



Uudenmaan liitto  
Nylands förbund



# BESKRIVNING

## Etapplandskapsplan 2 för Nyland



# **BESKRIVNING**

## ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

Fastställd av miljöministeriet 30.10.2014

Högsta förvaltningsdomstolens beslut 29.4.2016

**Nylands förbunds publikationer A 35 - 2014**  
**ISBN 978-952-448-409-1**  
**ISSN 2342-3781**  
**pdf**

Översättning: Cajsa Rudbacka-Lax  
Layout: Anni Levenon  
Foton: Tuula Palaste-Eerola

Helsingfors 2014, uppdaterat 2016

**Uudenmaan liitto | Nylands förbund**

Esterinportti 2 B | 00240 Helsinki  
Estersporten 2 B | 00240 Helsingfors | Finland  
puh. | tfn (09) 4767 411  
toimisto@uudenmaanliitto.fi | www.uudenmaanliitto.fi

<b>Presentation</b>	<b>4</b>
<b>Förord</b>	<b>6</b>
<b>1. Inledning</b>	<b>8</b>
1.1. Landskapsplanen som en del av planeringssystemet	8
1.2. Planeringsområdet	9
1.3. Landskapsplaneprocessen	10
<b>2. Utgångsläge, granskningar av alternativ samt bakgrundsutredningar</b>	<b>12</b>
2.1. Det sammanslagna landskapet	12
2.2. Landskapsplanesituationen	13
2.3. Granskningar av alternativa regionstrukturer	14
2.4. Granskningar av utvecklingskorridorer	16
2.5. Trafiksystemplaner	18
2.6. Andra utredningar	19
<b>3. Målen för planen</b>	<b>22</b>
3.1. Grundstrukturen i landskapsplanen	22
3.2. De riksomfattande målen för områdes-användningen för grundstrukturens del	24
<b>4. Utgångspunkter för planen, nuläget i landskapet och centrala förändringsfaktorer</b>	<b>26</b>
4.1. Tidsspänn och tillväxtprognos för befolkning och arbetsplatser	26
4.2. Detaljplanesituationen och planerna i kommunerna	27
4.3. Nuläget beträffande region- och samhällsstrukturen	28
4.4. Nuläget beträffande konkurrenskraften	33
4.5. Nuläget beträffande handels servicenät	34
4.6. Nuläget beträffande byarna och glesbebyggelsen	39
<b>5. Sättet att framställa planlösningen, dess innehåll och tolkning</b>	<b>42</b>
5.1. Planhandlingar och planbeteckningar	42
5.2. Region- och samhällsstrukturen förtätas	44
5.3. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks	70
5.4. Handels servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen	89
5.5. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden	99
5.6. Planens övriga innehåll	105
5.7. Beteckningar som upphävs	120
<b>6. Rättsverkningar</b>	<b>126</b>
6.1. Kommunernas planläggning och annan styrning av byggandet	126
6.2. Landskapsplanens styrande inverkan på annan myndighetsverksamhet	126
6.3. Bygginstränkning i landskapsplanen	127
6.4. Annan lagstiftning och landskapsplanen	127
<b>7. Konsekvensbedömning</b>	<b>130</b>
7.1. Influensoområde	130
7.2. Bedömningsmetoder	130
7.3. Planens sammantagna konsekvenser	132
7.4. Bedömning av hur målen nås	136
7.5. Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000	141
<b>8. Deltagande och växelverkan</b>	<b>144</b>
8.1. Växelverkan när etapplandskapsplanen utarbetas	144
8.2. Begynnelsefasen	144
8.3. Utkastet till landskapsplan	144
8.4. Förslaget till landskapsplan	145
8.5. Godkännande av planförslaget	148
8.6. Kommunikation och information	149
<b>9. Genomförande och uppföljning</b>	<b>152</b>
9.1. Genomförande av planen	152
9.2. Uppföljning av genomförandet av planen	154
9.3. Behov av att utveckla trafiksystemet som följer av planlösningen	156
<b>Litteratur- och källförteckning</b>	<b>162</b>
<b>Bilagor</b>	<b>164</b>
Bilaga A Naturuppgifter, materialförteckning, som utnyttjats vid utarbetandet av Etapplandskapsplan 2 för Nyland	164
Bilaga B Områden för tätortsfunktioner och arbetsplatser med koppling till den framtida samhällsstrukturen	166
Bilaga C Bedömning av hur de riksomfattande målen för områdesanvändningen har uppnåtts och MBL:s krav på innehållet har beaktats i planeringen av handels servicenät	168
Bilaga D Principerna för konsekvensbedömningen i fråga om kulturmiljöerna samt inverkan vid beredningen av planen	172
Kartbilagor	172

# Presentationsblad

## Publikation

Etapplandskapsplan 2 för Nyland | Beskrivning | Fastställd av miljöministeriet 30.10.2014

## Författare

Nylands förbund

## Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer A 35

## Utgivningsdatum

2014, uppdaterat 2016

## ISBN

978-952-448-409-1

## ISSN

2342-3781

## Språk

svenska

## Sidor

172 + kartbilagor

## Sammandrag

Utgångspunkter för etapplandskapsplan 2 för Nyland är landskapsplanen för Nyland, etapplandskapsplan 1 för Nyland och landskapsplanen för Östra Nyland, som vunnit laga kraft, samt etapplandskapsplan 3, som miljöministeriet fastställt. I etapplandskapsplan 2 ses de tidigare planlösningarna över i fråga om region- och samhällsstrukturen, trafiken, handeln samt glesbebyggelsen. Dessutom kompletteras och ändras beteckningarna för vissa andra markanvändningsformer, och beteckningssätten i landskapsplanerna förenhetligas. I planbeskrivningen koncentrerar man sig i första hand på att beskriva vad som ändrats i förhållande till de gällande landskapsplanerna i Nyland.

Planlösningen bygger på de fyra teman för grundstrukturen som Nylands och Östra Nylands landskapsstyrelser godkände 2010 samt på andra kompletterings- och ändringsbehov som framkommit under planarbetet.

### 1. Region- och samhällsstrukturen förtätas

I etapplandskapsplanen förbereder man sig på 430 000 nya invånare och 250 000 nya arbetsplatser före 2035. Tillväxten styrs i första hand till den nuvarande samhällsstrukturen så att den förtätas och kompletteras. Som områden som ska förtätas har angetts de nuvarande stationstrakterna och tätorter som stöder sig på goda kollektivtrafikförbindelser. Som reservområden har angetts områden beträffande vilka realiseringsbehovet infallet i slutet av landskapsplanens planeringsperiod. Vissa oändamålsenligt belägna eller överdimensionerade områdesreserveringar för tätortsfunktioner har upphävts, och några nya områden har anvisats. Beteckningen för område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik har tagits i bruk på områden där det förutsatts ett bindande beslut om att järnvägen eller stationen kommer att byggas för att de ska förverkligas.

Avsikten var att de landskapsplaner som gäller på Östersundomområdet skulle upphävas i sin helhet och att en landskapsplan som behandlar de viktigaste markanvändningsformerna skulle utarbetas för området.

I sitt beslut 20.3.2013 godkände landskapsfullmäktige dock inte planlösningen till den del den gällde det område som sträcker sig från Östersundom i Helsingfors till Söderkulla i Sibbo, och som i planförslaget angavs som ett område för tätortsfunktioner som i huvudsak stödjer sig på spårtrafik. Det område som inte godkändes omfattar förutom området för den gemensamma generalplanen för Östersundom dessutom områden i södra Sibbo ända till Söderkulla (kartbilaga 13a). På detta område förblir de nuvarande landskapsplanerna i kraft, med undantag av de beteckningar som utvisar Heli-banans sträckning, förbindelsebanan från Nordsjö hamnbana till Heli-banan och utvecklingszonen kring Ring III, vilka upphävs.

Till denna del lämnade landskapsfullmäktige tillbaka planförslaget för fortsatt beredning. Planeringen av området fortsätter utifrån det planförslag som landskapsstyrelsen godkände 4.3.2013 och processen samordnas med utarbetandet av den gemensamma generalplanen för Östersundom.

Grönstrukturen har angetts i de gällande landskapsplanerna. Den har ändrats i den mån som det har förutsetts av ändringar i områden för tätortsfunktioner, andra beteckningar eller planeringsbestämmelser. Dessutom har nätverket Natura 2000 uppdaterats delvis.

### 2. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks

I etapplandskapsplanen går främjandet av konkurrenskraften särskilt ut på att anvisa nya banor på lång sikt. I planlösningen har man förberett sig på nya snabba spårförbindelser såväl österut som västerut. Sträckningen för den snabba spårförbindelsen från Esbo via Lojo till Åbo följer



i huvudsak samma terrängkorridor som motorvägen E18. Den nya snabba spårförbindelsen österut har angetts som en riktgivande sträckning via Helsingfors-Vanda flygplats till Kervo och därifrån vidare norr om Nickby i Sibbo till Borgå. Samtidigt har beteckningen för Heli-banan mellan Helsingfors och Borgå i de gällande landskapsplanerna upphävts. Från Borgå österut har sträckningen angetts i överensstämmelse med sträckningen i den gällande landskapsplanen för Östra Nyland.

Även tillräckliga och attraktiva arbetsplatsområden ökar konkurrenskraften. Största delen av arbetsplatserna är belägna på områden för tätortsfunktioner. Områden för arbetsplatser som anvisats i tätorternas utkanter är i första hand avsedda för sådana arbetsplatser som det inte är ändamålsenligt att placera i tätorter.

### **3. Handelns servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen**

Markanvändnings- och bygglagen ändrades våren 2011 vad gäller regleringen av handeln. Utrymmeskrävande specialvaruhandel började omfattas av styrningen och de ändringsbehov som följer av lagen har beaktats i etapp-landskapsplan 2.

Helhetslösningen för handelns servicenät är en helhet som består av landskapets centralortsnät, stora detaljhandelsenheter av regional betydelse samt bestämmelserna om områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden. Handel av regional betydelse kan förläggas till områden för centrumfunktioner som angetts i etapp-landskapsplanen och till områden för stora detaljhandelsenheter. Områdena för stora enheter och en del av områdena för centrumfunktioner dimensioneras och gränserna för regional betydelse fastställs.

Etapplandskapsplanen stärker centralorterna som primär förlägningsplats för affärer och till dem kan förläggas dagligvaruhandel av regional betydelse och annan specialvaruhandel. Lösningen stöder utvecklingen av centralorterna som mångsidiga koncentrationer av service, bosättning och arbetsplatser. Områden för stora detalj-

handelsenheter av regional betydelse utanför områden för centrumfunktioner utvecklas för sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centralorter.

### **4. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden**

I landskapsplanen anges byar som är av betydelse för regionstrukturen. Det föreslås att de starkaste tillväxttrycken som riktar sig mot områden utanför tätortsområdena styrs till byarna av betydelse på landskapsnivå. Tillväxten borde vara mindre i lokala byar, där kommunen beslutar om planeringen och utvecklingen. Landskapsplanen styr endast planeringen av markanvändningen i byar av betydelse på landskapsnivå, inte annan verksamhet eller utveckling.

Bostads- och arbetsplatsbyggande som söker sig till s.k. vita områden bör styras till områden för tätortsfunktioner och byar. För att styra glesbebyggelsen på vita områden ges en planeringsbestämmelse för de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och en utvecklingsrekommendation för övriga kommuner. Genom att styra tillväxt från glesbygden till tätorter och byar är det möjligt att utnyttja de befintliga strukturerna effektivare samt bevara åkrar och skogar som mera sammanhängande helheter.

### **Andra kompletterings- och ändringsbehov**

Beteckningar i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland som det varit nödvändigt att förenhetliga har varit t.ex. industriområden samt beteckningarna för väg- och spårtrafik. I de gällande landskapsplanerna har företagits ändringar i bl.a. energinätet. Museiverkets inventering av byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY2009) har presenterats i planen. I planen har också utmärkts bullerområdena för försvarsmaktens skjutområden och sättet att beteckna försvarsmaktens områden har förenhetligats och uppdaterats.

# FÖRORD

För första gången sedan Nylands förbund och Östra Nylands förbund gick samman i början av 2011 har det varit möjligt att granska det vidsträckta metropolområdet som en helhet. Arbetet med etappplansplanen inleddes redan 2009 som ett samarbetsprojekt mellan förbunden.

Planens centrala mål är att förenhetliga samhällsstrukturen och stärka landskapets konkurrenskraft. För att nå dessa mål krävs att kommunerna har en gemensam vision och är villiga att göra prioriteringar. Strävan har varit att planera en sådan regionstruktur att de centrala lösningarna fungerar oberoende av eventuella ändringar av kommungränserna. I planens innehåll framhävs växelverkan mellan markanvändningen och trafiken och i planlösningen försöker man styra dem så att de förverkligas och tidsplaneras på ett optimalt sätt i förhållande till varandra.

Etapplandsplan 2 för Nyland innehåller lösningar som är av betydelse för hela landet. Exempelvis den snabba spårförbindelsen via flygplatsen österut kommer att påverka hela Finlands konkurrenskraft när den byggs i framtiden. Den mest utmanande biten har varit att beakta de ändringar i MBL som gäller handeln. Etappplansplanen kan betraktas som riktgivande för tolkningen av lagen, och de andra landskapen har med intresse följt de lösningar som man kommit fram till i Nyland.

Planen har utarbetats i närmare samarbete och växelverkan än tidigare med såväl medlemskommunerna som andra intressentgrupper. Dialogen har varit konstruktiv och fört arbetet framåt. Landskapsstyrelsen har engagerat sig i utarbetandet av planen genom fatta interimbeslut som styrt planarbetet och stött beredningen. Även fullmäktige har angett principer för planarbetet. Detta har varit särskilt viktigt eftersom man har försökt förbättra planarbetets styrande inverkan på kommunernas planläggning. Samarbetet med universitet och högskolor har varit fruktbart. Såväl de som utarbetat planen som beslutsfattarna har fått betydelsefullt stöd för beredningen och besluten som gäller planlösningen.

Jag vill tacka alla som deltagit aktivt i planarbetet! De gångna fyra åren har varit arbetsfyllda men intressanta.

Ossi Savolainen  
Landskapsdirektör



# INLEDNING



# 1. INLEDNING

## 1.1. Landskapsplanen som en del av planeringssystemet

### 1.1.1. Landskapets utvecklingsmodell

Landskapets planeringssystem omfattar landskapsöversikten, landskapsprogrammet och den årliga genomförandeplan som anger riktlinjerna för dess genomförande samt landskapsplanen. Landskapsplanens uppgift är att förverkliga landskapsöversikten genom att skapa markanvändningsmässiga förutsättningar för att genomföra visionen i landskapsöversikten. Landskapsöversikten spelar en betydande roll för genomförandet av landskapsplanen. Landskapets utvecklingsmodell presenteras på bild 1.

### 1.1.2. Landskapsplanens uppgifter och handlingar

Landskapsplanen är en översiktlig plan på lång sikt för samhällsstrukturen och områdesanvändningen i landskapet eller en del av det. Utarbetandet av landskapsplanen styrs av markanvändnings- och bygglagen (MBL) samt av de riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT). Statsrådet har godkänt reviderade riksomfattande mål för områdesanvändningen som trädde i kraft 1.3.2009.

Landskapsplanen kan utarbetas som en helhetslandskapsplan som omfattar alla markanvändningsformer eller som en etapplandskapsplan, som gäller en utvald temahelhet eller något delområde i landskapet.

I enlighet med markanvändnings- och bygglagen anges i landskapsplanen principerna för om-

rådesanvändningen och samhällsstrukturen samt områdesreserveringar som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling. Områdesreserveringar anges endast i den mån och med den noggrannhet som behövs med tanke på de riksomfattande målen eller landskapets mål för områdesanvändningen eller för att samordna områdesanvändningen i flera kommuner än en.

Landskapsplanen ska tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. Landskapsplanen gäller inte på området för en generalplan med rättsverknningar eller för en detaljplan. I kartbilaga 1 i slutet av planbeskrivningen presenteras generalplanesituationen i kommunerna.

Landskapsplanens rättsverknningar ska beaktas i myndigheternas verksamhet när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar att vidta dessa åtgärder. Dessutom berör rättsverknningarna byggandet på de områden där byggnadskränkning enligt MBL 33 § gäller.

Landskapsplanen består av en plankarta, planbeteckningar och planbestämmelser samt en planbeskrivning. En separat karta har utarbetats över de beteckningar i de gällande landskapsplanerna som upphävs. Kartorna och planbestämmelserna är handlingar som ska fastställas. Planen fastställs av miljöministeriet.

Planbeskrivningen, som innehåller bl.a. beskrivningar av målen med planen, planeringsprinciperna, motiveringarna till planlösningen och bedömningsresultaten samt kartbilagor som

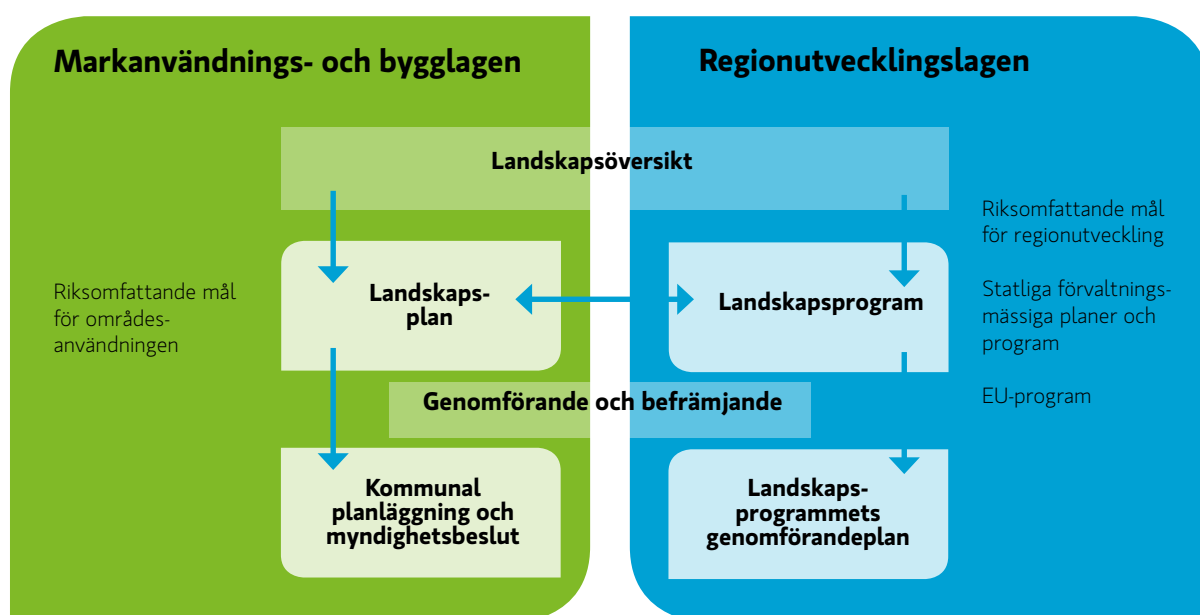


Bild 1. Landskapets utvecklingsmodell.



Bild 2. Planområdet för etapplandscapsplan 2 för Nyland.

förtydligar och som ger bakgrund till planlösningen, fastställs inte. I de förtydligande kartbilagorna presenteras separat vissa beteckningshelheter på plankartan som ska fastställas. I de kartbilagor som ger bakgrund presenteras bakgrundsinformation som använts vid beredningen av planen. Ingen av kartbilagorna till etapplandscapsplan 2 är en handling som ska fastställas och de har sålunda inga rättsverknningar.

Även om beskrivningen inte har några direkta rättsverknningar, har den en avsevärd betydelse för tolkningen av planens innehåll och rättsverknningar och även av dess lagenlighet.

Den helhet som etapplandscapsplanehandlingarna bildar beskrivs mera ingående i kapitel 5.1.

### 1.1.3. Gällande landskapsplaner

I landskapet Nyland gäller för närvarande landskapsplanen för Nyland, etapplandscapsplan 1, etapplandscapsplan 3 samt landskapsplanen för Östra Nyland. Etapplandscapsplan 2 ändrar dessa planer. På de områden som överförts från Sibbo till Helsingfors gäller dessutom i enlighet med MBL 210 § regionplaner som omvandlats till landskapsplan och delvis Landskapsplan 2000. De gällande landskapsplanerna beskrivs mera ingående i kapitel 2.2.

## 1.2. Planeringsområdet

### 1.2.1. Sammanslagning av landskapsförbunden

Etapplandskapsplan 2 för Nyland har utarbetats för ett större område än tidigare eftersom

landskapen Nyland och Östra Nyland gick samman 1.1.2011. Sammanslagningsbeslutet fattades i statsrådet 22.10.2009, och därefter började man bereda etapplandskapsplanen för det utvidgade landskapet.

Att landskapsförbund går samman är exceptionellt i Finland. När etapplandskapsplan 2 utarbetats har beteckningarna och bestämmelserna i landskapsplanerna för två olika landskap förenhetligats. Lösningarna följer samma principer i hela planområdet.

### 1.2.2. Kommunsammanslagningar

De senaste åren har det inträffat betydande förändringar i kommunstrukturen i Finland. Även i Nyland har det företagits omfattande kommunsammanslagningar särskilt för att effektivisera den service som kommunerna ordnar och flera sammanslagningar är fortfarande aktuella.

I västra Nyland har den största förändringen efter det att föregående landskapsplan utarbetades varit att kommunerna Ekenäs, Karis och Pojo gick samman till Raseborgs stad i början av 2009. Sammatti kommun gick samman med Lojo stad samma år. Lojo stad utvidgades ytterligare 2013 när Karislojo och Nummi-Pusula anslöt sig till Lojo. I östra Nyland utvidgades Lovisa när Liljendal, Pernå och Strömfors gick samman med staden 2010. När planförslaget bereddes hade inga andra beslut om kommunsammanslagningar fattats.

En betydande förändring som berör landskapsplaneområdet har också varit inkorporeringen av Sibbos västra delar med Helsingfors genom statsrådets beslut (28.6.2007) i början av

2009. Beslutat har motiverats med bl.a. Östersundområdets läge och betydelse för en behärskad och balanserad utveckling av samhällsstrukturen i Helsingforsregionen samt de möjligheter som anslutningen i överensstämmelse med de riksfattande målen för områdesanvändningen medför till bättre bostadsbyggande och trafikförbindelser i Helsingforsregionen.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland berör Nylands förbunds samtliga medlemskommuner. Kommunerna presenteras på bifogade bild 2. I planens godkännandefas i början av 2013 är antalet kommuner 26. När landskapsplanen utarbetats har man förberett sig på de förändringar som varit kända. Den mer omfattande kommunstrukturform som pågår har inte föregripits i planlösningarna. Om det blir betydande förändringar kommer planhelheten att bedömas på nytt.

