

RAPPORT

Precisering av riksintresse för kommunikationer

Karlskrona hamn



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Precisering av riksintresse för kommunikationer - Karlskrona hamn

Författare: Trafikverket region syd med stöd av Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-05

Ärendenummer: TRV 2019/139135

Version: 1.0

Fastställt av: Lennart Andersson, Regional direktör

Kontaktperson: Veronika Sörvik, PLsys

Publikationsnummer: 2020:141

ISBN: 978-91-7725-672-4

Omslagsfoto: Tore Almlöf, Karlskrona kommun

Förord

I detta dokument preciserar Trafikverkets Karlskrona hamn på Verkö som ett riksintresse för kommunikationer. Här preciseras också de områden som ska skyddas för att tillgängligheten till eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras. Riksintressepreciseringen av Karlskrona hamn visar Trafikverkets syn på riksintresset utifrån målavvägning mellan olika intressen.

Preciseringen är tänkt att fungera som underlag för fortsatt dialog mellan berörda aktörer. Den är också Trafikverkets underlag till länsstyrelsen för prövning av planer som berör riksintresset.

Preciseringen har tagits fram av en arbetsgrupp med flera olika aktörer. Det gör att olika synsätt har kunnat beaktas under arbetets gång, och att kartläggningen över riksintressets nuläge och förväntade utveckling blir heltäckande. Preciseringen utgör ett fördjupat underlag och ger en ökad förståelse för olika intressen kring anläggningen.

Tidsperspektivet i en riksintresseprecisering är cirka trettio år. Ett riksintresse är inte statiskt och det kan finnas nya omständigheter som kräver att preciseringen uppdateras. Det är Trafikverket Region Syd som förvaltar riksintressepreciseringen för Karlskrona hamn. Vart fjärde år ska Trafikverket Region Syd göra en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med Trafikverkets översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.



Lennart Andersson

Regional direktör, Region Syd

Sammanfattning

Karlskrona hamn är en av femtio utpekade hamnar av riksintresse i Sverige. Utpekandet av riksintressen handlar om att fastställa vilka anläggningar eller områden som är av nationell betydelse.

Preciseringen av Karlskrona hamn på Verkö beskriver de olika hamndelarnas funktion och visar vilka hamndelar som är av riksintresse. Preciseringen av riksintresset ska fungera som underlag för kommunens fysiska planering utifrån plan- och bygglagen och tillståndsprövning enligt miljöbalken. Preciseringen ska också fungera som underlag för länsstyrelsens, Trafikverkets och andra myndigheters handläggning av olika ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen för att göra en avvägning mellan olika riksintressen, som en del i uppgiften att bevaka statliga intressen.

Arbetet med preciseringen har letts av Trafikverket i samarbete med representanter från Region Blekinge, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen Blekinge, Karlskrona kommun, Karlskrona hamn, KBP (Karlskrona Baltic Port) och Försvarmakten.

Karlskrona hamn på Verkö pekas ut som riksintresse eftersom den ingår i Transeuropeiska transportnätet (TEN-T), omsätter en godsmängd som överstiger 100 000 ton per år och har mer än 200 000 passagerare per år. Trafikverket anser att hamndelarna NKT:s kaj, KBP:s färjeläge, industrihamnen och samtliga utvecklingsytor som beskrivs i kap 3.2.1 ska vara av riksintresse.



Hamndelar, utvecklingsområden samt övrig infrastruktur av riksintresse (kartan finns även som bilaga).

Innehållsförteckning

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING	7
1.1 Syfte.....	7
1.2 Målgrupp	7
1.3 Avgränsning	7
1.4 Genomförande.....	7
1.5 Bakgrund.....	8
1.6 Kriterier för utpekande	8
2. RIKSINTRESSET I PLANERINGEN	10
2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen	10
2.1.1 Översiktsplan.....	10
2.1.2 Strategier.....	11
2.2 Övriga riksintressen i närområdet.....	11
3. FUNKTIONSBESKRIVNING	13
3.1 Omvärldsfaktorer	13
3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys.....	13
3.1.2 Europeisk transportpolitik.....	13
3.1.3 Svensk transportpolitik	15
3.1.4 Hamnen i planeringen.....	16
3.2 Hamnens utveckling	16
3.2.1 Hamnen i dag	16
3.2.2 Statistik.....	18
3.2.3 Framtidsutsikter	20
3.3 Kapacitet	22
3.4 Tillgänglighet	23
3.4.1 Transportflöden och marknad	23
3.4.2 Systembeskrivning	24
4. RIKSINTRESSETS MARKANSPRÅK	25

4.1	Hamndelar av riksintresse.....	25
4.2	Utvecklingsområden	27
4.3	Anslutande infrastruktur.....	27
5.	OMRÅDEN SOM PÅVERKAR ELLER PÅVERKAS AV HAMNEN	28
5.1	Buller	28
5.2	Risk- och säkerhetsaspekter.....	29
5.2.1	Farligt gods	29
5.2.2	Översvämningsrisk	30
5.3	Luftkvalitet	31
5.4	Att ta hand om riksintresset	31
	KÄLLFÖRTECKNING	33
	BILAGOR.....	34
I.	Lagar och regler.....	34
i.	Sjöfartsskydd	34
ii.	Hushållningsförordningen (1998:896).....	34
iii.	Plan- och bygglagen.....	35
vi.	Buller	35
v.	Miljöprovning	36
II.	Gällande miljö tillstånd	37
III.	Remissammanställning	37
VI.	Karta	41

1. Inledning

1.1 Syfte

Syftet med en riksintresseprecisering är att underlätta kommunernas fysiska planering och länsstyrelsens handläggning för att på bästa sätt tillgodose riksintresset. Genom att göra tydligt vilket anspråk riksintresset har, ges bättre förutsättning för att riksintresset långsiktigt ska kunna samexistera med rådande utveckling och övriga intressen.

En riksintresseprecisering beskriver hur Trafikverket ser på riksintresset för den preciserade anläggningen. Preciseringen ska beskriva riksintressets funktion och förtydliga vad som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen och vilka konsekvenser det kan få. Preciseringen ska visa på vikten av anläggningen ur ett helhetsperspektiv för transportsystemet.

Syftet med preciseringen är dessutom att bestämma vilka delar av hamnens område som är av riksintresse, samt att beskriva de olika hamndelarnas funktion. Även berört vattenområde ska preciseras.

1.2 Målgrupp

Preciseringen av riksintresset ska tjäna som underlag för kommunens fysiska planering utifrån plan- och bygglagen och tillståndsprovning enligt miljöbalken. Den ska också fungera som underlag för länsstyrelsens, Trafikverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden. Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

1.3 Avgränsning

Huruvida ett område eller en funktion är av riksintresse eller inte och hur det intresset ska prioriteras mot andra allmänna intressen och riksintressen, avgörs först när frågan prövas. Sådan provning sker framför allt när en beslutande myndighet tillämpar miljöbalken, plan- och bygglagen, väglagen eller lagen om byggande av järnväg.

Utpekandet av riksintressen har ingen koppling till ägande eller ansvar för förvaltning av respektive anläggning.

Hamnen kan ha eller komma att söka miljötillstånd för mer trafik och större volymer än vad Trafikverket har tagit beslut om att skydda genom riksintresset. En riksintresseprecisering ger inte en fullständig bild av hamnens framtida behov, utan behöver omprövas regelbundet.

1.4 Genomförande

Under arbetsprocessen har möten med berörda aktörer hållits. Studiebesök har också gjorts i hamnen. En arbetsgrupp ledd av Trafikverket bildades med representanter från Region Blekinge, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen Blekinge, Karlskrona kommun, Karlskrona hamn, KBP (Karlskrona Baltic Port, registrerat som KBP i Karlskrona AB) och Försvarsmakten.

En mer begränsad projektgrupp, med representanter från Trafikverket regionalt och nationellt samt konsulter från Sweco, har tagit fram underlag och under hand arbetat fram denna rapport i samverkan med medverkande aktörer. Projektet har haft en intern styrgrupp.

1.5 Bakgrund

Trafikverket ska enligt förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för anläggningar för kommunikationer. Riksintressen för anläggningar för kommunikationer ska enligt bestämmelserna i 3 kap 8 § miljöbalken (1998:808) skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Vid utpekande av riksintresse redovisas en länk eller en nod utifrån dess funktion. För att avgöra vilken utbredning riksintresset får i den fysiska miljön görs en precisering av riksintresset. Preciseringen ska ange vilka delar av anläggningen som ingår i riksintresset, och vilket område utanför anläggningen som påverkar eller påverkas av riksintresset. Även berört vattenområde ska preciseras. Därmed förklarar preciseringen vilka land- och vattenområden som berörs av riksintresset.

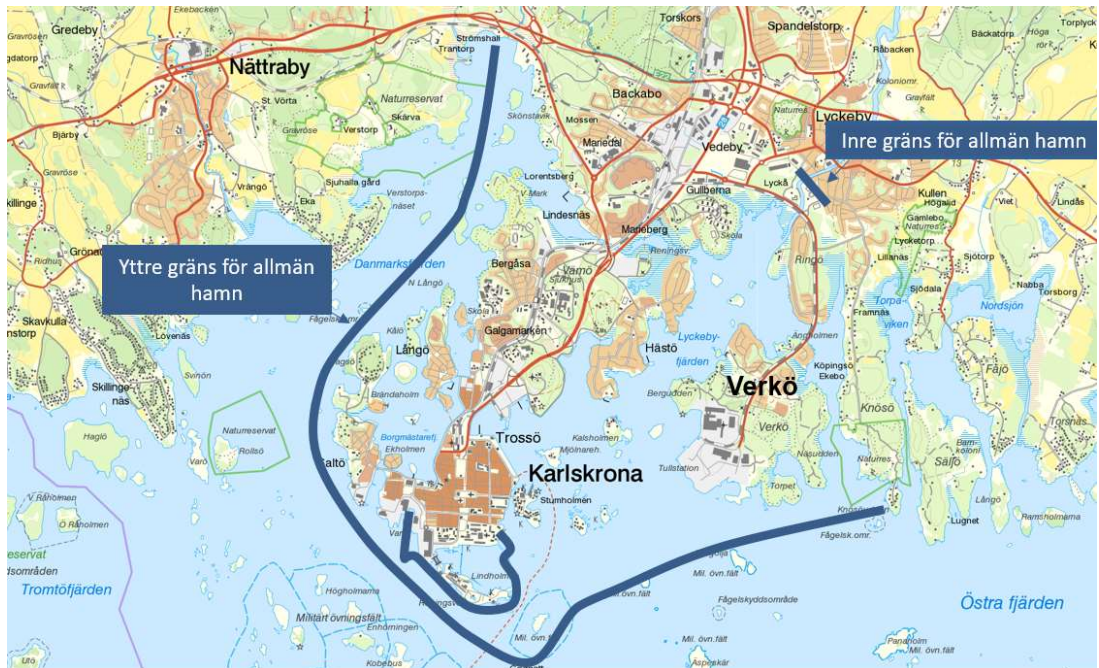
1.6 Kriterier för utpekande

Karlskrona hamn är en av 50 utpekade hamnar av riksintresse.¹ En allmän hamn utpekas efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten om den uppfyller något av följande kriterier:

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

Karlskrona hamn på Verkö är utpekad som riksintresse av flera anledningar. För det första ingår den i TEN-T, och ansluter via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätkorridorer i Polen Baltic-Adriatic Corridor. För det andra har passagerarantalet ökat från 375 000 år 2010 till 655 000 år 2017. För det tredje har godsmängden under samma period ökat från 1 miljon ton till närmare 2 miljoner ton (2017).

