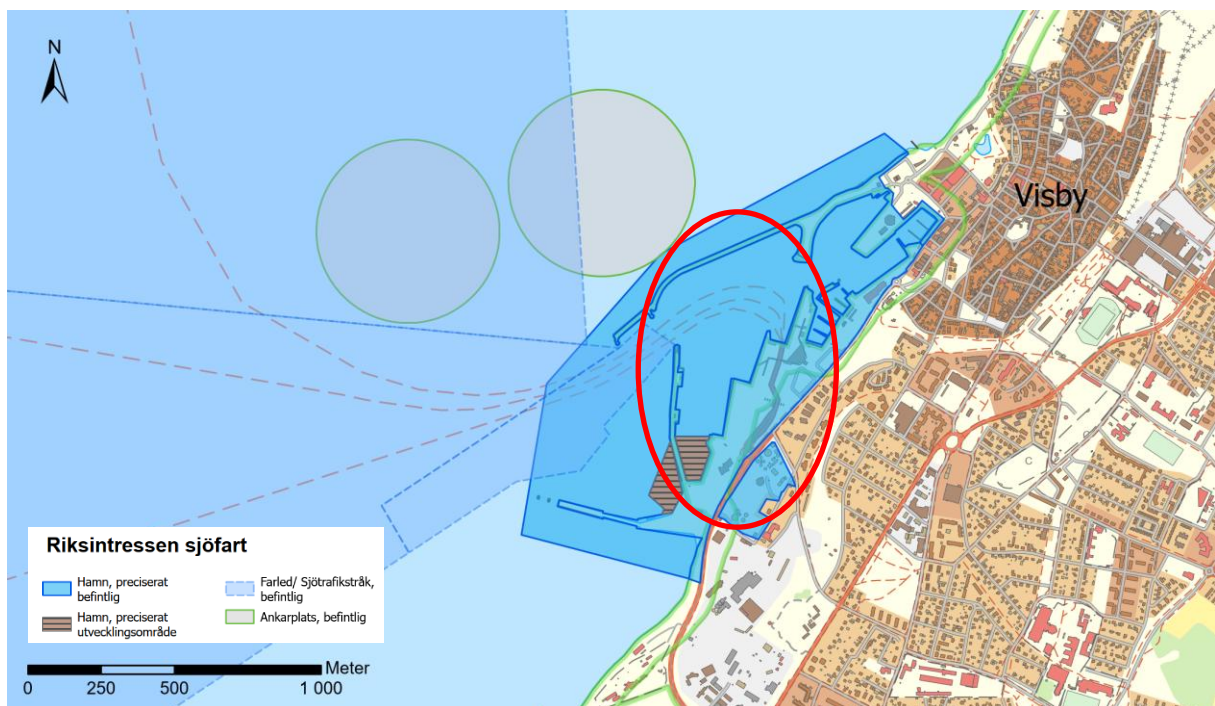


SAMRÅDSUNDERLAG

UTÖKAD HAMNYTA, KAJER OCH MUDDRING M M, VISBY HAMN



2026-09-16

Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	VISBY HAMN TILLSTÅNDSANSÖKAN UTFYLLNAD
Uppdragsnummer	10383536
Författare	Victor Christiansson
Datum	2026-09-16
Granskad av	Anna-Karin Jonsson
Godkänd av	Region Gotland

Kund

Region Gotland

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

Fredrik Wallerström - Hamningenjör

Telefon: 0498-269465

E-post: fredrik.wallerstrom@gotland.se

Innehåll

1	INLEDNING	4
2	BAKGRUND	5
2.1	ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	5
3	BEFINTLIG VERKSAMHET	6
4	PLANERAD VERKSAMHET	6
4.1	SPONTKAJ OCH LOGISTIKYTA	7
4.2	RO-RO LÄGE	7
4.3	MUDDRING OCH SCHAKTNING	8
4.4	MASSHANTERING	9
4.5	GENOMFÖRANDE OCH SKYDDSÅTGÄRDER	9
4.6	NOLLALTERNATIV	10
5	OMRÅDESBESKRIVNING	10
5.1	LOKALISERING	10
5.2	PLANER	10
5.3	GEOLOGI	11
5.4	FÖRORENADE OMRÅDEN	11
5.5	SKYDDADE OMRÅDEN	12
5.6	RIKSINTRESSEN	13
5.7	NATURMILJÖ	15
5.8	NÄRBOENDE	15
5.9	LANDSKAPSBILD	16
5.10	MARKFÖRHÅLLANDEN	16
5.11	RÖDLISTADE ARTER	16
5.12	KULTURMILJÖ	17
5.13	VATTENFÖREKOMSTER	18
6	FÖRUTSEDD MILJÖPÅVERKAN	19
6.1	MILJÖKVALITETSNORMER	19
6.2	NATURMILJÖ	19
6.3	LANDSKAPSBILD	19
6.4	BULLER OCH VIBRATIONER	19
6.5	UTSLÄPP TILL LUFT	20
6.6	UTSLÄPP TILL VATTEN	20
6.7	PÅVERKAN I DRIFTSKEDE	20
7	FÖRSLAG PÅ INNEHÅLL I MKB	21
8	REFERENSER	21

1 INLEDNING

Region Gotland bedriver verksamhet inom Visby hamnområde, en plats med strategisk betydelse för Gotlands infrastruktur och försörjning. Hamnen har behov av att utöka logistikytorna och kajlägena i hamnen både för att hantera nuvarande trafik samt för att möta de kommande EU-kraven på bland annat alternativa klimatanpassade drivmedel för fartyg som träder i kraft 2030. Det finns även ett behov av muddring för att säkerställa erforderliga djup för befintlig trafik. Hamnen planerar därför att genomföra åtgärder som omfattar anläggande av cirka 16 000 m² ny hamn- och logistikyta genom utfyllnad, anläggande av nya spontkajer, ett nytt Ro-Ro-läge med dykdalber samt muddring inom hamnområdet.

De planerade åtgärderna utgör vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och hamnverksamheten omfattas av tillstånd enligt 9 kap miljöbalken. Hamnen avser därför att ansöka om tillstånd enligt 11 och 9 kap miljöbalken för planerad vattenverksamhet samt ändring av det befintliga tillståndet till hamnverksamhet.

Visby hamn har bedömt att den aktuella verksamheten medför betydande miljöpåverkan, vilket innebär att samrådsförfarandet genomförs med avgränsningssamråd. Något särskilt undersökningssamråd enligt 6 kap. 24 § första stycket 2 har därför inte genomförts.

Föreliggande handling utgör underlag för avgränsningssamråd enligt 6 kap. 30 § miljöbalken med Länsstyrelsen i Gotlands län, tillsynsmyndigheten, enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt övriga statliga myndigheter, kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörd.

Visby hamn önskar nu synpunkter när det gäller miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning samt om den planerade verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra i sig eller till följd av yttre händelser.

Samrådsyttrande lämnas via brev eller mail till Martina Lindgren, WSP Sverige AB, Högabergsgatan 3, 371 34 Karlskrona, alternativt martina.lindgren@wsp.com. Yttrande önskas senast den 2026-10-30.

Om yttrande avses lämnas men inte kan lämnas inom angiven tidsfrist, önskas besked snarast om när yttrandet kommer att lämnas.

I Figur 1 nedan visas Visby hamn och den planerade verksamhetens lokalisering.