### 1.3. Landskapsplaneprocessen

#### 1.3.1. Tidtabellen för planen

Arbetet med landskapsplanen är en ungefär fyra år lång process. Frågan om planen väcktes och arbetet inleddes genom att ett program för deltagande och bedömning (PDB) utarbetades 2009. Sedan förbunden gått samman i början av 2011 utvidgades planområdet, planen kungjordes på nytt och programmet för deltagande och bedömning sågs över. Hur landskapsplaneprocessen framskrider och tidtabellen presenteras på bild 4.

Planutkastet blev klart och var framlagt våren 2011, då man begärde åsikter och utlåtanden om det. Planförslaget bereddes utgående från responsen och konsekvensbedömningen och blev klart våren 2012. Medan planen hölls framlagd erhölls anmärkningar och under remisstiden kom myndigheterna med respons. Handelslösningen förutsatte betydande ändringar i planförslaget efter att det varit framlagt. Av denna orsak lades förslaget till landskapsplan fram på nytt och sändes på remiss i slutet av 2012.

Planförslaget har finslipats utgående från responsen. Landskapsfullmäktige godkände etapplandskapsplan 2 med undantag av Östersundomområdet på sitt möte 20.3.2013. Efter det att planen godkänts lämnas den till miljöministeriet för fastställelse.

#### 1.3.2. Deltagande och växelverkan

Landskapsplanen har beretts i samarbete med kommunernas tjänstemän och förtroendevalda samt intressentgrupper. Den styrkommitté som utsetts av landskapsstyrelsen och som består av medlemmar i landskapsstyrelsen har haft till uppgift att styra beredningen av landskapsplanen för Nyland.

Principerna för planen och regionstrukturen har



Bild 3. Utarbetandet av etapplandskapsplan 2 är en fyra år lång process.

behandlats både i omfattande samarbetsgrupper som bestått av tjänstemän och på regionala möten som ordnats för förtroendevalda. Möten har ordnats i alla centrala faser medan planen framskridit.

Planen har också presenterats för intressenterna på lokala möten i olika faser av beredningen. Dessutom har det varit möjligt att följa beredningen av landskapsplanen under hela processen på Nylands förbunds webbplats eller genom att ha direkt kontakt med beredarna. Processen och växelverkan i anslutning till etapplandskapsplan 2 behandlas mera ingående i kapitel 8.

#### 1.3.3. Konsekvensbedömning

Konsekvensbedömningens uppgift är att förse planerarna, intressenterna samt beslutsfattarna med information om konsekvenserna av planens genomförande, deras betydelse samt möjligheterna att dämpa skadliga konsekvenser. Konsekvenserna har bedömts fortlöpande under planprocessen. Bedömningen har stött framtagandet av alternativ, valet av planlösning samt beslutsfattandet i olika faser.

Konsekvenserna har bedömts på den nivå och med den noggrannhet som landskapsplanen förutsätter i egenskap av översiktlig plan. Bedömningen omfattar temavis konsekvensbedömning, bedömning av planens totala konsekvenser samt planens styrande inverkan och rättsverkningar. Konsekvensbedömningen av etapplandskapsplan 2 och resultaten av den behandlas mera ingående i kapitel 7.

An aerial photograph showing a residential development with several multi-story apartment buildings arranged in a semi-circle. The buildings have light-colored facades and flat roofs. A road winds through the complex, and there are parking areas. In the background, a large green golf course is visible, with several sand traps and a clubhouse. The surrounding area is lush with trees and greenery. A semi-transparent dark brown box is overlaid on the top half of the image, containing white text and a double arrow icon.

# UTGÅNGSLÄGE, GRANSKNINGAR AV ALTERNATIV SAMT BAKGRUNDSUTREDNINGAR



## 2. UTGÅNGSLÄGE, GRANSKNINGAR AV ALTERNATIV SAMT BAKGRUNDSUTREDNINGAR

### 2.1. Det sammanslagna landskapet

Nyland när landskapen slogs samman 1.1.2011

- 1 500 000 invånare
- 750 000 arbetsplatser
- 9 100 km<sup>2</sup> landareal
- 28 kommuner (2013 när planen godkänns  
26 kommuner)

I landskapet Nyland bor 28 % av hela landets befolkning, här finns 33 % av arbetsplatserna och produceras 38 % av landets bruttonationalprodukt.

Nyland utgör ungefär 3 % av Finlands landareal.

Nyland består av flera delområden med olika geografiska, historiska, ekonomiska, språkliga och politiska särdrag. Landskapet kan indelas i fyra delområden: huvudstadsregionen, Kuuma-regionen, västra Nyland och östra Nyland (bild 4). För huvudstadsregionen och Kuuma-regionen (14 kommuner) används benämningen Helsingforsregionen.

Bild 4. Den delområdesindelning som används i planbeskrivningen. »

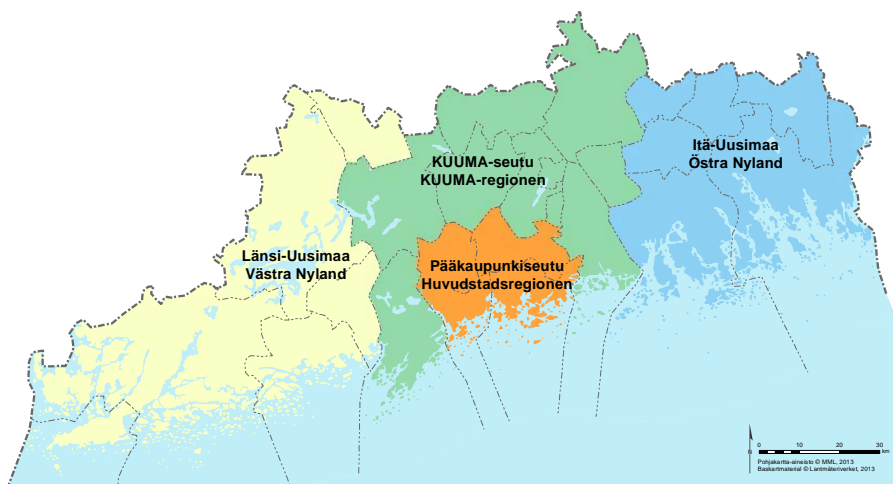
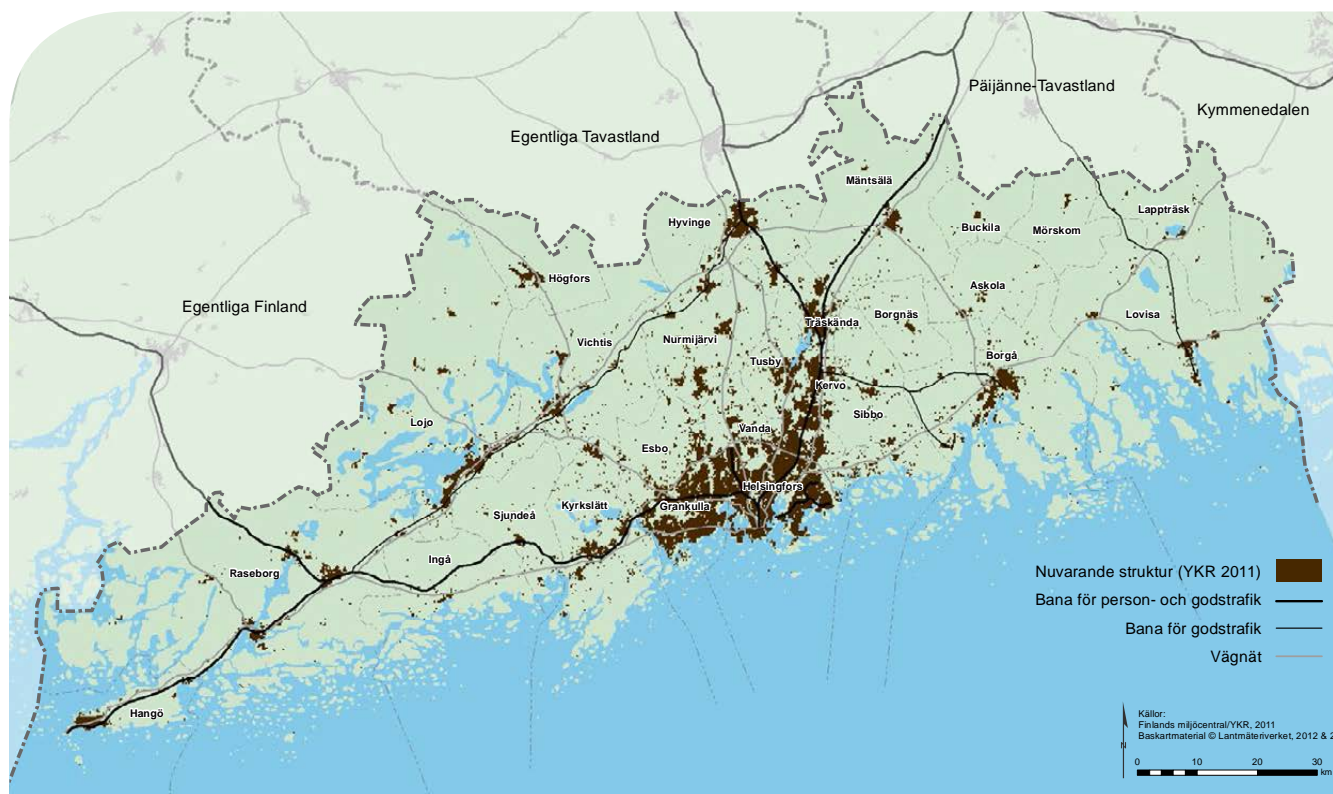


Bild 5. Landskapets nuvarande struktur.



## 2.2. Landskapsplanesituationen

### 2.2.1 Landskapsplaner i Nyland

I Nyland gäller för närvarande följande landskapsplaner:

- **Landskapsplan för Nyland** (fastställd 11/2006). En helhetslandskapsplan som ändå inte behandlar alla markanvändningsformer.
- **Etapplandskapsplan 1 för Nyland** (fastställd 6/2010). En etappplan som kompletterar landskapsplanen för Nyland och som behandlade de markanvändningsformer som inte behandlats tidigare. Dessutom företogs mindre ändringar i landskapsplanen för Nyland.
- **Etapplandskapsplan 3 för Nyland** (fastställd 12/2012). En etappplan som behandlar avloppsreningsverket i Blombacken i Esbo, ändrar lösningen i etapplandskapsplan 1.
- **Landskapsplan för Östra Nyland** (fastställd 2/2010). En helhetslandskapsplan.
- **Regionplaner som ändrats till landskapsplan och Landskapsplan 2000**. I kraft på de områden som överförts från Sibbo till Helsingfors. Till följd av den partiella kommunsammanslagningen fastställdes inte en del av landskapsplanen för Östra Nyland i miljöministeriets beslut 15.2.2010. Då ändrades de regionplaner som gällde på området till landskapsplaner i enlighet med MBL 210 §.

Genom etapplandskapsplan 2 ändras, kompletteras och förenhetligas de tidigare landskapsplanerna. Efter att etapplandskapsplan 2 fastställts gäller i Nyland fortfarande beteckningar i flera olika landskapsplaner.

### 2.2.2. Landskapsplaner i grannlandskapen

Nylands grannlandskap är Egentliga Finland, Egentliga Tavastland, Päijänne-Tavastland och Kymmenedalen.

**Situationen beträffande landskapsplaner i Egentliga Finland**

**Åbo stadsregions landskapsplan** är en helhetslandskapsplan, där man behandlade bl.a. samhällsstrukturen och trafikförbindelserna samt rekreatiomsområdena. Landskapsplanen fastställdes i miljöministeriet 23.8.2004.

**Saloregionens landskapsplan** är en helhetslandskapsplan som omfattar städerna Salo och Somero och där huvudtemat var att samordna vägsträckningen för E 18 och samhällsstrukturen. Landskapsplanen fastställdes i miljöministeriet 12.11.2008.

**Landskapsplanen för Loimaaregionen, Åbo-regionens kranskommuner, Åboland och Vaka-Suomi** är en helhetslandskapsplan, där man behandlade bl.a. samhällsstrukturen, trafiksystem-

met, naturen och rekreationen. Landskapsplanen godkändes i landskapsfullmäktige 13.12.2010 och är i miljöministeriet för fastställelse.

I etapplandskapsplanen för **Salo-Lojo-banlinjen** angavs en ny bansträckning mellan Salo och Lojo, som samordnades med markanvändningen i banlinjens influensområde. Etapplandskapsplanen gäller den del av banlinjen som finns inom landskapet Egentliga Finland, på Salo stads område. Etapplandskapsplanen fastställdes i miljöministeriet 4.12.2012.

I etapplandskapsplanen för **vindkraft** är Egentliga Finlands förbunds mål att anvisa de områden som bäst lämpar sig för utnyttjande av vindkraft så att vindkraftverken koncentreras till enheter som omfattar flera kraftverk. Målet med planen är att påskynda utbyggnaden av vindkraft genom tydlig styrning av planläggnings- och tillståndsprocesserna på kommunal nivå. Förslaget till etapplandskapsplan var framlagt 10.1–15.2.2013.

Landskapsplanen för **Tavastland** är en helhetslandskapsplan där man behandlat bl.a. boende, centrumfunktioner och service, näringar samt fritid och rekreation. Landskapsplanen fastställdes i miljöministeriet 28.9.2006.

Teman i **etapplandskapsplan 1 för Tavastland** är bl.a. handel och vindkraft. Landskapsplanen godkändes i landskapsfullmäktige 11.6.2012 och den är i miljöministeriet för fastställelse.

**Päijänne-Tavastlands landskapsplan 2006** är en helhetslandskapsplan, där man behandlade samtliga områdesanvändningsteman. Landskapsplanen fastställdes 11.3.2008.

När landskapsplan 2014 fastställts ersätter den landskapsplan 2006. I den nya landskapsplanens beredningsarbete koncentrerar man sig särskilt på miljöolägenheter samt på ansvarsfulla lösningar för områdes- och samhällsstrukturen och för markanvändning i anknäring till grundvatten. Utkastet till landskapsplan var framlagt 1.8 – 30.9.2012.

I **Kymmenedalen** gäller de fastställda landskapsplanerna tätorter och deras omgivningar (18.1.2010) samt landsbygd och natur (14.12.2010), vilken kompletterar och ändrar den föregående landskapsplanen.

Målet med **energilandskapsplanen** är att i samband med områdesanvändningen trygga de riksomfattande energiförsörjningsbehoven och främja möjligheterna att utnyttja förnybara energikällor samt att vid landskapsplanläggningen i Kymmenedalen ange de områden som lämpar sig bäst för utnyttjande av vindkraft. Energilandskapsplanen godkändes i landskapsfullmäktige 11.6.2012 och är i miljöministeriet för fastställelse.

En etapplandskapsplan som gäller **handeln och havsområdet** har börjat utarbetas i enlighet med landskapsstyrelsens beslut 14.5.2012. Planen behandlar handelslösningen och sjötrafiken samt det förändringstryck som följer av strukturförändringen inom försvarsmakten och särskilt riktas mot öarna.

## 2.3. Granskningar av alternativa regionstrukturer

De långsiktiga alternativen till landskapets regionstruktur och deras konsekvenser har bedömts i flera utredningar som överskridit landskapsgränserna eller som gällt Nyland eller en del av landskapet i samarbete med kommunerna och andra intressentgrupper. Granskningarna av alternativen har lett till den grundstruktur som styr arbetet med etappplansplan 2.

### 2.3.1. METKA – Hållbar regionstruktur inom metropolområdet

Utvecklingstrenderna för regionstrukturen fram till år 2050 utreddes i fem landskap inom projektet Hållbar regionstruktur inom metropolområdet (METKA). Inom projektet, som blev klart 2008, jämfördes olika utvecklingstrender och deras konsekvenser för den ekologiska, sociokulturella och

ekonomiska hållbarheten.

Den s.k. METKA-modellen utformades utifrån principerna för utvecklandet av en hållbar regionstruktur. Enligt modellen bör markanvändningen förenhetligas och kollektivtrafiken utvecklas kraftigt framför allt i järnvägskorridorer mellan huvudstadsregionen och andra stadscentra i området. Det växande metropolområdets struktur blir desto hållbarare ju bättre man utnyttjar den nuvarande strukturen och de nuvarande spårtrafikstationerna. En hållbar regionstruktur räcker inte ensam till för att dämpa klimatförändringen utan det behövs också ett kännbart stöd från andra åtgärder och en förändring av de nuvarande vanorna när det gäller resor och boende. En fungerande regionstruktur är emellertid en förutsättning för andra hållbara val.

➤ **Hållbar regionstruktur inom metropolområdet.** Nylands förbunds publikationer. 2008.

### METKA-modellen

METKA-modellen kan sammanfattas som en konsekvent utvecklingsstig för samhällsstrukturen, där man först förtätar och kompletterar nuvarande centralorter och först därefter utvidgar strukturen till nuvarande och nya järnvägskorridorer

#### FÖRTÄTA - Den nuvarande strukturen utnyttjas

Konsekvensgranskningar visar att de negativa konsekvenserna av tillväxten är mindre när samhällsstrukturen kan utvecklas inom den nuvarande regionstrukturen, dvs. inom de existerande centra, där service och kollektivtrafik redan finns färdigt. Det är framför allt de största stadscentra som behöver förtätas.

#### KOMPLETTERA - Det byggs järnvägar som betjänar de nuvarande tätorterna

Förtätningen av den nuvarande strukturen har sina gränser. Ju närmare den nuvarande strukturen verksamheten placeras desto hållbarare blir regionstrukturen. Nya banor som kompletterar den nuvarande regionstrukturen erbjuder möjlighet att utveckla kompletterande tät markanvändning i närheten av den nuvarande tätorten. Detta förutsätter tillräckligt framförhållna investeringar och en målmedveten markpolitik.

#### HÅLL - Utvidgningen hålls inom de nuvarande järnvägskorridorerna

Regionstrukturen stärks mellan de största stadscentra. Strålförmiga spår- och vägtrafikkorridorer för fjärr- och närtrafik som effektivt förbättrar tillgängligheten framhäver denna utveckling, som axeln Helsingfors-Tavastehus-Tammerfors har visat. Områden som blir utanför spårtrafikkorridorerna bör knytas effektivt till järnvägarna med hjälp av anslutningstrafik

#### VÄLJ - Först väljs en ny järnvägskorridor

När tillväxten inte längre ryms i de nuvarande järnvägskorridorerna eller när det blir möjligt att förverkliga en ny järnvägskorridor närmare existerande centra, väljer man den mest hållbara och effektiva av de möjliga järnvägskorridorerna. En järnvägskorridor har beräknats kräva ungefär 200 000 invånares markanvändning runt sig. Järnvägskorridorernas effektivitet och kostnader är beroende av en stor mängd detaljer.

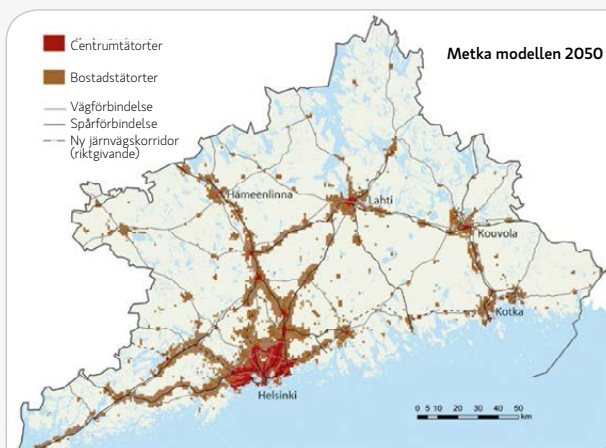


Bild 6: METKA-modellen strävar med hjälp av regionstrukturen efter en hållbar utveckling i Helsingfors metropolområde fram till 2050. Då kan metropolområdet ha 2,7 miljoner invånare.



### 2.3.2. Utvecklingsbild för markanvändningen i Nyland

Utvecklingsbilden för markanvändningen i Nyland (2009) är en strategisk syn på utvecklingen av markanvändningen i det tidigare landskapet Nyland och Sibbo fram till år 2035. I utvecklingsbilden utreddes om befolkningsutvecklingen i Nyland förutsätter nya järnvägar, vilken regionsstruktur en utveckling enligt de senaste årens trend leder till och vilken regionstruktur som är förmånligast för att dämpa klimatförändringen. I arbetet definierades de utvecklingstrender för markanvändningen som bör eftersträvas på lång sikt samt potentiella hotbilder som kan undvikas eller vilkas skadliga effekter kan lindras med god planering. Granskningarna av alternativ under arbetet med utvecklingsbilden har varit en del av arbetet med landskapsplanen och lagt grunden för utarbetandet av strukturmodellerna.

Publikationerna finns på adressen [uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://uudenmaanliitto.fi/julkaisut)

» Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityskuvan vaihtoehdot 20.12.2008. Rapport. Nylands förbund 2008.

» Utvecklingstrender i Nyland fram till 2035. Sammandrag av utvecklingstrenderna och resultaten av konsekvensbedömningen. Nylands förbunds broschyr 2008.

#### Utvecklingstrender i Nyland

Arbetet med utvecklingsbilden åskådliggör riktlinjerna för markanvändningen, boendet och trafiken genom att man beskriver den tidigare utvecklingen och nuläget. Granskningen omfattar dessutom andra teman som avspeglas i markanvändningen på landskapsnivå, såsom näringar, grönområden och andra obebbyggda områden samt miljö. Bedömningen av alternativen gav slutsatser och anvisningar för den fortsatta planeringen inför följande landskapsplanerunda.

#### De viktigaste resultaten av bedömningen av alternativen konsekvenser:

1. En folkmängd enligt prognoserna förutsätter inte nödvändigtvis nya järnvägar. Befolkningsökningen verkar räcka till för högst en ny effektivt fungerande järnvägskorridor före 2035.
2. Det lönar sig att utnyttja de nuvarande järnvägarnas stationsområden effektivt. Speciellt en del av kustbanans stationsområden är klart underutnyttjade.
3. Det lönar sig att utveckla de medelstora centrumen vid sidan av huvudstadsområdet.
4. Små centrum utan förbindelse med järnvägsnätet samt glesbebyggelse är oförmånliga framför allt med tanke på utsläppen av växthusgaser från trafiken.
5. Största delen av de totala CO<sub>2</sub>-utsläppen per invånare förorsakas av energianvändningen i byggnader. Utrymmesstandarden inverkar mycket på utsläppen.
6. De totala utsläppen av växthusgaser är minst i det alternativ där tillväxten styrs till de nuvarande järnvägskorridorerna och utmed metron österut och västerut.
7. Möjligheterna att minska utsläppen av växthusgaser med hjälp av regionstrukturens utveckling är begränsade, utöver detta måste man koncentrera sig på att bl.a. förbättra energieffektiviteten och minska förbrukningen.

