) och Försvarets materielverk (FMV), varför Försvarsmakten företräder även dessa vad gäller riksintressen och samhällsplanering.

Av 3 kap. 9 § miljöbalken följer att mark- och vattenområden som är av riksintresse på grund av att de behövs för totalförsvarets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Riksintressen för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet och i andra fall inte. Huruvida ett riksintresse kan redovisas öppet eller inte baseras på en bedömning om en sådan redovisning skulle avslöja uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Exempel på områden av riksintresse för totalförsvarets militära del som redovisas öppet är övnings- och skjutområden på land och till havs, flotttilflygplatser och garnisoner. Riksintressen som inte redovisas öppet är sådana där öppet redovisad information om området och dess beskaffenhet riskerar att avslöja uppgifter vars röjande kan medföra betydande men för totalförsvaret eller i annat fall för rikets säkerhet. Sådana områden kan exempelvis ha koppling till anläggningar för spanings-, kommunikations- och underrättelseändamål.

För en utförligare beskrivning av riksintressen för totalförsvarets militära del inklusive en företeckning av alla öppet redovisade riksintressen hänvisar Försvarsmakten till myndighetens riksintressekataloger. Katalogerna återfinns på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Berörda riksintressen för totalförsvarets militära del

Aktuellt planområde ligger inom *Sjöövningsområde Hanö/Torhamn*, vilket är ett utpekad område av riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Samtliga sjöövningsområden av riksintresse nyttjas av flera förband inom Försvarsmakten. Det är av vital betydelse för Försvarsmakten att övningsverksamheten inom dessa befintliga områden fortsatt kan säkerställas även på lång sikt. På så sätt säkerställs den långsiktiga möjligheten att även framgent bedriva övningsverksamhet i hinderfria områden med förekommande fartygstyper såsom exempelvis ytstridsfartyg, minröjningsfartyg, bevakningsbåtar och ubåtar i kombination med flyg- och helikopterförband.

Ett *stoppområde för höga objekt* är ett påverkansområde kring en flygplats som

utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Inom stoppområdet riskerar vindkraftverk och andra höga objekt att medföra påtaglig skada på riksintresset, då sådana påverkar möjligheterna till säkra start- och landningar för den flygande verksamheten.

Försvarsmakten har inom stoppområdet en mycket restriktiv hållning till uppförandet av höga objekt och accepterar generellt inte objekt högre än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse då dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del, de utpekade områdena och beskrivningar av dess värden finns att läsa i riksintressekatalogen på Försvarsmaktens hemsida: www.forsvarsmakten.se/riksintressen.

Försvarsmaktens bedömning och synpunkter

Försvarsmakten ser positivt på planförslaget med utvecklad infrastruktur på Verkö, men Försvarsmakten gör även bedömningen att planförslaget i sin nuvarande utformning kan innebära risk för negativ påverkan på framkomligheten inom planområdet och Verkö.

Utöver detta vill Försvarsmakten framhäva vikten av befintlig bredd av Verkövägens farled. Med en avsmalnad vägbredd kommer det att begränsa såväl tunga som större militära fordons framkomlighet, att bevista kajer och hamnplaner.

Verköleden i öster är enligt underlaget utpekad som sekundär rekommenderad väg för farligt gods. Transporter till och från Verköhamnen utgörs av tung trafik som även transporterar farligt gods. Detta kan i förlängningen medföra en stor risk i form av utrymningsmöjligheter i riktning bort från riskkällan om farledens bredd är avsmalnad.

Försvarsmakten hänvisar till yttrande FM2024-29520:11 daterat 2025-02-24, som svarade på remiss om utvecklingsplan för Verkö hamn- och industriområde (KS 2022/44376).

Försvarsmakten har i andra skeden och processer betonat vikten av att beakta framkomligheten för Försvarsmaktens breda, tunga och höga. Försvarsmakten gör bedömningen att minskad körbana från 10 m till 8 m kommer innebära negativ påverkan på framkomligheten för Försvarsmaktens fordon.

Kommunens plan att korta av järnvägsspåren till Verkö skola och avsaknad av lastkaj gör att lastning av militära fordon inte är praktiskt möjlig. Detta medför att Försvarsmaktens tidigare yttrande kopplat till utvecklingsplanen för Verkö hamn och industriområde aktualiseras ytterligare.

Försvarsmakten önskar att få in granskningsskedet på remiss, men även samtliga processer enligt standard remissförfarande.

Kommentar:

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

Föreslagen avsmalningen av Verkövägen 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. Det kommer därmed att fortsatt vara god framkomlighet.

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 inte krävas. 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. De tekniska åtgärder som krävs för att bedöma en byggnads lämplighet kommer säkerställas i kommande bygglovsprövning. Planbeskrivningen har förtydligats vad gäller farligt gods och att utformningen av nybyggnation ska göras med utgångspunkt i risksituationen. Se även svar till länsstyrelsen under rubriken farligt gods. Räddningstjänsten har inget att erinra mot detaljplanen.