Figur 1: Översiktskarta Visby hamn, pilen visar område aktuellt för planerade åtgärder i hamnen. (Källa: Lantmäteriet, Min karta)

2 BAKGRUND

Hamnen har idag något begränsade ytor, och ett behov finns av att utöka logistikytorna i hamnen bland annat för att kunna uppfylla de krav som kommer ställas från och med 2030 på hamnar i och med EU-lagstiftningen "FuelEU Maritime". FuelEU Maritime är en del av EU:s klimatpaket "Fit for 55". Även EU-förordning 2023/1804 ("AFIR") som syftar till att säkerställa en tillräcklig utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel inom hela EU, påverkar utbyggnadsbehovet i hamnen.

Det finns även behov av ett ytterligare Ro-Ro-läge samt ett kajläge för framförallt lossning av mindre godsfrattor.

Hamnen har även behov av att säkerställa erforderligt djup inom hamnbassängen och avser därför att samordna muddringen med övriga arbeten, för att kunna nyttja massor från muddringen i så hög grad som möjligt för den planerade utfyllnaden.

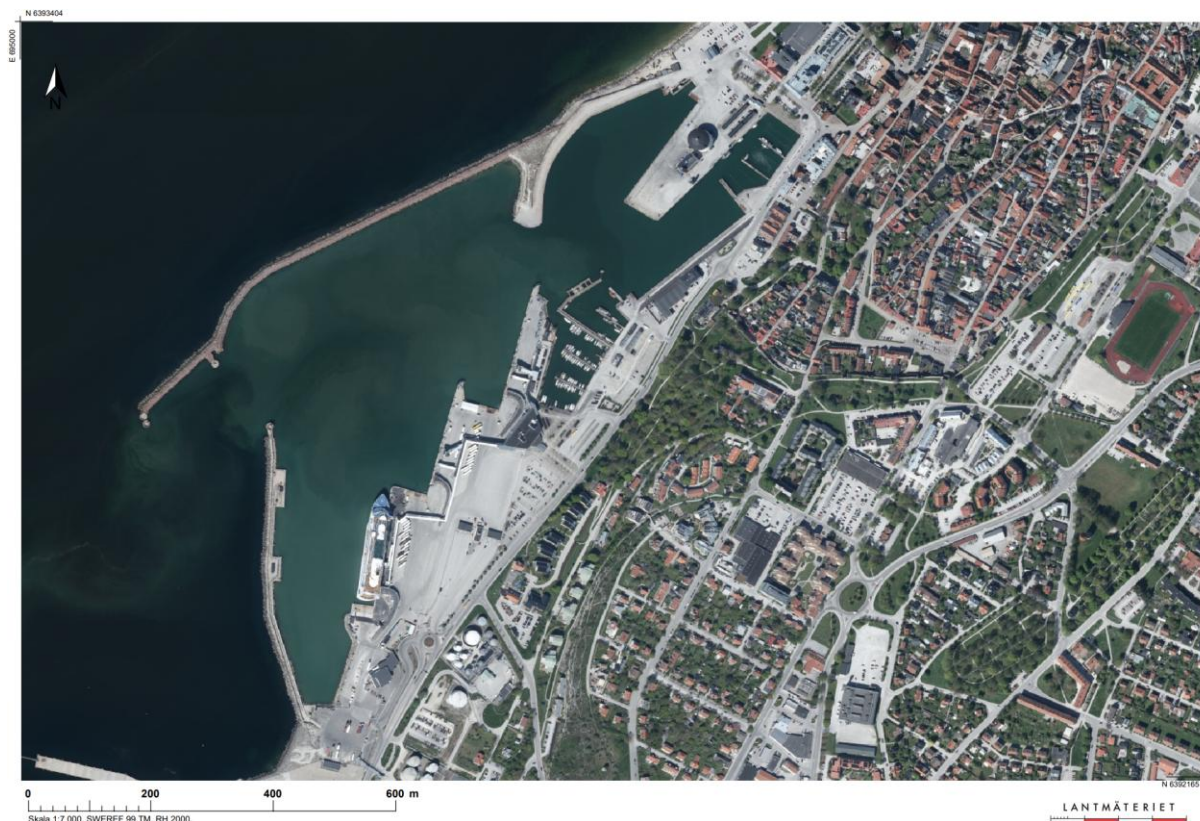
2.1 ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Verksamhetsutövare:	Region Gotland
Organisationsnummer:	212000-0803
Anläggningsnamn:	Visby Hamn
Fastighetsbeteckning:	Gotland Visby Innerstaden 1:2
Kommun och län:	Gotlands kommun, Gotlands län

3 BEFINTLIG VERKSAMHET

Visby hamn utgör Gotlands huvudsakliga knutpunkt för person- och godstrafik, och verksamheten bedrivs av Region Gotland. Den befintliga verksamheten inom fastigheten Innerstaden 1:2 omfattar drift och underhåll av hamnanläggningar, inklusive kajer, vågbrytare och terminalområden. Hamnen har utvecklats successivt sedan 1930-talet, med betydande utbyggnader mot söder och väster under perioden 1960–1970 för att rymma moderna fartygstyper och ökade godsvolymer.

Det finns ett flertal äldre tillstånd och beslut för befintliga anläggningar, tidigare utförd muddring och dumpning samt för hamnverksamheten.

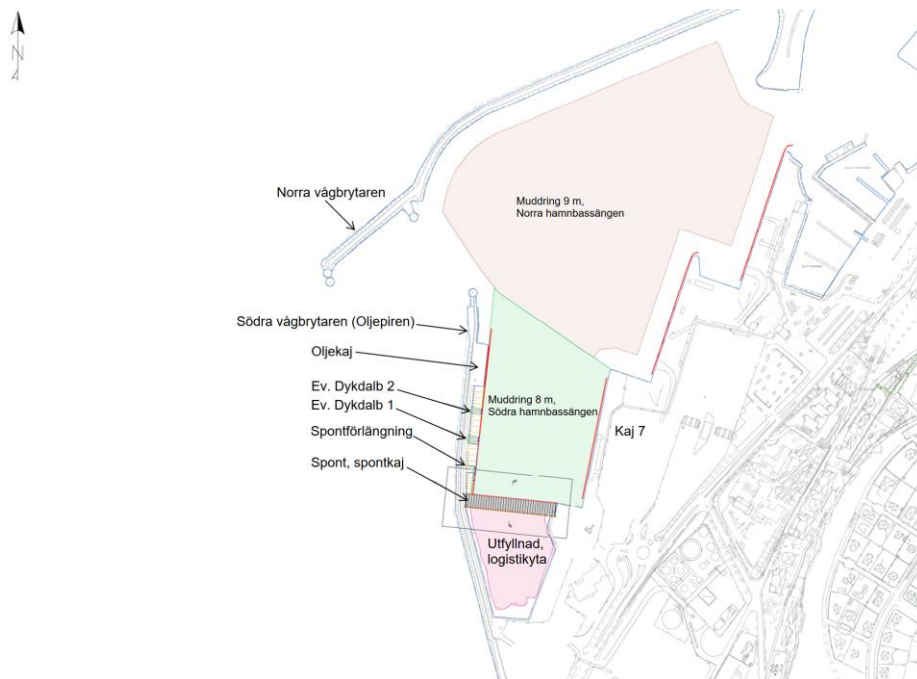


Figur 2. Översiktsbild över Visby hamn. (Källa: Lantmäteriet, Min karta)

4 PLANERAD VERKSAMHET

Kraven på nya miljöanpassade drivmedel för fartyg medför ett behov av utökade ytor i Visby hamn för hantering av dessa. Det finns även ett behov av ytterligare kajer i södra delen av hamnen och att säkerställa erforderliga djup inom hamnbassäng.