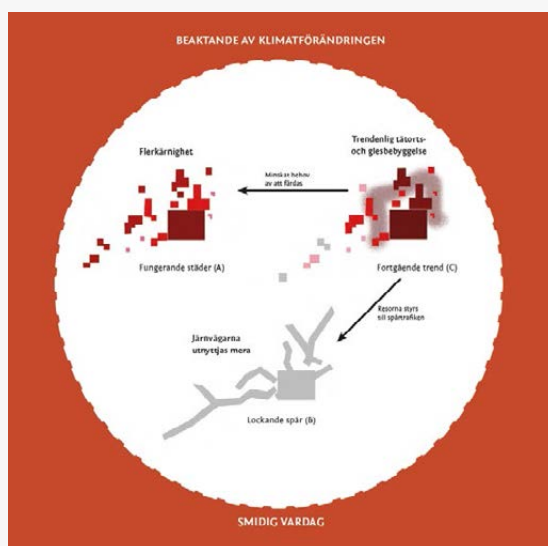


Bild 7. De alternativa utvecklingstrender som granskades i arbetet med utvecklingsbilden var a) fungerande städer, b) lockande spår och c) fortgående trend. Genomgående faktorer i granskningen var en smidig vardag och beaktande av klimatförändringen

### 2.3.3. Strukturmodeller

Den långsiktiga granskningen av alternativ i fråga om regionstrukturen utfördes 2009–2010 genom att man tog fram tre olika strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland efter sammanslagningen. Med hjälp av modellerna undersöktes alternativen i fråga om markanvändning, trafik och dimensionering genom att den tidigare granskningen av utvecklingsbilden fördjupades. Man kan bekanta sig närmare med strukturmodellerna i en separat publikation som handlar om dem.

I fråga om strukturmodellerna gjordes en separat konsekvensbedömning, som styrkte de resultat som erhållits genom utvecklingsbilden. Enligt konsekvensbedömningen

- räcker den prognostiserade befolkningsökningen till för att öppna högst en ny, effektivt fungerande järnvägskorridor före 2035.
- lönar det sig att utnyttja stationstrakterna vid de nuvarande järnvägarna effektivt
- lönar det sig att utveckla medelstora centralorter vid sidan av huvudstadsregionen
- är små tätorter som är lösruckta från järnvägsnätet samt glesbebyggelse oförmånlig särskilt med tanke på utsläppen av växthusgaser från trafiken.

Utgående från en omfattande remissrunda, konsekvensbedömning och växelverkan bereddes den grundstruktur som styr arbetet med etapp-landskapsplan 2. Den utgör en syntes av de olika alternativa strukturmodellernas bästa egenskaper, dock med hänsyn till varje kommuns befolkningsökningspotential. Grundstrukturen presenterades inte på någon karta utan den är en verbal beskrivning av de centrala målen för arbetet med landskapsplanen. Grundstrukturen godkändes i Nylands och Östra Nylands landskapsstyrelser i december 2010. I grundstrukturen angavs principerna för etappplanen genom fyra teman. Grundstrukturen beskrivs mera ingående i kapitel 3 i planbeskrivningen.

» **Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035.** Nylands förbunds publikationer E 105 -2010

» **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi.** Nylands förbunds publikationer E 106 - 2010. (svenskt sammandrag och slutsatser)

» **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 UrbanZone liikkumisvyyhykkeit ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi.** Nylands förbunds publikationer E 107 - 2010. (svenskt presentationsblad)

## 2.4. Granskningar av utvecklingskorridorer

När planlösningen har beretts har man utnyttjat kommunernas och förbundets gemensamma utredningar för olika trafikkorridorer.

### 2.4.1. Ramplan för Helsingfors–Borgå och Trafikvision för södra Sibbo

I ramplanen för Helsingfors–Borgå (2010) formulerades en gemensam vision för planeringen av markanvändningen och idéer för kommande decennier.

Den mest centrala planeringsfrågan var framtida regionstrukturen mellan Helsingfors och Borgå och den mest konkreta frågan kopplingen av kollektiv- och spårtrafiksystemet till den framtida samhällsstrukturen. I trafikvisionen för södra Sibbo (2011) undersöktes Sibbesborgs spårtrafikförbindelser och ett stegvist förverkligande av dem. I visionen presenterades en befolkningstillväxt på sammanlagt knappt hundra tusen invånare i Sibbesborgsområdet.

### 2.4.2. Utvecklingskorridoren Lännentiet Utredning

Hangö, Raseborg, Ingå, Sjundeå och Kyrkslätt gjorde tillsammans med Nylands förbund en utredning om utvecklingskorridoren Lännentiet, som blev klar i juni 2009. För den utvecklingskorridor som Kustbanan och stamväg 51 bildar från Kyrkslätt till Hangö formulerades en vision på lång sikt för trafiksystemet. I arbetet anvisades en gemensam utvecklingsstig för markanvändningen och trafiken samt angavs de viktigaste åtgärderna inom den närmaste framtiden för att förverkliga stigen.

» **Utvecklingskorridoren Lännentiet Utredning.** Nylands förbunds samarbetspublikationer C 66 – 2009.

### 2.4.3. Utvecklingsbild för markanvändningen längs Västbanan

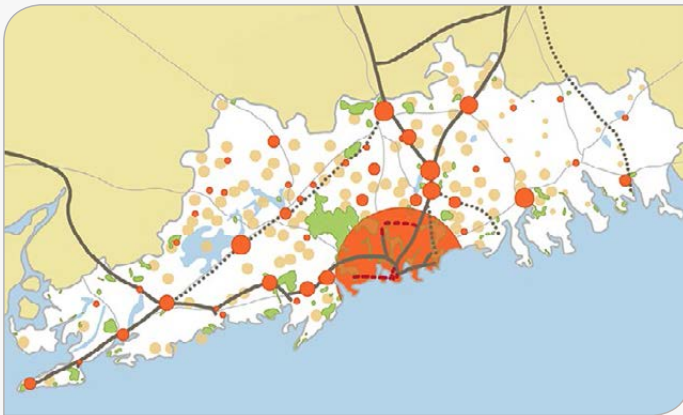
Esbo, Helsingfors, Kyrkslätt, Lojo, Vichtis och Nylands förbund utarbetade tillsammans en utredning om utvecklingsbilden för markanvändningen längs Västbanan på sträckan Esbo–Kyrkslätt–Vichtis–Lojo. Den utgör kommunernas syn på hur markanvändningen i området och den stadsbana som enligt planerna ska förverkligas stegvis från Esbo till Lojo kunde samordnas. Utredningen om utvecklingsbilden preciserar den expansionsriktning för tätortsstrukturen som angetts i den fastställda landskapsplanen för Nyland.

» **Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys.** Esbo stad. 2009.

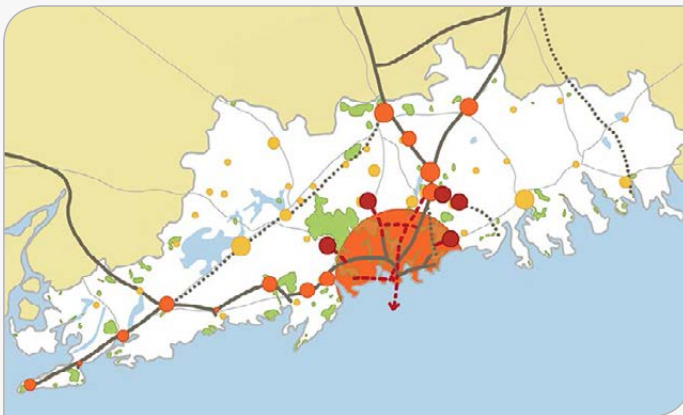
Publikationerna finns på adressen [uudenmaanliitto.fi/julkaisut](http://uudenmaanliitto.fi/julkaisut)

## Strukturmodeller

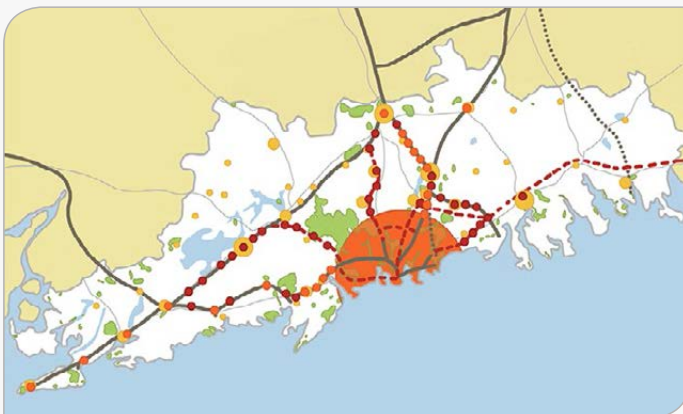
De huvudsakliga alternativ som jämfördes under arbetet med strukturmodellerna var Flerkärn-, Finger- och Länkmodellen.












I **FLERKÄRNMODELLEN** undersöktes möjligheterna att utnyttja nuvarande centra och tätorter som alternativ till nya järnvägar och tätorter. Tillväxten styrdes så att de nuvarande detaljplaneområdena förtätades och utvidgades, och detta mera utanför järnvägsnätet och huvudstadsregionen än i de andra strukturmodellerna. I modellen undersöktes också konsekvenserna av glesbebyggelse.



Med hjälp av **FINGERMODELLEN** utreddes utvecklingen av nuvarande och nya, sinsemellan alternativa järnvägskorridorer samt stora stationstrakter med mångsidiga funktioner som stöder sig på dem. För nya stationsstrakter angavs en eftersträvd områdeseffektivitet.



**LÄNKMODELLEN** baserade sig på utvecklandet av nya järnvägskorridorer. Med hjälp av modellen utreddes inverkan av tillväxt i flera små stationsstrakter som ett alternativ

-  Nuvarande tätort där ingen tillväxt anges i modellen
-  Ny stationstrakt där tillväxt anges
-  Byområden där 28 000 invånare anges
-  Nuvarande stationstrakt där tillväxt anges
-  Ny bana eller bana under uppförande
-  Nuvarande bana i persontrafik
-  Bana för godstrafik
-  Huvudväg
-  Skydds- eller rekreationsområde

**Bild 8.** De huvudsakliga alternativa strukturmodellerna.



Bild 9: Områdena för trafiksystemplanerna i Nyland. Kyrkslätt, Nurmijärvi och Sibbo hör till området för två olika trafiksystemplaner.

#### 2.4.4. Utredning om markanvändningen och trafiken i järnvägszonen i Klövskog

I utredningen om markanvändningen och trafiken i järnvägszonen i Klövskog (2009–2010) undersöktes Klövskogsbanans sträckning från Ringbanan till Klövskog mera ingående. I utredningen har man undersökt två ban- och markanvändningsalternativ, där grundlösningen överensstämmer med de huvudsakliga alternativ för järnvägsnätet som använts i Nylands förbunds granskning av strukturmodeller för landskapsplanen.

#### 2.4.5. Internationella trafikprojekt

Till arbetet med Nylands landskapsplan hänför sig också följande internationella trafikprojekt: Rail-Baltica, Helsinki–Tallinn Transplan och Bothnia Green Logistic Corridor.

Målet med projektet **Helsinki–Tallinn Transplan** var att producera information och forskning om trafik och markanvändningsplanering för tvillingstadsregionen Helsingfors–Tallinn som resultat av fördjupat samarbete. Samarbetet bedrevs genom att den offentliga och den privata forskningen på bägge sidorna av Finska viken sammanförs. Dessutom har detta projekt kopplingar till det bedömningsarbete som gäller projektet Rail Baltica.

Syftet med projektet **Rail Baltica** är att skapa en snabb järnvägsförbindelse från Tallinn via de baltiska länderna till Polen. Till projektet har dessutom kopplats bedömningen av förutsättningarna att förverkliga en sjöförbindelse eller rentav trafiktunnel mellan Tallinn och Helsingfors.

Syfte med projektet **Bothnian Green Logistic**

Corridor är att undersöka hur naturtillgångarna och den växande industrin i nordligaste Europa och Barentsregionen kunde kopplas till industriproduktionen och marknaderna i Östersjöregionen och Mellaneuropa. Tyngdpunkten i projektet ligger på att utveckla järnvägsförbindelser och hamnar.

#### 2.5. Trafiksystemplaner

I Nyland finns tre trafiksystemplaneområden. I trafiksystemplanerna anges de centrala utvecklingsbehoven och utvecklingsprojekten som ansluter sig till trafiksystemet i området och presenteras en eftersträvd tidtabell för genomförandet av dem. De åtgärder som anses nödvändiga under de närmaste åren skrivs in i ett intentionsavtal som staten och kommunerna samt övriga parter försöker främja i sitt beslutsfattande.

Angående Helsingforsregionens trafiksamkommuns (HRT) trafiksystemplan för **Helsingforsregionen** (HLJ 2011), som gäller 14 kommuner, fattades ett trafiksystembeslut 2011. Det var en del av intentionsavtalet om markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT) för 2012–2015, som godkändes i juni 2012. Följande trafiksystemplan för Helsingforsregionen började utarbetas 2012. Trafikstrategin och intentionsavtalet för **östra Nyland** godkändes 2009. Trafiksystemplanen för **västra Nyland** blev klar 2005. Den reviderades 2009 och ett nytt intentionsavtal om främjande av åtgärder för att utveckla trafiksystemet godkändes 2010. En ny trafiksystemplan för västra Nyland började utarbetas 2012.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland och HLJ-pla-

nen, som beretts samtidigt, utarbetades i nära samarbete och huvudmålet för dem sammanfaller. Även trafiksystemplanerna för östra och västra Nyland har beaktats när etappplansplan 2 har utarbetats. Landskapsplanen omfattar ett större område än Helsingforsregionen och trafikfrågorna behandlas mera allmänt än i trafiksystemplanerna. De behov av att utveckla trafiksystemet som stöder förverkligandet av regionstrukturen enligt landskapsplanen presenteras i kapitel 9 i planbeskrivningen.

## 2.6. Andra utredningar

Till planarbetet hänförs sig flera omfattande utredningar, som Nylands förbund i huvudsak tagit fram som eget arbete eller tillsammans med samarbetspartner. Utredningarna har utnyttjats på olika sätt i olika faser av planarbetet. I det följande presenteras det centrala innehållet i utredningarna. I kapitel 5, där planlösningen motiveras, beskrivs mera ingående hur utredningarna utnyttjats.

### 2.6.1. Utredningar om planreserver (2010-2012)

Utredningen om detaljplanereserver och planer i Nyland och Östra Nyland 2035 (2010) sammanställde uppgifter om kommunernas detaljplanereserver för boende och arbetsplatser till stöd för dimensioneringen i landskapsplanen. De planreserver och planer för boende som kommunerna uppskattat att kommer att förverkligas räcker för sammanlagt cirka 25 års behov. En väsentlig fråga är om förverkligandet av dessa reserver och planer förtätar samhällsstrukturen eller om det bland dem också finns sådana områden som splittrar strukturen. Uppgifterna om planreserver kompletterades ytterligare under 2011 och 2012.

» **Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035.** Nylands förbunds publikationer E 109 - 2010. (svenskt presentationblad)

### 2.6.2. Utredning om centralortsnätet (opublicerad utredning 2011)

Utredningen om centralortsnätet utgår från utkastet till landskapsplan, där det har föreslagits att centralorterna indelas i tre klasser: rikscentrum, regioncentrum och subcentrum. I arbetet granskades en ändamålsenlig indelning i olika centralortsklasser och togs ställning till vilken centralortsklassificering som utgångsmaterialet ger upphov till i Nyland. Som resultat av arbetet presenterades det centralortsnät som materialet och analyserna ger till stöd för landskapsplanläggningen.

### 2.6.3. Smultronställen för boendet (2010)

Syftet med den Smultronställegranskning som

gjorts i samband med arbetet med strukturmodeller har varit att producera information om de mest attraktiva och lämpligaste områdena för tätortsbyggande i landskapen. I arbetet har man temavis behandlat frågor som är väsentliga för att ett ställe ska lämpa sig för byggande och vara attraktivt som boningsort. Dessa frågor är landskapsstruktur, natur, rekreation och kulturmiljövärden. I arbetet har man inte beaktat till exempel trafikmässiga eller kommuneekonomiska aspekter.

» **Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 108 - 2010. (svenskt presentationblad)

### 2.6.4. Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen (2011)

Befolkningsökningen och ökningen av antalet arbetsplatser i landskapet orsakar hårdare tryck på att tätorterna ska expandera även till åkerområden. I utredningen angavs vilka åkrar som är bördiga med tanke på jordbruksproduktionen. Dessa åkrar har beaktats när tätorterna avgränsats i etappplansplan 2.

» **Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 115 - 2011. (svenskt presentationblad)

### 2.6.5. Material om natur- och rekreationsområden

När planen beretts har man som material rörande natur- och rekreationsområden använt bland annat miljöförvaltningens geografiska information och naturutredningar som kommunerna låtit göra. Utredningar om det ekologiska nätverket som omfattar hela området har gjorts 2002, en översyn för Nylands del har gjorts 2006 och för södra Sibbos och västra Borgås del 2009. Uppdateringsbehov i fråga om rekreationsområden, grönförbindelsebehov och friluftsleder insamlades från kommuner och andra aktörer 2009–2010.

En materialförteckning över naturuppgifter som utnyttjats när etappplansplanen utarbetats ingår i bilaga A till planbeskrivningen. Inom förbunden har dessutom producerats följande material:

» Resultaten av projektet **Itä-Uudenmaan maakunnalliseksi arvokkaat luonnonympäristöt och naturutredningen** (2010), publikation Östra Nylands förbund 96/2010 (svenskt sammandrag) och Nylands förbunds opublicerade sammandragsmaterial

» **Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontselvitys 2011.** Nylands förbunds opublicerade rapport

» **Slutrapport från projektet Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle.** Nylands förbunds publikation E119-2012 (Kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland, svenskt presentationsblad)

### 2.6.6. Preliminär utredningsplan samt konsekvensbedömning för järnvägen Esbo–Lojo–Salo (ESA) (2010)

Trafikverket har gjort en preliminär utredningsplan över den nya bansträckningen för direktbanan Esbo–Salo. Utöver den preliminära utredningsplanen har det gjorts en lagstadgad miljökonsekvensbedömning (MKB-förfarande) av flera olika alternativa sträckningar. Planeringsarbetet har gett material för valet av bästa sträckning vid landskapsplanläggningen.

» **Direktbanan Esbo-Salo. Förfarande vid miljökonsekvensbedömning, konsekvensbeskrivning**, Trafikverket. 2010

### 2.6.7. Östbanan (2010-2011)

År 2010 inledde Trafikverket tillsammans med Nylands förbund och Östra Nylands förbund (från början av 2011 det sammanslagna Nylands förbund) samt miljöministeriet ett arbete där man utredde alternativa sträckningar för en ny snabb fjärrjärnvägsförbindelse från Helsingfors österut och hur den skulle anges i etapplandskapsplan 2 för Nyland. I utredningen ingick också att klarlägga vilken roll den s.k. Heli-bansträckningen, som finns i landskapsplanerna, spelar som en del av den nya järnvägsförbindelsen. Rapporter utarbetades över alternativen och deras konsekvenser för såväl planutkast- som planförslagsfasen.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väliraportti**. Trafikverkets planer 3/2011 (svenskt sammandrag)

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten**. Trafikverkets planer 1/2012 (svensk sammanfattning)

Medan planförslaget utarbetades lät Trafikverket och Nylands förbund göra en banteknisk utredning om alternativa ställen där Heli-sträckningen kunde ta av från huvudbanan inom Helsingfors och Vanda (opublicerad utredning 2012).

### 2.6.8. Utredningar om handeln (2010-2013)

Detaljhandelns nuläge och placering i regionstrukturen samt sättet att styra den på landskapsnivå har utretts genom olika utredningar i olika faser av planarbetet. Syftet med utredningarna har varit att dimensionera de stora detaljhandelsenheter som anges i landskapsplanen och till nödvändiga delar också områdena för centrumfunktioner genom att utnyttja konsekvensbedömningar. Handelns servicenät har planerats som en del av centralorts nätet i Nyland så att handelslösningarna stödjer utvecklingen av en livskraftig samhällsstruktur.

» **Kauppa palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa**. Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010. (svenskt presentationblad)

» **Kauppa rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen**. Nylands förbunds opublicerade rapport 2011.

Utvecklingsutsikterna för handeln, dess regionala betydelse och behovet av att ange maximidimensionering samt maximidimensioneringen enligt centralortsklass har utretts samt bedömts ytterligare när planförslaget beretts.

» **Kauppa palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi**. Nylands förbunds rapport, publiceras 2013.

### 2.6.9. Splittring av bebyggelsen (2011)

I publikationen Byggnad utanför detaljplaneområden i Nyland beskrivs fenomenet med splittring av bebyggelsen och dess konsekvenser i Nyland. I utredningen har man också undersökt bynätverket i landskapet. I publikationen granskas landskapsplanläggningens och kommunernas metoder att påverka glesbebyggelsen.

» **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla**. Nylands förbunds publikationer E 118 - 2012. (Byggnad utanför detaljplaneområden i Nyland, svenskt presentationsblad)

### 2.6.10. Här äro marker härligare. Kulturmiljöutredning (2012)

Utredningen om värdefulla kulturmiljöer på landskapsnivå gjordes för att identifiera kulturella drag och landskap som är utmärkande för landskapet, som ett försök att beakta och samordna värdena med den övriga markanvändningen. Med kulturmiljöer avses omfattande helheter som omfattar såväl landskapsområden som byggnadsarv samt fornlämningar, landskapssevärdheter och vårdbiotoper i anslutning till dessa.

» **Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt**. Nylands förbunds publikationer E 114 - 2012. (svensk sammanfattning)

### 2.6.11. Landskapshistorieutredning (2011)

I utredningen producerades geografisk information om bosättnings- och landskapsstrukturen i Nyland vid tvärsnittstidpunkter omkring 1560- och 1780-talen. I publikationen "Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan" redogörs för orsak-verkan-sambandet när det gäller bosättningsstrukturens utveckling under de senaste århundradena samt för faktorer i anslutning till landskapets förändring och bevarande. Utredningen är en del av en mera omfattande kulturmiljöutredning.

» **Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Uudenmaan paikkatietoaineistot**. Nylands förbunds publikationer E 113 - 2011. (svensk sammanfattning)

# MÅLEN FÖR PLANEN



# 3. MÅLEN FÖR PLANEN

Genom etappplansplan 2 ändras, kompletteras och förenhetligas de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland. Målen för de tidigare planerna förblir oförändrade till den del som markanvändningsformerna inte behandlas i etappplansplan 2.

Målen ändras till den del som de ändrade riksomfattande målen för områdesanvändningen samt den av Nylands och Östra Nylands landskapsstyrelser godkända grundstrukturen för landskapet det förutsätter. Lösningen i landskapsplanen förmedlar de riksomfattande målen till kommunplanläggningen och myndigheternas verksamhet.