Vad gäller kortning av spåret har detta under våren plockats bort på en längre sträcka och en ny stoppbock har placerats norr om korsningen vid Verkö skola. Verköbanan kommer fortfarande efter denna förändring vara funktionell för viss godshantering, (gods som kan dras eller köras av i tågets färdriktning). I och med denna lösning går det dessutom att hantera längre tåg än tidigare och det ges även förutsättningar att ha en fungerade anläggning i detta läge som kan vara kvar till dess att en framtida mer storskalig järnvägslösning finns på plats på södra Verkö.

Försvarsmakten kommer att få detaljplanen på remiss under granskningsskedet samt vid behov andra remisser.

Politiska partier

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

Nämnder, förvaltningar och kommunala bolag

Kommunledningsförvaltningen

Verkö industriområde utgör en strategisk och viktig plats för Karlskrona kommuns utveckling och näringslivets tillväxt. I såväl utvecklingsarbetet för Verkö och i detaljplaneprocessen deltar personal från kommunledningsförvaltningen – framför allt från tillväxtavdelningen respektive stabsavdelningen och bidrar där med sakkunskap och tillser att kommunövergripande perspektiv och strategiska bedömningar beaktas.

Kommunledningsförvaltningen ställer sig bakom planförslaget i sin helhet.

Kommentar:

-

Kunskapsnämnden

Kunskapsförvaltningen har tagit del av samrådshandlingar för detaljplan för del av Verkö 3:1 m fl. Förvaltningen önskar påtala att underlaget behöver uppdateras då Verköskolan F-2 är nerlagd. Även Verkö förskola har Karlskrona kommun beslutat att stänga, men beslutet har överklagats och överprövande instans har ännu inte beslutat i ärendet. Skolbyggnaden på Verkö nyttjas numera av Karlskrona anpassade grundskola.

I övrigt har Kunskapsförvaltningen inget att erinra då detaljplanen avser ett befintligt industriområde och åtgärderna varken berör skolans närområde eller buffertzonen mellan skolan och industriområdet. Inte heller transportvägarna mellan bostadsområdena på Verkö och skolområdet påverkas av detaljplaneförslaget.

Kunskapsförvaltningen tycker att det är positivt med en gång- och cykelväg till ett framtida tänkt läge för båtpendel eftersom det på sikt kan förbättra förutsättningarna för vårdnadshavare att hämta och lämna barn på förskola och skola med cykel.

Kommentar:

Informationen noteras och planbeskrivningen har uppdaterats gällande Verköskolans verksamhet.

Företag

Inga politiska partier har yttrat sig över detaljplanen.

Övriga inkomna yttranden

M Ö

Marianne Örnblom

I ”social konsekvensanalys”, stycket om trygghet, anges att transporter till industriområdet på södra Verkö sker via Verkövägen som delar Verkö i en västlig och östlig del. En stor mängd trafik kan påverka trafiksäkerheten negativt och därmed trygghetskänslan i närheten av vägen. Särskilt svårt är det att på ett trafiksäkert sätt ta sig över vägen som redan idag är en barriär. Verkövägen har dock en separat gång- och cykelväg på västra sidan och trafiksäkerheten för exempelvis de som pendlar med cykel påverkas inte i samma utsträckning.

Jag tror att Kommunen menar att den gulmarkerade omständigheten löses genom den blåmarkerade omständigheten. Jag kan dock inte begripa hur det sker. På vilket sätt blir det lättare att korsa vägen, därför att det finns en gc-bana längs ena sidan?

Även under stycket om tillgänglighet, lyfts omständigheten att det finns en gc-bana längs vägen, på ett sätt som antyder att Kommunen anser att den gör det lätt att korsa Verkövägen. Fortfarande utan att förklara på vilket sätt.

Under stycket om barnperspektiv anförs återigen omständigheten att det finns en gc-bana längs ena sidan av Verkövägen, som argument till att trafiksäkerheten på Verkö är bra.

Planförslaget handlar inte om Verkövägen förbi bostadsområdena, men den sociala konsekvensanalysen nämner ändå den. Beskrivningen i den sociala konsekvensanalysen är grovt felaktig. Ifall det hade funnits målpunkter enbart på samma sida Verkövägen som gc-banan finns, så hade omöjligheten att korsa Verkövägen varit ett mindre problem. Nu finns det dock målpunkter på båda sidor om Verkövägen och därför så är omöjligheten att korsa Verkövägen ett stort problem.