Mot bakgrund av detta planerar hamnen att fylla ut del av det södra vattenområdet inom hamnområdet (södra/rosa delen i Figur 4 nedan), anlägga en ny kaj för mindre godsfartyg samt anlägga ett Ro-Ro-läge och två dykdalber längs med den södra vågbrytaren (oljepiren) för service och underhåll av färjor och som övernattningsläge för färjor under lågsäsong. För att säkerställa erforderligt djupgående för befintlig trafik i hamnen avses också muddring att genomföras vilket med fördel genomförs samordnat för att kunna nyttja massorna för planerad utfyllnad.



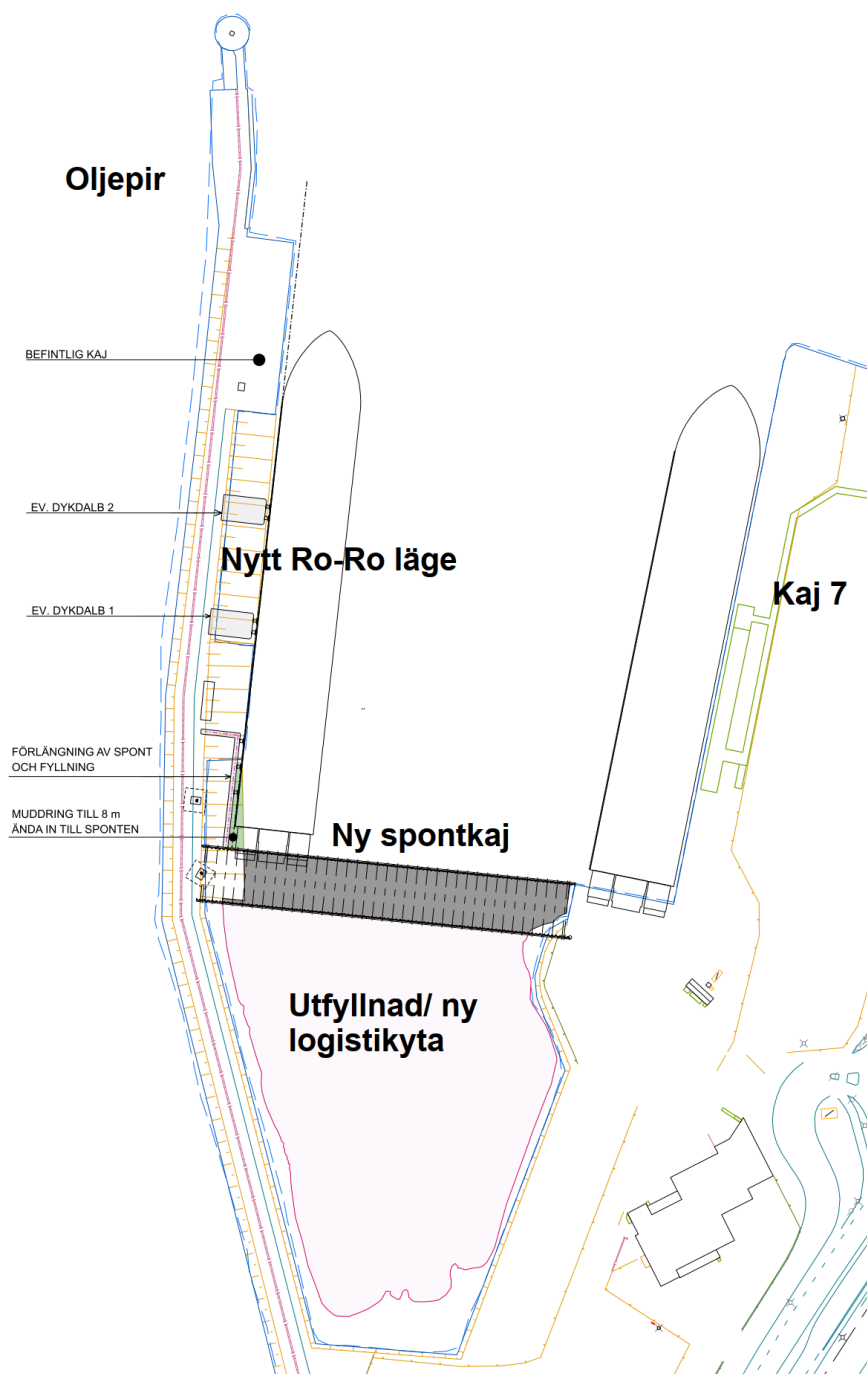
Figur 3. Preliminär ritning över hamnområdet och förslag på områdesindelningar. Det norra gråa området avses muddras till 9 meters ramfritt djup, det mellersta gröna området avses muddras till 8 meters ramfritt djup, och det södra rosa området är den nya logistikytan. (Källa: WSP)

4.1 SPONTKAJ OCH LOGISTIKYTA

Den planerade anläggningen omfattar en ny spontkaj och logistikyta. Spontkajen möjliggör anløp av mindre fartyg om det inte ligger något fartyg vid kaj 7 eller vid oljekajen. Kajen beräknas preliminärt bli cirka 130 m lång och logistikytan omfattar en utfylld yta på cirka 16 000 m² och kommer av klimatanpassningsskäl att anläggas cirka 20-40 cm högre än befintlig markyta. Till utfyllnaden behövs cirka 70 000 m³ massor. Vid den nya kajen ska lossning av fartyg kunna ske med lossningsutrustning som finns på fartygen. Den nya kajen kommer sannolikt att utformas som en spontkaj med bakomliggande sprängstensvall.

4.2 RO-RO LÄGE

Ett nytt Ro-Ro-läge kommer anläggas vid oljepiren. För att ett större fartyg/färja ska kunna lägga till vid oljepiren behöver två dykdalber anläggas mellan de två kajerna på oljepiren och för att få tillräckligt vattendjup i linje med oljekajen vid Ro-Ro-rampen i söder så behöver viss schaktning i oljepirens slänt genomföras under vattenytan och ersättas med en spont (Figur 4). Eventuellt kan mindre sprängning bli aktuellt för Ro-Ro läget.



Figur 4: Exempelritning över planerade åtgärder. (Källa: WSP)

4.3 MUDDRING OCH SCHAKTNING

För att kunna anlägga Ro-Ro läget och få tillräckligt vattendjup för befintlig trafik med färjor och stora fartyg behöver muddring ske ner till 9 meters ramfritt djup i den norra delen av hamnen (grå yta i Figur 3 ovan) och ner till 8 meters ramfritt djup i den sydvästra delen av hamnen (grön yta i Figur 3 ovan).

Muddermassorna planeras att nyttjas för utfyllnad av den södra delen den nya hamnplanen bakom den södra spontkajen, den rosa delen längst söderut i Figur 4 ovan.

4.4 MASSHANTERING

Huvudstrategin är att återanvända muddermassorna som fyllnadsmaterial för den nya logistikytan i södra delen av hamnen.

WSP har genomfört en miljöteknisk sedimentundersökning på platsen för att ta reda på massornas lämplighet för återanvändning inom området. Undersökningen omfattade 48 provtagningspunkter utspridda systematiskt i hamnområdet (Figur 5). Undersökningen visar att sedimenten i hamnen är mer förorenade än naturliga sediment, framför allt vad gäller PAH och tennorganiska ämnen. Jämfört med Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) ligger halterna mycket lågt och endast något enstaka prov överstiger riktvärdena för känslig markanvändning (KM). Dessa riktvärden bedöms vara relevanta eftersom sedimenten planeras att återanvändas för anläggandet av den nya logistikytan.