I planbeskrivningen koncentrerar man sig på att beskriva de saker, mål och principer som änd-

ras i etappplansplan 2 jämfört med tidigare planer. En bedömning av hur målen uppnås presenteras i kapitel 7 i beskrivningen.

## 3.1. Grundstrukturen i landskapsplanen

Den grundstruktur för landskapsplanen som härletts ur arbetet med strukturmodeller via konsekvensbedömningen godkändes i Nylands landskapsstyrelse 13.12.2010 och i Östra Nylands landskapsstyrelse 17.12.2010. Grundstrukturen är en verbal beskrivning av visionen och de centrala principerna för beredningen av landskapsplanen, som fungerar som mål för planarbetet.

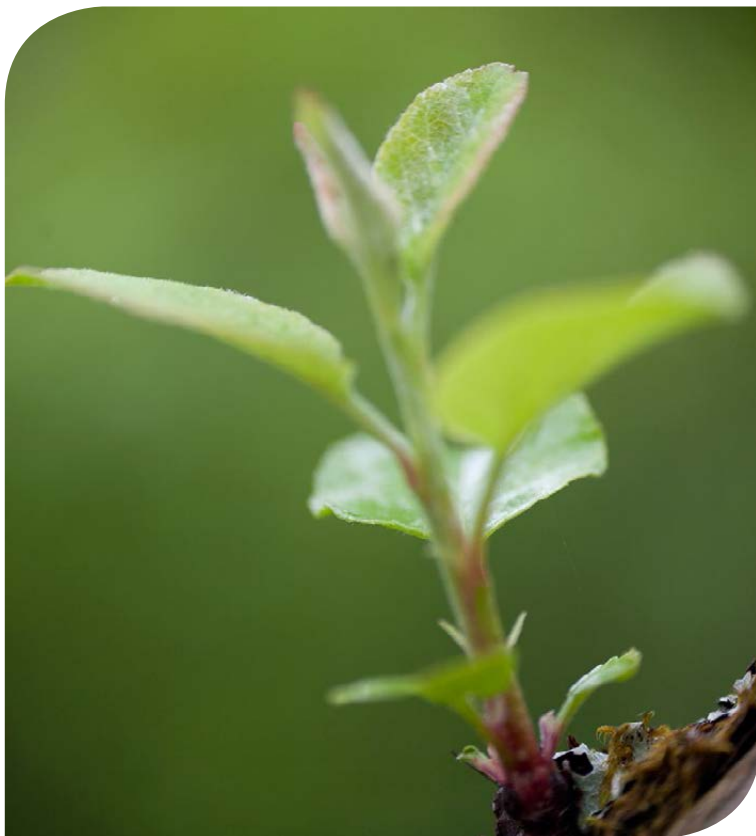
### 1. Region- och samhällsstrukturen förtätas

- Man utnyttjar i första hand den nuvarande samhällsstrukturen så att tyngdpunkten vid utvecklandet ligger inom zoner som är mest fördelaktiga med tanke på trafiken och på utsläpp från trafiken. Dessutom använder man sig vid markanvändningslösningarna så effektivt som möjligt av Västmetron till Mattby och Ringbanan, vilka håller på att byggas.
- Principerna för förtätandet av befintliga centrum fastställs så att man förstärker tätorter som stöder sig på områdena invid de befintliga järnvägarna och inom busstrafikens kvalitetskorrider.
- De nuvarande landskapsplanernas centralortsnet justeras vid behov och man utreder möjligheterna att göra de nuvarande områdena för tätortsfunktioner mindre eller alternativt förverkliga dem i etapper.
- Man bereder sig på att öppna nya tillväxtkorrider som stöder sig på bantrafik på lång sikt för att försäkra sig om att det är möjligt att förverkliga dem.
- Man uppgör ett fungerande och hållbart trafiksystem som stöder sig på landskapsplanens region- och samhällsstruktur. I landskapsplanen behandlar man den regionala kollektivtrafikens viktigaste bytesplatser, lösningar som anslutningsparkeringen kräver, bantrafikens stationer samt kollektivtrafikens kvalitetskorrider och förbättrandet av möjligheterna för cykling.
- Man försäkras om att det som en del av samhällsstrukturen finns ett tillräckligt rekreationsområdesnätverk som är lätt att nå och ett fungerande ekologiskt nätverk.

### 2. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks

- Fungerande nationella och internationella trafikförbindelser främjas genom att förverkliga nya spårförbindelser från Helsingfors i riktning mot Åbo och mot St Petersburg. Dessutom utreder man möjligheten att göra en områdesreservering för Helsingforsregionens flygplats.
- Man utvecklar förutom de strålförmiga trafikförbindelserna också tvärgående trafikförbindelser.
- Man drar nytta av metropollandskapets särdrag i fråga om kultur och miljö samt möjligheter att erbjuda mångsidiga livsmiljöer och livsmiljöer av olika slag.
- Man stöder en utveckling där näringslivet kan etablera sig på områden som är centrala för verksamheten och samtidigt förbättrar man arbetsplatsernas närhet genom att göra det möjligt för företagen att placera sig nära invånarna och invid bra kollektivförbindelser.





### 3. Handelns servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen

- Man granskar handelns servicenät utgående från utgångspunkterna för landskapsplanen för Nyland i vilka sådan detaljhandel som är av regional betydelse styrs i första hand till områden för tätortsfunktioner.
- Man beaktar de ändringar som görs i lagstiftningen gällande handeln. Ändringarna bör beaktas då lagändringen träder i kraft.
- Man styr placeringen, dimensioneringen och tidpunkten för förverkligandet av stora detaljhandelsenheter som har regional betydelse genom att binda dem till den övriga samhällsstrukturens utveckling.

### 4. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden

- Man beaktar att behovet att styra byggandet på glesbygden är olika i olika regioner, behov att styra byggandet finns speciellt i Helsingforsregionen. I landskapsplanen ges planeringsbestämmelser genom vilka man strävar till att styra byggandet till byarna.
- Man fastställer vilka byar som är de viktigaste för region- och samhällsstrukturen och gör ändringar i de beteckningar för byar som finns i Nylands och Östra Nylands landskapsplaner så att de blir överensstämmande.
- Man främjar verksamhetsförutsättningarna för jord- och skogsbruksnäringarna genom att sträva till att bevara enhetliga åker- och skogsområden.

### 3.2. De riksomfattande målen för områdesanvändningen för grundstrukturens del

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Målen ska beaktas och uppnåendet av dem ska främjas i planeringen av landskapet, kommunernas planläggning och de statliga myndigheternas verksamhet.

De av statsrådet godkända reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.3.2009 ([www.ymparisto.fi/vat](http://www.ymparisto.fi/vat)). Vid översy-

nen av målen har man betonat de utmaningar som dämpningen av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen innebär för områdesanvändningen. Vid översynen reviderades de särskilda mål som gäller Helsingforsregionen kännbart.

Samtliga riksomfattande mål för områdesanvändningen styr utarbetandet av landskapsplanen, men i synnerhet följande reviderade mål berör markanvändningsformer enligt grundstrukturer som ska behandlas i etapplandskapsplan 2 för Nyland:

### Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön (4.3.)

#### Särskilda mål

I samband med planläggningen på landskapsnivå och generalplanläggningen skall en enhetligare samhällsstruktur främjas och åtgärder presenteras som är nödvändiga för att åstadkomma detta. I synnerhet för stadsregionernas del skall säkerställas ett trafiksystem som minskar behovet av personbilstrafik och främjar kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. I stadsregionerna skall också säkerställas ett centrumsystem och ett servicenät som främjar tillgången på service samt undersökas var stora detaljhandelsenheter skall placeras.

Vid planeringen av områdesanvändningen skall man sörja för ett tillräckligt utbud av tomtmark för byggandet av bostäder och arbetsplatser. I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Stora detaljhandelsenheter skall placeras så att de stödjer den nuvarande samhällsstrukturen. Dessa mål kan frångås bara om man genom undersökningar av behoven och konsekvenserna kan påvisa att ibruktageandet av området ligger i linje med en hållbar utveckling.

### Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning (4.5.)

#### Särskilda mål

Vid planeringen av områdesanvändningen bör man hålla kvar möjligheten att bygga motorleden Helsingfors–Vaalimaa, nya järnvägsförbindelser från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg samt andra betydande trafikleder av riksintresse. Vid planeringen av områdesanvändningen skall en plats anvisas för Helsingforsregionens flygplats med stöd av utredningar och konsekvensbedömningar i anslutning till denna.

När utbyggnaden av den spårbundna snabbtrafiken genomförs skall man sörja för verksamhetsbetingelserna för när- och tätortstrafiken.

### Specialfrågor i Helsingforsregionen (4.6.)

#### Särskilda mål

Vid planeringen av områdesanvändningen skall betydande byggande placeras till områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbunden trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen skall man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att nyttja kollektivtrafiken. Vid områdesanvändningen skall man förebygga glesbyggande utanför den befintliga samhällsstrukturen.

Planeringen av områdesanvändningen stödjer det befintliga bynätet i och med att byggandet styrs till byarna och deras omedelbara näromgivningar. Ibruktageandet av nya områden för bostäder, arbetsplatser och service och betydande kompletteringsbyggande av befintliga områden skall schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik.

Helsingforsregionens trafiksystem skall utvecklas med hjälp av en trafiksystemplan som täcker hela regionen, så att trafiksystemet stävjar klimatförändringen och stödjer förenhetligandet av samhällsstrukturen och anordnandet av en tillräcklig bostadsproduktion.

Inom områdesanvändningen skall betingelserna för en utbyggnad av metronätverket västerut och österut säkerställas. Vid planeringen av områdesanvändningen skall man förbereda sig på att bygga ut den spårbundna trafiken om samhällsbyggandet och bostadsproduktionen förutsätter detta. Vid områdesanvändningen skall kopplingen av Helsingfors-Vanda flygplats till det spårbundna trafiknätet tryggas.

# UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANEN, NULÄGET I LANDSKAPET OCH CENTRALA FÖRÄNDRINGSFAKTORER



# 4. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANEN, NULÄGET I LANDSKAPET OCH CENTRALA FÖRÄNDRINGSFAKTORER

Nuläget beträffande de teman som behandlas i denna etappplansplan beskrivs i stor utsträckning redan i de gällande landskapsplanerna. I planbeskrivningen sätts fokus på att beskriva nuläget i landskapet och prognoserna för sådana omständigheter som har förändrats i det nyligen sammanslagna landskapet efter det att de föregående landskapsplanerna godkändes, eller som håller på att förändras som bäst.

## 4.1. Tidsspann och tillväxtprognos för befolkning och arbetsplatser

När arbetet med etappplansplanen inleddes hade Nyland cirka 1,5 miljoner invånare och 750 000 arbetsplatser. I landskapsplanläggningen förbereder man sig på 430 000 nya invånare och 250 000 nya arbetsplatser från 2009 till 2035. I dimensioneringen är det fråga om att förbereda sig på en tillväxt som också innebär att utrymmesstandarden i bostäder och företagslokaler eventuellt förbättras samt en alternativ utbyggnadsordning.

Tillväxtprognosen baserar sig på de landskapsplaner som godkändes för Nyland och Östra Nyland 2009 och 2010. I det tidigare Nyland utgör granskningar av alternativ som gäller regionala befolknings- och arbetsplatsprojektioner fram till 2035 ("Uudenmaan alueelliset väestö- ja työpaikkaprojektio vuoteen 2035") bakgrund till siffrorna i landskapsplanen. Statistikcentralens be-

folkningsprognoser utgör bakgrund till siffrorna i Östra Nylands landskapsplan. Antalet arbetsplatser har uppskattats i samarbete med företrädare för kommunerna och näringslivet.

Enligt uppskattningarna beror en avsevärd del av befolkningsökningen, 195 000 invånare, på invandring. Den naturliga befolkningsökningen står för en lika stor del. Det interna inflyttningsöverskottet inom Finland står för endast 40 000 invånare av befolkningsökningen. Det är mycket svårt att förutsäga flyttningsrörelsen, men det är sannolikt att invandringen inte slutar öka att en betydande del av den riktar sig mot Nyland.

I landskapsplanen presenteras inga kommunvisa tillväxtprognoser. Befolkningsökningen i de olika regionerna beräknas fortsätta i överensstämmelse med trenden under tidigare år så att Kuumu-regionen utökar sin andel något på huvudstadsregionens bekostnad, medan västra och östra Nylands andelar av tillväxten förblir oförändrade (bild 11). Antalet arbetsplatser antas fördela sig i samma proportion som befolkningsökningen i de olika regionerna. När handelslösningen planeras och konsekvenserna bedöms används grova kommunvisa befolkningsuppskattningar eftersom detaljhandels tilläggsbehov av affärsutrymme dimensioneras enligt befolkningen.

» **Kauppan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Nylands förbunds rapport, publiceras 2013.

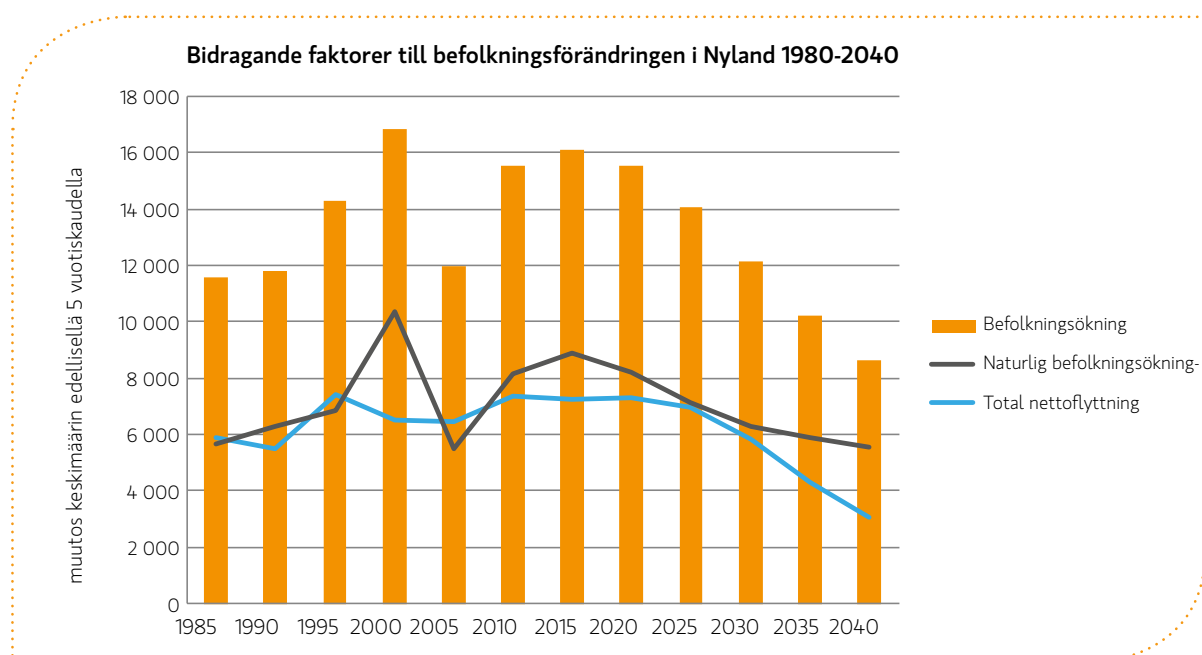


Bild 10. Förändringsfaktorer i Statistikcentralens prognos. Källa: Statistikcentralen och statistikcentralens befolkningsprognos 2012

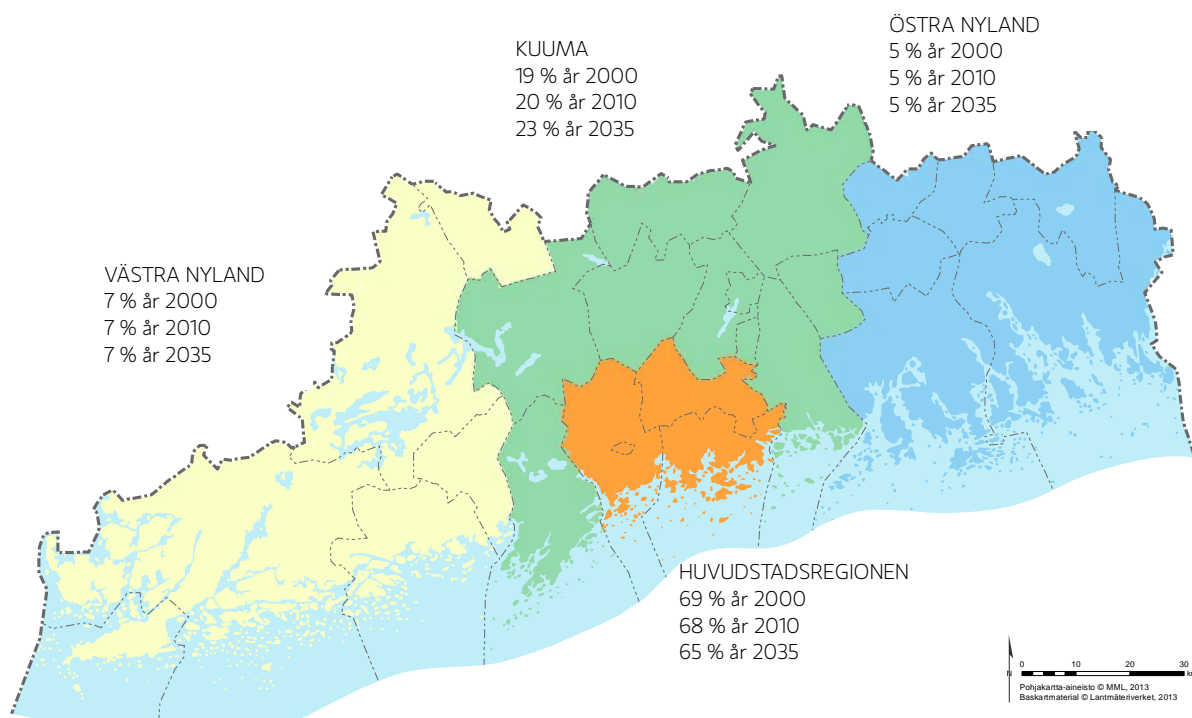


Bild 11. Befolkningsökningens fördelning i de olika delarna av Nyland 2000 och 2010 samt enligt uppskattning 2035.

## 4.2. Detaljplanesituationen och planerna i kommunerna

### Boenderymligheten varierar i Nyland

I Finland mäts boenderymligheten vanligtvis som kvadratmeter våningsyta per boende. I Nyland är boenderymligheten för närvarande cirka 36,6 m<sup>2</sup>-vy/boende, nedan boenderymligheten i övriga Finland är cirka 40,5 m<sup>2</sup>-vy/boende. I Nyland är man betydligt trångbodare än i övriga Finland, men även i Nyland finns det många kommuner där utrymmesstandarden är anmärkningsvärt hög.

Boenderymligheten varierar i de olika regionerna: I huvudstadsregionen 34,9 m<sup>2</sup>-vy/boende, i Kuuma-kommunerna 39,2 m<sup>2</sup>-vy/boende, i västra Nyland i Raseborg 43,1 m<sup>2</sup>-vy/boende, i östra Nyland i Borgå 40,5 m<sup>2</sup>-vy och i Lovisa 44,4 m<sup>2</sup>-vy/boende.

Boenderymligheten utveckling påverkas mera av att hushållen krymper än av att bostäderna blir större. När befolkningen blir äldre bor allt flera ensam kvar i en familjebostad.

Största delen av kommunerna i Helsingforsregionen har rikligt med planreserver. De flesta kommunerna har tillräckligt med generalplanereserver för byggbehoven under de följande tio åren. Kommunerna har detaljplanereserver för några år framåt. Planreserverna finns emellertid inte nödvändigtvis på platser som är bra med tanke på stadsstrukturen eller efterfrågan. På en del av planområdena kan det planerade användningsändamålet ändras. Detaljplanerna är delvis föråldrade och en betydande del av den gamla planreserven för småhusområden finns på redan delvis bebyggda tomter och förverkligas mycket långsamt. Planläggningen måste kunna svara på aktuella behov och den måste garanteras resurser så att planreserven så bra som möjligt motsvarar kommunens och hela regionens behov.

I den utredning som gjorts om planreserven på landskapsplanens hela område har man beräknat hur de detaljplaneområden som är färdiga och de som ingår i planer räcker till i förhållande till den prognostiserade ökningen av antalet invånare och arbetsplatser. De färdiga detaljplaneområdena som är planlagda för boende räcker till för ungefär åtta år i Nyland om de förverkligas. De områden som kommunerna uppskattar att ska detaljplanläggas och som ingår i kommande planer räcker

för nästan 18 års behov. I granskningen har man även beaktat boenderymlighetens förutspådda utveckling.

I den utredning som gjorts om planreserven i Nyland har man uppskattat hur en befolkningsökning på cirka 430 000 invånare enligt etapp-landskapsplan 2 påverkar behovet av att bygga bostäder. Det kalkylerade behovet av våningsyta för boende är enligt uppföljningsuppgifterna sammanlagt cirka 32 mn m<sup>2</sup>-vy fram till 2035, när man beaktar både befolkningsökningen och den stigande boenderymligheten. Den uppskattade genomsnittliga boenderymligheten 2035 är 50 m<sup>2</sup>-vy / invånare.

Den planreserv som anvisats för boende i de gällande detaljplanerna uppgår till sammanlagt cirka 11 mn m<sup>2</sup>-vy, varav kommunerna har beräknat att cirka 9 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas före 2035. Utöver detta har kommunerna meddelat att de kommer att planlägga ny våningsyta på sammanlagt cirka 26 mn m<sup>2</sup>-vy för boende, varav de bedömer att cirka 21 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas. Av den våningsyta för boende som ingår i detaljplanereserven och kommunernas planer har man beräknat att sammanlagt cirka 30 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas, vilket är endast något mindre än det kalkylerade behovet av våningsyta inom bostadsbyggandet, som är 32 mn m<sup>2</sup>-vy.

Det årliga bostadsproduktionsbehovet uppskattas till cirka 1,2 mn m<sup>2</sup>-vy, dvs. cirka 15 000 bostäder. Utifrån detta kan man uppskatta att en detaljplanereserv på 9 mn m<sup>2</sup>-vy räcker till för nästan åtta års behov. De cirka 21 mn m<sup>2</sup>-vy för boende som ingår i kommunernas planer räcker dessutom enligt uppskattningen till för nästan 18 års behov. De planreserver och planer för boende som man uppskattar att kommer att förverkligas räcker till för sammanlagt cirka 25 års behov.