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



Figur 1. Verköhamnens läge och anslutande infrastruktur samt avgränsning för allmän hamn.

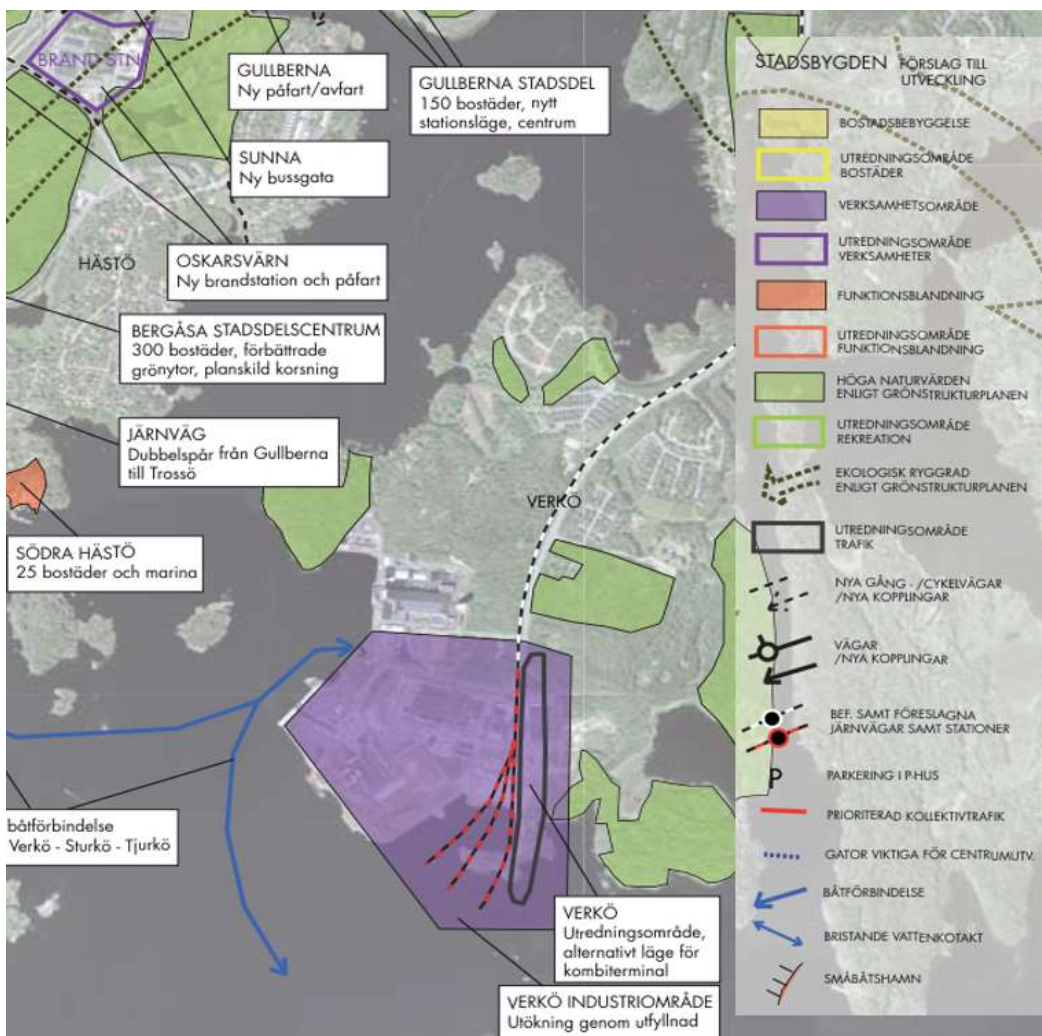
2. Riksintresset i planeringen

2.1 Planer och strategier i kommunen och regionen

2.1.1 Översiktsplan

I Karlskrona kommuns översiktsplan från 2010, lyfts kommunens geografiska läge mitt i Östersjön som en fördel i internationaliseringen och handeln med Östersjöländerna. Karlskronas djuphamn på Verkö är en viktig nod med sin färjetrafik till Polen. Omfattningen på passagerartrafik och godsmängder gör att man uppfyller kriterierna för TEN-T-hamn. I anslutning till hamnen finns också stora ytor för verksamheter.

I översiktsplanen anges Verköhamnen ha stora utvecklingsmöjligheter, genom tillgången till mark och till Verköbanan. Verköbanan har rustats upp och elektrifierats för att möjliggöra för godstransporter på järnväg. Planen pekar också ut området som ett utvecklingsområde för verksamheter. Till exempel är det ett möjligt läge för en ny kombiterminal. Utökning av hamnområdet har påbörjats genom utfyllnad av vattenområde. Kommunen planerar att förändra vägstrukturen inom hamnområdet. Den nya dragningen möjliggör ett effektivare utnyttjande av marken och skapar förutsättningar för att flytta nuvarande kombiterminal.



Figur 2. Kartutsnitt ur Översiktsplan för Karlskrona 2030, (antagen 2010).

2.1.2 Strategier

Sverige är ett exportberoende land, och för svensk industri är handel via hamnarna avgörande för landets utveckling. Blekinge har ett strategiskt läge för handel och kontakter över Östersjön genom länets hamnar. Hamnarna i Blekinge expanderar i takt med att marknaderna i öst och centrala Europa växer. Karlskrona hamn ingår i TEN-T med anslutning via Motorways of the Sea till det beslutade nätet av stomnätsskorridorer, i Baltic-Adriatic Corridor.

Diskussioner pågår om att knyta samman TEN-T-nätet och Scan-Med-korridoren i Sverige med stomnätet i Polen, via hamnen i Karlskrona. Förslaget är att inkludera Baltic Link i TEN-T Baltic-Adriatic-korridoren. Det skulle innebära en förlängning av korridoren Karlskrona–Göteborg–Oslo via Motorways of the sea, Karlskrona–Gdynia. Väg och järnvägsnätet inom Baltic-Adriatic-korridoren knyter i dag samman Östersjön med Adriatiska havet. Lodz i Polen är i dag en central nod i korridoren för järnvägstransporterna mellan Europa och Kina. Expansionen av hamnen i Karlskrona och en starkare integrering i det internationella transportflödet kan därför komma att innebära att betydelsen av hamnen ökar.

Karlskrona hamn är en port för svensk export och import, och dess betydelse medför att också Blekinge har betydelse för en större geografi än enbart länet. Endast några få procent av transporterna har målpunkter i länet.

2.2 Övriga riksintressen i närområdet

Markområden ska användas för de ändamål som områdena är mest lämpade för, med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

Boverket har den allmänna uppsikten över denna hushållning med mark- och vattenområden. Det betyder bland annat att Boverket ska ha en allmän överblick över hur bestämmelserna tillämpas. Boverket ska också verka för samordningen av de statliga myndigheternas underlag för tillämpningen av bestämmelserna.

Om markanvändningen eller nyttjandet av anläggningar och bebyggelse ska ändras, kan det få betydelse att ett område är av riksintresse. Verksamhetsutövare och fastighetsägare behöver därför anpassa planerade förändringar så att dessa inte skadar eller försvårar utnyttjandet av de riksintressanta värdena. Myndigheter ska i handläggningen av lov och tillstånd skydda riksintresset. Ett riksintressant värde kan påverkas oavsett om åtgärden sker inom eller utanför den geografiska avgränsningen av riksintresset.

Områden av riksintresse för kommunikationer

Verkövägen som ansluter till Verkö hamn och E22 är vägar av riksintresse. E22 utgör primär väg för farligt gods. Mellan E22 och Verkövägen finns ett framtida riksintresse för väg som benämns Bengtsaleden.

Järnvägen i Karlskrona utgörs av Kust till kust-banan och Blekinge kustbana, som ansluter till Verköbanan. Samtliga banor är av riksintresse för kommunikationer. Den befintliga kombiterminalen på Verkö är inte av riksintresse, men den nya

kombiterminal som finns med i kommunens utvecklingsplaner anges som ett framtida riksintresse.

Hamnen på Verkö, Handelshamnen på Trossö samt Saltö fiskhamn har anslutande farleder av riksintresse. Även utmed kusten finns farleder av riksintresse.

Områden av riksintresse för naturvård och Natura 2000

Riksintresseområde för kommunikationer gränsar i öster till riksintresse för naturvård, Grimskula, ett område med naturvärden och geologiska värden. I norr gränsar det till Natura 2000-området Bergudden som utgörs av en tätortsnära ädellövskog, med både ek- och bokskog och flera hotade skalbaggar och kryptogamer.

Riksintresse för kulturmiljövården

Hela centrala Karlskrona, det vill säga Trossö och Björkholmen, utgör riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Därför är det viktigt att stadssiluetten inte påverkas av ny bebyggelse och att utblickar mot vattnet inte störs. Hela inloppet är känsligt för ny bebyggelse som minskar öppna siktlinjer eller inverkar på skärgårdens öppna karaktär.

Karlskrona stad och omringliggande område har en mängd fornlämningar. Det finns också fornlämningar på Verkö och i närheten av Verkö. Detta gör att ombyggnation av hamnar, ändrad verksamhet och muddring av farleder kan beröra fornlämningar som ska skyddas enligt 2 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Vid eventuella förändringar är tidigt samråd med länsstyrelsen viktigt då krav på t ex en arkeologisk utredning kan finnas.

Riksintresse för yrkesfiske

Saltö fiskhamn är klassad som riksintresse för yrkesfisket. Detta berör dock inte riksintresse för hamn på Verkö.

Områden av riksintresse för totalförsvaret

Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen. Trafikverkets riksintresse överlappar av Försvarsmakten utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § miljöbalken: riksintresset *Karlskrona örlogshamn* samt *Karlskrona skärgårds inre övningsfält* samt sjöövningsområdet *Hanö/Torhamn*. Dessa riksintressen berörs direkt av Trafikverkets riksintresse. Värdebeskrivningen av det militära riksintresset finns redovisad på Försvarsmaktens webbplats: www.forsvarsmakten.se.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) ansvarar för att peka ut riksintressen för totalförsvarets civila delar. Arbete för framtagande av kriterier och utpekande pågår.

3. Funktionsbeskrivning

3.1 Omvärldsfaktorer

3.1.1 Trafikverkets omvärldsanalys

Sjöfarten har stor kapacitet, trots omfattande trafik är trängsel sällan ett problem i systemet. Sjöfarten har relativt låga kostnader och få godsskador. Tillförlitligheten är god, men begränsad tillgänglighet och flexibilitet är sjöfartens nackdelar. Sjöfarten är relativt långsam med låg frekvens, och den kräver i regel omlastning. Olyckor är ovanliga, men när de inträffar kan konsekvenserna vara betydande eller allvarliga.