Muddermassorna planeras att läggas bakom en sprängstensvall och sedan en spontkaj, vilket minskar risken för spridning av föroreningar i både anläggnings- och driftskedet.

Muddermassorna anses vara möjliga att återanvända i planerad utfyllnad i hamnen.



Figur 5: Områdena där sedimentprovtagning gjorts. Röd markering är område A, blå markering B, och grön markering C. (Källa: WSP)

Totalt beräknas i storleksordningen cirka 60 000 m³ muddermassor att uppkomma, vilka samtliga planeras att återanvändas för utfyllnaden. Massorna utgörs till stor del av kalksten, men även lösare sediment av varierande kornstorlek. Sedimentprovtagningarna har genomförts i de lösare yttligare sedimenten. Ytterligare fyllnadsmassor beräknas behövas, och dessa får tillföras till platsen från externa projekt. Tillskottsmassorna kommer uppfylla Naturvårdsverket riktlinjer för känslig markanvändning (KM).

4.5 GENOMFÖRANDE OCH SKYDDSÅTGÄRDER

Arbetet planeras inledas med etablering av en sprängstensvall för att skapa skydd mot grumling som uppstår vid utfyllnaden. För att minimera bullerstörningar för boende och besökare i Visby planeras de mest bullerdrivande momenten, såsom spontning, ske vardagar mellan kl. 08:00 och 19:00. Arbeta i vatten undviks under den mest produktiva perioden för undervattensvegetation (maj–augusti).

Den exakta tidplanen för projektet kommer att preciseras i takt med att tillståndprocessen fortskrider, men målsättningen är att arbetena ska kunna genomföras under en sammanhängande period för att minimera ställtider och exponering för väder och vind.

4.6 NOLLALTERNATIV

Nollalternativet innebär att inga åtgärder vidtas. Hamnanläggningen kommer då inte klara av att uppfylla de krav som kommer ställas från och med 2030 på hamnar i och med EU-lagstiftningen "FuelEU Maritime". Nollalternativet innebär således stora begränsningar för hamnverksamheten.

Om inte muddringsåtgärderna vidtas kommer begränsningar på anlöpande fartygs djupgående att behöva införas, alternativt kommer underhållsmuddring behöva genomföras kontinuerligt.

5 OMRÅDESBESKRIVNING

Verksamhetsområdet är beläget i Visby hamn. Området utgör en central del av Gotlands infrastruktur men gränsar samtidigt till miljöer med höga natur- och kulturvärden. Beskrivningen nedan sammanställer de lokala förutsättningarna och miljöaspekter som identifierats i projektets närhet, vilket utgör basen för den kommande MKB:n.

5.1 LOKALISERING

Verksamhetsområdet är beläget på fastigheten Innerstaden 1:2, centralt i Visby hamn i Gotlands kommun. Området utgörs av en befintlig hamnmiljö med kajer, terminalytor och tillhörande vattenområden.

Hamnbassängen där utfyllnaden planeras är i dagsläget en del av det hamnområdet som karaktäriseras av mänsklig påverkan genom sjöfart och historiska utfyllnader. Området avgränsas mot öster av den fasta landmassan och Visbys historiska stadskärna och mot väst av hamnens vågbrytare.

5.2 PLANER

5.2.1 Översiktsplan

Enligt Region Gotlands gällande översiktsplan markeras Visby hamn som en strategisk infrastrukturresurs av riksintresse. Planen betonar vikten av att bibehålla och utveckla hamnens kapacitet för att säkra öns försörjning och tillgänglighet. De planerade åtgärderna med ny kajstruktur och logistikyta ligger i linje med översiktsplanens intentioner om att stärka hamnens roll som Gotlands huvudsakliga logistiska knutpunkt.

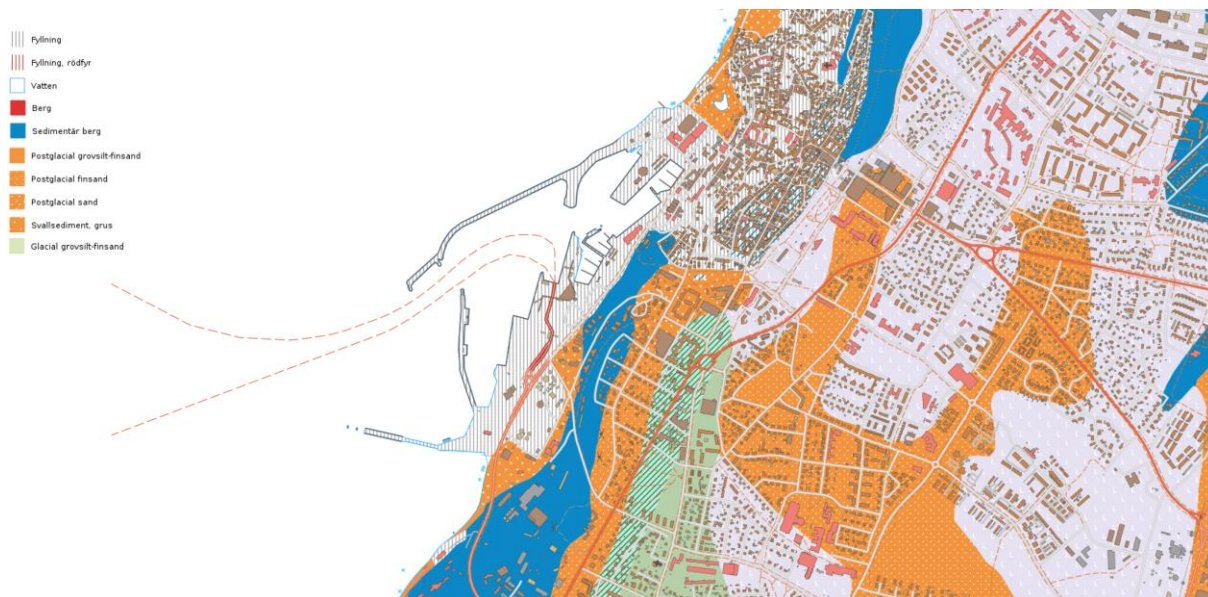
5.2.2 Detaljplan

Den aktuella fastigheten och de berörda vattenområdena omfattas av gällande detaljplan för Visby hamn. Detaljplanen anger att markanvändningen i området ska vara för hamnändamål (H), vilket innefattar de anläggningar och ytor som krävs för sjöfart, logistik och hamndrift.

Genom att omvandla en mindre del av vattenområdet till landyta genom utfyllnad skapas funktionella ytor som stöder hamnens huvudändamål. Den planerade verksamheten bedöms överensstämma med detaljplanen.

