



TRAFIKVERKET

RAPPORT

Förberedande utredning och undersökningar för framtida reservhamn på Gotland

Redovisning av regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Förberedande utredning och undersökningar för framtida reservhamn på Gotland
– Redovisning av regeringsuppdrag

Författare: Anna Fällbom

Kontaktperson: Anna Fällbom

Dokumentdatum: 2024-11-15

Ärendenummer: TRV 2024/36028

Publikationsnummer: 2024:160

ISBN: 978-91-8045-376-9

Omslagsfoto: Mostphotos

Distributör: Trafikverket.

Innehåll

Sammanfattning.....	4
Inledning	5
Uppdraget	5
Samråd.....	5
Genomförande	7
Åtgärder och kostnader	8
Hamnens funktion, dimensionering och nyttjande.....	8
Farled – åtgärder och kostnader.....	8
Åtgärder farled.....	8
Kostnadsbedömning farled	10
Hamnområde – åtgärder och kostnader	11
Åtgärder hamnområde.....	11
Kostnadsbedömning hamnområde	12
Behov av uppdrag och beslut inför fortsatt arbete	13
Behov av fortsatta planeringsinsatser.....	13
Behov av styrning/beslut.....	13

Sammanfattning

Den 27 mars 2024 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en framtida reservhamn för Visby hamn ska kunna tillskapas snarast möjligt i Kappelshamn på Gotland. Den 25 juni 2024 lämnade Trafikverket en delredovisning och slutredovisning av uppdraget lämnas 15 november 2024.

En förutsättning för tillskapande av reservhamnskapacitet i Kappelshamn är att den integreras i den försvarsmaktshamn som planeras för marinens behov.

Under den första delen av uppdraget var fokus att genomföra undersökningar och ta fram underlag för att kunna göra kostnadsberäkningar för det fortsatta arbetet med att anlägga en reservhamn i Kappelshamn. Sjöfartsverket har på uppdrag av Trafikverket genomfört geotekniska undersökningar och förprojektering av farled och vändyta i anslutning till Kappelshamn. Fortifikationsverket ansvarade för motsvarande undersökningar vad gäller hamnbassängen och kajer. Trafikverket har tagit fram en behovsbeskrivning, med utgångspunkt i reservhamnsfunktionen, inför fortsatt planering av hamnområdet.

Utredningar, som bland annat ska leda fram till lagakraftvunnen miljödom, planeras pågå under år 2024–2027. Farledsåtgärder och anläggande av hamnområde bedöms kunna påbörjas 2028.

Sjöfartsverket har beräknat kostnaden för utförande av muddring och farledsutmärkning för farled och vändzon. Kostnaden uppgår till cirka 80 miljoner kronor. Fortifikationsverket har beräknat de kostnader för åtgärder i hamnområdet, som tillkommer utifrån reservhamnens behov. Kostnaden beräknas till 165-260 miljoner kronor.

För att möjliggöra reserhamnskapacitet i den försvarsmaktshamn som planeras i Kappelshamn till senast 2030 behöver planeringsåtgärderna fortgå utan avbrott. Trafikverket avser därför att tillsammans med övriga berörda myndigheter fortsätta med de planeringsinsatser som krävs för att möjliggöra hamnetableringen till utsatt tid.

För att tidplanen med en färdig hamn till 2030 ska hålla är Trafikverkets bedömning att verket senast hösten 2025 behöver ett nytt uppdrag i sin myndighetsinstruktion. Beslut om finansiering behöver då också finnas på plats för att möjliggöra för Trafikverket att teckna nödvändiga avtal och överenskommelser.

Det finns vissa risker kopplat till att nå Försvarsmakten uttalade mål att hamnen ska kunna tas i bruk senast 2030, där den största osäkerheten bedöms vara tidsåtgång för processen fram till lagakraftvunnen miljödom.

Inledning

Uppdraget

Den 27 mars 2024 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en framtida reservhamn för Visby hamn ska kunna tillskapas snarast möjligt i Kappelshamn på Gotland.