Varje morgon ringlar sig bilkö ut till Verkö under flera timmar. Den går sakta. Men du ska inte tro att det blir lättare att korsa Verkövägen bara för att trafiken går sakta. NKT's pendlare vill nämligen inte att någon annan trafikant ska komma fram fortare än de själva gör, inte ens de trafikanter som ska åt ett annat håll (dvs bort från Verkö). NKT's pendlare släpper därför ogärna förbi gång- eller cykeltrafikanter från östra sidan till gc-banan, eller bilister från västra sidan, eller skolbarn till busshållplatserna, utan att tuta eller veva ner bilrutan och skrika svordomar åt de som är fräcka nog att bara kliva ut mellan bilarna istället för att vänta två timmar tills morgonrusningen är slut.

Handläggarna på Karlskrona Kommun kanske tycker att en väntetid på två timmar för att kunna korsa vägen utan att få långfingrar emot sig, innebär god tillgänglighet. Jag delar inte den åsikten. Handläggare på Karlskrona Kommun är välkomna ut till Verkö en vanlig mörk, regnig tisdagsmorgon på vinterhalvåret för att på plats i verkligheten studera trafiksäkerheten kring skolbusshållplatserna.

De digitala hastighetsmätningsskyltarna som monterats på Verkövägen, visar att NKTs pendlare i synnerhet men även stadsbussar och långtradare förutom i morgonkön håller en genomsnittlig hastighet på 65-70 km/h på 50-sträckan. Det må vara en polisiär uppgift att beivra hastighetsöverträdelser, men det är Kommunen som utformar trafikmiljön som saknar anordningar för oskyddade trafikanter att på ett någorlunda trafiksäkert sätt korsa vägen som är utformad så att den inbjuder till höga hastigheter.

Jag tycker att tillgängligheten för att korsa Verkövägen är jättedålig. I våras skickade jag in ett så kallat medborgarförslag till Karlskrona Kommun, om att till en blygsam kostnad inrätta ett helt vanligt övergångsställe i höjd med busshållplats Ängholmen. Jag har ännu inte fått någon återkoppling på det förslaget.

Kommentar:

Formuleringarna i den sociala konsekvensanalysen har setts över inför granskningen.

Trafiksituationen på Verkövägens mer nordligare sträckning berörs, som du också skriver, inte direkt av den aktuella detaljplanen. Kommunen är medveten om Verkövägens höga trafikflöden och att det idag som gående och cyklist endast går att korsa Verkövägen på ett begränsat antal ställen. Att tillskapa fler övergångar är problematiskt ur ett framkomlighetsperspektiv på Verkövägen då en övergång kräver en hastighetssänkning till 30 km/h. Verkövägen är idag som du skriver hårt belastad vid vissa tidpunkter med köbildning. Bedömningen är att det är ett relativt lågt antal fotgängare och cyklister och/eller tidpunkter som behov i första hand finns att korsa vägen. Åtgärder med fler övergångar får en stor påverkan på framkomligheten under hela dygnet vilket får ställas i relation till den förbättrade framkomlighet som dessa lösningar ger för berörda gående- och cyklister. Övergångar som endast används vid vissa tidpunkter och/eller av få personer kan också ge en falsk trygghet när man passerar vägen eftersom bilarna vant sig vid att det sällan är någon som passerar och kanske därför inte har samma uppmärksamhet. Kommunen planerar i dagsläget inte för någon förändring av denna sträcka av Verkövägen. Ditt medborgarförslag om övergångsställe vid Ängholmen behandlades på drift – och servicenämndens sammanträde den 9 december 2025. Utifrån det låga resandeantalet, platsens utformning, samt den falska trygghet som ett övergångsställe utan hastighetssäkring utgör beslutades att medborgarförslaget avslås. Möjligheter finns idag att korsa vägen i två steg genom den refug som finns.

I och med föreslagen utveckling av Verkö hamn- och industriområde enligt den utvecklingsplan som antagits kommer trafiken att öka ytterligare vilket kan förändra behovet av att se över trafiksituationen.

Sändlista vid samrådet

Kommunstyrelsen
 Kommunledningsförvaltningen
 Drift- och servicenämnden
 Funktionsstödsnämnden
 Kultur- och fritidsnämnden
 Äldrenämnden
 Fastighetsnämnden
 Kunskapsnämnden
 Arbetsmarknadsnämnden

Kommunala Pensionärsrådet
 Räddningstjänsten
 Affärsverken i Karlskrona AB

Länsstyrelsen
 Lantmäteriet
 Försvarsmakten
 Polismyndigheten Region Syd
 Trafikverket
 Region Blekinge
 PostNord
 Skanova

För kännedom:
 Blekinge läns tidning
 Sydöstran

Hyresgästföreningen
 Fastighetsägarna Syd AB
 Företagarföreningen KFH
 Naturskyddsföreningen
 Friluftsförbundet
 Verkö byalag
 Stena Line

Fastighetsägare enligt
 förteckning

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Eleonor Karlsson
 planchef

Anna Steinwandt
 planarkitekt