5.3 GEOLOGI

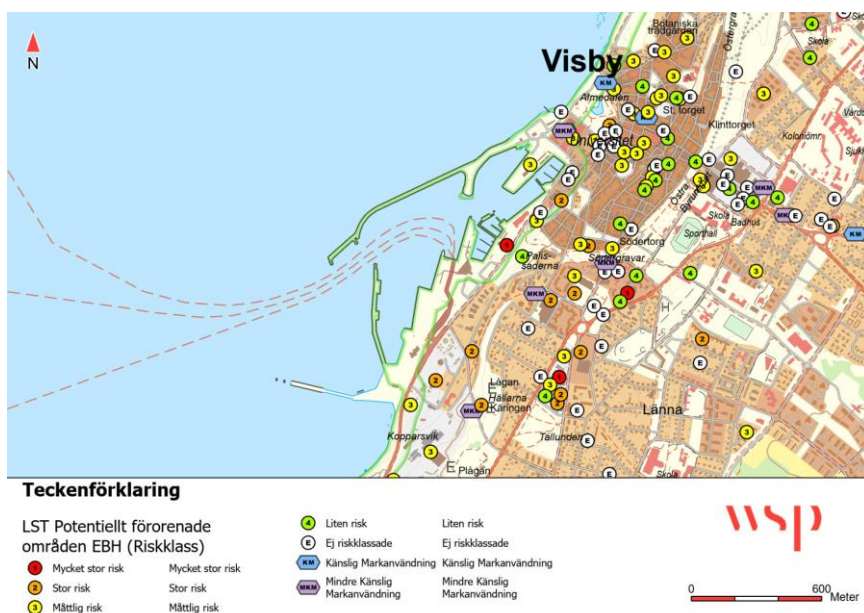
Bottenförhållandena i Visby hamn karakteriseras av den gotländska berggrunden bestående av silurisk kalksten, som på platsen täcks av kvartära avlagringar. Enligt genomförda borrhningar och fältobservationer består de övre skikten kring projektområdet främst av sedimentära avlagringar i form av sand, grus och i vissa delar finare material som silt och lera (Figur 6).



Figur 6: Jordartskarta över området. Hela hamnen är utfyllnadsmassor, och området omges av sedimentärt berg, grusigt svalsediment och postglacial sand. (Källa: SGU)

5.4 FÖRORENADE OMRÅDEN

Enligt Länsstyrelsernas EBH-karta kantas Visby hamn av ett antal registrerade potentiellt förorenade områden. De delarna av hamnen som berörs i detta projekt ligger dock inte inom något av de områdena som är potentiellt förorenade enligt EBH-kartan nedan i Figur 7.



Figur 7: Potentiellt förorenade områden kring verksamhetsområdet. (Källa: WSP via Länsstyrelserna)

5.5 SKYDDADE OMRÅDEN

Hamnen omfattas av naturvårdsområdet Gotlandskusten, som inrättades i syfte att bevara specifika naturtyper och främja friluftslivet. Naturvårdsområdet sträcker sig runt hela Gotland och klassas idag som ett naturreservat. Ca 1 km söder om projektområdet återfinns naturreservatet Södra hållarna, och ca 650 meter österut in mot land går gränsen för Visby vattenskyddsområde. Hela området för planerade åtgärder omfattas av riksintresse för rörligt friluftsliv (Figur 8).

Strandskydd gäller vid havet, insjöar och vattendrag. Strandskyddet sträcker sig normalt 100 meter ut i vattnet och lika långt upp på land från strandlinjen vid medelvattenstånd. Behov av strandskyddsdispens kommer utredas i vidare arbete.



Figur 8: Skyddad natur i området kring Visby hamn. (Källa: Skyddad natur, Naturvårdsverket)

5.6 RIKSINTRESSEN

Inom och i närheten av hamnen återfinns ett flertal riksintressen som listas nedan i Tabell 1:

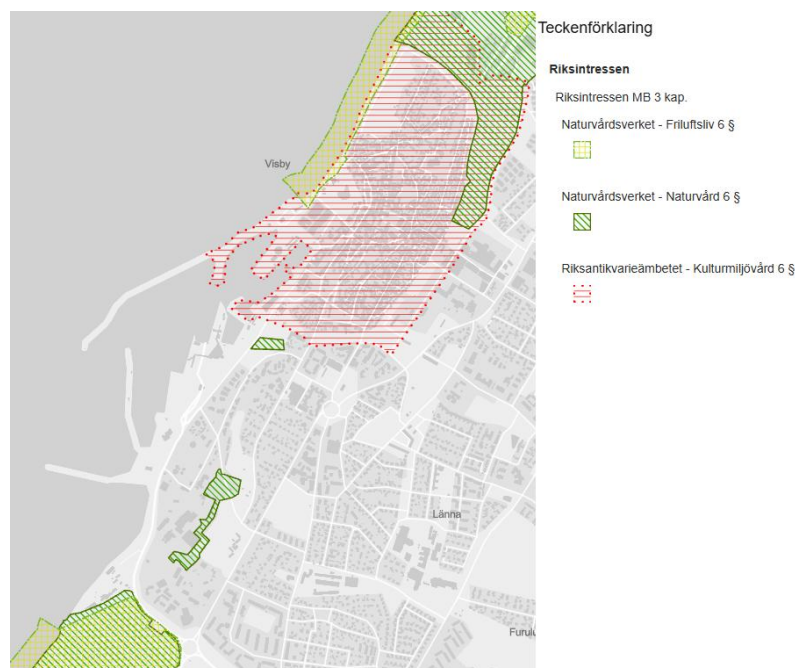
Tabell 1: Riksintressen inom och i närheten av hamnområdet.

Lagrum	Omfattning
Kulturmiljövård (3 kap. 6 § MB) Naturvård (3 kap. 6 § MB) Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)	Riksintresse för kulturmiljövård i norra delen av hamnen. Övriga riksintressen utanför projektområdet.
Kommunikation (3 kap. 8 § MB)	Visby hamn är ett riksintresse för kommunikation med avseende på sjöfarten. Riksintresset har preciserats den 27 januari 2023 med uppgifter om de kommande ändringarna som nu planeras. Området är även inom hinderbegränsande yta för luftfarten.
Totalförsvar (3 kap. 9 § MB)	Påverkansområde väderradar Påverkansområde övrigt Stoppområde för höga objekt
Rörligt friluftsliv (4 kap. 2 § MB)	Omfattar hela Gotland med omnejd.
Högexploaterad kust (4 kap. 4 § MB)	Norr och söder om hamnen. Hamnen ej inom riksintresset.

Mot bakgrund av informationen ovan i Tabell, 1 listas nedan mer information om utvalda riksintressen som är av relevans för denna prövning.

5.6.1 Naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv - 3 kap. 6 §

Utpekade riksintressen för naturvård och friluftsliv (Figur 9) är i huvudsak belägna utanför det aktuella området. Detta gäller även för kulturmiljövård då åtgärderna som ska vidtas i den norra delen av hamnen endast utgörs av muddring. Inget av riksintressena bedöms påverkas av åtgärden.