Det nu aktuella regeringsuppdraget föregicks av ett uppdrag att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland, vilket Trafikverket redovisade 30 november 2023. Av Trafikverkets redovisning framgick att Kappelshamn bedöms ha bäst förutsättningar att på sikt kunna utgöra ett alternativ till Visby hamn för färjetrafik. Regeringen bedömer att arbetet med att tillskapa ny reservhamnskapacitet på Gotland behöver fortsätta och att planeringsarbetet bör inriktas mot Kappelshamn. Trafikverket ska därför i samverkan med Sjöfartsverket, Försvarmakten och Fortifikationsverket:

- göra relevanta geotekniska undersökningar, sjömätningar och design avseende farled och i hamnområdet.
- bedöma åtgärder som krävs i farled och i hamnområde, kvantifiera omfattningen av arbetet, och beräkna kostnader för det fortsatta arbetet med att anlägga en reservhamn vid Kappelshamn på Gotland.

Senast 25 juni 2024 ska Trafikverket lämna en redovisning av kostnadsberäkningar.

En slutredovisning av uppdraget ska lämnas senast 15 november 2024.

Samråd

Uppdraget har genomförts i samverkan med Sjöfartsverket, Försvarmakten och Fortifikationsverket. Myndigheterna har för uppdraget bildat en gemensam styrgrupp.



Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig, 2 Intern, 3 Känslig

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Bild 1. Gotland med Kappelshamn och Visby.

Genomförande

En förutsättning för tillskapande av reservhamnskapacitet i Kappelshamn på Gotland är att den integreras i den försvarsmaktshamn som planeras för marinens behov och som blir en militär hamn. Hamnen blir ett försvarsmaktsobjekt som efter regeringsbeslut även kan inneha reservhamnskapacitet.

Under den första delen av uppdraget var fokus att genomföra undersökningar och ta fram underlag för att kunna göra kostnadsberäkningar för det fortsatta arbetet med att anlägga en reservhamn i Kappelshamn.

Med regeringsuppdraget som grund gav Trafikverket Sjöfartsverket i uppdrag att genomföra geotekniska undersökningar och förprojektering av farled och vändyta i anslutning till Kappelshamn. Fortifikationsverket ansvarade för motsvarande undersökningar vad gäller hamnbassängen och kajer. Trafikverket har tagit fram en behovsbeskrivning, med utgångspunkt i reservhamnsfunktionen, inför fortsatt planering av hamnområdet. Resultat från de geotekniska undersökningarna, analys av borrhärdar och bottensedimentet, samt behovsbeskrivningen har använts som underlag vid precisering av kostnader.

Utifrån begränsad tillgång till plattformar för borrhärd kunde de geotekniska undersökningarna inte påbörjas förrän 13 juni. Det var därför inte möjligt för Trafikverket att till den 25 juni (tidpunkt för delrapportering) redovisa preciserade kostnader för farledsåtgärder och åtgärder i hamnområdet. Trafikverket lämnade en hemställan till regeringen om att få anstånd till slutredovisningen av uppdraget, 15 november 2024, med att redovisa dessa kostnader.

I den här rapporten redovisas dels bedömda kostnader för de utredningar som behöver genomföras innan själva farledsåtgärdena kan påbörjas och dels beräknade kostnader för åtgärder i farled och inom hamnområdet. Utredningarna, fram till erhållande av tillstånd för vattenverksamhet från mark- och miljödomstolen, bedöms pågå under år 2024 – 2027. Farledsåtgärder och anläggande av hamnområde bedöms kunna påbörjas 2028.

Trafikverket har tecknat ytterligare startbeslut som möjliggjort för Sjöfartsverket att under hösten påbörja en farledsutredning som bland annat omfattar genomförande av den beredningsprocess som ska leda fram till ansökan om miljötillstånd.

Det finns vissa risker kopplat till att nå Försvarsmakten uttalade mål att hamnen ska kunna tas i bruk senast 2030. Den största identifierade osäkerheten är tidsåtgång för processen fram till lagakraftvunnen miljödom. Risk finns också för eventuella överprövningar av tilldelningsbeslut för entreprenadupphandlingar. I rapporten angivna årtal för genomförande av åtgärder bygger på att inga större risker faller ut.