I områdesreserveringarna i etapplandskapsplan 2 för Nyland har man förberett sig på att antalet arbetsplatser ökar med 250 000 fram till 2035. Detta innebär ett byggnadsbehov på cirka 13 mn m<sup>2</sup>-vy, om boenderymligheten är cirka 50 m<sup>2</sup>-vy / arbetsplats. Detta möjliggör tillräcklig flexibilitet, eftersom det är svårt att förutspå arbetsplatsbyggandet.

Planreserven för arbetsplatser i kommunernas gällande detaljplaner uppgår till cirka 21 mn m<sup>2</sup>-vy. Härav har kommunerna uppskattat att cirka 18 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas före 2035. Utöver detta har kommunerna meddelat att de kommer att planlägga ny byggnadsyta på cirka 15 mn m<sup>2</sup>-vy för arbetsplatser, varav kommunerna har uppskattat att cirka 11 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas före 2035. Av den våningsyta för arbetsplatser som ingår i detaljplanereserven och kommunernas planer har man beräknat att sammanlagt cirka 29 mn m<sup>2</sup>-vy kommer att förverkligas före 2035. Det är mer än dubbelt mera än det kalkylerade behovet av våningsyta för arbetsplatser.

I de gällande landskapsplanerna i Nyland finns det rikligt med områden för tätortsfunktioner, som fortfarande inte är detaljplanlagda. Av landskapsplanernas områden för tätortsfunktioner och centrumfunktioner (dvs. Helsingfors centrum) är sammanlagt 61 % detaljplanlagda i slutet av 2010. På de områden som möjliggör tätortsfunktioner är mest detaljplanlagt i huvudstadsregionen (77 %) och minst i Kuuma-regionen (46 %). Detaljplanlagda områden finns även utanför landskapsplanernas områden för tätorts- och centrumfunktioner, särskilt på vidsträckt industriområden.

Skillnaderna mellan kommunerna är emellertid stora när det gäller planreservernas tillräcklighet. Tillväxttrycket när det gäller bosättning och arbetsplatser varierar i landskapets olika delar. De gällande och planerade planreserverna är inte heller alltid optimalt belägna med tanke på regionsstrukturen. Resultaten av utredningarna om planreserver motiverar lösningen enligt grundstrukturen i landskapsplanen, nämligen att förtäta den nuvarande samhällsstrukturen och särskilt utnyttja befintliga järnvägskorridorer och starka buss- och trafikkorridorer.

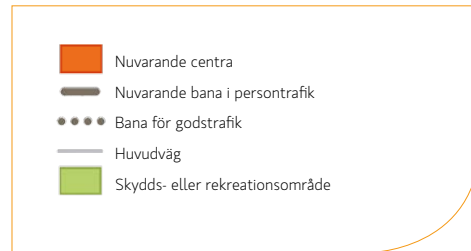
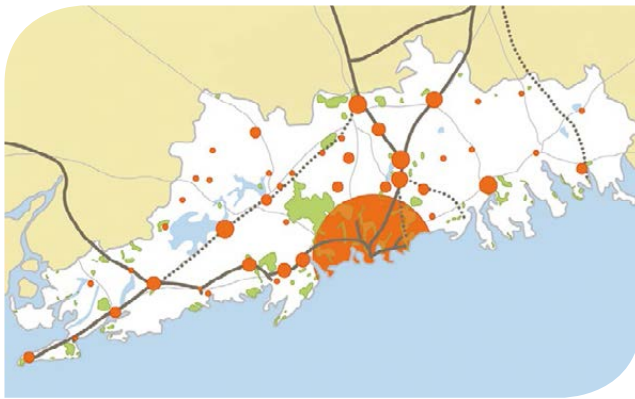
» Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavaranot ja suunnitelmat 2035. Nylands förbunds publikationer E 109 – 2010. (svenskt presentationsblad)

### 4.3. Nuläget beträffande region- och samhällsstrukturen

#### 4.3.1. Regionstrukturens koncentration

Till följd av den kraftiga tillväxten i metropolområdet ställs det exceptionellt hårda krav på markanvändningsplaneringen i Nyland. Huvudstadsregionen utgör den urbana kärnan i Finlands metropolområde, och den vidgar sig som en tätortszon till kranskommunerna och särskilt i huvudbanans riktning. Västra och östra Nyland är ett nätverk av fristående stadscentra och mindre tätorter.

Befolkningen och arbetsplatserna i Nyland är kraftigt koncentrerade till huvudstadsregionen. Cirka 88 % av hela området befolkning bor inom en radie på 50 kilometer från Helsingfors centrum. De senaste åren har folkmängden ökat proportionellt sett mest i Kuuma-regionen, dvs. huvudstadsregionens kranskommuner, men kvantitativt är ökningen fortfarande störst i huvudstadsregionen.



**Bild 12.** Den nuvarande strukturen i Nyland

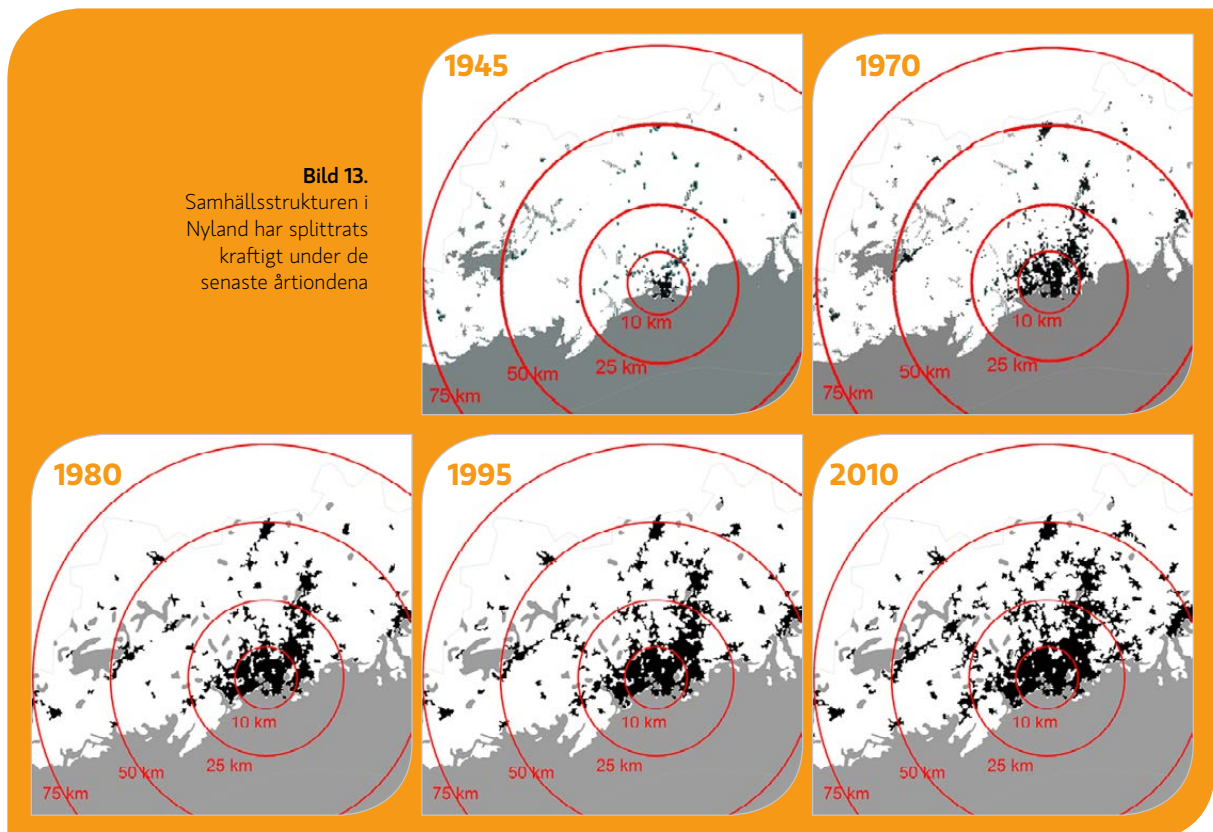
Etapplandskapsplanen för Nyland har utarbetats i en situation där flera kommunsammanslagningar just har företagits eller planeras. Ändringarna i kommunstrukturen kommer att påverka ordnandet av den kommunala servicen under de närmaste åren. På längre sikt kan ändringarna påverka på region- och samhällsstrukturen.

#### 4.3.2. Samhällsstrukturens splittring

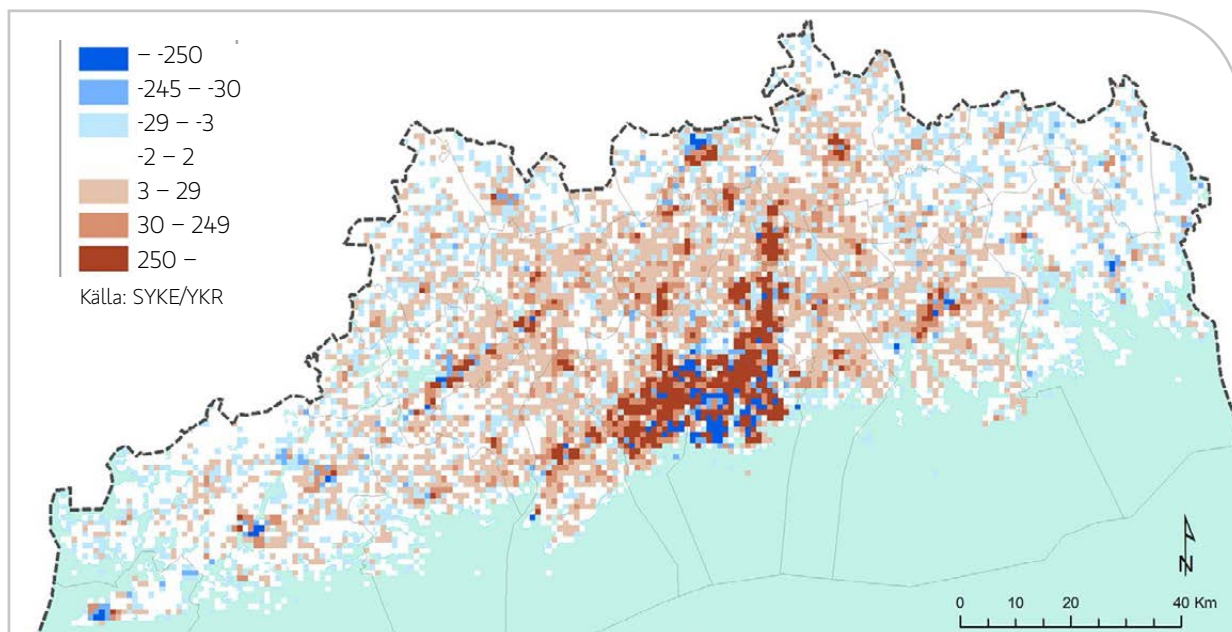
Under de senaste tio åren har samhällsstrukturen i huvudstadsregionen förtätats samtidigt som samhällsstrukturen har splittrats i de flesta kranskommunerna. I områden med kraftig tillväxt har efterfrågan och priset på bostäder, det ökade antalet

arbetsplatser samt förändringarna i näringsstrukturen, särskilt handelsstrukturen, lett till en ogynn-sam splittring av samhällsstrukturen. Fenomenet med bosättningens splittring beskrivs mera ingående i kapitlen 4.6. och 5.5. i planbeskrivningen.

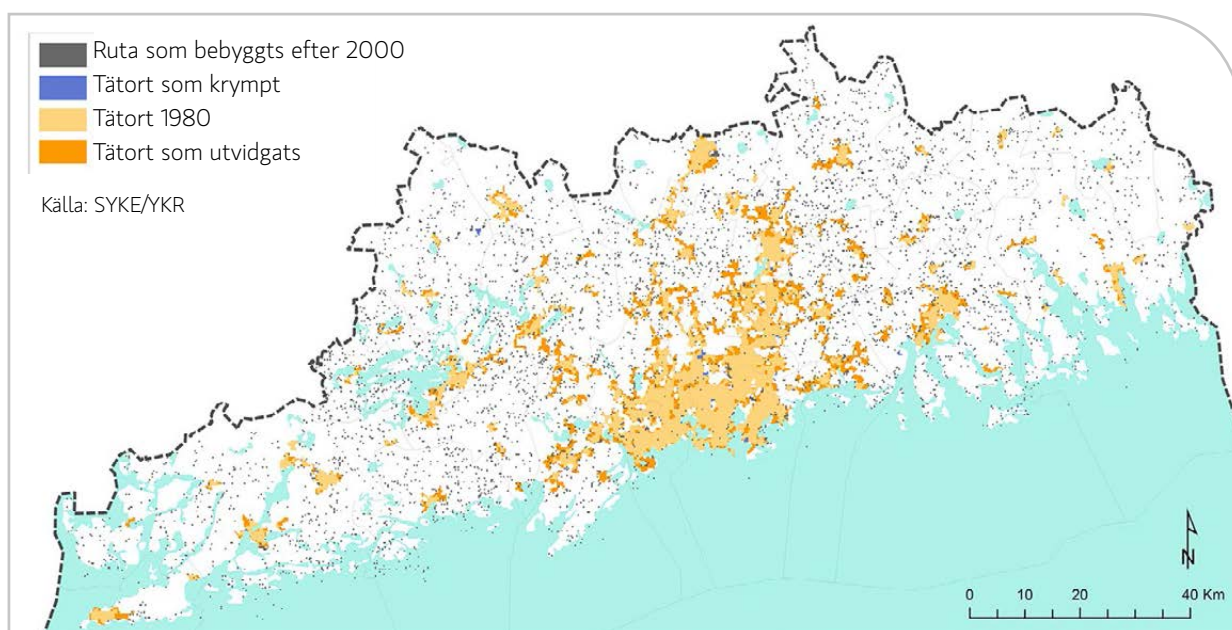
Bebyggelsens täthet kan beskrivas med antalet invånare och arbetsplatser per hektar. De tätast bebyggda områdena (över 100 inv./ha) finns i Helsingfors centrum samt i dess närhet längsmed metron och järnvägskorridorerna. Tät stadsstruktur (över 20 inv./ha) finns dessutom i mellersta Nyland i de stora tätorterna (Kervo, Träskända, Hyvinge) invid huvudbanan samt i kärnområdena i några av de största tätorter som stöder sig på stark busstrafik (Lojo, Nummela, Borgå, Kyrkslätt). I



**Bild 13.** Samhällsstrukturen i Nyland har splittrats kraftigt under de senaste årtiondena



**Bild 14 A.** Förändringen i invånarantal från 1980 till 2008 i 1 km<sup>2</sup> stora rutor.



**Bild 14 B.** Tätorter (YKR) och deras expansion 1980-2008 samt nya bebyggda rutor efter 2000.

många tätorter stannar detaljplaneområdenas effektivitet under tio invånare och arbetsplatser per hektar, i små landsortsbetonade tätorter ställvis under fem invånare och arbetsplatser per hektar. Kollektivtrafik anses i allmänhet förutsätta minst 20 invånare per hektar.

#### 4.3.3. Förändringar i boendet

Omfattningen av samt kvaliteten och prisnivån på bostadsutbudet i landskapet är nyckelfrågor med

tanke på tillgången på arbetskraft. Målet för bostadsproduktionen i Helsingforsregionen är 12 000–13 000 bostäder årligen, varav minst 20 % borde vara hyresbostäder. Målet är inskrivet i Helsingforsregionens kommuners och statens gemensamma MBT-intentionsavtal för åren 2012–2015. För närvarande har man inte lyckats producera tillräckligt med bostäder till skäliga priser i närheten av arbetsplatskoncentrationer i Helsingforsregionen. Höga boendekostnader i dessa områden gör det svårt att få arbetskraft i synnerhet till ser-



vicearbetsplatserna i huvudstadsregionen och ökar bilberoendet när arbetsresorna blir längre.

Boenderymligheten i Nyland har under de senaste 35 åren stigit från cirka 21 m<sup>2</sup>-vy till något över 36 m<sup>2</sup>-vy/boende. Boenderymligheten har stigit klart långsammare än i övriga Finland. Boenderymligheten stannar ändå under landets medeltal i endast fyra kommuner i Nyland. I många landsortsbetonade kommuner är boenderymligheten t.o.m. hög i förhållande till situationen i hela landet.

Uppvärmningen av byggnader i Nyland orsakar nästan 40 % av utsläppen av växthusgaser. Särskilt elvärmnen och den allmänna elförbrukningen har ökat kraftigt. Den stigande boenderymligheten ökar energiförbrukningen fast byggnadernas energieffektivitet förbättras.

#### 4.3.4. Centralortsnätet

De resor som är viktigast för att bestämma de nyländska centralorternas influensområden är arbetsresor, resor till dagligvarubutiker samt skolelever och studerandes resor. Dessa resor beskriver det funktionella område som uppstår i invånarnas vardag.

Helsingfors skiljer sig från de andra centralorterna på grund av sin storlek och serviceutrustning. Helsingfors centrumområde utgör administrativt och nationellt centrum. Huvudstadsregionens områdescentra skiljer sig från andra mindre centralorter i Nyland vad gäller befolknings- och servicetätheten. Den mångsidiga servicen är lättillgänglig och andelen arbetsplatser inom handeln är större än i andra centralorter.

Hyvinge är Kuuma-regionens viktigaste centralort och dess influensområde sträcker sig över landskapsgränsen till Riihimäkitrakten. I Kuuma-regionen är även Kervo, Träskända samt Skavaböle i Tusby centralorter med mångsidig service och många arbetsplatser, men deras influensområden överlappar varandra till flera delar. Betydande regionala centralorter är Lojo i västra Nyland och Borgå i östra Nyland. Invånarantalet och befolkningstätheten är hög samt servicen omfattande och tät även utanför huvudstadsregionen, i de viktigaste centralorterna. Inom deras influensområde är tillgången på basservice god, medan det finns något sämre med utrymmeskrävande specialaffärer.

Även Hangö och Lovisa är tämligen självständiga centralorter, men de är små städer som inte har något särskilt stort influensområde. De ligger i utkanten av landskapet och deras självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser är exceptionellt hög. I Raseborg utgör Ekenäs och Karis två starka f.d. kommuncentra som profilerat sig på olika sätt när det gäller servicestrukturen. På längre sikt kommer kommunstrukturreformen att påverka även centralorternas roll och utveckling.

#### 4.3.5. Resor och trafik

De längsta arbetsresorna i Finland företas i Nyland. Pendlingsregionen sträcker sig i en radie av minst 100 kilometer från Helsingfors. Långa arbetsresor företas framför allt från Kuuma-regionen. Arbetsresetrafiken orsakar den mesta trafiken och de största trafiktopparna, som ligger till grund för dimensioneringen av trafikinfrastrukturen och trafikservicen.

Arbets- och skolresorna står för ungefär en tredjedel av alla resor. Butiksresor och resor för att uträtta ärenden utgör likaså ungefär en tredjedel av alla resor, men dessa resor är längre än genomsnittet. Också fritidsresorna står för en lika stor andel, men deras andel och resornas längd har beräknats öka i fortsättningen.

I huvudstadsregionen och i kommunerna invid järnvägen finns ett välfungerande kollektivtrafiksystem. Kollektivtrafikens andel av arbetsresorna är cirka 29 % i kommunerna invid spårtrafiken och cirka 10 % i kranskommunerna. I de små tätorterna och i glesbygden finns just ingen kollektivtrafik. Personbilen är den klart mest dominerande och ofta också det snabbaste färd sättet på alla resor.

Kollektivtrafikens andel av alla resor har redan länge varit på väg nedåt. Förändringarna i servicestrukturen har dessutom försämrat möjligheterna att nå servicen till fots och med cykel. Det bristfälliga cykelvägnätet och den dåliga trafiksäkerheten minskar cyklingens attraktionskraft i många tätorter i Nyland.

#### Bostadsorten påverkar valet av trafikform och utsläppen

Inom projektet Urban Zone, som undersöker samhällsstrukturens zonindelning är Nyland indelat i olika fotgängar-, kollektivtrafik- och bilzoner och för dem har beräknats genomsnittliga nyckeltal för resorna.

År 2009

- bodde 33 % av nylänningarna inom en fotgängarbetonad zon eller i deras randzoner,
- bodde 43 % av nylänningarna inom en kollektivtrafikbetonad zon och
- 24 % inom en bilzon.

Det finns stora skillnader mellan de olika delarna av Nyland i de invånarvisa koldioxidutsläppen från resor. Utsläppen är minst i Helsingfors kärnområde (under 1 000 g/inv./vardagsdygn) och störst i kranskommunerna utanför tätorterna, ställvis upp till 5 000 g/inv./vardagsdygn.

### Nyckeltal för resor i huvudstadsregionen i huvudstadsregionen och på andra ställen i Nyland

- En person som bor i huvudstadsregionen reser i medeltal 25 km per dag, den som bor någon annanstans i Nyland 40 km.
- De som bor i huvudstadsregionen använder ungefär 80 minuter per dag för resor, de som bor på andra ställen ungefär fem minuter mindre.
- För invånarna i huvudstadsregionen är personbilens andel av resekilometrarna 55 % och kollektivtrafikens 34 %. Utanför huvudstadsregionen är bilens andel 75 % och kollektivtrafikens 15 %.
- 43 % av alla resor är korta, under 3 km. En betydande andel av dessa resor och i huvudstadsregionen så mycket som över hälften företas till fots. Av de resor som är kortare än tre kilometer företas i huvudstadsregionen en fjärdedel och på andra ställen nästan hälften med personbil.
- I hela området är en enskild arbetsresa i medeltal 16 km, och resan räcker ungefär en halv timme. För invånarna i huvudstadsregionen är en genomsnittlig arbetsresa 12 km, för invånarna i övriga Nyland cirka 25 km.
- I huvudstadsregionen företas något över hälften av arbetsresorna med personbil, 30 % med kollektivtrafik, 7 % till fots och 8 % med cykel. Utanför huvudstadsregionen företas mer än två tredjedelar av arbetsresorna med personbil.

Trafikstockningarna på huvudstadsregionens infartsleder, ringvägarna samt framför allt i Helsingfors har sänkt hastigheterna i biltrafiken. Ett problem med kollektivtrafiken i huvudstadsregionen är också stockningarna i väg- och bannätet. Den strålförmiga kollektivtrafikens koppling till den stärkta tvärgående kollektivtrafiken i huvudstadsregionen är för närvarande svag till många delar. Fungerande resekedjor förutsätter bl.a. smidiga omstigningsplatser, anslutningsparkeringsmöjligheter och ett enhetligt biljettsystem.

Trafiken står för cirka 20 % av utsläppen av växthusgaser i Nyland och östra Nyland. Den växande vägtrafiken har lett till att trafikutsläppen ökat med 15 % sedan 1990. Även bullret ökar och begränsar särskilt förtätningen av tätorterna i kommuncentra och utmed infartslederna. Helsingfors-Vanda flygbullerområden kan expandera, om de sena kvällsflygen ökar i enlighet med prognoserna.