Sjöfartens fördelar kommer som bäst till sin rätt för stora volymer över längre avstånd. Stordriftsfördelar är sjöfartens främsta kännetecken. Kostnaden per sänd enhet minskar betydligt. Stordriften inverkar också på bränsleförbrukningen, och gör sjöfarten till ett energieffektivt trafikslag. Trenden med större och större fartyg innebär att hamnar behöver anpassas och utvecklas.

Omvärldstrender med potentiell sjöfartspåverkan är urbanisering, mer gods i omlopp, förskjutningar i ekonomisk geografi, nya marknader och trängsel på land som ger ökat fokus på att använda vattenresurserna.

En omvärldsförändring kan leda till mer sjöfart ur ett perspektiv men mindre ur ett annat. Detta gör att den totala effekten ofta är svår att bedöma. Exempelvis kan produktionen komma att förändras så att man producerar mer varor närmre slutkonsumenten. Detta kan leda till ett ökat behov av mindre feederfartyg men minskat behov av större container- eller rorofartyg.

3.1.2 Europeisk transportpolitik

I EU:s vitbok från 2011, *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, redogörs för EU-kommissionens förslag om hur den framtida transportpolitiken i unionen ska utformas. Bland annat nämns hamnars viktiga roll:

”Hamnar spelar en viktig roll som logistikcentra och kräver bra anslutningsmöjligheter till inlandet. För att kunna hantera de ökade godsvolymerorna inom EU:s närsjöfart och sjöfarten till och från övriga världen är det nödvändigt att uppgradera hamnarna.”

På EU-nivå drivs initiativet Modal shift, som Trafikverkets kapacitetsutredning² tagit fasta på. Modal shift syftar till att flytta godstransporter från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping) för att minska utsläppen och avlasta landinfrastrukturen.

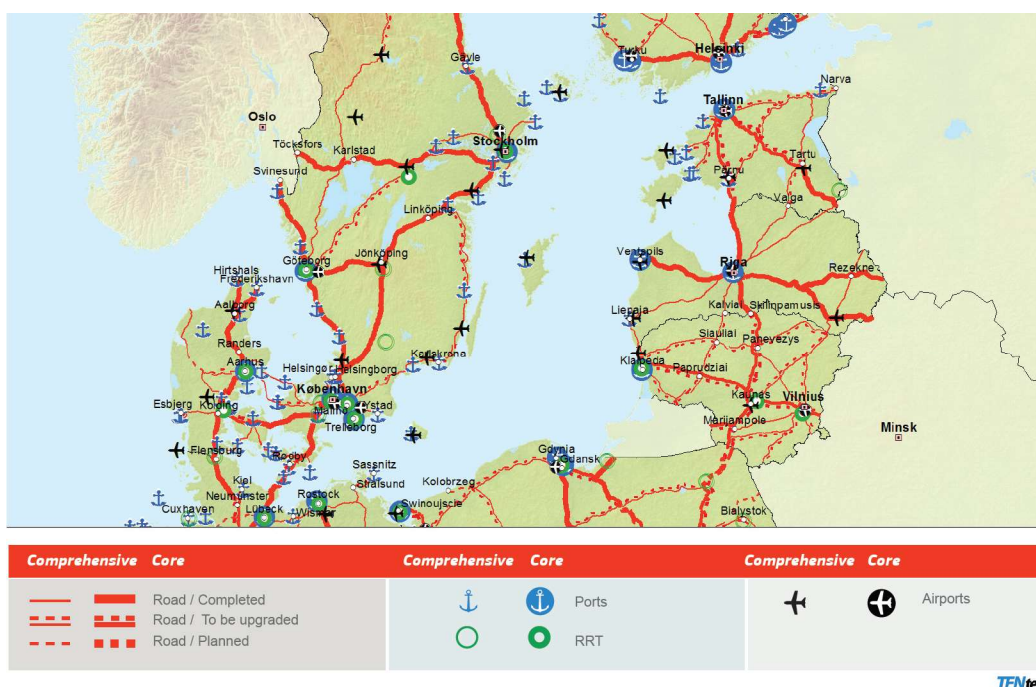
² Trafikverkets publikation 2012: 100 utgör underlag till Regeringens infrastrukturproposition 2012/13:25 som i sin tur ger direktiv till Trafikverkets nationella transportplan 2014-2025.

TEN-T

Transeuropeiska nätverket (TEN) knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transporttelekommunikations- och energisektorn. I Transeuropeiska transportnätet (TEN-T) ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för till exempel olja och gas.

TEN-T består av ett stomnät (core network) och ett övergripande nät (comprehensive network). Indelningen ska utgöra grund för prioritering i utveckling av transportnätverket. Utpekade TEN-T funktioner kan uppbära EU-stöd.

Hamnen på Verkö är en TEN-T-hamn inom det övergripande nätet, eller comprehensive network. Även E22 ingår i detta nätverk. De övergripande väg- och järnvägstråken mellan Malmö, Göteborg och Stockholm vidare norrut ingår i stomnätet, core network.



Figur 3. TEN-T-nätet för vägar, hamnar, kombiterminaler och flygplatser. Källa: <https://ec.europa.eu>



Figur 4. TEN-T-nätet för järnvägar, kombiterminaler och hamnar. Källa: <https://ec.europa.eu>.

3.1.3 Svensk transportpolitik

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Trafikverkets trafikslagsövergripande ansvar syftar till att optimera transportsystemet som helhet med mer nytta till mindre kostnad. För att minska utsläppen från trafiken och för att avlasta landinfrastrukturen skulle godstransporter kunna flyttas från väg till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart (short-sea shipping).

Regeringen beslutade under våren 2018 om *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029*. Planen baseras på regeringens proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*, som kom 2016. Den nationella planen omfattar bland annat ett antal åtgärder för sjöfart, både åtgärder i farleder och investeringar i landinfrastruktur som försörjer hamnar. Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie för Karlskrona farled utifrån brister i sjösäkerhet och kapacitet. De åtgärder som rekommenderas enligt åtgärdsvalsstudien är muddring inom ett område i den yttre delen av inseglingen och justering av den befintliga farledsutmärkningen. Hamnområdet och anslutande landinfrastruktur omfattas inte av åtgärdsvalsstudien.

Regeringen har presenterat en nationell godstransportstrategi för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Regeringen har också gett uppdrag till flera myndigheter, däribland Trafikverket, som syftar till att öka andelen godstransporter på järnväg och med fartyg.

3.1.4 Hamnen i planeringen

Områden där människor bor och vistas behöver lokaliseras och planeras med hänsyn till hamnars och större farleders påverkan, såsom buller, damm, lukt och risk. Många städer vill utveckla attraktiva områden vid vatten. Det kan också finnas andra orsaker till varför hamnar inte kan expandera fysiskt i sitt nuvarande läge. Ett sätt att bemöta hamnens expansionsbehov är att utveckla torrhamnar i strategiska lägen. (En torrhamn är en anläggning för godstransporter liknande en hamn, men som inte har någon direkt anslutning till sjöfart.)

Hamnen och sjöfarten är mycket beroende av landinfrastruktur. Godset ska tas till och från hamnen till vidare förädling eller försäljning. Trenden med allt större fartyg medför också att landinfrastrukturen måste anpassas för de större fartygen, vilket kan innebära betydande kostnader. Stora fartyg medför att man förstärker en ojämn efterfrågan på kapaciteten på land. Detta motiverar att minimera landvägen för sjötransporter.

3.2 Hamnens utveckling

3.2.1 Hamnen i dag

Staden Karlskrona grundades tillsammans med örlogsbasen på Trossö år 1680. Närheten till Danmark var viktig liksom att hamnen var isfri större delen av året. Staden dominerades av sin roll som flottans viktigaste basområde och växte snabbt. Den var Sveriges tredje största omkring år 1700–1830.

Ursprungligen låg de viktigaste delarna av både civil och militär hamnverksamhet på Trossö, men sedan ett par decennier är Verkö det dominerande området för den civila hamnverksamheten. Hamnens läge är fortfarande viktigt, men nu främst på grund av närheten till de polska och baltiska hamnarna i sydöstra Östersjön.

Karlskrona hamn på Verkö består av en industrihamn och en färjehamn. För färjehamnens funktioner har bolaget KBP i Karlskrona AB bildats, som ägs till 51 procent av Stena Line Scandinavia AB och till 49 procent av Karlskrona kommun. Bolaget har 15–20 anställda och äger och förvaltar den del av Verköhamnen som huvudsakligen är avsedd för anlop av färjor i linjetrafik. Bolagets verksamhet utgörs av trossföring samt lossning och lastning av anlöpande fartyg, godshantering och hamnförvaltning. Genom avtal med Karlskrona kommun har bolaget rätt att driva befintlig kombiterminal inom hamnområdet. Bolaget ansvarar inom sitt hamnområde för ISPS, ett regelverk som omfattar skydd av fartyg och hamnanläggningar.

Som en del av Stena Line-koncernen driver KBP ett aktivt miljöarbete i Karlskrona. Miljöarbetet utgår från fokusområden som är kopplade till FN:s globala hållbarhetsmål Agenda 2030. Detta innebär bland annat att elen som används i hamnen är förnyelsebar, att KBP tar emot färjornas avloppsvatten och erbjuder en källsorteringsanläggning för avfall.

Inom KBP:s hamnområde finns i dag ett kajläge som är avsett för lastning och lossning av anlöpande fartyg. Kajläget har övre och nedre lastnings- och lossningsramp för bilar och ro-ro-enheter. Kajen har en kapacitet på 100 ton. Vid kajen kan fartyg upp till 240 meter och med djupgående på max 8,4 meter anlöpa. Vid kajen finns möjlighet för fartygen att ansluta till landel, bunkra färskvatten samt tömma avlopp.

I anslutning till kajen finns en terminalbyggnad med vänthallar där fotpassagerare checkar in. Direkt från byggnaden leder en passagerargång där fartyg med större volymer fotpassagerare kan ansluta för säker och effektiv embarkering/disembarkering.

Uppställningsytor för avgående och ankommande enheter i direkt anslutning till kajen uppgår till 120 000 m². På andra delar av fastigheten finns ytterligare uppställningsytor motsvarande 16 600 m². Inom fastigheten finns även ett magasin avsett för lagring och omlastning (1 100 m²). Vidare finns ytor avsedda för parkering av personbilar, som rymmer cirka 250 bilar.

Inom hamnområdet finns ytterligare ett kajläge för förtöjning av fartyg. Detta kajläge används i dag främst som underhållskaj, men det finns också möjligheter att hantera gods över kaj bulk och tunga lyft, vindkraftverk och liknande. Vid kajläget kan fartyg upp till 240 meter med djupgående på maximalt 8,9 meter lägga till. Det miljötillstånd som gäller för hamnen medger dock att denna kaj byggs ut för att kunna lasta och lossa rorofartyg senast 30 juni 2025.