Åtgärder och kostnader

Hamnens funktion, dimensionering och nyttjande

Trafikverkets bedömning är att reservhamnen bör dimensioneras och utformas med utgångspunkt i att den ska fungera för den typ tonnage som idag, storleksmässigt, kan anlöpa Visby hamn. Det motsvarar i princip storleken på de fartyg som idag nyttjas till den upphandlade färjesjöfarten. Gotland är starkt beroende av färjesjöfarten till ön. En dominerande andel av de varor och produkter som krävs för samhällsviktig verksamhet på Gotland kommer via Gotlandsfärjan på lastbil. Dimensionering och utformning av dagens färjor, och sannolikt kommande färjor, är anpassad till att kunna anlöpa Visby hamn.

Även om den nya hamnen i Kappelshamn kommer att vara en militär hamn och primärt utformas utifrån Försvarmaktens och färjesjöfartens behov, kan det i specifika situationer finnas behov av att tillåta andra fartyg att anlöpa hamnen. En inbyggd flexibilitet i utformningen av anläggningen förordas därför för att staten ska få största möjliga nytta för sin investering. Färjesjöfart och eventuellt andra fartyg som har behov av att förtöja, kommer att vara underordnade Försvarmaktens mandat och hamnverksamhet.

En behovsbeskrivning, med huvudsaklig utgångspunkt i reservhamnsfunktionen, har tagits fram inför fortsatt planering av hamnområdet. Ytterligare en utgångspunkt har varit att hamnen inte ordnas efter högre standard än vad som är nödvändigt, samtidigt som anpassning görs för att möjliggöra anlop av fartyg som saknar RoRo-däck samt att kunna förtöja fartyg som är kortare än dagens Gotlandsfärjor. Kajens föreslagna utformning möjliggör också en alternativ utrymningsväg i händelse av att ett fartyg behöver evakueras vid en nödsituation. Bedömningen är att med denna utformning av hamnen skapas en fullgod funktionalitet och säkerhet i ett läge då Visby hamn inte är tillgänglig.

Behovsbeskrivningen har legat till grund för redovisning av behov av åtgärder och beräkning av kostnader.

Farled – åtgärder och kostnader

Åtgärder farled

Planeringsåtgärder

Genomförda:

- Förstudie innefattande farledsdesign inklusive simulering av farled och vändyta i anslutning till Kappelshamn

- Behovsanalys, dimensionering och design av farled och vändyta
- Geotekniska undersökningar

Pågående/planerade:

En farledsutredning har påbörjats. Den bedöms kunna färdigställas under 2026 och omfattar:

- förprojektering av muddringsåtgärder samt farledsutmärkning
- genomförande av miljöberedningsprocessen inklusive samråd, erforderliga fält- och arkivundersökningar och utredningar samt framtagande av miljökonsekvensbeskrivning och övrigt material som skall ingå i tillståndsansökan
- framtagande av samt ingivande av tillståndsansökan, genomförande av huvudförhandling i mark- och miljödomstolen samt vidare arbete fram till lagakraftvunnen dom och eventuellt efterarbete.

Efter lagakraftvunnen dom, uppskattningsvis under 2027, genomförs förberedelser inför byggstart, vilket bland annat omfattar detaljprojektering och framtagande av förfrågningsunderlag.

Farledsåtgärder

Efter farledsutredning och lagakraftvunnen dom kan muddringsåtgärder samt övriga farledsåtgärder påbörjas. Åtgärderna bedöms kunna genomföras 2028 – 2029.

I den geotekniska undersökningen som genomfördes under sommaren 2024, i syfte att klargöra de geotekniska förutsättningarna för muddring av havsbotten, studerades två alternativa farledsytor. Resultatet visade en tydlig fördel för ett av alternativen, såväl vad gäller total muddringsvolym som bergyta.

Farleden, som idag bland annat nyttjas för fartygstrafik till hamnterminalen vid Nordkalks anläggning på Storugns, håller ett minsta djup om 9,5 meter. Farleden är idag för smal för Gotlandsfärjan och behöver därmed breddas genom muddring. Vändytan behöver muddras till ett djup om 8,5 meter för att ge tillräcklig bottenklarning för färjetrafiken vid sjöhävning. Totalt sett beräknas muddervolymer i farled och vändyta att uppgå till cirka 186 000 m³ mjuka massor och 2 000 m³ berg. Den totala bottenytan som ska muddras har beräknats uppgå till cirka 250 000 m².