Behoven av att utveckla trafiksystemet i Nyland hänför sig å ena sidan till ordnandet av tillräcklig

trafikledskapacitet och kollektivtrafikservice, men å andra sidan till behovet av att kännbart minska miljöolägenheterna från trafiken. På grund av de ekonomiska resurserna och i stadsområdena även utrymmes användningen blir det allt svårare att trygga en smidig trafik genom att utöka trafikledskapaciteten.

Utbyggnaden av Ringbanan och metron västerut samt förlängningen av SV 51 i form av motorväg från Esbo till Kyrkslätt är viktiga projekt som hänför sig till samhällsstrukturens utveckling och som har pågått medan etappplansplanen utarbetats. I fortsättningen kommer trafikfinansieringen att i allt högre grad styras till underhåll av trafiknätet i stället för byggande av nya trafikleder. Det är inte möjligt att genomföra lika många stora trafikledsinvesteringar som förr.

#### 4.3.6. Naturmiljöer samt jord- och skogsbruksområden

Förståelsen för vikten av att bevara naturen har ökat. Det är inte fråga om enbart estetiska eller etiska skäl, utan även om att trygga människornas levnadsförhållanden. En mångsidig natur klarar bättre av störningar och upprätthåller stabilare ekosystemtjänster, som är bl.a. föda, rent vatten, energi, byggnadsmaterial och rekreativsmöjligheter.

Skogarna och vattendragen har ett stort rekreativsvärde. Tillsammans med åkrarna bildar de också ett ekologiskt nätverk som gör det möjligt för djuren att röra sig och olika arter att breda ut sig. Skyddsområden, rekreativsområden och vidsträckta, sammanhängande skogsområden utgör nätverkets kärnområden. Behovet av områden som lämpar sig för allmän rekreation framhävs särskilt i huvudstadsregionen och i kranskommunernas områden med befolkningstillväxt. Naturnära bostadsmiljöer har redan länge varit attraktiva, och den nya kunskapen om naturens goda hälsoeffekter förstärker sannolikt detta ytterligare.

Huvudstadsregionen är tätare bebyggd än resten av landskapet men runt den har flera vidsträckta naturliga kärnområden bevarats, t.ex. Noux och Sibbo storskog. Den helhet som dessa områden och förbindelserna mellan dem bildar kallas huvudstadsregionens grönbälte. Det ekologiska nätverkets struktur och funktionsduglighet har försämrats i Nyland av det kraftiga tätortsbyggandet och de stora trafikledernas hindrande inverkan. Det blir allt viktigare att bevara de ekologiska förbindelserna eftersom de gör det möjligt för arterna att förflytta sig till nya områden när klimatet förändras.

När den globala klimatförändringen fortskrider kan man i Nyland så småningom förvänta sig ett varmare, regnigare och blåsigare klimat, där extrema väderfenomen blir vanligare och t.ex. tidtabellen för översvämningar i förhållande till årstiderna

förändras. Större satsningar måste göras på att hantera risker i anslutning till dagvattenöversvämningar. De största översvämningensriskerna i Nyland hänför sig till havsvattenöversvämningar särskilt på kustområdet i Helsingfors och Esbo p.g.a. det stora invånarantalet samt på kustområdet i Lovisa, där det finns ett kärnkraftverk. Kraftiga sydliga och sydvästliga vindar når ställvis långt in i landet framför allt längs vikarna.

Nästan en fjärdedel av landarealen i Nyland är åker. Jämfört med resten av Finland är de nyländska åkrarna högavkastande. Åkerarealen har krympt i Nyland på 2000-talet till följd av bl.a. tätortsbyggande och ställvis också glesbebyggelse. Åkermarken är värdefull för bl.a. jordbruksproduktionen, försörjningsberedskapen, den biologiska mångfalden och landskapet. När världsekonomin fluktuerar blir det allt viktigare att bevara möjligheterna till försörjningsberedskap och närproducerad mat även i Nyland, eftersom befolkningen är kraftigt koncentrerad till södra Finland.

#### 4.4. Nuläget beträffande konkurrenskraften

Nyland konkurrerar i första hand med andra internationella metropoler och inte med stadsregioner i övriga Finland. Nylands framgång i den internationella konkurrensen inverkar på hela Finlands välfärd. De gällande landskapsplanerna för Nyland innehåller redan sådana utrymmesreserveringar som de centrala konkurrensfaktorerna kräver, t.ex. områden som lämpar sig för bostäder och arbetsplatser samt hamnar, flygfält och trafikleder.

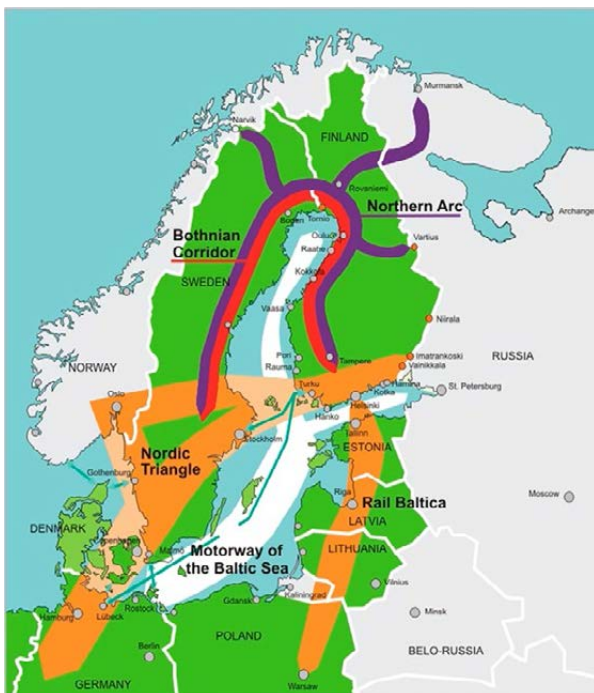


Bild 15. Nylands logistiska läge.  
Källa: Kommunikationsministeriet (20.5.2009).

Möjligheterna att ta sig mellan arbetsplatser och bostadsområden är en viktig konkurrensfaktor. Att främja konkurrenskraften innebär också att främja produktion av bostäder till skäliga priser som behövs för att locka arbetskraft och att trygga en bra livsmiljö. Närheten till naturen, det varierande landskapet och kulturarvet är särskilda attraktionsfaktorer i Nyland.

På längre sikt förbättrar även goda internationella trafikförbindelser konkurrenskraften och de mest aktuella projekten som kräver övergripande planering behandlas i denna etapplandskapsplan.

##### 4.4.1. Arbetsplatser och placering

I Nyland finns en tredjedel av landets alla arbetsplatser. Av hela landets bruttonationalprodukt (BNP) kommer 38 % från Nyland, fast 28 % av befolkningen bor i området. År 2010 fanns det något mera arbetsplatser än arbetskraft i Nyland. Självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser är 103,8 %, men det råder stora skillnader mellan kommunerna. 78 % av arbetsplatserna i Nyland finns i huvudstadsregionen, men de senaste åren har arbetsplatsutvecklingen varit snabb även i kranskommunernas tätorter.

Starka tillväxtzoner för arbetsplatser i Helsingforsregionen är Kägelludden i Esbo och utmed Västerleden, utmed motorvägarna mot Åbo och Tavastehus till Ring III. Starka tillväxtzoner för arbetsplatser i Vanda är trakterna runt Ring III, bl.a. Aviapolis-området. Antalet arbetsplatser i Kuuma-regionens kommuner har ökat. Koncentrationer av industri- och lagerområden finns i huvudstadsregionen, utmed huvudbanan och Lahtisvägen samt på sträckan Hangö–Lojo–Hyvinge. Hamnar och centrallager samt stora industrianläggningar utanför tätorterna orsakar stora transportflöden. För näringarna är det av stor betydelse att Finlands viktigaste internationella flygfält Helsingfors–Vanda och fyra stora hamnar finns i Nyland.

Landskapsplanens möjligheter att påverka placeringen av arbetsplatser är tämligen små. De snabba förändringarna inom näringslivet förutsätter att landskapsplanen är flexibel.

##### 4.4.2. Flygplatser

Helsingfors–Vanda flygplats utgör centrum för den finländska flygtrafiken. År 2005 passerade 11,1 miljoner passagerare flygplatsen, av dem en fjärdedel inom inrikestrafiken. I europeiska skala är Helsingfors–Vanda en viktig flygplats för dem som reser till Asien och transitotrafikens betydelse beräknas öka kraftigt. Flygplatsen är också en stor arbetsgivare i regionen. Utmaningar är Helsingfors–Vanda flygstations läge mitt inne i tät samhällsstruktur och bullret från flygverksamheten.

Ett nytt flygfält i Helsingforsregionen som ska

ersätta Helsingfors Malms flygfält har länge planerats. Malms flygfält ligger i ett område som är central för bostadsproduktionen och när arrendekontraktet för flygfältet går ut är avsikten att ta området i bruk för tätortsfunktioner. Behoven beträffande ett ersättande flygfält för de enskilda och offentliga aktörer som är verksamma på Malms flygfält är dock inte tillräckligt preciserade för att man i detta skede skulle kunna planera en förläggningsplats för ett nytt flygfält i landskapsplanläggningen.

#### 4.5. Nuläget beträffande handels servicenät

##### 4.5.1. Utvecklingen av handelns struktur

Den allmänna utvecklingstrenden för handelns del har varit koncentration och större serviceenheter. I Nyland finns en fjärdedel av detaljhandelns alla verksamhetsställen i landet, medan Nylands del av handelns uppskattade våningsyta och köpkraft är en tredjedel. Detaljhandeln är alltså ännu mera koncentrerad i Nyland än på andra ställen i Finland. En annan utvecklingstrend är att den kommersiella servicen flyttas allt längre utanför centra. Många små dagligvaruaffärer har fått stänga eftersom de varit olönsamma. Nytt serviceutbud samt utrymmeskrävande specialaffärer har sökt sig till huvudvägarna.

Enligt den trafikbedömning som gjorts i fråga om handelsutredningen för etappplansplan 2 för Nyland företas på vardagar hälften mindre resor till specialvaruaffärer än dagligvaruaffärer. Det företas tio gånger mindre resor till utrymmeskrävande specialvaruaffärer än till dagligvaruaffärer. Det är alltså viktigt att stöda nätet av dagligvaruaffärer så att det förblir så tätt och så nära invånarna som möjligt. När centra stärks som förläggningsplats för affärer, stöds samtidigt centras utveckling som mångsidiga koncentrationer av service, boende och arbetsplatser.

**Inom dagligvaruhandeln** har hypermarketerna och de stora supermarketerna utökat sin andel. Hypermarketarnas storlek växer dock inte just mera. I och med förändringarna i konsumentstrukturen (t.ex. medelåldern stiger, hushållen blir mindre) ökar behovet av närbutiker i bostadsområdena. Också högklassiga småbutiker och närproducerad mat börjar uppskattas mera.

Uppgifter om försäljningsytorna i dagligvaruaffärer finns att tillgå i A.C.Nielsens register, men i fråga om annan handel finns inga exakta uppgifter att tillgå. Dagligvaruaffärernas försäljningsyta har fördubblats 1980–2009. Antalet affärer har emellertid nästan halverats. På samma sätt som i fråga om annan basservice har avstånden till dagligvaruaffärerna växt. För närvarande bor 83 % av nylänningarna mindre än en kilometer från en dagligvaruaffär. I huvudstadsregionen är andelen 93 %, i Kuuma-re-

### Centrala handelsbegrepp

Handeln kan indelas i detalj- och partihandel.

#### Detaljhandeln indelas som följer:

- **dagligvaruhandel**, dvs. affärer som man besöker ofta för att köpa livsmedel och andra konsumtionsvaror
- **handel som med hänsyn till affärens art också kan förläggas utan centrumområden**, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbruksaffärer.
- **övrig specialvaruhandel**, t.ex. klädaffärer

**Med en stor detaljhandelsenhet avses en detaljhandelsaffär med över 2 000 kvadratmeter våningsyta** (MBL 71 a §).

Med en **stor detaljhandelsenhet av regional betydelse** avses en sådan handelsenhet som kan antas ha regionala verkningar som omfattar ett större område än en kommun. Den undre gränsen för storleken på en stor enhet kan variera beroende på det aktuella området och förhållandena samt affärens art.

Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett handelsområde bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet.

gionen 63 %, i västa och östra Nyland 58 %. Andelen varierar betydligt beroende på kommun.

Specialaffärernas urval blir mångsidigare och affärerna blir större. Områden för utrymmeskrävande handel profilerar sig som områden för t.ex. bilaffärer eller möbelaffärer. Områdena är ändå inte renodlade områden för utrymmeskrävande handel, utan på områdena finns också andra specialaffärer samt dagligvaruaffärer och varuhus. Områdena utanför centra är ofta av regional betydelse när det gäller den utrymmeskrävande handeln, men lokalt kan de erbjuda betydande service inom t.ex. dagligvaruhandeln. Handelskoncentrationernas betydelse har ökat i hela landet och fortsätter att öka, medan ställningen för fristående butiker försämras. När dagligvaruaffärer och attraktiva specialaffärer placeras i anslutning till centralorter förbättras bägges verksamhetsförutsättningar.

Under de senaste femton åren har köpkraften inom detaljhandeln vuxit med några procent per år i hela landet med undantag för svackan 2009. I Nyland har köpkraften vuxit något snabbare än i resten av landet; cirka 4 % per år. Köpkraften varierar i de nyländska kommunerna och är högre än medeltalet i huvudstadsregionen. Enligt prognosen på lång sikt fortsätter köpkraften att växa, men långsammare än hittills.



Näthandeln har ökat kraftigt, särskilt när det gäller handeln med informationsprodukter och immateriella nyttigheter. År 2011 bestod cirka 10 % av detaljhandelns försäljning i Finland av köp av varor inom näthandeln. Med tanke på dimensioneringen av handeln i landskapsplanen skulle det vara viktigt att veta hur mycket näthandeln förändrar tilläggsbehovet av affärsutrymme. Det har ännu inte publicerats några undersökningar och uppskattningar om detta. I stor skala tycks näthandeln ännu inte ha påverkat affärsutrymmenas omfattning. Trots att näthandeln har ökat snabbt på 2000-talet, har även affärsutrymmena ökat kraftigt i omfattning.

Några enhetliga uppgifter om **affärsutrymmenas totala omfattning** i Nyland har inte funnits att tillgå, utan den har uppskattats utifrån flera olika källor. Inför arbetet med landskapsplanen har affärsutrymmena kartlagts i centra, på områden för stora detaljhandelsenheter samt på andra områden för handel. Affärsutrymmena i Nyland omfattar cirka 4,7 miljoner m<sup>2</sup>-vy. Härav finns 3,2 miljoner m<sup>2</sup>-vy i och 1,5 miljoner m<sup>2</sup>-vy utanför huvudstadsregionen.

#### 4.5.2. Handeln i de gällande landskapsplanerna

I den gällande landskapsplanen för Nyland styrs handel av regional betydelse i första hand till centrumområden. I de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland har dessutom anvisats stora detaljhandelsenheter av regional betydelse på områdena för tätortsfunktioner.

Enligt planeringsbestämmelsen i landskaps-

#### Butiksstrukturen i Nyland

I Nyland finns det sammanlagt cirka **800 dagligvaruaffärer** (tabell A). Av dessa finns 62 % i huvudstadsregionen, 20 % i KUUMA-regionen, 11 % i västra Nyland och 7 % i östra Nyland. Merparten av dagligvaruförsäljningen (67 %) äger rum i huvudstadsregionen.

Nästan 70 % av dagligvaruaffärerna är små med en yta som är mindre än 400 kvadratmeter våningsyta. Sammanlagt 8 % av butikerna är större än 2 000 kvadratmeter våningsyta. Mest sådana finns i huvudstadsregionen. Största delen av dagligvaruförsäljningen äger rum i dessa stora supermarketer (38 % av försäljningen), medan de små dagligvaruaffärernas andel av försäljningen är 24 %.

I Nyland finns cirka **5 200 specialvaruaffärer** (tabell B), av vilka nästan var fjärde är en affär för utrymmeskrävande specialvaruhandel och resten andra specialaffärer. Även de flesta specialvaruaffärerna finns i huvudstadsregionen (cirka 70 %). Proportionellt sett äger ännu mera, 78 % av all specialvaruförsäljning rum i huvudstadsregionen. Helsingfors andel av specialvaruförsäljningen i landskapet var 44 %.

planen för Nyland får dagligvaruhandel av regional betydelse inte placeras i stora detaljhandelsenheter med undantag av Gloms i Esbo. I landskapsplanen för Östra Nyland begränsas inte dagligvaruhandelns placering. I landskapsplanen för Nyland har den undre gränsen för



storleken på en specialvaruaffär av regional betydelse fastställts som följer: "Den undre gränsen är i huvudstadsregionen

10 000 m<sup>2</sup>-vy och i övriga Nyland 5 000 m<sup>2</sup>, om inte utredningar särskilt visar något annat". Den undre gränsen för dagligvaruhandel av regional betydelse bör alltid fastställas särskilt utgående från en bedömning av dess konsekvenser. I den gällande landskapsplanen för Östra Nyland har man inte särskilt fastställt den undre gränsen för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse, så den är densamma som gränsen för en stor detaljhandelsenhet enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL), 2 000 m<sup>2</sup>-vy.

Nästan alla områden för stora enheter i de gällande landskapsplanerna har redan börjat förverkligas som mångsidiga handelskoncentrationer. Enligt en uppskattning som gjorts utifrån general- och detaljplanerna är det möjligt att bygga mycket mera detaljhandel på dessa områden för stora enheter. I generalplanerna har i allmänhet inte fastställts någon maximidimensionering för detaljhandeln. Det har varit svårt att fastställa några exakta uppgifter om detaljplanereserverna för handel. De gällande generalplanerna styr fortfarande detaljplanläggningen av flera områden för stora enheter i landskapsplanen.

Enligt den översyn som gjordes i början av 2011 kände man till många handelsprojekt på områdena för stora enheter. Det går emellertid inte att få uppgifter om alla handelsprojekt. Alla handelsprojekt överensstämmer inte heller med planerna eller så kommer de inte att förverkligas av andra orsaker.

Beteckningen för utvecklingszonen kring Ring III i landskapsplanen för Nyland har använts för att ange det område i Helsingforsregionen som stöder sig på de ringformiga trafiklederna och där

markanvändningen är utsatt för ett kraftigt tryck på förändringar. Särskilt utrymmeskrävande handel har placerats i zonen. Med beteckningen för område för utvecklande av markanvändningen i trafikknutpunkter har angetts områden där trafikleder korsar varandra och där markanvändningen är utsatt för tryck på förändringar samt där det finns behov av att utveckla verksamhet som betjänar trafik och transporter utanför den egentliga tätortsbebyggelsen. I generalplaner har man kunnat undersöka möjligheten att placera utrymmeskrävande handel på dessa områden.

#### 4.5.3. Ändringen av markanvändnings- och bygglagen

Markanvändnings- och bygglagen (MBL) ändrades våren 2011 i fråga om regleringen av handeln. Det har varit en central orsak till att behandla frågor som gäller handeln i etapplandskapsplan 2. Af-färer för specialvaror som kräver mycket utrymme (utrymmeskrävande specialvaruhandel, s.k. TIVA), t.ex. bil-, järn- och möbelaffärer, börjar omfattas av styrningen av stora enheter 16.4.2015. Enligt lagen ska i en landskapsplan

- anges den undre gränsen för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse
- anges maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse, vilken i tillämpliga delar gäller även centrumområden.

Eftersom definitionen av stora enheter i MBL 71 a § efter övergångsperioden kommer att tillämpas även på utrymmeskrävande specialhandel, kommer även denna handel att beaktas i landskapsplanerna.

Placeringen, dimensioneringen och tidtabellen för stora detaljhandelsenheter ska knytas till utvecklingen av den övriga samhällsstrukturen.

Markanvändning som planerats enligt kraven på innehåll i MBL får inte ha några betydande skadliga konsekvenser för den kommersiella servicen i centrumområden eller för utvecklingen av den. Den service som lokaliseras till området ska i möjligaste mån kunna nås med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. I landskapsplanläggningen ska man dessutom främja möjligheterna att utveckla ett sådant butiks nät där avstånden för utträttande av ärenden är skäligen och de skadliga konsekvenserna av trafiken är så ringa som möjligt. (MBL 71 b §).

Enligt den övergångsbestämmelse som hän-

för sig till ändringen av MBL tillämpas definitionen av stora detaljhandelsenheter i 71 a § på utrymmekrävande specialvaruhandel fr.o.m. 16.4.2015. Efter övergångsperioden förutsätter godkännandet av en sådan general- eller detaljplan som gör det möjligt att förlägga en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse till utrymmekrävande specialvaruhandel utanför områden för centrumfunktioner i landskapsplanen att det i landskapsplanen finns en beteckning som möjliggör en stor detaljhandelsenhet. Av denna orsak är det viktigt att behandla handels servicenät i landskapsplanen för Nyland.

Tabell A. Butiker i slutet av 2007 (A.C.Nielsen Finland Oy).