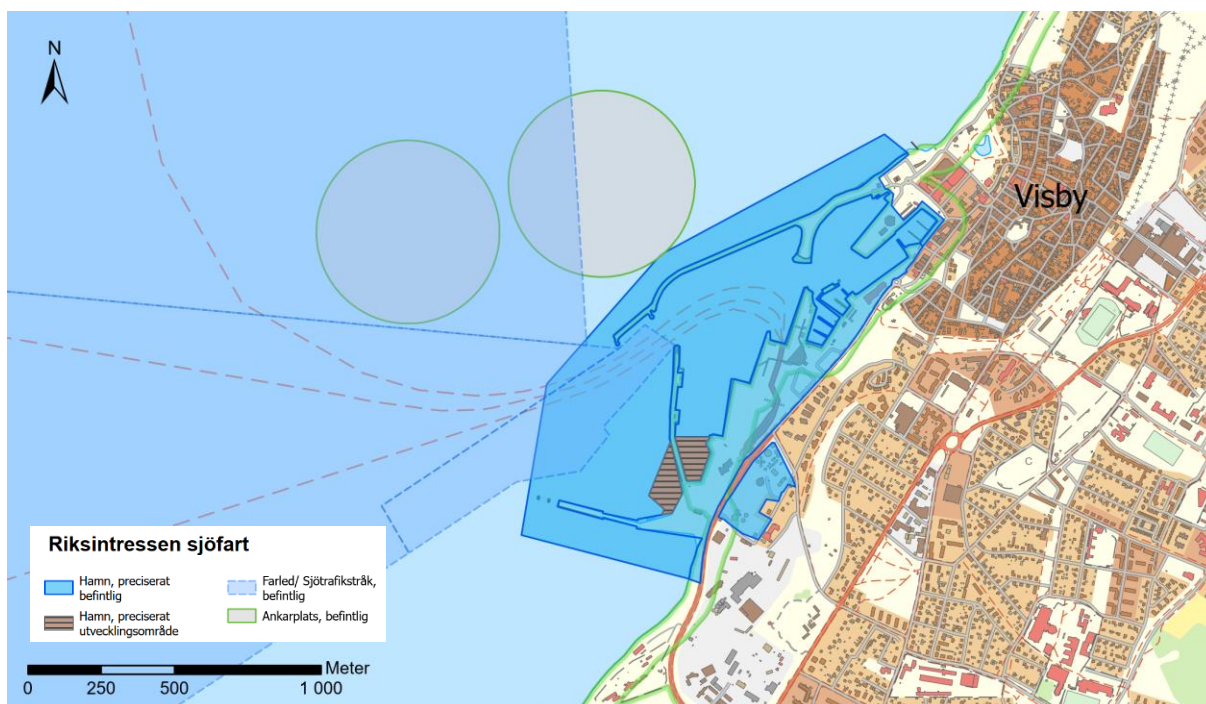


Figur 9: Riksintressen avseende naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv. (Källa: Boverket)

5.6.2 Kommunikation (Sjöfart)

Visby hamn är ett riksintresse avseende kommunikation (sjöfart). Nedan i Figur 10 visas vilka delar som ingår i riksintresset. Den södra delen av hamnen som avses fyllas ut för ny hamn- och logistikyta har behandlats i riksintressets precisering som gjordes 2023-01-27. Kartan nedan visar således att den södra spetsen av den inre hamnen inte är listad som ett vattenområde.

Riksintresset kommer att påverkas positivt då det är åtgärder som syftar till att förbättra hamnens infrastruktur.

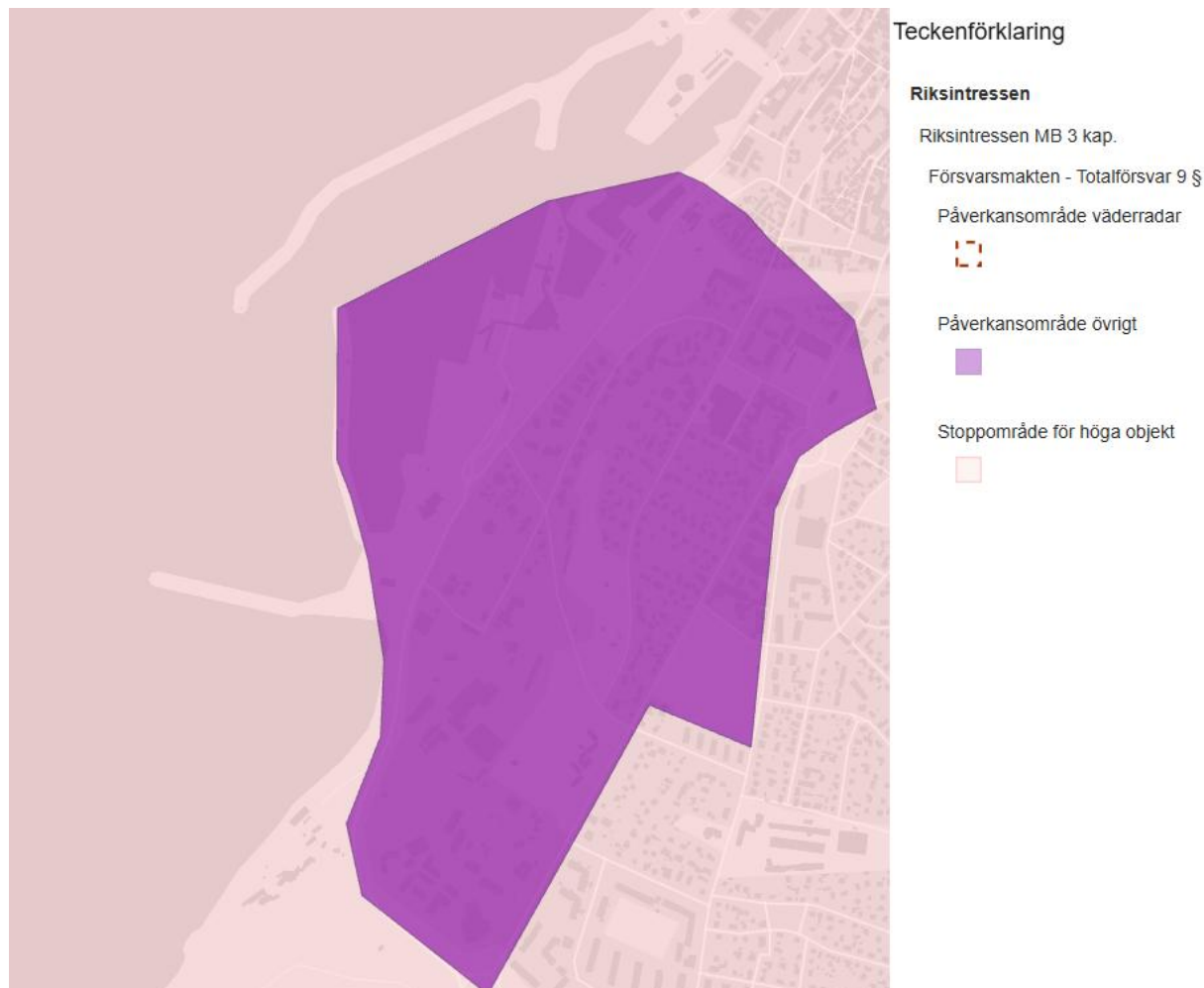


Figur 10: Riksintressen avseende kommunikation (sjöfart). (Källa: Trafikverket och WSP)

5.6.3 Totalförsvaret

Området omfattas av riksintresse avseende totalförsvaret enligt 3 kap. 9 § MB (Figur 11).

Åtgärden bedöms preliminärt inte påverka riksintressena negativt.



Figur 11: Riksintressen avseende totalförsvaret. (Källa: Boverket)

5.7 NATURMILJÖ

Bottenmiljön inom projektområdet utgörs främst av mjukbottnar med inslag av grövre material. Inom hamnområdet bedöms det vara mycket sparsamt med bottenvegetation och fiskfauna på grund av den omfattande fartygstrafiken samt de regelbundna muddringar som skett i hamnområdet. Någon fiskelek bedöms inte förekomma i hamnen.

Bottenvegetation i form av bland annat blåstång förekommer i närområdet utanför hamnen och är en viktig producent i ekosystemet samt fungerar som skydd för fisk.