Förekomst av föroreningar i bottensediment inom farled och vändyta har studerats. Analyserna visar att muddermassorna till övervägande del inte är förorenade, vilket

innebär att dumpning inom en lämplig närliggande havsdeponi, såväl av miljöskäl samt kostnadsskäl, bedöms vara en lämplig metod för omhändertagande. Ett alternativt omhändertagande kan vara att använda lämpliga massor för anläggande av ny hamnplan, förutsatt att vidare utredning visar att detta är möjligt och önskvärt utifrån anläggande av hamnområdet.

I samband med att farledens djup och bredd förändras, behöver farledsutmärkningen justeras. Farledsutmärkningen utgörs av olika typer av utmärkningar, såväl flytande som fasta. Belyst fast farledsutmärkning kommer där så är möjligt att strömförsörjas av solpaneler och batteri.

Kostnadsbedömning farled

Planeringsåtgärder - kostnadsbedömning

Utifrån Sjöfartsverkets erfarenhet från tidigare farledsutredningar bedöms kostnaden för planeringsåtgärder enligt ovan till totalt 21 miljoner kronor, fördelat över åren 2024 – 2027. Det som framför allt bedöms kunna påverka tidsperspektivet är omfattning och hantering av tillståndsansökan fram till lagakraftvunnen dom.

Tabell 1 Bedömda kostnader farledsutredning (2024 – 2026) samt förberedelser inför byggstart (2027)

	2024	2025	2026	2027
Miljoner kronor	3	12	5	1

Farledsåtgärder – kostnadsbedömning

Med utgångspunkt i simulering av farledsyta, geotekniska undersökningar och sedimentanalys har Sjöfartsverket beräknat kostnaden för utförande av muddring och farledsutmärkning för farled och vändzon.

Kostnaden bedöms uppgå till 80 miljoner kronor (prisnivå september 2024) . En riskreserv på cirka 20% ingår. Där har hänsyn tagits till osäkerhet i villkor i miljödom och risk för överklagan samt att muddermarknaden är osäker.

Den årliga kostnaden för underhåll av farleden bedöms av Sjöfartsverket till cirka 0,7 miljoner kronor. Eventuella kostnader för rensuddring är inte inkluderade då de inte är möjliga att beräkna innan behovet uppstår och omfattningen är känd.

Hamnområde – åtgärder och kostnader

Åtgärder hamnområde

Planeringsåtgärder

Genomförda:

- Förstudie innefattande två förslag till hamndisposition. Ett förslag som enbart innefattar en försvarsmaktshamn och ett som omfattar en försvarsmaktshamn med reservhamnskapacitet.
- Geotekniska- och miljötekniska undersökningar i befintlig hamnbassäng.

Pågående:

- Fortifikationsverket tar fram behovsunderlag tillsammans med Försvarsmakten där Trafikverkets behovsbeskrivning för reservhamnsfunktionen inarbetas
- Fortifikationsverket ingår preliminärt investeringsavtal med Försvarsmakten för att starta projektering samt därtill erforderliga utredningar.

Hamnåtgärder

Hamnen är idag obrukbar, den har nyttjandeförbud och någon hamn- eller kajförmåga existerar inte överhuvudtaget. Det innebär att den nya kajen behöver byggas upp från grunden.

Inom ramen för etablering av den militära hamnen har Trafikverket tagit fram en behovsbeskrivning för reservhamnsfunktionen. I enlighet med behovsbeskrivningen behöver ett kajläge etableras för Gotlandsfärjorna, varav minst 150 meter ska bestå av en fast kaj sida. Ett RoRo-läge ska etableras med en anslutningsväg med en bärighet av lägst klass BK1 för att kunna hantera rullande gods från fartygen. Kajens utformning ska möjliggöra anlop av fartyg som saknar RoRo-däck. Det ska vara möjligt att förtöja fartyg som är kortare än Gotlandsfärjan.