Industrihamnen som ägs och förvaltas av Karlskrona kommun ligger i anslutning till färjehamnen. Den har två industrikajer som är vardera 70 meter långa, med cirka 9 meters vattendjup i hamnbassängen. Här finns iordningställda ytor på drygt 100 000 m² för upplagning av gods. Karlskrona kommun svarar även för kombiterminalen som kopplar till elektrifierad järnväg.

Strax norr om hamnområdet ligger NKT HV Cables AB som tillverkar kablar. Företaget har ett eget kabelfartyg samt två kajlägen inom sin fastighet.

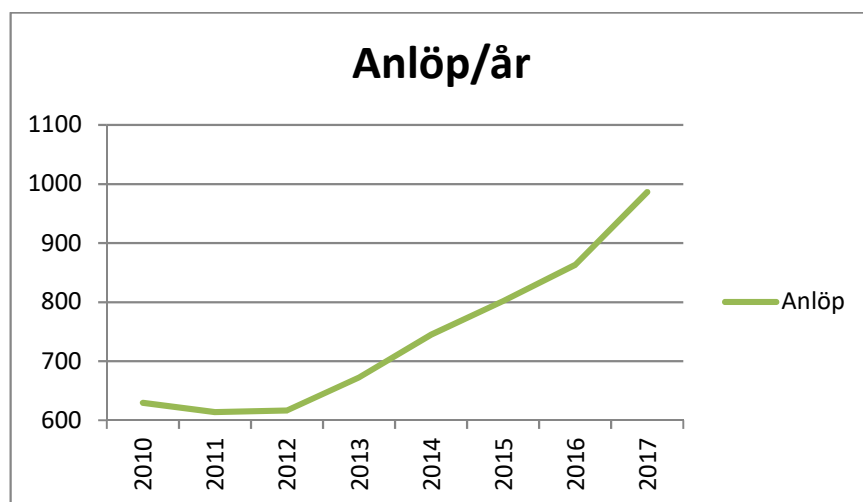
Det område på Verkö som pekas ut som riksintresse hamn är planlagt som hamnverksamhet, byggnadskvarter för industriändamål, specialområde för hamnändamål, järnvägsändamål samt vattenområde i detaljplaner från 1975 och 1997.



Figur 5. Hamndelar

3.2.2 Statistik

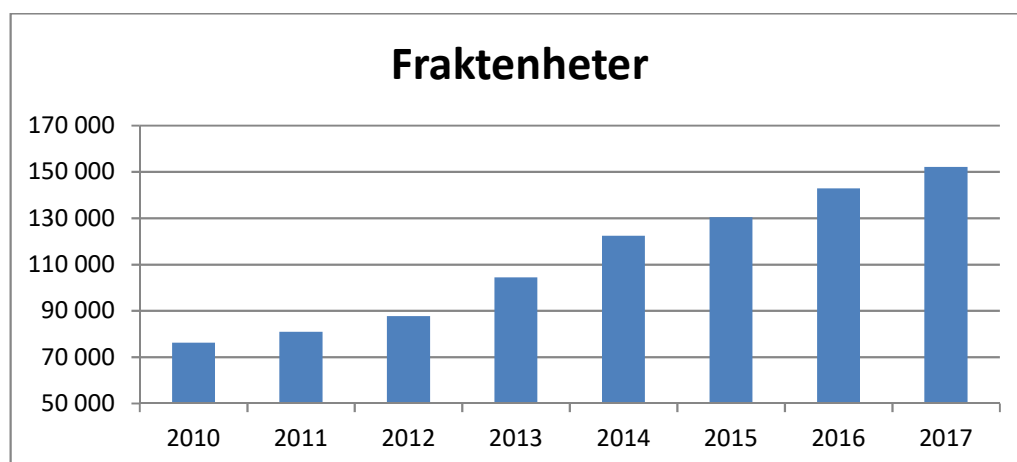
Antalet årliga anlöp för färjorna i linjetrafik har ökat stadigt alltsedan färjetrafiken till hamnen startade. Nedan redovisas antal anlöp per år för perioden 2010–2017. Under 2018 beräknades antalet anlöp öka ytterligare, enligt prognosen till cirka 1 100 stycken. För närvarande trafikeras hamnen av Stena Line med fyra fartyg på linjen mellan Karlskrona–Gdynia.



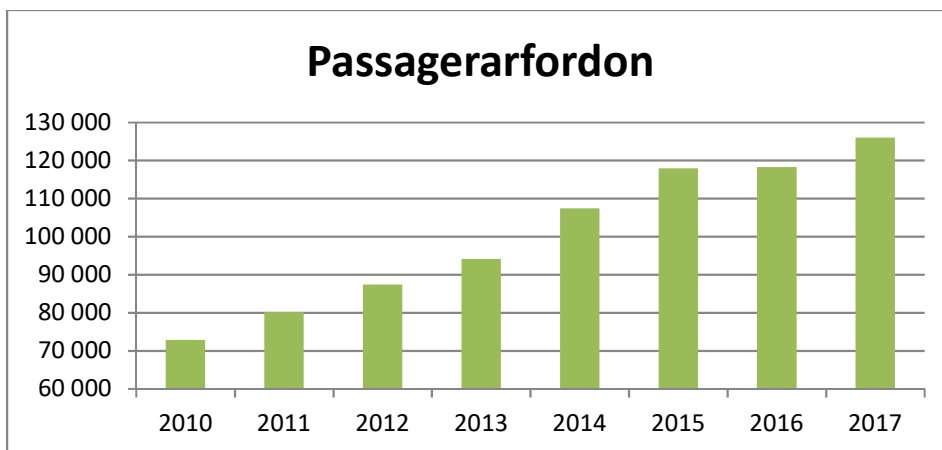
Figur 6. Antal anlöp per år 2010–2017. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.

KBP hanterar i dag huvudsakligen gods på färja såsom lastbilar, trailrar, containrar, bilimport och bilexport, och paketgods på MAFI-vagn. Hamnen hanterar även farligt gods på trailer och containrar, men omfattningen av detta är begränsad till nuvarande fartygs kapacitet för farligt gods. KBP är tillsammans med Karlskrona hamn i ett uppstartsskede för hantering av bulklaster såsom träflis, grus och makadam.

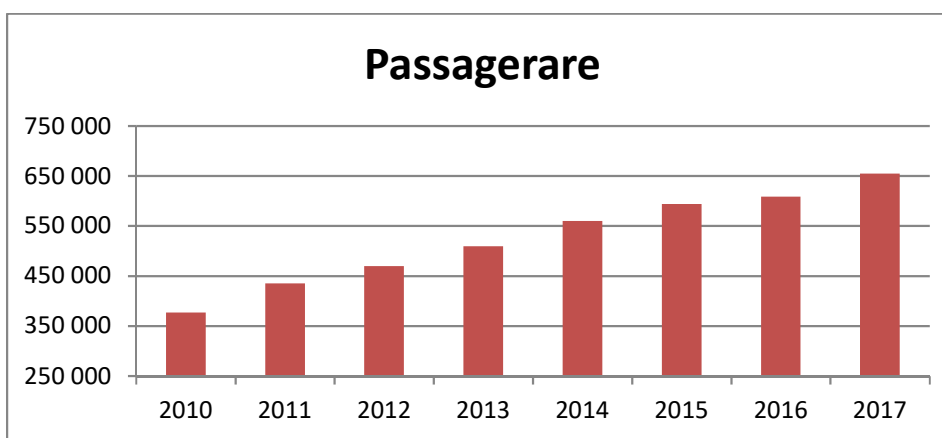
Hantrade volymer har ökat kontinuerligt sedan linjetrafiken mellan Karlskrona och Gdynia startades. Den årliga passagerarvolymen har sedan 2010 ökat med 74 procent och antalet personbilar har ökat med 73 procent, och antalet fraktenheter har fördubblats. Fördelningen mellan import och export är jämn över tid, med 51 procent export och 49 procent import.



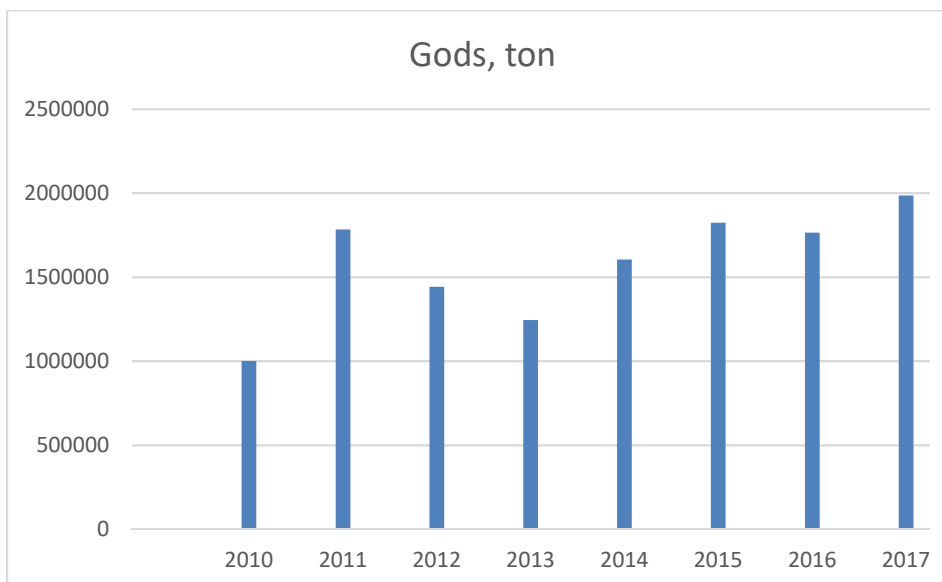
Figur 7. Antal fraktenheter per år 2010–2017. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.



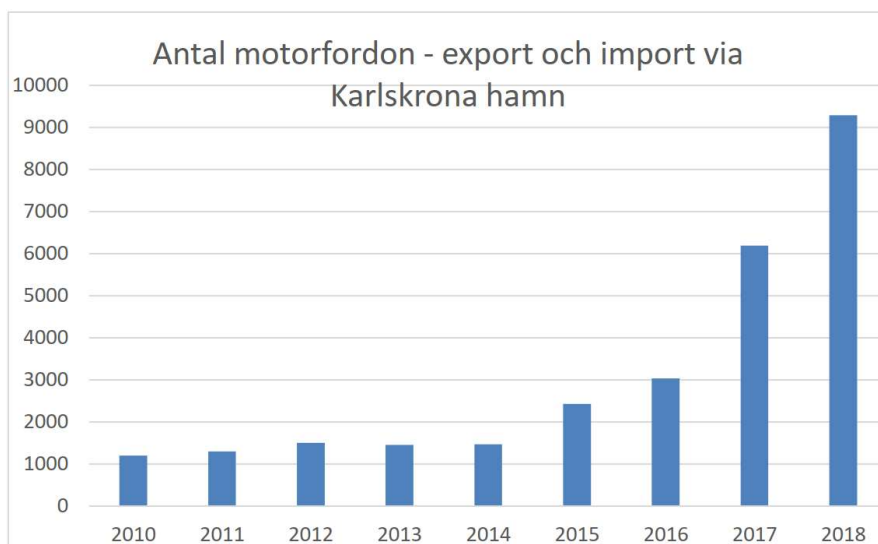
Figur 8. Antal passagerarfordon per år 2010–2017. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.