5.8 NÄRBOENDE

Visby hamn är belägen i direkt anslutning till Visby innerstad, vilket innebär att det finns bostäder, hotell, restauranger och andra verksamheter i närområdet. Närmsta bostäder återfinns inom ett avstånd av ca 250 meter.

5.9 LANDSKAPSBILD

Landskapsbilden i området karaktäriseras av den medeltida stadsmuren, den låga bebyggelsen i innerstaden och hamnens storskaliga infrastruktur med pirar och fartygstrafik.

5.10 MARKFÖRHÅLLANDEN

Markförhållandena kring Visby hamn präglas av en lång historik av utfyllnader och anläggningsarbeten. Den befintliga markytan på fastigheten utgörs främst av hårdgjorda ytor ovanpå äldre fyllnadsmassor.

Tidigare undersökningar och historiska ortofoton från 1960- och 1970-talet visar att stora delar av dagens hamnplan vilar på utfyllnadsmaterial av varierande karaktär. Detta material antas bestå av sprängsten, grus och i vissa fall äldre rivningsmassor.

Området är relativt flackt med en jämn nivåanpassning mot befintliga kajkanter. Den planerade nya kajen och logistikytan kommer att klimatanpassas med en högre höjd än de befintliga kajerna och hamnytorna. Normalt ligger hamnytorna i Visby 2-2,2 meter över medelvattenyta (MVY). I detta fall planeras den nya hamn- och logistikytan att förläggas 2,4 meter över MVY för att klimatanpassa den nya ytan.

Dagvatten från den utökade logistikytan kommer att samlas upp och renas på lämpligt sätt, vilket kommer preciseras i miljökonsekvensbeskrivningen.

5.11 RÖDLISTADE ARTER

För att bedöma projektområdets betydelse för sällsynta och skyddsvärda arter har en sökning i Artportalen genomförts för Visby hamn och dess omedelbara närområde (Figur 12). I området finns ett stort antal noteringar av rödlistade fågelarter, men väldigt få häckande.

Utöver fågelarter har rödlistade fiskar och däggdjur noterats inom området, se Tabell 2.



Figur 12: Området inom vilken artutsökningen för rödlistade arter gjorts. (Källa: Artportalen, SLU)

Tabell 2: Rödlistade fiskar och däggdjur som noterats i utsökningsområdet. (Källa: Artdataportalen, SLU)

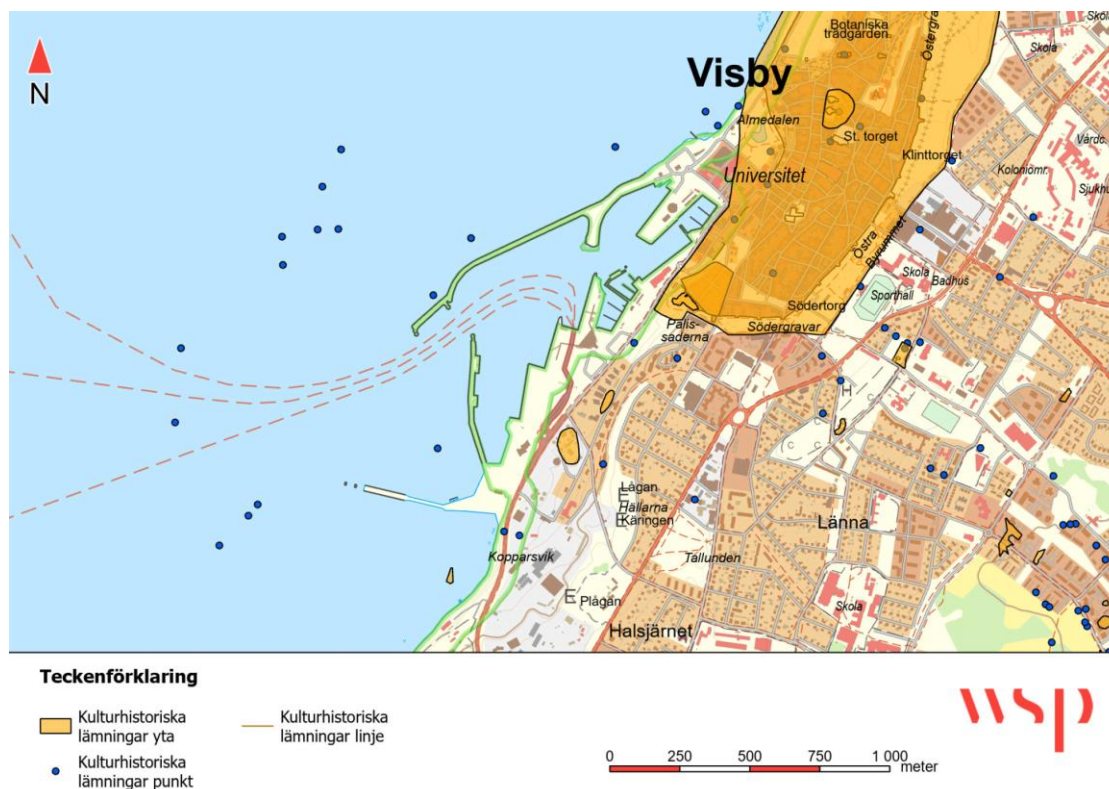
Art	Artgrupp	Rödlistestatus	Förkortning	Antal observationer sedan år 2000
Ål	Fisk	Akut hotad	(CR)	1
Torsk	Fisk	Starkt hotad	(EN)	7
Piggvar	Fisk	Nära hotad	(NT)	1
Öring	Fisk	Nära hotad	(NT)	2
Sill	Fisk	Nära hotad	(NT)	2
Igelkott	Däggdjur	Sårbar	(VU)	2

Observera att datan bara är ett uttag från SLU:s artdataportal och inte en fullskalig naturvärdes- eller artinventering.

5.12 KULTURMILJÖ

Området utanför Visby hamn är rikt på kulturhistoriska lämningar och värden och i direkt anslutning till hamnen ligger världsarvet Hansestaden Visby. Världsarvet utgörs av stadsmuren, allt innanför den samt de omgivande parkområdena.

Innanför hamnens vågbrytare, i muddrings- och utfyllnadsområdet, finns inga kulturhistoriska lämningar (Figur 13). De lämningar som identifierats i närområdet består huvudsakligen av fartyg, ett gravfält, samt spår av historisk industri.



Figur 13: Kulturhistoriska lämningar i området. (Källa: WSP via Riksantikvarieämbetet)

Åtgärderna bedöms preliminärt inte medföra någon negativ påverkan på varken fasta lämningar eller andra utpekade kulturmiljövärden i området. Påverkan avseende kulturmiljö kommer redovisas i kommande MKB.

5.13 VATTENFÖREKOMSTER

Projektområdet berör två huvudsakliga vattenförekomster (Figur 14):

Kustvatten: Gotlands nordvästra kustvatten (WA18867043)

Vattenförekomsten har **måttlig ekologisk status**, främst på grund av kvalitetsfaktorerna växtplankton, klorofyll och ljusförhållanden. Den kemiska statusen **uppnår ej god**, vilket beror på halterna av kvicksilver och bromerade difenyletrar (vilket gäller för alla svenska ytvatten). Miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten är god ekologisk status 2039, samt god kemisk ytvattenstatus med undantag för bromerad difenyleter och kvicksilver/kvicksilverföreningar.

I den allmänna beskrivningen av förekomstens MKN anges att Visby hamn är undantaget kvalitetsnormerna.