Hamnbassängen behöver muddras. Åtgärden avser dels avlägsnande av förorenade sediment och dels fördjupning till 8,5 meter. Behov av fördjupning är beräknat enbart utifrån färjesjöfartens behov.

Undersökningar inne i hamnen och i anslutning till piren påvisar höga föroreningshalter i ytligt sediment. I djupare sediment, >0,3 meter under

sedimentbotten, är föroreningshalterna generellt låga till medelhöga. Projektet är fortfarande i ett tidigt skede och ett eventuellt behov av kompletterande provtagning av sediment kommer att göras i samband med att alternativ för hantering av muddermassor utreds.

Kostnadsbedömning hamnområde

Fortifikationsverket har beräknat de kostnader för åtgärder i hamnområdet, som tillkommer utifrån reservhamnens behov. Kostnaden omfattar såväl planeringsåtgärder som fysiska åtgärder.

Kostnaden beräknas till 165-260 miljoner kronor. Genomförd projektering krävs för att kostnaden ska kunna preciseras ytterligare.

Trafikverket föreslår att Trafikverket betalar en årlig hyra till Fortifikationsverket för att möjliggöra färjesjöfartens nyttjande av hamnen, alltså samma princip som gäller mellan Fortifikationsverket och Försvarsmakten. Detta beskrivs närmare i avsnitt *Förslag till finansiering* i föregående regeringsuppdrag. Hyran börjar betalas när Trafikverket får tillträde till hamnen, det vill säga när den är färdigställd och tas i drift.

Fortifikationsverket ska enligt sitt uppdrag ta ut en hyra som gör att myndigheten får full kostnadstäckning, med andra ord självkostnadstäckning. Inga kostnader ska stanna på Fortifikationsverket utan samtliga kostnader för investering, drift och underhåll ska tas av Trafikverket. Hyran består förenklat av två delar; dels av finansieringskostnader (avskrivningar och räntekostnader) och dels av kostnader för drift och underhåll av hamnen. I kapitalkostnader ingår att få täckning för det avkastningskrav som Fortifikationsverket har att uppnå för sin verksamhet enligt sitt regleringsbrev. Den årliga hyran bedöms, med en avskrivningstid på 50 år, uppgå till:

År 1 – 50: 15-25 miljoner kronor

Därefter: 10-15 miljoner kronor (motsvarande bedömd kostnad för drift och underhåll)

Behov av uppdrag och beslut inför fortsatt arbete

Behov av fortsatta planeringsinsatser

Fram till 15 november har Trafikverket haft regeringens uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för att en framtida reservhamn för Visby hamn ska kunna tillskapas snarast möjligt i Kappelshamn på Gotland.

För att möjliggöra en samlokaliserad hamn i Kappelshamn, där reservhamnen är en del, till senast 2030 behöver planeringsåtgärderna fortgå utan avbrott. Trafikverket avser därför att tillsammans med övriga berörda myndigheter fortsätta med de planeringsinsatser som krävs för att möjliggöra hamnetableringen till utsatt tid.

Behov av styrning/beslut

I enlighet med redovisning av uppdraget att analysera förutsättningarna för reservhamnskapacitet på Gotland gör Trafikverket bedömningen att det endast är Trafikverket som behöver ett nytt uppdrag i sin myndighetsinstruktion. För övriga berörda myndigheter, Fortifikationsverket, Försvarmakten samt Sjöfartsverket, är bedömningen att det saknas behov av författningsförändringar för att kunna ingå nödvändiga överenskommelser mellan myndigheterna. Detta eftersom det torde falla inom ramen för befintliga uppdrag enligt respektive myndighets instruktion.

Då Trafikverkets förslag är att åtgärderna ska finansieras av staten via Trafikverket så bör kostnaderna för att anpassa hamnområdet, det vill säga för att bygga och säkerställa tillgång till reservhamnskapacitet, samt kostnader för åtgärder i farleden endast påverka Trafikverkets finansiering.

Beträffande farledshållning (drift- och underhåll) föreslås Sjöfartsverket få särskild finansiering. Farledshållningen bekostas idag av Nordkalk AB, men kommer att övergå till staten när farled och farledsutmärkning anpassats till reservhamnens behov.