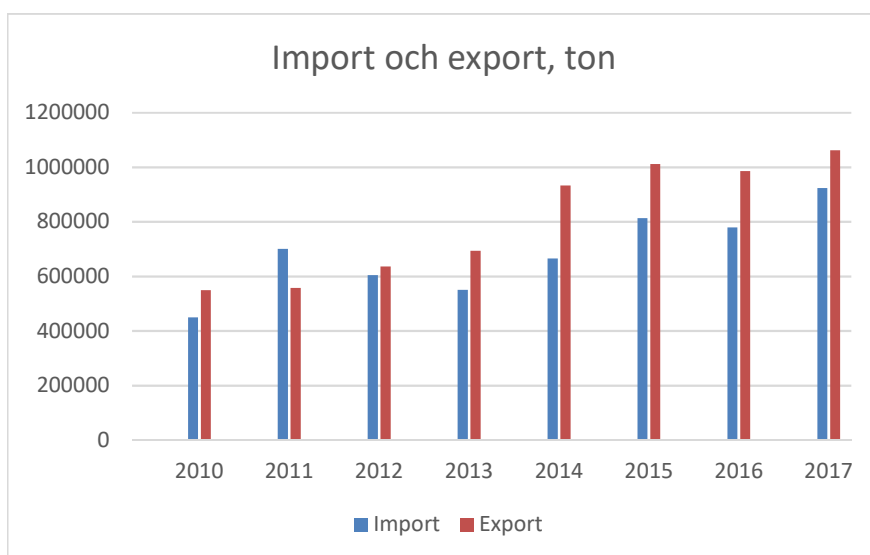
Figur 9. Antal passagerare årligen 2010–2017. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.



Figur 10. Hamnens godsomsättning. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.



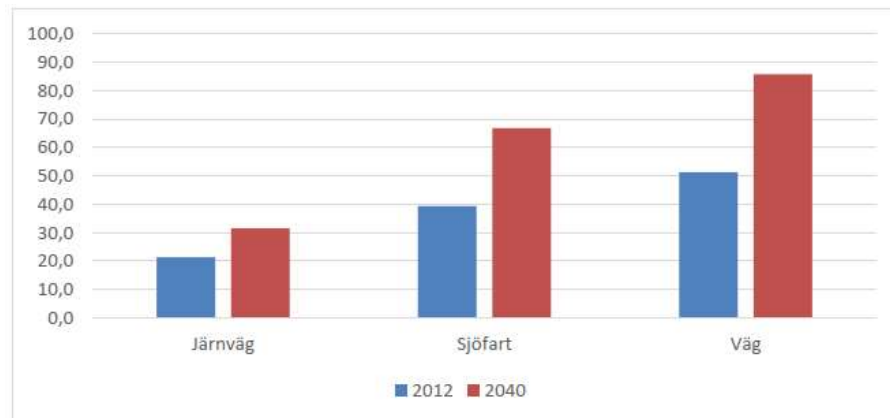
Figur 11. Export och import av motorfordon. Källa: Karlskrona kommun



Figur 12. Hamnens godsomsättning uppdelad på import och export. Källa: Karlskrona Baltic port/Karlskrona hamn.

3.2.3 Framtidsutsikter

Enligt Trafikverkets basprognos 2040 bedöms att efterfrågan på godstransporter kommer att öka med cirka 64 procent räknat i transportarbete under perioden 2012–2040. I bedömningen har hänsyn tagits till ekonomins utveckling, varuhandelns förändring och utrikeshandelns förändrade fördelning på länder, infrastrukturens utbyggnad, ökade körkostnader för väg, järnväg och sjöfart med mera.



Figur13. Modellberäknat transportarbete per trafikslag 2012 och 2040 (miljard tonkilometer per år).
Källa: se fotnot 3.

Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet fram till 2040 för sjöfart och väg. Transportarbetet på järnväg förutspås också öka, men i lägre takt än det via sjöfart och på väg. Här spelar begränsningar i spårkapaciteten en roll, liksom skillnader mellan trafikslagen vad gäller transportkostnader, omlastningskostnader med mera.³

Passagerar- och fraktvolymer som passerar Karlskrona hamn har med få undantag ökat kontinuerligt sedan linjetrafiken till Polen startade. Den underliggande orsaken till ökningen är den ekonomiska tillväxten i Polen och övriga länder i Östeuropa. Under de senaste tjugo åren har fraktvolymer i genomsnitt ökat med 2–3 gånger den procentuella ekonomiska tillväxten. Enligt tillgängliga prognoser bedöms den ekonomiska tillväxten fortsätta öka också under kommande år. Rederiet som i nuläget trafikerar hamnen prognostiserar därmed med fortsatta volymökningar under de närmaste 5–10 åren.

Det kajläge som i dagsläget används för lastning och lossning av personbilar och roro-enheter samt embarkering och disembarkering av passagerare, trafikerar av fyra fartyg med 3–4 anlöp dagligen. Med hänsyn till ankomst- och avgångstidernas attraktivitet innebär detta att kajläget i princip är fullt utnyttjat. Det saknar därför kapacitet för ytterligare anlöp.

KBP driver tillsammans med Karlskrona kommun ett projekt för att vidareutveckla Verkö som hamn- och logistikområde. Enligt gällande miljödöm finns tillstånd att bygga ut det kajläge som i dag huvudsakligen används för bulk och tunga lyft. Tillståndet tillåter utbyggnad med bland annat ramper för rorotrafik. Utbyggnaden ska vara klar senast 2025. Den bedöms vara nödvändig för att kunna utöka antalet anlöp för rorotrafik i framtiden. Samtidigt ska kajen även fortsättningsvis användas för bulk, tunga lyft och gods som utgör långa, breda och tunga transporter på väg.

³ Trafikverkets rapport 2018:207 Reviderade prognoser för person- och godstransporter 2040 – efter beslutad nationell plan för transportsystemet 2018–2029.

För närvarande pågår en större utfyllnad på Verkö för att skapa fler kajlägen, logistikytor och möjlighet att flytta godsterminalen.



Figur 14. Karlskrona kommuns visionsplan över Verkö hamn- och logistikområde.

3.3 Kapacitet

Färjehamnens kajläge har övre och nedre lastnings- och lossningsramp (med kapacitet för 100 ton) för bilar och rorenheter. Vid kajen kan fartyg upp till 240 meter och med djupgående på max 8,4 meter anlöpa. Inom hamnområdet finns ytterligare ett kajläge för förtöjning av fartyg. Detta kajläge används i dag främst som underhållskaj, men det finns också möjligheter att hantera gods över kaj, bulk, tunga lyft (vindkraftverk och liknande). Vid detta kajläge kan för närvarande fartyg upp till 240 meter med djupgående på maximalt 8,9 meter lägga till.

Industrihamnen har två industrikajer med en kajlängd av 70 meter vardera och med cirka 9 meters vattendjup i hamnbassängen. Det finns iordningställda ytor på mer än 100 000 m² för uppläggning av gods. Karlskrona kommun svarar även för kombiterminalen som kopplar till elektrifierad järnväg.

Farled

De maximala dimensionerna för fartyg är olika i olika delar av hamnen. Dimensionerna är inte nödvändigtvis beroende av själva farleden, utan även hamnen och kajernas utformning påverkar dem. För en fullständig lista över riktvärden för fartygsstorlekar, se www.sjofartsverket.se.

Till Karlskrona hamn finns två allmänna farleder med tillhörande sjösäkerhetsanordningar (SSA). Båda är av klass 1 och utpekade som riksintressen för kommunikationer. Farled 271 och 2711 (förlängning av 271) leder in till Verkö. Nedan anges största maximala dimensioner för farleden in till Verkö.

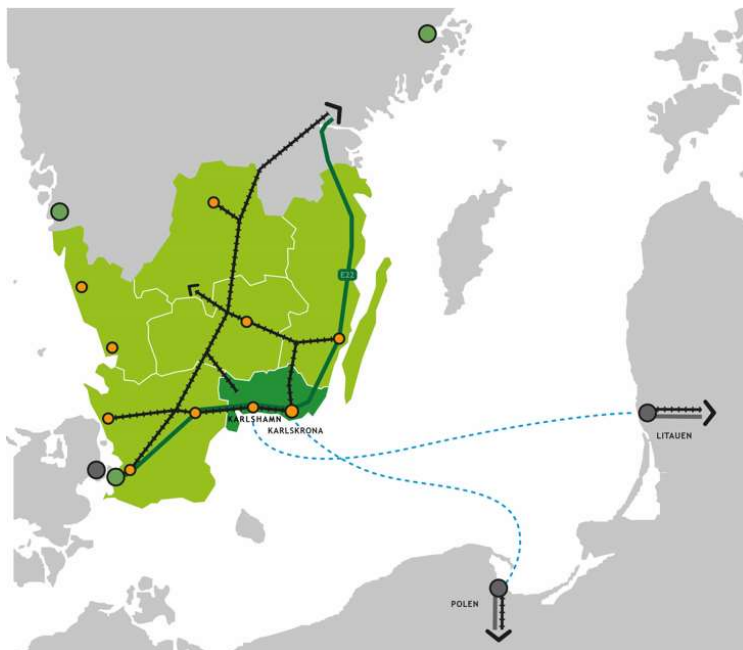
- Verkö: längd 160 meter, djupgående 8,9 meter
- NKT: längd 200 meter, djupgående: 8,8 meter.

3.4 Tillgänglighet

3.4.1 Transportflöden och marknad

Godset som transporteras till och från hamnen har sina målpunkter utanför länet. Företag och verksamheter i Småland, Jönköping, Västsverige, mellersta Sverige, Örebro, Mälardalen och även Norge är start- och målpunkter. Det medför att transporter i riktning mot Småland, Jönköping (Torsviksterminalen) och Västsverige körs på E22 och vidare på väg 27 eller möjligen väg 15. Transporter till Mellansverige, Örebro körs sannolikt på väg 28 och vidare på väg 50. För transporter till Stockholm och övriga Mälardalen är E22 ett vägval.

Det innebär att trafiken fördelar sig på ett antal riksvägar och E22. I *Nationell plan för transportsystemet 2018–2029* finns utbyggnad av E22 både väster och öster om Karlskrona med. Utbyggnaden öster om Karlskrona byggs med en trafikplats vid Lösen som är utformad för att kunna ansluta en ny förbindelse till hamnen. Länstransportplanen för Blekinge 2018–2029 prioriterar utbyggnad av väg 27 till mötesfri väg. För väg 28 planeras trafiksäkerhetshöjande åtgärder för 80 km/tim.