Grundvatten: Mellersta Gotland – Visby (WA99199748)

Den aktuella grundvattenförekomsten har en **otillfredsställande** kemisk status och **god** kvantitativ status, med mål om att uppnå god kemisk och kvantitativ status till 2027. Den otillfredsställande kemiska statusen beror på förekomst av PFAS 11, bly och blyföreningar (kopplat till kända förorenade områden, se Figur 7) samt förhöjda värden av klorid och konduktivitet. Förekomsten bedöms även vara i riskzonen avseende saltvatteninträngning samt påverkan från bekämpningsmedel, PAH och nitrat. Hamnen är belägen utanför förekomsten och kommer inte påverka saltvatteninträngningen.



Figur 14: Vattenförekomster vid hamnen. Blåfärgat är kustvattenförekomsten Gotlands nordvästra kustvatten, och rosa är grundvattenförekomsten Mellersta Gotland - Visby. (Källa: Länsstyrelserna - VISS)

6 FÖRUTSEDD MILJÖPÅVERKAN

Planerade åtgärder bedöms preliminärt medföra små och i huvudsak tillfälliga miljöeffekter inom ett område som redan är påverkat av befintlig hamnverksamhet. Viss grumling och begränsade utsläpp till vatten kan uppstå under byggskedet men kan minimeras med skyddsåtgärder. Buller och mindre luftutsläpp förväntas främst uppstå från transporter och arbetsmaskiner i samband med byggnation. En mindre påverkan på landskapsbilden kan uppstå men då förändringen sker inom redan exploaterat område bedöms den bli begränsad. Återvinningen av muddermassorna för anläggande av den nya logistikytan begränsar antalet transporter och mängden massor som behöver tillföras utifrån. Under driftskedet bedöms planerad verksamhet inte nämnvärt förändra den totala påverkan från hamnen jämfört med nuläget.

6.1 MILJÖKVALITETSNORMER

Åtgärderna bedöms preliminärt inte försämra statusen i berörda vattenförekomster. Genom att avskärma utfyllnaden bakom en spontvägg och tillämpa försiktighetsmått vid muddring och utfyllnad minimeras risken för negativ påverkan på gällande kvalitetsnormer för kustvatten och grundvatten.

Åtgärderna bedöms preliminärt inte heller medföra att någon miljökvalitetsnorm för luft överskrids. Frågan kommer dock belysas närmare i MKB:n eftersom det i Visby har varit vissa problem med stofthalterna (PM10).

6.2 NATURMILJÖ

Bottenmiljön i Visby hamn är redan starkt påverkad av hamnverksamheten och saknar uppenbara naturvärden samt lek- och uppväxtmiljöer för fisk. Grumlingen som uppstår vid muddringen bedöms huvudsakligen spridas och återsedimentera inom hamnområdet eftersom det är så avgränsat med pিরer och kajer runt om. Detta kommer att kontrolleras genom ett kontrollprogram så att åtgärder kan vidtas om spridning utanför hamnområdet skulle uppkomma. Genom användandet av först sprängstensvall och sedan spont kommer grumlingen från utfyllnadsarbetet att minimeras. Risken för grumlingsspridning utanför hamnens vågbrytare till omgivande naturmiljö är alltså liten. En riskbedömning ur föroreningsynpunkt för återanvändning av massor har gjorts och visar att risk för påverkan på biologiska värden i hamnbassängen är acceptabel. Detta kommer att redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

6.3 LANDSKAPSBILD

Den nya kajen och logistikytan samt den fördjupade hamnbassängen vid nya kajen kommer framför allt att påverka landskapsbilden genom de större fartyg som kommer kunna ligga i denna del av hamnen, men även den verksamhet som kommer kunna bedrivas på hamn- och logistikytan skulle till viss del kunna påverka landskapsbilden något. Då åtgärden sker inom ett redan etablerat hamnområde bedöms dock den visuella påverkan för de närboende vara begränsad.

6.4 BULLER OCH VIBRATIONER

Buller kommer framför allt uppstå i samband med spontningsarbetet men även arbetsmaskiner och transporter genererar buller under anläggningskedet. För att minimera störningar kommer bulleralstrande arbeten att begränsas till dagtid kl. 08:00–19:00 och Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller ska innehållas. Vibrationer från spontningen kommer att övervakas för att säkerställa att inga skador uppstår på närliggande bebyggelse. Genom återanvändning av muddermassor direkt

inom hamnområdet undviks ett stort antal tunga transporter genom Visby innerstad, vilket minskar bullerstörningar för allmänheten.

6.5 UTSLÄPP TILL LUFT

Utsläpp till luft från projektet sker i huvudsak från transporter och arbetsmaskiner. Genom återanvändning av muddermassor direkt inom hamnområdet undviks ett stort antal tunga transporter genom Visby innerstad och projektets utsläpp till luft minskar.

6.6 UTSLÄPP TILL VATTEN

Utsläpp till vatten omfattar främst kortvarig grumling vid muddring. Urlakning från de återanvända massorna bakom spanten har analyserats via lakteter och fotavtrycksberäkningar, och resultaten visar att spridningen av föroreningar blir mycket begränsad och medför inte oacceptabla risker för vattenmiljön.

Arbetsmaskiner kommer röra sig i området under anläggningsskedet vilket innebär risk för spill av oljor och drivmedel till mark och eventuellt vattenmiljön. För att förhindra sådant spill så kommer arbetsmaskiner utrustas med spillberedskap och slangbrottsventiler.

6.7 PÅVERKAN I DRIFTSKEDE

Verksamhet kommer att bedrivas på den nya hamn- och logistikytan och fartyg kommer ligga vid de nya kajerna. Detta medför buller, utsläpp till luft, grumling, dagvatten m.m., på samma sätt som dagens verksamhet i hamnen. Verksamhet vid de planerade anläggningarna bedöms dock inte nämnvärt förändra den totala påverkan från hamnen jämfört med nuläget.

7 FÖRSLAG PÅ INNEHÅLL I MKB

MKB:n föreslås innehålla följande rubriker:

- Icke-teknisk sammanfattning
- Inledning
- Metod för miljökonsekvensbeskrivning
- Ansökt verksamhet
- Övergripande områdesbeskrivning
 - Riksintressen och skyddade områden
 - Planer
- Alternativ
 - Lokalisering
 - Alternativ utformning
 - Nollalternativ
- Miljökvalitetsnormer
- Konsekvensbedömning
 - Naturmiljö
 - Ytvatten och MKN
 - Förorenade områden
 - Kulturmiljö
 - Buller
 - Luft
 - Risk- och säkerhet
 - Kumulativa effekter
- Samlad bedömning
- Redovisning av projektmedlemmarnas sakkunskap
- Kontroll

8 REFERENSER

Lantmäteriet, Min karta. [Min karta](#)

Riksantikvarieämbetet, Fornsök. [Fornsök](#)

SGU, Jordartskarta. [Jordartskarta](#)

Naturvårdsverket, Skyddad natur. [Skyddad natur](#)

Länsstyrelserna, VISS. [VISS](#)

Länsstyrelserna, EBH-kartan. [EBH-kartan](#)

Boverket, Riksintressekartan. [Riksintressen](#)

Gotlands kommun, Översiktsplan 2040. [Översiktsplan Vårt Gotland 2040](#)

Gotlands kommun, Digitala detaljplaner. [Digitala detaljplaner - Gotlands kommun](#)

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 36 500 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 3 700 medarbetare. www.wsp.com

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