Trafikverkets bedömning är att senast hösten 2025 behöver följande författningsändring samt beslut om finansiering finnas på plats för att möjliggöra för Trafikverket att teckna nödvändiga avtal och överenskommelser:

- Nytt uppdrag till Trafikverket, i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, för att få ingå nödvändiga överenskommelser.¹ Det torde räcka för de överenskommelser som det kan finnas behov av att ingå med till

¹ Se avsnitt nedan Förslag författningsändring.

exempel Fortifikationsverket, Försvarmakten eller Sjöfartsverket.
(Författningsförslag, se nedan.)

- Finansiering behöver säkerställas för att Trafikverket ska kunna ingå nödvändiga överenskommelser med Fortifikationsverket. För att hamnen ska kunna färdigställas i tid är det väsentligt att beslut om finansiering för reservhamnsfunktionen samordnas med den infrastrukturprocess som Fortifikationsverket har tillsammans med Försvarmakten. Trafikverket behöver senast under hösten 2025 kunna förbinda sig både vad gäller investering och drift-och underhållskostnad för att anpassa hamnområdet för färjesjöfarten till Gotland.
- Finansiering behöver säkerställas för att Trafikverket ska kunna ingå nödvändiga överenskommelser med Sjöfartsverket. Trafikverket behöver kunna förbinda sig vad gäller investeringen i farleden.

I regeringens proposition 2024/25:28 ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur” anges att projekt som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar måste bedömas och finansieras i särskild ordning. Trafikverkets syn är, med utgångspunkt i propositionen, att åtgärderna i farled och inom hamnområdet inte bör finansieras med medel från Nationell plan för transportinfrastruktur, då de är att betrakta som beredskapsåtgärder.

Trafikverket avser att återkomma med mer preciserade uppgifter om vilka mandat eller bemyndiganden som krävs för fortsatt genomförande.

Även för följande punkter behövs beslut, men de kan sannolikt ligga längre fram i tiden.

- Finansiering till Sjöfartsverket för farledshållning
- Regeringens medgivande för att Trafikverket ska kunna ingå hyresavtalet eftersom hyrestiden sannolikt kommer överstiga sex år samt att det är fråga om en lokalförändring som kräver ökade medel.² Utgångspunkten är tillsvidareöverenskommelse i enlighet med Försvarmakten och Fortifikationsverket modell.
- Samlokalisering av det slag som planeras i Kappelshamn är en ny företeelse. Hamnen planeras bli skyddsobjekt, enligt skyddslagen. Flera aktörer berörs samtidigt som hamnen kommer att stå under militärt befäl. Det är därför väsentligt att ett förtydligande görs vad som gäller i form av beslutanderätt avseende vilka fartyg som kommer att få anlöpa Kappelshamn och under vilka omständigheter detta får ske. Förslagsvis hanteras förutsättningarna

² Se 9 och 10 §§ i Förordning (1993:528) om statliga myndigheters lokalförsörjning

för nyttjandet av reservhamnfunktionen genom överenskommelser mellan Försvarsmakten och Trafikverket.

Förslag författningsändring

Trafikverket föreslår att uppdraget att säkerställa reservhamnskapacitet i Kappelshamn ges genom ändring av 12 a § punkten 2 i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket. Detta då det är hänförligt till Trafikverkets uppdrag att ingå och svara för statens avtal om färjesjöfarten till Gotland i samma paragraf. Ett uppdrag bör inte ges genom en ny punkt i den allmänna uppdragslistan i 2 § eftersom uppräknningen består i övergripande uppdrag. Om det varit fråga om att säkerställa detta allmänt hade det varit en annan sak, jfr 2 § p.15 om nät av beredskapsflygplatser.

Författningsförslag (ändring/tillägg i kursivt)

12 a § Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om

2. linjesjöfart till Gotland samt tillgång till reservhamnskapacitet i Kappelshamn.

Den föreslagna ändringen ger Trafikverket, tillsammans med beslut om finansiering, det mandat som krävs för att ingå nödvändiga överenskommelser som kan komma att aktualiseras för att kunna beställa investering och säkerställa tillgång till reservhamnskapacitet genom anpassning av hamnområdet samt farleden till färjesjöfarten till Gotlands behov.