Figur 15. Godsflöden och hamnen i ett större omland. Källa: Region Blekinge

3.4.2 Systembeskrivning

I den kartläggning av lastbilstransporter⁴ som Trafikverket tagit fram visar att 97 % av lastbilarna som passerar hamnen på Verkö har start- eller målpunkt utanför Blekinge. Transporterna har start- eller målpunkt enligt nedan

- till/från Småland 23 %,
- Västsverige respektive östra Mellansverige 16 %
- norra Mellansverige 13 %
- omkring 9 % av transporterna använder Sverige som transitland
- cirka 83 % av de europeiska godstransporterna har start- eller målpunkt i Polen, därutöver har transporterna start- eller målpunkt i främst Rumänien och Norge

I den regionala och nationella transportplanen prioriteras investeringarna till stor del till förmån för godstransporterna. I den förra och den nuvarande länstransportplanen för Blekinge är till exempel väg 27 prioriterad. Ett motiv för detta är att vägen ingår i transportstråket Baltic Link som via hamnen och Motorways of the Sea ansluter till Baltic-Adriatic-korridoren. Enligt vägdatatabasen NVDB är trafikflödet på riksvägarna över länsgränsen som störst på väg 27. Till väg 27 norr om länsgränsen ska därtill läggas trafik från väg 29. Väsentliga förbättringar har gjorts och planeras i vägstråket i Kronobergs- och Jönköpings läns regioner.

⁴ Trafikverkets rapport 2018:168 Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten. Resultat från intervjuer med 2 500 lastbilschaufförer.

4. Riksintressets markanspråk

4.1 Hamndelar av riksintresse

Det landområde som ingår i riksintresset utgörs av följande delar:

- kajer och förtöjningsanordningar
- lasthanteringsyta och område med fast lasthanteringsutrustning
- uppställningsyta, lagringsyta samt byggnader, cisterner och andra anordningar för omhändertagande av gods och lasthanteringsutrustning.

Bedömningen av vilka befintliga hamndelar som ska ingå i riksintresset har utgått från fyra kriterier, se punktlistan nedan. Kriterierna hjälper till att identifiera delar av hamnen som är särskilt viktiga för funktionen i hamnen som helhet. De skapar därigenom ett underlag för att bedöma vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

1. En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering (årlig volym på minst 100 000 ton)
2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart. Exempelvis är ett naturligt hamnläge med möjlighet till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som samverkar med annan anläggning av riksintresse. Hamn eller hamndel som försörjer eller säkerställer funktionen hos en annan anläggning av riksintresse. Härigenom främjas en långsiktig hållbar transportlösning.
4. Hamn eller hamndel som hanterar eller kan komma att hantera speciella produkter och ligger väl till i förhållande till den marknad den betjänar. Det är viktigt att slå vakt om förutsättningar för sådana sjötransporter som ligger väl till i förhållande till sin marknad och övrig infrastruktur.

Trafikverket anser att hamndelarna NKT:s kaj, KBP:s färjeläge, Industrihamnen och samtliga utvecklingsytor som beskrivs i avsnitt 2.2.1 ska vara av riksintresse.

Bedömningen är gjord utifrån den funktion som de olika hamndelarna har för riket och regionens transportförsörjning. På nästa sida ges en utförligare beskrivning av hamndelarna och deras funktionella bidrag till riksintresset Karlskrona hamn.

NKT:s kaj

NKT HV Cables kaj är privat men utgör en del av riksintresset hamn. Kajen används i dag för utskeppning av högspänningskabel (både land- och sjökabel). Det är svårt att tillskapa nya kajlägen, och därför är det viktigt att värna om de som finns i dag. Att kajen ingår i riksintresset hamn har inte någon påverkan på NKT:s äganderätt eller rådighet. Det handlar om att skydda kajen mot en eventuell framtida rivning, eller att den på något annat sätt görs otillgänglig för sjöfart.

Färjeläge

KBP:s färjeläge är den mest trafikerade delen av Verköhamnen, med tre Stena Line-avgångar per dygn till Gdynia. Färjeläget har både roro- och passagerarterminal. Passagerarantalet har ökat från 375 000 år 2010 till 655 000 år 2017. Godsmängden har under samma period ökat från 1 miljon ton till närmare 2 miljoner ton, (1 986 000 ton år 2017).

Färjeläget bedöms vara av regional och nationell betydelse, eftersom det har en omfattande årlig passagerar- och godshantering.

Industrihamnen

Industrihamnen och dess uppställningsytor bedöms vara av regional och nationell betydelse, eftersom den har en omfattande årlig godshantering.

Vattenområde

Vattenområdet är den yta som behövs för att fartygen ska kunna manövrera säkert, även i hårt väder. Området innefattar även den yta som anlöpande fartygs behöver för till exempel bogserbåtshantering, vändning, förtöjning, ankring, bunkring, lasthantering samt utförande av rutinmässigt fartygsunderhåll. Farleden med inseglingssäcken ingår också i vattenområdet. Villkoren för anslutande farleder och hänsyn till nautiska förhållanden framgår av Sjöfartsverkets föreskrifter för trafikområdet.



Figur 16. Hamndelar, utvecklingsområden samt övrig infrastruktur av riksintresse (kartan finns även som bilaga).

4.2 Utvecklingsområden

Hamnens utveckling planeras att ske i dess sydöstra hörn, där ett omfattande utfyllnadsprojekt ska möjliggöra nya kajplatser och nya uppställningsytor där viken Långa Lisa ligger i dag. Dessutom planeras järnvägen att flyttas till ett mer östligt läge ner mot Solviken. En ny färjekaj planeras medan industrikajen flyttas österut till det nya området i sydost. Utifrån diskussioner på möten med olika antaganden om utveckling, till exempel större färjor, så är ytan tillräcklig. Preciseringsen baseras på den redovisade utvecklingen och de befintliga fartygsstorlekarna.

4.3 Anslutande infrastruktur

Verkövägen som går ner till hamnen är en kommunal väg. Vägen kopplar an till E22 och riksväg 28. Den elektrifierade, kommunägda Verköbanan ansluter till statligt järnvägsnät vid Gullberna. Att upprätthålla funktionerna i omgivande väg- och järnvägssystem kopplade till hamnen är av avgörande betydelse för riksintressets funktion och möjlighet att utvecklas.

5. Områden som påverkar eller påverkas av hamnen

5.1 Buller

Buller är enkelt uttryckt oönskat ljud, ljud som människor känner sig störda av och helst vill slippa. Buller påverkar hälsa och välbefinnande och hamnar högt på listan över allvarligare störningar i samhället. Störningarna kan uppstå direkt, till exempel genom att vi blir störda i sömnen eller att vi arbetar sämre. Några av effekterna av störd sömn är trötthet, nedstämdhet, olustkänsla och minskad prestationsförmåga. Buller har också en långsiktig påverkan. Människor som utsätts för höga bullernivåer under lång tid kan drabbas av ökad stress. Det leder till att risken för hjärt- och kärlsjukdomar ökar. Flera forskningsstudier visar på ökad risk för dödsfall på grund av buller. Även enstaka ljudkällor kan upplevas som ytterst störande, till exempel slagljud från hamnverksamhet.

Trafik som alstras av hamnverksamheten utanför hamnområdet klassas som vägbuller eller järnvägsbuller. Järnvägsbullret är ofta ett mer högfrekvent ljud än buller från vägtrafiken. Innanför hamnområdet räknas trafiken som industribuller. Fartyg som går på en farled omfattas inte av något bullerriktvärde, däremot berörs ett fartyg som ligger vid kaj.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar (NFS 2003:18) bör riktvärden för externt industribuller tillämpas även för hamnverksamhet. För lågfrekvent buller från hamnverksamhet bör riktvärdena i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6) tillämpas. Buller i hamnen räknas som industribuller. I tabellen nedan redovisas riktvärdena som ska klaras vid närmaste bostad, enligt Naturvårdsverkets riktvärden för externt buller.

Utomhusriktvärden för industribuller, ekvivalent ljudnivå i dBA				
Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA
	Day kl 07-18	Kväll kl 18-22, samt lör- sön- och helgdag kl 07-18	Natt kl 22-07	Momenta na ljud nattetid kl 22-07
Bostäder och rekreativytor i bostädernas grannskap samt vårdbyggnader[1]	50	45	40	55
Utbildningslokaler[2]	50	50	50	
Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor[3]	40	35	35	50

[1] För vårdlokaler bör riktvärdet tillämpas då verksamhet pågår. [2] Med utbildningslokaler avses även lokaler för förskoleverksamhet och liknande inklusive skol- och förskolegårdar. Riktvärdet bör tillämpas då verksamhet pågår. [3] Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

Inom Verkö hamnområde pågår aktiviteter som kan medföra störningar i form av buller. Bullerstörningar kan uppstå både som en direkt och indirekt påverkan från hamnens verksamhet. Den indirekta är främst buller från fartyg och lastbilar. Buller från tåg kan tillkomma när järnvägsanslutningen börjar nyttjas. Inom verksamhetsområdet uppkommer buller vid lastning och lossning samt vid hanteringen av gods.

Baltic Port har i samarbete med Stena Line installerat utrustning för anslutning till landström i hamnen och på de Stena-fartyg som trafikerar linjen Karlskrona-Gdynia. Detta innebär att fartygen inte behöver köra sina motorer för att generera ström. De är därför i princip tysta när de är anslutna till landström och ingen lastning eller lossning förekommer.

Miljötilståndet för hamnens verksamhet avseende buller förutsätter att gränsvärdena vid befintliga bostäder, vårdbyggnader, utbildningslokaler eller friluftsområden inte överskrids.⁵

Enligt domen från Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt 22 december 2015, har Karlskrona kommun, KBP i Karlskrona AB samt NKT tillstånd att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet i Verköhamnen. Tillståndet kräver att Karlskrona kommun, KBP och NKT gemensamt eller var för sig upprättar en handlingsplan med syfte att begränsa höga ljudnivåer från externa fartyg. Uppföljning av åtgärderna redovisas i årliga miljörapporter.

För att avhjälpa begränsning av verksamheten till följd av bullerproblem är dämpning vid källan önskvärt. Det är dock generellt svårt att utföra effektiva bullerdämpande åtgärder vid hamnar, eftersom huvuddelen av verksamheten bedrivs utomhus och avskärmningar är svåra att utföra. I hamnen sker ljudutbredningen till stor del över vatten utan någon tillskottsdämpning som vegetation, avskärmningar etc. Det är också svårt att ställa krav på bullret från fartygen, och olika fartyg har ljudutblås på olika platser. Därför är det nödvändigt att ta hänsyn till bullersituationen när man planerar bostäder, verksamheter och friluftsområden.

Framtida områden kan inte helt baseras på nuvarande bullerkällor, eftersom tekniken utvecklas för både fartyg och hamnverksamhet, och viss bullerdämpning vid källan kan nås genom till exempel anslutning till landström. Å andra sidan går trenden mot kortare liggtider och därmed önskan om lossning och lastning kvällar, nätter och helger, vilket riktlinjerna ger särskilda restriktioner för.

5.2 Risk- och säkerhetsaspekter

5.2.1 Farligt gods

Farligt gods är ämnen och produkter som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods, om de inte hanteras rätt under en transport. Farligt gods är sådant gods som är förbjudet att transportera eller bara är tillåtet att transportera under vissa villkor. Inom Verköhamnens verksamhet hanteras farligt gods i form av lagring, lastning samt lossning.