	Hyper- mark- et	Varu- hus	Supermarket		Snabbköp		Små- butik	Special- butik	Salu- hall	Samman- lagt
			Stor (> 1000m <sup>2</sup> )	Liten (400- 999m <sup>2</sup> )	Sor (200- 399m <sup>2</sup> )	Liten (100- 199m <sup>2</sup> )				
Huvudstadsregionen	16	15	69	46	147	58	53	91	2	497
Helsingforsregionens kransområde	12	3	28	19	40	15	16	26	0	159
Västra Nyland	3	4	16	9	29	9	11	10	0	91
Östra Nyland	1	2	7	6	18	9	9	6	0	58
<b>Utredningsområdet sammanlagt</b>	<b>32</b>	<b>24</b>	<b>120</b>	<b>80</b>	<b>234</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>133</b>	<b>2</b>	<b>805</b>

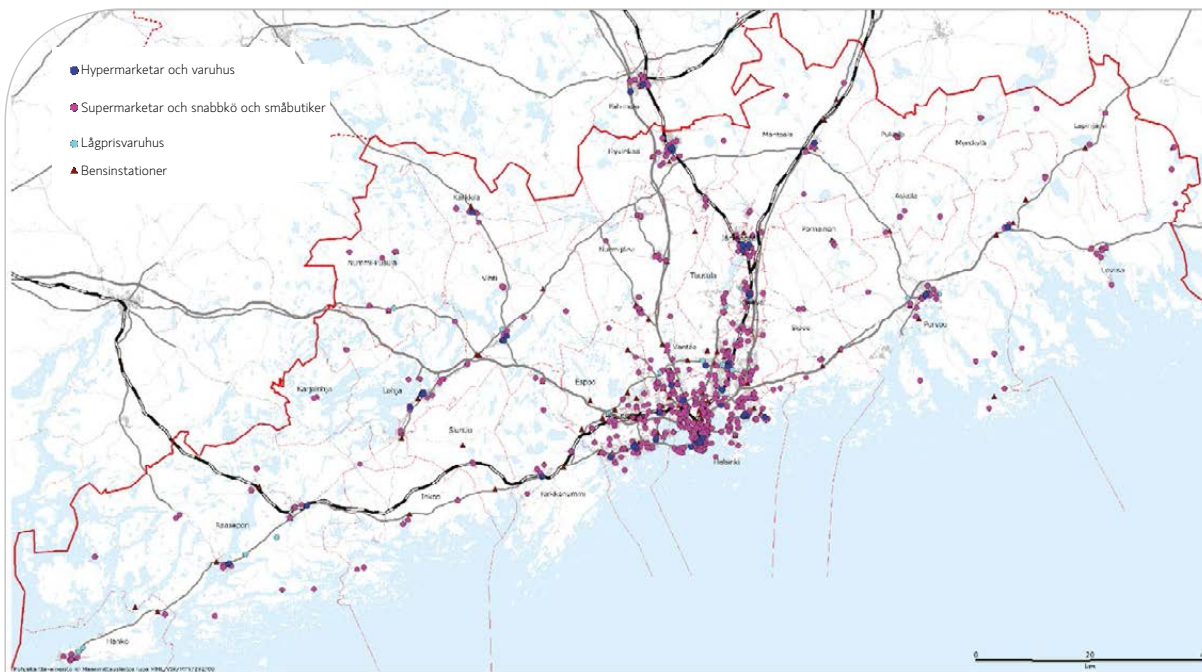


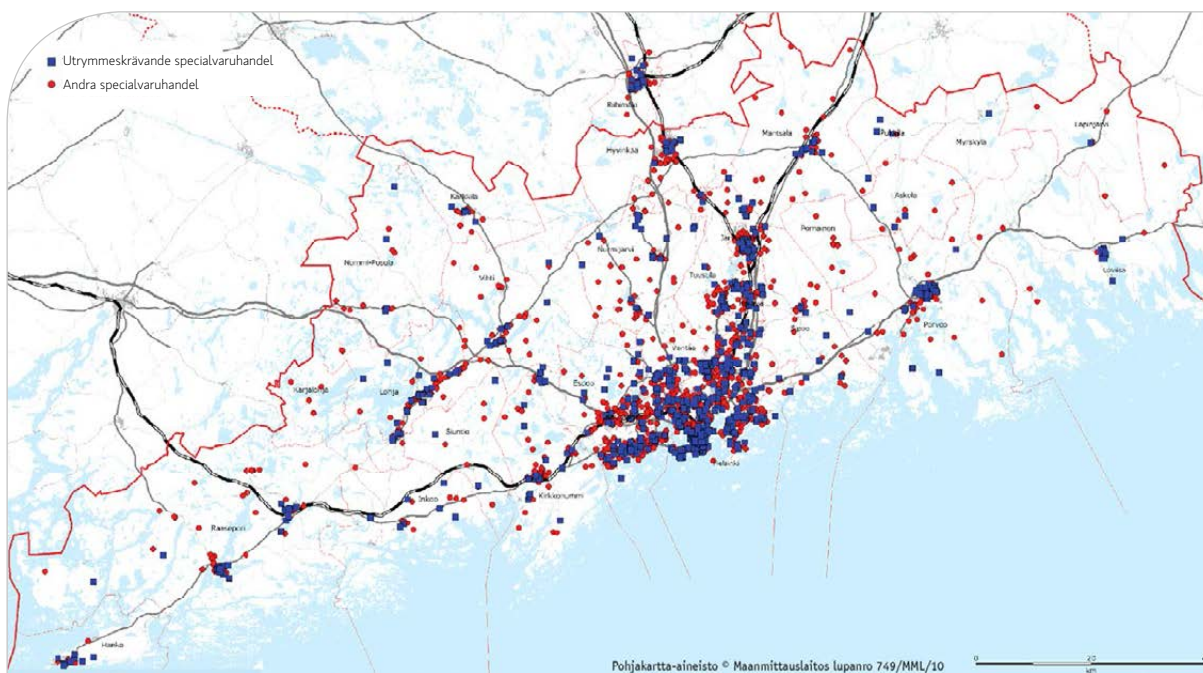
Bild 16. Dagligvaruaffärer, affärer med brett urval och servicestationer i slutet av 2007 (A.C.Nielsen Finland OY)

Källa: Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010

**Tabell B.**

Specialbutiker 2006 (Statistikcentralen).

	Utrymmeskrävande specialvaruhandel				Andra specialvaruhandel			
	Möbelaffärer	Hem- och datateknikaffärer	Järnaffärer	Andra utrymmeskrävande affärer	Alkoholbutiker, apotek m.m.	Modeaffärer	Andra specialvaruaffärer	Sammanlagt
Huvudstadsregionen	119	334	252	94	262	611	1887	3559
Helsingforsregionens kransområde	31	77	89	35	65	115	516	928
Västra Nyland	14	35	49	19	34	56	229	436
Östra Nyland	7	27	33	13	22	44	141	287
<b>Utredningsområdet sammanlagt</b>	<b>171</b>	<b>473</b>	<b>423</b>	<b>161</b>	<b>383</b>	<b>826</b>	<b>2773</b>	<b>5210</b>



**Bild 17.** Specialbutiker år 2006 (Statistikcentralen)

Källa: Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa. Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010



## 4.6. Nuläget beträffande byarna och glesbebyggelsen

De olika regionerna i landskapet har varierande karaktär beroende på läget. Huvudstadsregionen är tätbebyggd, randområdena östra och västra Nyland är åter jordbruksdominerade och fortfarande jämförelsevis glesbebyggda. Kuuma-regionen är åter en övergångszon mellan dessa och tillväxttrycket är störst där till följd av närheten till huvudstadsregionen.

### 4.6.1. Bosättningen utanför detaljplaneområdena

Bland annat med tanke på landskapets självförsörjning när det gäller matproduktion är det väsentligt att de näringar som har anknytning till landsbygden förblir lönsamma och livskraftiga, och de bidrar till att stärka landskapets konkurrenskraft. Det byggande på landsbygden som hänför sig till näringsutövande är dock av ringa omfattning och en annan sak än det bostadsbyggande utanför detaljplaneområdena som särskilt i Helsingforsregionen hotar att splittra samhällsstrukturen.

Mera än var tionde (11 %) nylänning bor utanför detaljplaneområdet. Andelen ökar för under de senaste åtta åren har cirka 13 % av befolkningsökningen ägt rum utanför detaljplaneområdena. Kvantitativt sett är splittringen störst i Kuuma-regionen. Där äger nästan av fjärdedel av befolkningsökningen rum utanför detaljplaneområdena, dvs. cirka tusen invånare flyttar varje år utanför detaljplaneområdena. Befolkningsökningen utanför detaljplaneområdena är proportionellt sett störst i östra Nyland, för närvarande en tredjedel av tillväxten i regionen. Sett till antalet invånare ökar dock inte glesbebyggelsen mycket i östra Nyland.

### 4.6.2. Bosättningen i byar

I de gällande landskapsplanerna finns 139 byar. Ungefär en procent av befolkningen i Nyland bor inom en radie av en kilometer från dessa byar, 4 % inom en radie av två kilometer. För trafikmängderna är det inte någon stor skillnad om man bor i en by eller i glesbygdsområdet utanför den. Endast var femte av de byar som finns i landskapsplanen har en dagligvaruaffär. I de byar som är tillräckligt stora finns dock möjligheter att bevara servicen och skapa förutsättningar för att förbättra den i framtiden. Byn kan åtminstone tillhandahålla en nödvändig kompletterande kundkrets för en närliggande tätort och sålunda förbättra förutsättningarna att behålla servicen i tätorten.

De som flyttar till glesbygdsområden lockas bl.a. av lugnet på landsbygden, närheten till naturen, avståndet mellan husen och billigare tomter. Kommunernas tomtutbud på detaljplaneområdena motsvarar inte alltid efterfrågan varken när det gäller kvantitet eller kvalitet.

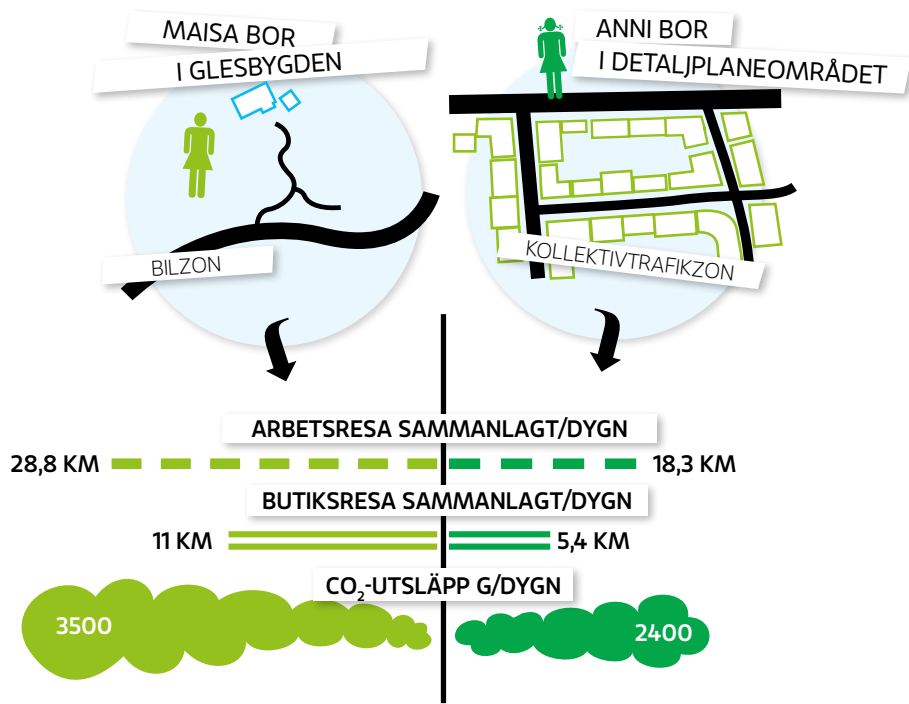
Utbudet av mångsidiga boendialternativ är en viktig konkurrensfaktor för landskapet. Det främsta målet med arbetet med landskapsplanen är att trygga möjligheter till mångsidigt boende i olika typer av tätorter och deras centra. Målet är emellertid också att förena de faktorer som lockar människorna till glesbygden och nyttan med tätare byggande i byarna. Förutom att byarna erbjuder boendemöjligheter är de också en identitetsfaktor för landsbygden, en kulturell resurs och ställvis också en del av turistutbudet.

Nu och även i framtiden är byarna av olika karaktär och i etapplandskapsplanen koncentrerar man sig på att identifiera de byar som är av betydelse för regionstrukturen i landskapet. Det är inte nödvändigt att ange nya byar utan att stärka de nuvarande så att de blir mångsidiga koncentrationer av boende och service.

Enligt en utredning har hälften av byarna i de gällande landskapsplanerna över 300 invånare. Det finns bara sju byar med över 1000 invånare och flera av dem ligger i huvudstadsregionen och är redan delvis detaljplanlagda. De minsta byarna finns på kusten och i skärgården i Nyland, och som minst har de bara några invånare. Byarna i landskapsplanerna är inte effektivare bebyggda än andra bebyggda områden utanför detaljplaneområdena.

Som granskningsområde för en by har använts ett område på 12,6 km<sup>2</sup> (en cirkel med en diameter av fyra kilometer). Genom att använda ett vidsträckt område har man velat säkerställa att den viktigaste bosättningskoncentrationen i byar av olika typer (stråkbyar och gruppbyar) beaktas i granskningen som helhet. Granskningsområdet är vidsträckt men fyra kilometer kan ändå i landsbygdsförhållanden i viss mån betraktas som en promenad- eller cykelsträcka från den ena ändan av byn till den andra – eller två kilometer till eventuell service i byns centrum.

**Bild 18.**  
I KUUMA-regionen äger nästan en femtedel av befolkningsökningen rum utanför detaljplaneområden, dvs. cirka 1000 invånare flyttar varje år utanför detaljplaneområdena.



Siffrorna är medeltal.

**Bild 19.** Den genomsnittliga arbetsresan i en riktning för dem som bor utanför detaljplaneområdena är cirka 30 kilometer. De som bor i detaljplanlagda områden har däremot klart kortare arbetsresa; i medeltal under 20 kilometer. Koldioxidutsläppen från resorna för dem som bor utanför detaljplaneområden är i medeltal ungefär hälften (50 %) större än för dem som bor i detaljplaneområden.

An aerial photograph of a residential development in a forested area. The houses are mostly white with red roofs, arranged around a winding road. The surrounding area is densely wooded with tall, thin trees. A semi-transparent orange and brown text box is overlaid on the top half of the image.

# SÄTTET ATT FRAMSTÄLLA PLANLÖSNINGEN, DESS INNEHÅLL OCH TOLKNING



# 5. SÄTTET ATT FRAMSTÄLLA PLANLÖSNINGEN, DESS INNEHÅLL OCH TOLKNING

## 5.1. Planhandlingar och planbeteckningar

Etapplandskapsplan 2 för Nyland består av en plankarta, beteckningar och bestämmelser samt en planbeskrivning där det redogörs för de viktigaste principerna för planlösningen. Till planen hör dessutom en karta över beteckningar som upphävs. Plankartan, kartan över beteckningar som upphävs samt beteckningarna och bestämmelserna är handlingar som ska fastställas. Planbeskrivningen och dess kartbilagor fastställs inte.

### 5.1.1. Kartor

Plankartan är i skala 1:150 000. För att förbättra läsbarheten har planlösningen för huvudstadsregionen också angetts på en förstorad delkarta i skala 1:100 000 som fogats till plankartan.

De beteckningar som ska upphävas i de gällande landskapsplanerna anges på en separat karta i skala 1:150 000 som ska fastställas.

Till planmaterialet hör dessutom en inofficiell sammanställd karta i skala 1:150 000 över alla gällande planer efter att etapplandskapsplan 2 fastställts. Dess uppgift är att åskådliggöra den övergripande plansituationen, som består av flera landskapsplaner som fastställts vid olika tidpunkter.

Kartbilagorna utgör en central av planbeskrivningen. Deras uppgift är att förtydliga och ge bakgrund åt planlösningen.

- **I de förtydligande kartbilagorna** presenteras separat vissa beteckningshelheter på plankartan som ska fastställas och /eller de planer som förblir i kraft. Exempel på en sådan är kartbilaga 8, där man åskådliggör den helhet som bildas av kulturmiljöerna av riksintresse i etapplandskapsplan 2 och de nationellt värdefulla landskapsområdena i de gällande planerna. Även kartbilaga 10, som beskriver förändringarna i grönstrukturen, är en sådan förtydligande kartbilaga.
- **I de kartbilagor som ger bakgrund** presenteras bland annat bakgrundsinformation som använts vid beredningen av planen, t.ex. utredningsresultat i fråga om teman som inte behandlas i sin helhet i planen. Exempel på en sådan är kartbilaga 12; utredningsresultatet om bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen.

Kartbilagorna presenteras i form av A4- och A3-förminskningar som inte är i skala. Samtliga kartbilagor till etapplandskapsplan saknar rättsverkningskraft, dvs. de fastställs inte. Östersundomom-

rådet, som landskapsfullmäktige inte godkände, anges med en avgränsning på planbeskrivningens kartbilagor.

### 5.1.2. Planbeteckningar, planeringsbestämmelser och utvecklingsrekommendationer

I etapplandskapsplan 2 används områdesreserverings-, objekts- och linjebeteckningar samt egenskapsbeteckningar och utvecklingsprincipbeteckningar.

Med **områdesreserveringsbeteckningar** anges områdenas huvudsakliga användning och de utsluter varandra så att på samma område kan inte samtidigt gälla två olika områdesreserveringsbeteckningar. Exempelvis område för tätortsfunktionen är en områdesreserveringsbeteckning.

**Objektsbeteckningar**, som är jämförbara med områdesreserveringar, används för att ange områden som är små i förhållande till planens skala eller när det är ändamålsenligt att definiera områdesavgränsningen närmare först i den mera detaljerade planeringen. Objektsbeteckningar används till exempel för att ange små anslutningsparkeringsplatser samt byar som avgränsas närmare i kommunens planering. Om en objektsbeteckning är placerad ovanpå en områdesreserveringsbeteckning, berörs den också av planeringsbestämmelserna för områdesreserveringsbeteckningen.

Med **linjebeteckningar** anges t.ex. trafikförbindelser och samhällstekniska nätverk.

**Egenskapsbeteckningar** används för att ange sådana särskilda egenskaper av betydelse åtminstone på landskapsnivå hos delområden som man vill bevara eller som ställer specialvillkor som måste beaktas när områdesanvändningen planeras. Egenskapsbeteckning används bland annat för att ange byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). En egenskapsbeteckning kan förekomma tillsammans med andra planbeteckningar. En områdesreserveringsbeteckning anger den huvudsakliga markanvändningen men i den mera detaljerade planeringen måste även egenskapsbeteckningarna jämte planeringsbestämmelser beaktas.

Med **utvecklingsprincipbeteckningarna** och de bestämmelser som hänför sig till dem anges i första hand områden och förbindelser som är av betydelse för den eftersträlvade utvecklingen i landskapet, men som det på grund av landskapsplanens noggrannhetsgrad, den pågående planeringssituationen eller någon annan motsvarande orsak inte är ändamålsenligt att ange som en klart inriktad områdesreservering eller linjebeteckning

på kartan. Utvecklingsprincipbeteckningar och områdesreserveringsbeteckningar och egenskapsbeteckningar kan förekomma tillsammans så att de överlappar varandra. Utvecklingsprincipbeteckningar är bland annat område som ska förtätas, reservområdesbeteckningar som visar i vilken ordning områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden ska tas i bruk, samt behov av trafikförbindelse.

Andra beteckningar som använts på plankartan utöver de ovan nämnda är rittekniska linjebeteckningar för planområdets gränser och kommungränser. Som bottenkarta används Lantmäteriverkets terrängkarta 1:100 000 (05/2012), och från den kommer också namnbeståndet på kartan.

I landskapsplanen används **planeringsbestämmelser** som hänför sig till planbeteckningarna. Planeringsbestämmelserna används i första hand för att styra planläggningen i kommunerna och annan planering som utförs av olika myndigheterna i anslutning till områdesanvändningen. De hänför sig till de rättsverkningar som gäller den mera detaljerade planeringen samt annan myndighetsverksamhet. Med hjälp av planeringsbestämmelserna kan man styra den inbördes tidsordningen mellan de åtgärder som förverkligar landskapsplanen, den ordning i vilken områdena tas i bruk eller bestämma grunder för den detaljerade planeringen. Principerna och tidsordningen styrs t.ex. genom planeringsbestämmelsen för utvecklingsområde för stationstrakt som stödjer sig på spårtrafik. Genom en planeringsbestämmelse kan ändå inte kommunen eller någon annan myndighet åläggas att inleda planering som förverkligar landskapsplanen. Planbestämmelserna är villkorliga, dvs. de styr planeringen endast i det fallet att det aktuella området annars börjar planeras.

Utöver de egentliga bestämmelserna meddelas också **utvecklingsrekommendationer**, som gäller vidsträckta områdeshelheter. Utvecklingsrekommendationerna har inga direkta bindande verkningar för planeringen av markanvändningen. I rekommendationerna har inskrivits åtgärder och utvecklingsstigar som stödjer uppnåendet av målen i landskapsplanen. Ett exempel på en sådan är utvecklingsrekommendationen för bosättning, som gäller på hela landskapsplaneområdet.

### **Beteckningar i de gällande landskapsplanerna upphävs på följande grunder**

#### **1. Hela beteckningsättet upphävs**

Sådana är t.ex. utvecklingsprincipbeteckningen "område för utvecklande av markanvändningen i trafikknutpunkter" samt objektsbeteckningen för kollektivtrafikterminal utanför trafikområden och områden för centrumfunktioner.

#### **2. Beteckningens planeringsbestämmelse ändras avsevärt**

Sådana är t.ex. beteckningarna för områden för centrumfunktioner.

#### **3. Beteckningar och bestämmelser förenhetligas**

Till exempel beteckningarna för tätorter i landskapsplanen för Östra Nyland upphävs och de anges på samma sätt som i landskapsplanen för Nyland.

#### **4. Markanvändningsbeteckningen ändras**

Sådana är t.ex. förändringarna i banklasserna samt att beteckningen för utvidgningsriktningen för tätortsstrukturen delvis preciseras till tätorts- eller arbetsplatsområde.

#### **5. Behovet av beteckningen försvinner helt**

Det finns inte längre markanvändningsbehov av exempelvis vissa riktgivande vägsträckningar.

### **5.1.3. Beteckningar som upphävs**

Landskapsplanehelheten omfattar också en karta över beteckningar som upphävs, vilken miljöministeriet fastställer. I etapplandskapsplan 2 för Nyland upphävs beteckningar på flera olika grunder. De beteckningar som upphävs och motiveringen till att de upphävs presenteras i kapitel 5.7.

### **5.1.4. Planbeskrivning**

I planbeskrivningen beskrivs målen med planen, planeringsprinciperna, motiveringarna till planlösningen och de viktigaste bedömningsresultaten. I beskrivningen ingår också kartbilagor som förtydligar planlösningen och som ger mera information. Syftet med dem beskrivs ovan. Eftersom etapplandskapsplan 2 ändrar de gällande planerna, koncentrerar man sig i planbeskrivningen på att beskriva de saker, mål och principer som ändras i etapplandskapsplan 2 jämfört med de tidigare planerna i fråga om de teman som behandlas i etapplandskapsplan 2.

Planbeskrivningen fastställs inte. Även om beskrivningen inte har några direkta rättsverkningar, har den en avsevärd betydelse för tolkningen av planens innehåll och rättsverkningar och även av dess lagenlighet.

## 5.2. REGION- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN FÖRTÄTAS

### 5.2.1. Centralortsnett

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt för planeringen av centralortsnett är centralortsnett i de gällande landskapsplanerna samt den nuvarande samhällsstrukturen. Områdesreserverings- och objektsbeteckningarna för centrumfunktioner i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland upphävs och i etapplandskapsplan 2 presenteras det ändrade centralortsnett som grundar sig på utredningarna. Planeringsbestämmelserna ses över och de ändras väsentligt för handelslösningens del.