⁵ Se även bilaga 1

Samtlig hantering av farligt gods regleras av nedanstående lagar och förordningar. Enligt Myndigheten för beredskaps *Föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods* (MSBFS 2015:9) finns det externa säkerhetsrådgivare som ger stöd i frågor som rör farligt gods.

För transport av farligt gods till sjöss gäller IMDG-koden, som till viss del även reglerar hanteringen av farligt gods inom hamnverksamhet.

SFS 2006:263 Lag om transport av farligt gods

Lagen innehåller övergripande bestämmelser om transport av farligt gods. Detta gäller transporter på väg, järnväg, med fartyg och luftfartyg. Bestämmelserna gäller även lastning, lossning, förvaring och annan hantering som utgör ett led i förflyttningen.

SFS 2006:311 Förordning om transport av farligt gods

Förordningen innehåller huvudsakligen regler för myndigheternas ansvarsområden, tillsynsuppgifter och rätt att meddela föreskrifter.

MSBFS 2016:8 Föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

Föreskrifterna reglerar hamnens verksamhet vid lastning samt lossning av farligt gods när hamnen är avsändare, för farligt gods på väg.

MSBFS 2016:9 Föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

Föreskrifterna reglerar hamnens verksamhet vid lastning samt lossning av farligt gods på järnväg.

TSFS 2015:66 Föreskrifter om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden)

IMDG-koden gäller för transport av farligt gods till sjöss och innefattar bland annat information om hur godset ska klassificeras, förpackas, märkas, etiketteras, dokumenteras, stuvras och separeras.

MSBFS 2015:9 Föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods

Säkerhetsrådgivarens uppgifter är omfattande. Bland annat ska säkerhetsrådgivaren se till att bestämmelserna i lagen om transport av farligt gods och bestämmelser som meddelats med stöd av denna lag efterlevs, ge råd angående tillämpningen av de bestämmelserna samt upprätta en årsrapport till verksamhetsledningen.

5.2.2 Översvämningsrisk

Delar av Verkö hamn riskeras att översvämmas vid stigande havsnivå. Enligt länsstyrelsens kartering ligger vissa områden under en grundläggningsnivå på +3,0 meter, eller ytterligare lägre på +1,0 till +2,5 meter (RH 2000). En eventuell översvämning i Verkö hamn kan påverka omkringliggande miljö negativt. Översvämningsproblematiken bör lyftas i samband med framtida miljötillstånd för hamnen.

För hamnens del visar karteringar att det främst är inom det planerade landområdet för utbyggnad av hamnen som det finns risker för översvämnningar vid höga vattenstånd. Väg- och järnvägsanslutning till hamnområdet ligger bitvis så lågt att de riskerar

översvämmas både från Lyckebyån och vid höga havsvattenstånd. För att riksintresse hamn även på lång sikt ska kunna fungera finns det behov av att säkerställa att anslutningsväg och järnväg har en acceptabel funktionalitet även vid höga havsvattenstånd. Extrema havsvattenstånd och framtida höga havsnivåer är en viktig faktor att beakta när det gäller funktionaliteten för hamnverksamheten. För mer information hänvisas till länsstyrelsens och MSBs respektive hemsida.

5.3 Luftkvalitet

KBP erbjuder landström till färjorna. Stena Lines fartyg stänger av huvudmaskinerna direkt vid ankomst. Vid längre hamnuppehåll kan vissa fartyg koppla landström och använda förnyelsebar el vid kaj.

I de fall fartygen inte kopplar till landström är endast en av fyra hjälpmotorer igång och utsläppet är litet. Allt fartygsbränsle har en svavelhalt på max 0,1 % svavel i oljan och fartygen seglar inom SECA *sulphur emission control area* (områden till havs där strängare regler har upprättats för att minimera luftburna utsläpp från fartyg). All el som används i hamnen är förnyelsebar och fjärrvärme köps in av lokal producent. Tomgångskörning är reglerad till max 2 minuter och hamnens fordon som truckar och lastmaskiner stängs av då de inte används för lastning och lossning.

5.4 Att ta hand om riksintresset

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det är viktigt för riksintresset Karlskrona hamn på Verkö att inte bullerkänslig verksamhet eller bebyggelse etableras i närområdet.

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser med mera vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas följande (sid. 167):

Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark skall reserveras för anläggningarna. Markreserverna skall även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t.ex. att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressena som till exempel hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen och de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om skydd för anläggningen. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker med mera, som hamnverksamheten kan ge upphov till. Det bör också framgå hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Det bör också framgå vilka transporter

som går till och från hamnen, såväl på land som till sjöss, samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar.

Kommunens översiktsplan bör också innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med en sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med länsstyrelsen, som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om länsstyrelsen efter samråd med Trafikverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt, ska det framgå av Länsstyrelsens granskningsyttrande. Yttrandet tas fram i samband med att planen ställs ut och ska fogas till den antagna översiktsplanen.

Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Om kommunen och länsstyrelsen har olika uppfattningar i fråga om hur riksintressena ska beaktas, ger översiktsplanen ingen tydlig vägledning för den fortsatta planeringen och tillståndsgivningen i denna fråga.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplaneläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset Karlskrona hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska Länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning. Om länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras ska länsstyrelsen sedan upphäva kommunens antagandebeslut. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen överklaga till mark- och miljödomstolen – i likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Källförteckning

Miljötillstånd enligt Växjö tingsrätt, Mark- och miljödomstolen Mål nr M 3023-06, 2015-12-22

Kartläggning av lastbilstransporter i brohamnar längs syd- och västkusten. Resultat från intervjuer med 2 500 lastbilschaufförer, Trafikverkets rapport 2018:168.

Kartor TEN-T <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

Reviderade prognoser för person- och godstransporter 2040 – efter beslutad nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Trafikverkets rapport 2018:207

Presentationer och material från Region Blekinge, Karlskrona kommun och Karlskrona hamn

Statistik från Karlskrona Baltic port och Karlskrona hamn/Karlskrona kommun

Underlag om övriga riksintressen – Länsstyrelsen Blekinge

Översiktsplan Karlskrona 2030

Bilagor

I. Lagar och regler

i. Sjöfartsskydd

Lagstiftningen gällande sjöfartsskydd berör lastfartyg, inbegripet höghastighetsfartyg, med en bruttodräktighet av 500 eller mer, passagerarfartyg, inbegripet höghastighetspassagerarfartyg, flyttbara oljeplattformer till sjöss samt hamnanläggningar som betjänar sådana fartyg som går i internationell fart samt passagerartrafik mellan Gotland och fastlandet. Sedan den 1 juli 2008 ska tonnagen enligt 1969 års mätregler tillämpas för fartyg i internationell trafik.

Fartygen får efter godkännande av skyddsplaner och ombordkontroll ett internationellt sjöfartsskyddcertifikat utfärdat av Transportstyrelsen. På samma sätt får de godkända och kontrollerade hamnanläggningarna ett utlåtande om överensstämmelse utfärdat av Transportstyrelsen.

I tillägg till ovanstående har EU också beslutat ett direktiv. Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd. Direktivet har införts i svensk rätt genom en Lag (2006:1209) om hamnskydd, en Förordning (2006:1213) om hamnskydd samt Sjöfartsverkets föreskrifter om hamnskydd (SJÖFS 2007:1).

Transportstyrelsen godkänner hamnskyddsplanerna och bevis om fullbordad, godkänd kontroll antecknas på eller biläggs beslutet (Transportstyrelsen, 2012).

ii. Hushållningsförordningen (1998:896)

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Enligt 3 kap. 4 § plan- och bygglagen ska riksintressena som till exempel hamnar redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet, erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om säkerhet. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, som buller, luftföroreningar, risker med mera som hamnverksamheten kan ge upphov till, samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen såväl på land som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av översiktsplanen.

Länsstyrelsen kan komma att använda preciseringen vid avvägning mellan olika riksintressen, i dess uppgift att bevaka statliga intressen.

iii. Plan- och bygglagen

Kommunens översiktsplan bör innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder, ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med Länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. Om Länsstyrelsen efter samråd med Trafikverket bedömer att riksintresset inte beaktats på ett godtagbart sätt ska det framgå av Länsstyrelsens granskningsyttrande, vilket tas fram i samband med utställning av planen och som ska fogas till den antagna översiktsplanen.

Länsstyrelsen ska i sitt granskningsyttrande markera om och i vilka avseenden som Länsstyrelsen funnit att riksintresset inte beaktats i tillräcklig utsträckning. Om kommunen och Länsstyrelsen har olika uppfattning i fråga om hur riksintressena ska beaktas ger översiktsplanen ingen tydlig vägledning för den fortsatta planeringen och tillståndsgivningen i denna fråga.

Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i anslutning till detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen ska bevaka att riksintresset hamn tillgodoses i detaljplaneprocessen. Om Länsstyrelsen befarar att utnyttjandet av hamnen kan komma att påtagligt försvåras ska Länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut om Länsstyrelsen bedömer att planförslaget innebär att utnyttjandet av hamnen påtagligt försvåras. I riksintresseanspråket ingår även utveckling och utbyggnad av verksamheten.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen – i likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda överklaga till Länsstyrelsen.

vi. Buller

För bullerstörning från hamnverksamhet tillämpas Naturvårdsverkets övergångsvägledning med riktvärden och tillämpningsanvisningar.

<i>Utomhusriktvärden för industribuller, ekvivalent ljudnivå i dBA</i>				
<i>Områdesanvändning</i>	<i>Ekvivalent ljudnivå i dBA</i>			<i>Högsta ljudnivå i dBA</i>
	<i>Dag kl. 07–18</i>	<i>Kväll kl. 18–22, samt lör- och helgdag kl. 07–18</i>	<i>Natt kl. 22–07</i>	
<i>Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt vårdbyggnader [1]</i>	50	45	40	55
<i>Utbildningslokaler [2]</i>	50	50	50	
<i>Områden för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor [3]</i>	40	35	35	50
<i>[1] För vårdlokaler bör riktvärdet tillämpas då verksamhet pågår. [2] Med utbildningslokaler avses även lokaler för förskoleverksamhet och liknande inklusive skol- och förskolegårdar. Riktvärdet bör tillämpas då verksamhet pågår. [3] Avser områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.</i>				

v. Miljöprovning

Bestämmelser om tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken och i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen. Byggnade i vatten är på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

Tillstånd behövs för sådana hamnar som kan ta emot fartyg med större bruttodräktighet än 1 350 ton (volymen av samtliga slutna utrymmen).

Beslut om tillstånd till hamnverksamhet liksom annan miljöfarlig verksamhet fattas av Miljöprovningsdelegationen vid Länsstyrelsen. Om ansökan avser vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken görs provningen av Mark- och miljödomstolen, liksom om tillståndet omfattar verksamhet enligt både 9 kap. och 11 kap. miljöbalken.

II. Gällande miljötillstånd

Enligt 9 kap. miljöbalken ska alla större hamnar i Sverige söka tillstånd för sin nuvarande och framtida verksamhet. Denna prövning syftar till att utreda förutsättningarna för verksamheten, bedöma dess tillåtlighet samt att avgöra vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått och eventuella begränsningar av verksamheten som är nödvändiga för att begränsa olägenheter för människors hälsa och miljö.

Samtliga hamnverksamheter på Verkö har tillstånd att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet, utifrån miljötillståndet som Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt har utfärdat (mål nr M 3023-06, 2015-12-22).

III. Remissammanställning

Förslaget till riksintresseanspråk har varit utsänt på remiss mellan den 10 januari och den 10 april 2020. Nedan följer en sammanställning av inkomna yttranden med synpunkter, Trafikverkets kommentarer och vad som har justerats i rapporten.

Remissinstans	Datum	Kommentar
Region Blekinge	2020-03-19	Synpunkt
Länsstyrelsen Blekinge	2020-03-27	Synpunkt
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	2020-04-07	Synpunkt
Boverket	2020-04-07	Ingen erinran
Sjöfartsverket	2020-04-08	Ingen erinran
Tillväxtverket	2020-04-09	Ingen erinran
Transportstyrelsen	2020-04-09	Ingen erinran
Karlskrona kommun	2020-04-14	Synpunkt

Region Blekinge

Region Blekinge vill att förtydligande görs kring anslutningarna till hamnen som utgörs av Verköbanan, som är kommunägd, Kust till kustbanan och väganlutningen kopplat till E22 och riksväg 28 så som riksintressen är väsentliga för hamnens verksamhet. ”- att upprätthålla funktionerna i det systemet kopplat till hamnen är av avgörande betydelse för riksintressets funktion och möjlighet att utvecklas”.

Trafikverkets kommentar: aktuella skrivningar har justerats utifrån Region Blekinges synpunkter.

Länsstyrelsen Blekinge

Länsstyrelsen tillstyrker förslaget och menar att det är positivt att riksintressets omfattning tydliggörs. Det bör dock framgå i rapporten vilket beslut av riksintresse för kommunikationer som uppdateras för Karlskrona hamn. Så som länsstyrelsen tolkar det är det beslut från 2010.

Trafikverkets kommentar: Aktuellt utpekande framgår av Trafikverkets beslut 2013-02-20, se sidan 8 i rapporten. Rapporten är inte en uppdatering av beslutet,

utan en precisering av riksintresset för att beskriva vilka delar som ingår i det utpekande som beslutades 2013-02-20.

En arkeologisk utredning behöver göras innan några nya mark- och bottenområden kan tas i anspråk eller muddringar till havs kan genomföras. För att spara tid i kommande arbetsföretag bör samråd genomföras kring den arkeologiska utredningen i god tid enligt 2. kap § 10-11 kulturmiljölagen (1988:950).

Trafikverkets kommentar: Aktuella skrivningar har justerats utifrån länsstyrelsens synpunkter.

Länsstyrelsen anser att texten om riksintresse för naturvård till Natura 2000-området Bergudden kan förtydligas.

Trafikverkets kommentar: Aktuella skrivningar har justerats utifrån länsstyrelsens synpunkter.

I kapitlet om buller saknar länsstyrelsen en beskrivning av möjlig påverkan på undervattensmiljön.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till hamnens miljö tillstånd.

För fastigheterna Verkö 3:1 och 3:25 pågår detaljplanearbete där ett antagande beräknas under våren 2020. Länsstyrelsen noterar att redovisningen av riksintresset för järnväg inte helt överensstämmer med vägsträckningen i pågående detaljplan eller i gällande översiktsplan och anser att det är lämpligt att kartorna överensstämmer. Se sidan 4 i rapporten samt kartbilaga.

Trafikverkets kommentar: Kartan redovisar nuvarande riksintresse i enlighet med beslut 2013-02-20. Det interna vägnätet på Verkö är inte av riksintresse och befintlig kombiterminal ingår inte i riksintresse järnväg. Riksintresse framtida kombiterminal har lagts till i riksintressekartan. Trafikverket kommer att göra en översyn av riksintressena utifrån nya kriterier där eventuella justeringar kommer att göras utifrån ändrade förhållanden. Rapporten har kompletterats med text om att Karlskrona kommun planerar att förändra vägstrukturen i hamnområdet.

Delar av Verkö hamn riskeras att översvämmas vid stigande havsnivå. En eventuell översvämning i Verkö hamn kan påverka den omkringliggande miljön mycket negativt. Översvämningsproblematiken bör lyftas i samband med framtida miljö tillstånd för hamnen.

Trafikverkets kommentar: Text om översvämningsrisk har lagts till i rapporten.

Länsstyrelsen saknar en uppskattning över hur stort påverkansområdet för buller är och hur stort det kan bli med framtida utökning av hamnverksamheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till hamnens miljö tillstånd.

Trafikverket noterar i övrigt Länsstyrelsen i Blekinges skrivningar.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB har ett pågående arbete för att se över behovet av att identifiera mark- och vattenområden som riksintresse för totalförsvarets civila del. MSB har i dagsläget ännu inte bearbetat området kommunikationer. MSB har under arbetet erhållit underlag från Sjöfartsverket som gäller farleder. Underlaget indikerar farleder som Sjöfartsverket anser skulle vara av riksintresse för totalförsvarets civila del i bland annat Karlskrona hamn. MSB anser att dessa inte stämmer överens med illustrationen av riksintresse farled i rapporten och inte heller med de farleder som är av riksintresse hos Trafikverket i dag. Då MSB ännu inte fördjupat analyserna av erhållit underlag från Sjöfartsverket

anser MSB att Trafikverket ska efterhöra huruvida Sjöfartsverket bedömer behov av avgränsning av farleden utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Trafikverkets kommentar: Då riksintresseutpekande för totalförsvarets civila delar kommunikation ännu inte är beslutade anser Trafikverket att det inte är möjligt att specificera detta i rapporten och avvaktar därför beslut. Trafikverket har som ambition att uppdatera riksintressena vart fjärde år och i samband med det görs en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med Trafikverkets översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns.

Trafikverket hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande där de anger att den karta med tillhörande rapport som tagits fram i samråd med berörda aktörer utgör ett välmotiverat riksintresseanspråk. Hur riksintresse farled presenteras på karta kommer att ses över vid kommande riksintresseöversyn.

Karlskrona är en av de tätorter som MSB identifierat som en ort med betydande översvämningsrisk. För Karlskrona hamn visar karteringar att det främst är inom det planerade landområdet för utbyggnad av hamnen som det finns risker för översvämningar vid höga vattenstånd. Anslutningen av väg och järnväg till hamnområdet ser också ut att bitvis ligga så lågt att de riskerar översvämmas både från Lyckebyån och vid höga havsvattenstånd. MSB anser att det är av särskild vikt att ett riksintresse för kommunikation även på lång sikt kan fungera som en viktig hamn med hänsyn till stigande havsnivå. Därav finns behov av att säkerställa att anslutningsväg och järnväg har en tillfredsställande funktionalitet även vid höga havsvattenstånd. Extrema havsvattenstånd och framtida höga havsnivåer är också en viktig faktor att beakta när det gäller funktionaliteten för hamnverksamheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket instämmer i vikten av att riksintresse för kommunikationer fungerar på lång sikt. Text om risk för översvämning har lagts till i rapporten.

Trafikverket noterar i övrigt MSBs skrivningar.

Försvarsmakten

Trafikverkets riksintresse överlappar av Försvarsmakten utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § miljöbalken: Riksintresset ”Karlskrona örlogshamn samt Karlskrona skärgårds inre övningsfält” samt sjöövningsområdet ”Hanö/Torhamn”.

Trafikverkets kommentar: aktuell skrivning har justerats utifrån Försvarsmaktens synpunkter.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget till riksintresseanspråk för Karlskrona hamn. Sjöfartsverket har deltagit i arbetet med att precisera riksintresset och anser att den karta med tillhörande rapport som tagit fram i samråd med berörda aktörer utgör ett välmotiverat riksintresseanspråk.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Tillväxtverket

Tillväxtverket avstår från att yttra sig i ärendet. Gällande riksintresse industriell produktion har Tillväxtverket inga synpunkter.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Boverket

Boverket anser att det preciserade underlaget underlättar efterlevnad av lagstiftarens intentioner rörande områden av riksintresse och har inga invändningar mot förslaget.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har bedömt ärendet ur sjöfartsynpunkt och har inget att invända mot att de hamndelar samt anslutande farleder och vattenområden som framgår av rapporten utpekas som riksintressen.

Trafikverkets kommentar: Noterat

Karlskrona kommun

Karlskrona kommun ser ett stort värde i att Karlskrona hamn på Verkö riksintressepreciseras.

Karlskrona kommun framhåller att det skett förändringar. Ny hamn- och logistikyta har skapats genom utfyllnad, samt planer för till exempel ny placering av kombiterminal. Karlskrona kommun har tagit fram en reviderad kartbild över hur kommunen anser att riksintressepreciseringen bör se ut, (reviderad karta bifogades kommunens remissvar) Avseende riksintresse hamn (planerat landområde) så följer avgränsningen befintlig detaljplan i söder samt gränsdragning enligt mark- och miljödomen i östlig riktning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att i riksintressekartan markera de markytor som är brukbara som landområde och övriga landytor som planerade ytor. Trafikverket har som ambition att uppdatera riksintressena vart fjärde år och i samband med det görs en bedömning om det finns behov av att uppdatera preciseringen. Detta sker i samband med Trafikverkets översyn av utpekade riksintressen. Preciseringen kan även uppdateras vid andra tidpunkter om behov finns. Det är inte möjligt att lägga till det kommunen benämner i sin karta som riksintresse planerat vägområde då Trafikverket inte pekat ut ett sådant på Verkö. Det samma gäller för riksintresse planerad väg. Huruvida dessa ska vara av riksintresse är något Trafikverket får ta ställning till i kommande riksintresseöversyn. Trafikverket kompletterar riksintressekartan med riksintresse framtida terminal.

I avsnittet 3.2.2 som behandlar statistik saknar Karlskrona kommun statistik gällande export och import av motorfordon.

Trafikverkets kommentar: Rapporten har kompletterats med Karlskrona kommuns diagram över export och import av motorfordon.

På sida 11 beskriver man områden av riksintresse för kommunikationer och nämner Verkövägen samt E22 som vägar av riksintresse. Karlskrona kommun saknar Bengstaleden i denna beskrivning då Bengstaleden, som framtida väg, sedan tidigare är preciserad som riksintresse.

Trafikverkets kommentar: Aktuell skrivning har justerats utifrån Karlskrona kommuns synpunkter

På sidan 12 i rapporten beskrivs riksintresse för yrkesfiske. Trafikverket skriver att Saltö fiskhamn och Handelshamnen på Trossö är klassade som riksintresse för yrkesfiske. Karlskrona kommun hävdar att endast Saltö fiskhamn är klassad som riksintresse för yrkesfiske.

Trafikverkets kommentar: Noterat och justerat

VI. Karta

Karta i A3-format över Riksintresset bifogas rapporten.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 99 97

www.trafikverket.se