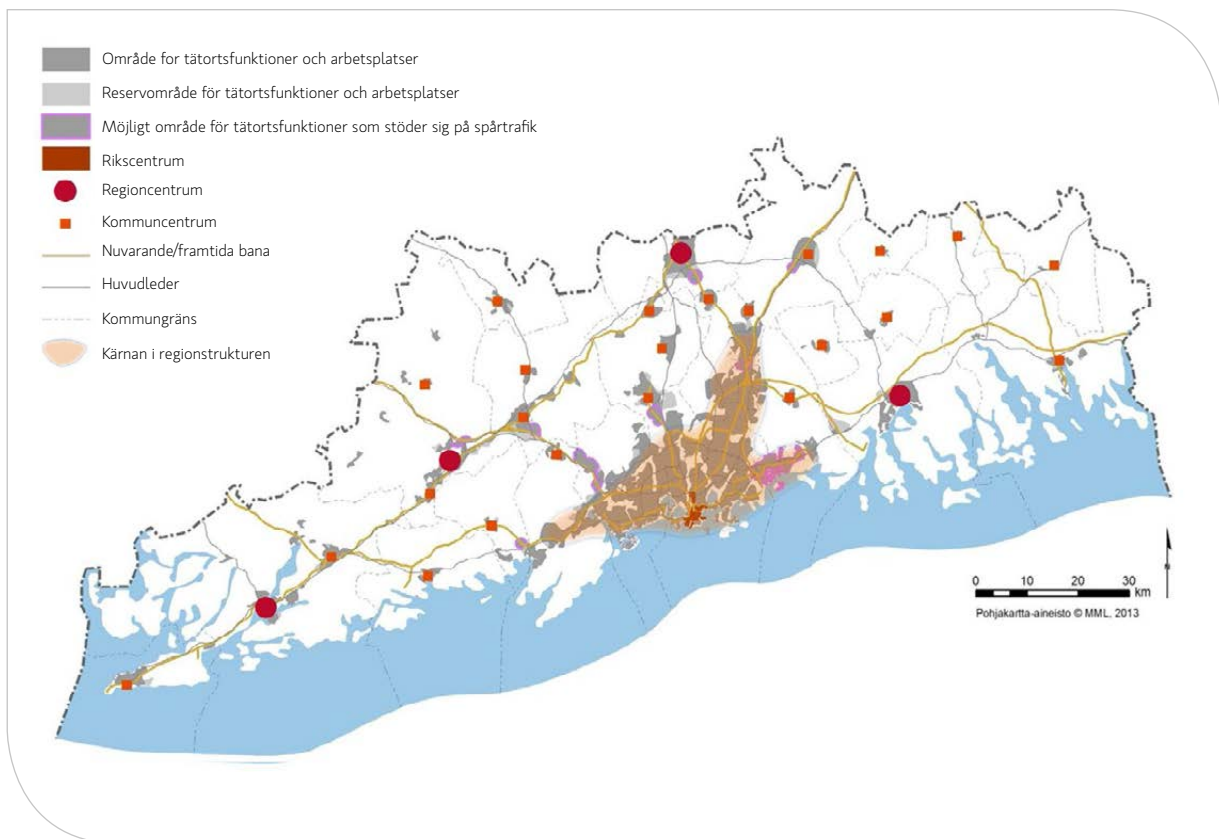
Centralortsnett i etapplandskapsplan 2 styr placeringen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. Regleringen av handeln på områden för centrumfunktioner behandlas i samband med handelslösningen i kapitel 5.4. Placeringen av annan service (t.ex. förvaltning, offentlig service) styrs inte genom landskapsplanen, utan den kan också placeras i lokala centralorter. Centralortsnett 2035 presenteras i kartbilaga 2.

Det eftersträfvade centralortsnett har definierats i förhållande till den övriga region- och samhällsstrukturen. Nuläget i centralorterna och deras

influensområden samt tillgången till service har klarlagts i utredningen om centralortsnett. Utredningen om handels servicenett har åter gett information om centralorternas struktur samt arten av affärsutrymmen och mängden affärsutrymmen. Dessutom har man utnyttjat Finlands miljöcentrals material om centralorternas influensområden samt pendlingsregioner och serviceområden. Enligt olika utredningar samt expertbedömningarna av strukturmodellerna och planutkastet börjar metropolen med en centralort mera likna ett nätverk när befolkningen i landskapet ökar. Detta har beaktats när centralortsnett definierats.

Huvudstadsregionen utgör även i fortsättningen kärnan i regionstrukturen i Nyland. Andra områden som växer kraftigt finns också invid Huvudbanan och Ringbanan samt metronett som utvidgas längsmed kusten. Detta kärnområde kompletteras av region- och kommuncentra samt nätverket av byar av betydelse på landskapsnivå. Det centralortsnett som presenteras i planen stöder ett förenhetligande av den nuvarande region- och samhällsstrukturen samt de nuvarande kommuncentras ställning och skapar förutsättningar för mångsidig och lättillgänglig service i hela landskapet.





**Bild 20.** Den som mål uppställda regionstrukturen i Nyland och det centralortsnät som stöder den.

Områdena för centrumfunktioner har med undantag för områdesreserveringen för rikscentrum angetts med objektsbeteckningar, på samma sätt som i landskapsplanen för Nyland. Områdena för centrumfunktioner är så vidsträckta att det inte är ändamålsenligt att ange dem med områdesreserveringsbeteckning, när man beaktar skalan på landskapsplanen och att det är fråga om en översiktlig plan. Objektsbeteckningen anger centrumfunktionernas ungefärliga läge. Områdenas mera exakta läge och omfattning definieras i kommunernas planläggning så att centrumområdet utgör en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centrumorienterade funktioner. Områdena för centrumfunktioner utvecklas som särpräglade, mångsidiga och täta koncentrationer av bosättning, arbetsplatser och service.

#### Klassificeringen av centralortsnätet

Helsingfors centrum jämte närliggande områden har angetts som **rikscentrum med områdesreserveringsbeteckning** så att det är vidsträcktare än tidigare. Rikscentrum är hela landets centrum för förvaltning, service och handel. Områdesbeteckningen har utvidgats till områden som frigörs från hamnfunktioner i Fiskehamnen, Busholmen och Ärtholmen och är nära knutna till de nuvarande

centrumfunktionerna. Av områdesreserveringen för rikscentrum har de viktigaste nya byggnadsområdena angetts med utvecklingsprincipbeteckningen för område som ska förtätas. Planeringsbestämmelserna för område som ska förtätas kompletterar planeringsbestämmelsen för område för centrumfunktioner i rikscentrum.

Förutom rikscentrum har i huvudstadsregionen med objektsbeteckningen **för område för centrumfunktioner** angetts starka **områdescentra**, som förenas av ett nätverk av goda strålförmiga och tvärgående kollektivtrafikförbindelser. Tillsammans med rikscentrum bildar områdescentra ett mångsidigt servicenätverk, där centralorternas influensområden överlappar varandra. De områdescentra i huvudstadsregionen som anges i etappplansplanen är redan nu betydande servicekoncentrationer som utvecklas ytterligare.

I etappplansplan 2 har angetts färre områdescentra än tidigare i huvudstadsregionen. Enligt utredningarna har en del av de centralorter som tidigare angetts i landskapsplanen bedömts vara av lokal betydelse. Kommunerna kan dock i sin egen planläggning ange lokala centralorter på landskapsplanens områden för tätortsfunktioner, vilka stöder den planerade samhällsstrukturen och fungerar som servicekoncentrationer för näromgivningen.

Utanför huvudstadsregionen omfattar landskapets centralortsnät regioncentra och kommuncentra, som i etapplandskapsplan 2 har angetts med objektsbeteckningar för område för centrumfunktioner.

**Regioncentra** utvecklas som gemensamma arbets- och servicekoncentrationer för flera kommuner som balanserar landskapets regionstruktur i förhållande till huvudstadsregionen. Enligt utredningen om centralortsnätet är Borgå, Hyvinge och Lojo starka centralorter för sina närområden och i planen har de angetts som regioncentra med objektsbeteckning. Regioncentra förenas av utvecklings- och transportkorridoren Ring V från Hangö till Borgå. För att utveckla en balanserad regionstruktur i landskapet har också Ekenäs i Raseborg angetts som ett fjärde regioncentrum i korridoren. Ännu i planutkastet var Karis i Raseborg regioncentrum. Enligt utredningen om centralortsnätet och utredningen om handelns service är det kommersiella serviceutbudet i Ekenäs emellertid redan nu mångsidigare än i Karis. Enligt utredningen överlappar dessutom influensområdet för servicekoncentrationen i Karis influensområdet för Lojo regioncentrum. Dessa omständigheter motiverar att Ekenäs och inte Karis anges som regioncentrum.

Utanför huvudstadsregionen har de nuvarande **kommuncentra** angetts med **objektsbeteckningen för område för centrumfunktioner** i landskapsplanen. I kommuner med flera centralorter har angetts endast sådana områden för centrumfunktioner som är av betydelse för landskapets regionstruktur eller som utvecklas till sådana. Samtliga är existerande centralorter och de utvecklas som



servicekoncentrationer för ett vidsträckt område än näromgivningen. Jämfört med de gällande landskapsplanerna är nya områden för centrumfunktioner utanför huvudstadsregionen Askola kyrkby, Lapträsk, Mörskom och Pukkila samt Saukola i Lojo. Den nya beteckningen i Saukola ersätter de tidigare beteckningarna för områden för centrumfunktioner i Nummi och Pusula. I och med kommunsammanslagningarna har centralorterna Karislojo, Sammatti och Pojo blivit lokala centralorter och de anges inte i etapplandskapsplan 2.

Även kommunerna utanför huvudstadsregionen kan i sin egen planläggning ange lokala centralorter på landskapsplanens områden för tätortsfunktioner, vilka stöder den planerade samhällsstrukturen och fungerar som servicekoncentrationer för näromgivningen.

På plankartan täcker vissa av objektsbeteckningarna för centrumfunktioner helt eller delvis objekt eller områden som ingår i inventeringarna av kulturhistoriska miljöer av riksintresse (RKY 2009 och 1993). Det är fråga om ett beteckningstekniskt problem. Dessa objekt finns uppräknade i slutet av handlingen med planbeteckningar och planbestämmelser, som hör till etapplandsplan 2, och de ska beaktas i planeringen samt samordnas med markanvändningen för centrumfunktioner. Det väsentliga är att de värdefulla särdragen hos kulturmiljön identifieras och att betydande landskaps- och kulturvärden tryggas.



Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Område för centrumfunktioner  Rikscentrum	Med områdesreserveringsbeteckningen anges rikscentrum och området för service-, förvaltnings-, och andra funktioner på riksnivå och därtill hörande trafikområden och parker i Helsingfors huvudcentrum. Området kan omfatta även boende.	Dessa planeringsbestämmelser gäller rikscentrum, region- och kommuncentra samt huvudstadsregionens områdescentra.  Placeringen och omfattningen av områden för centrumfunktioner som angetts med objektsbeteckningen ska definieras i den mera detaljerade planläggningen så att områdena bildar en funktionellt enhetlig helhet med tyngdpunkten på centrumorienterade funktioner.
 Område för centrumfunktioner  Regioncentrum	Med objektsbeteckningen anvisas det ungefärliga läget för områden för regioncentrumorienterade service-, förvaltnings- och andra funktioner. Området kan omfatta även boende samt nödvändiga trafikområden och parker.  Objektsbeteckningarna för centrumfunktioner innefattar delvis eller helt kulturhistoriska områden eller objekt.	I den mera detaljerade planeringen av området för centrumfunktioner ska uppmärksamhet fästas vid stadsbildningen, trivseln, särprägel samt fungerande gång- och cykelbindelser och parkerings-, servicetrafik- och kollektivtrafikarrangemang. I planeringen ska tillräckliga områden anvisas för omstigningsplatser och anslutningsparkering för kollektivtrafiken. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.
 Område för centrumfunktioner  Kommuncentrum / Områdescentrum i huvudstadsregionen	Med objektsbeteckningen anvisas det ungefärliga läget för områden för centrumorienterade service-, förvaltnings- och andra funktioner i kommuncentra och huvudstadsregionens områdescentra. Området kan omfatta även boende samt nödvändiga trafikområden och parker.  Objektsbeteckningarna för centrumfunktioner innefattar delvis eller helt kulturhistoriska områden eller objekt.	I den mera detaljerade planeringen ska man beakta kulturhistoriska och landskapliga särdrag samt trygga bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden även på områden och vid objekt som delvis eller helt blir under objektsbeteckningen för centrumfunktioner. De objekt som ingår i inventeringarna Kulturhistoriska miljöer av riksintresse (RKY 1993) och Bygda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) räknas upp i slutet av denna handling.  I planeringen av områden för centrumfunktioner ska det ses till att användning och förverkligande av centrumområdet inte orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten och vattennaturen i havsvikar på ett Natura 2000-område som gränsar till centrum eller ligger i dess närhet som avsevärt försämrar de naturvärden som ligger till grund för att området har tagits med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.  På alla områden för centrumfunktioner kan placeras stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. När området planeras ska man förbereda sig på ett tillräckligt serviceutbud. Storleken på stora detaljhandelsenheter ska dimensioneras så att de passar ihop med sin omgivning.  I den mera detaljerade planläggningen ska de dimensioneras och deras förverkligande tidsplaneras så att de inte har några betydande skadliga konsekvenser för de kommersiella tjänsterna i andra centrumområden och så att det ses till att handelns servicenät utvecklas på ett balanserat sätt. Förverkligandet av stora enheter ska tidsmässigt kopplas ihop med förverkligandet av omgivande tätortsfunktioner.  Våningsytan av stora detaljhandelsenheter i rikscentrum, i områdescentra i huvudstadsregionen (Grankulla, Mattby-Olars, Alberga, Hagalund, Esbo centrum, Esboviken, Myrbacka, Backas, Dickursby, Håkansböle, Björkby, Korso, Kivistö, Gamlas, Malm, Östra centrum och Hertonas) samt i regioncentra (Hyvinge, Lojo, Ekenäs och Borgå) samt i kommuncentra (Kervo, Träskända, Skavaböle, Kyrkslätt, Klövskog, Lovisa, Nummela, Mäntsälä och Söderkulla) maximidimensioneras inte i landskapsplanen.  Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter som placeras på området för centrumfunktioner i Karis i Raseborg och Nickby i Sibbo, Hangö, Högfors och Nurmijärvi kyrkby får vara högst 30 000 m <sup>2</sup> -vy i respektive centralort.  Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter som placeras på andra områden för centrumfunktioner får vara högst 20 000 m <sup>2</sup> -vy i respektive centralort.

## Centralortsnätet: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Beteckningarna för centralortsnätet strukturer samhällsstrukturen och stärker dess funktionsduglighet, samt styr placeringen av handel och service samt trafiksystemplaneringen i landskapet. Centralortsnätet upprätthåller metropolområdets konkurrenskraft och lägger grunden för en hållbar samhällsstruktur. De största konsekvenserna när det gäller områdesanvändningen riktas mot områden där en ny planbeteckning för regioncentrum eller centrumfunktioner har angetts eller där en beteckning för centrumfunktioner har strukits.

Utvidgningen av rikscentrum medför inga betydande ändringar i områdesanvändningen jämfört med nuläget. Utvidgningen mot nordöst och sydväst överensstämmer med den naturliga utvecklingen, och det är fråga om områden där markanvändningen i Helsingfors förändras och nya områden som kommer att bebyggas. Den nuvarande infrastrukturen och markanvändningen i områdena motsvarar nästan nivån i rikscentrum redan nu. De områden som angetts med planbeteckningen för regioncentrum har tidigare varit områden för centrumfunktioner i landskapsplanen. Den ändrade planbeteckningen ökar dessa områdens regionala betydelse. Regioncentra balanserar regionstrukturen i förhållande till rikscentrum. Detta har en betydande inverkan särskilt på serviceutbudet och trafikarrangemangen i områdena. Beteckningen styr bl.a. placeringen och dimensioneringen av handeln bättre än nu.

I östra Nyland har en objektsbeteckning för centrumfunktioner lagts till på några områden för tätortsfunktioner. Ändringen stärker dessa tätorters betydelse och inverkar positivt på serviceutbudet. Gällande regioncentrumbeteckningar har strukits bl.a. i landsortskommuner med flera tätorter samt där som centralorternas tyngdpunkter har förändrats inom kommunen till följd av t.ex. kommunsammanslagning. Planlösningen stöder bl.a. utvecklingen av kommunens eget centralortsnät, så att det blir ändamålsenligare med tanke på servicestrukturen. I östra Nyland har områdesreserveringsbeteckningarna för centrumfunktioner ändrats till objektsbeteckningar. Ändringen ökar behovet av

mera detaljerad planering.

När planlösningen förverkligas placeras stora detaljhandelsenheter av regional betydelse i huvudsak på områden för centrumfunktioner. Detta mål har stötts bland annat av att man låtit bli att dimensionera centrumområdena. Det finns emellertid fortfarande tryck på att placera kommersiell service även utanför centra och på deras randområden, eftersom markpriset är lägre där och det finns mera utrymme.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningens centralortsnät stöder utvecklingen av ett fungerande kollektivtrafiksystem. Ett fungerande kollektivtrafiksystem minskar personbilstrafiken. Regioncentras läge invid stora trafikleder ökar trafiken på dem och ökar eventuellt behovet av nya trafikledsinvesteringar. Centrumfunktionerna kan utnyttja den existerande infrastrukturen bättre än förr, vilket minskar bl.a. behovet av investeringar i samhällsservice. Mångsidigare kommersiell service i region- och kommuncentra minskar behovet av att åka till Helsingfors för att besöka specialvaruaffärer.

### Konsekvenser för naturen och miljön

På nuvarande områden för tätortsfunktioner placeras beteckningarna för centrumfunktioner inom den existerande samhällsstrukturen. Konsekvenserna för naturen och miljön är små. Eventuell ny bebyggelse inverkar emellertid på bl.a. dagvattnet, grund- och ytvattnet i området, och på den ekologiska statusen. På längre sikt kan tillväxten i centra öka byggnadstrycket på omgivande tätortsområden och även behovet att ta i bruk obebyggda markområden. Där har man emellertid bättre möjlighet att förhindra och minska de negativa miljökonsekvenserna än när gammal struktur ska kompletteras.

Centras läge och utträttandet av ärenden i dem har en betydande inverkan på trafikmängderna och trafikutsläppen. Planlösningen möjliggör en tillräcklig servicenivå i centra och detta minskar det lokala behovet av att färdas. Om servicen emellertid splittras ökar trafiken, trafikbullret och utsläppen.



### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Ett starkt rikscentrum har en positiv inverkan på landskapets konkurrenskraft och främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar nationellt och internationellt. Även andra centralorter med mångsidig service och verksamhet ökar områdets attraktionskraft som omvärld för näringsliv, handel och bostättning. Konsekvenserna för kommun- och företagsekonomin är i regel positiva. Alltför kraftig och snabb koncentration kan emellertid försämra företagets verksamhetsförutsättningar utanför centrumområdena. I centrumområden kan kraftigt stigande markvärde, priset på fastigheter och hyresnivån ha negativ inverkan på möjligheterna att få tillräckligt mångsidig service och företagsverksamhet till centralorterna. Om centrumorienterad offentlig service koncentreras till färre centralorter kan det medföra besparingar för kommunerna, men å andra sidan kan det minska servicen i en del av kommunen och även försämra förutsättningarna för företagsverksamhet.

Mångsidigare servicestruktur i regioncentra gör att mindre köpkraft överförs till huvudstadsregionen. När regioncentra utvecklas ökar deras regionala kommersiella drag-

ningskraft och de kan locka mera köpkraft från närområdena. När regioncentras dragningskraft ökar kan servicen i lokala centralorter försämrans. Regioncentras influensområden överlappar inte varandra så tillväxt i enskilda regioncentra påverkar inte just andra regioncentra.

### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

Ett regionalt balanserat centralorts nät inverkar positivt på en balanserad tillgång på service och minskar avstånden mellan bostättning, arbetsplatser och service. Hotet är emellertid att centralorter på lägre nivå kan förlora mot centralorter på högre nivå särskilt i fråga om kommersiell service. Eventuellt försämrad servicenivå har en negativ inverkan på invånarna och deras levnadsförhållanden. Ett fungerande centralorts nät främjar byggandet av en urban miljö, och det upprätthåller och utvecklar den nyländska stadskulturen och stadsbilden. Invånare och samhällen kan uppleva förändringarna som antingen negativa eller positiva för den lokala identiteten.



## 5.2.2. Tätortsstruktur

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt för planeringen av tätortsstrukturen har varit tätortsstrukturen i de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland samt den grundstruktur för etapplandskapsplan 2 som godkändes 2010. Områdena för tätortsfunktioner i landskapsplanen för Nyland förblir till största delen i kraft, och planeringsbestämmelserna preciseras. De områdesreserveringar som gäller tätorter i landskapsplanen för Östra Nyland har delvis upphävts och områdena för tätortsfunktioner har omdefinierats så att man utnyttjat de tidigare avgränsningarna och de utredningar som legat till grund för dem och som fortfarande ansetts aktuella. Beteckningssättet och beteckningsnoggrannheten för tätorter ändras i överensstämmelse med landskapsplanen för Nyland. Markanvändningsformen på områdena för tätortsfunktioner ändras inte och rättsverkningarna förblir oförändrade. Områdesavgränsningarna är allmänt hållna och preciseras i kommunernas planläggning enligt t.ex. terrängförhållandena och andra lokala specialvillkor.

Ett centralt mål för översynen av tätorterna har varit att styra tillväxten i överensstämmelse med grundstrukturen och därvid stöda sig på den nuvarande strukturen så att samhällsstrukturen förtätas och så att det samtidigt skapas förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik. Dessutom har förverkligandet av tätortsstrukturen tidsplanerats så att först utnyttjas de områden som är fördelaktigast med tanke på den befintliga strukturen och kollektivtrafiken. Först därefter tas sekundära randområden i bruk. I planlösningen har man också förberett sig på att öppna nya tillväxtkorridorer och

stationstrakter så att förutsättningarna för att förverkliga dem som tätorter kvarstår.

Enligt utredningarna finns det i landskapet som helhet en större planreserv och mera planer än vad befolkningsökningen och antalet nya arbetsplatser förutsätter. Skillnaderna mellan kommunerna är emellertid stora när det gäller planreservernas tillräcklighet, och tillväxttrycket när det gäller bosättning och arbetsplatser varierar i landskapets olika delar. De gällande planreserverna och de områden som man planerar att planlägga är inte heller alltid optimalt belägna med tanke på regionstrukturen. Vid översynen av områdena för tätortsfunktioner har man beaktat kommunernas gällande fysiska och andra planer när områdena är belägna i överensstämmelse med principerna för grundstrukturen. Även några nya områden för tätortsfunktioner har anvisats.

Konsekvenserna av utkastet till landskapsplan bedömdes och fyra expertutlåtanden begärdes om utkastet. Utifrån expertbedömningarna och utlåtandena kom man fram till att lösningen i utkastet till landskapsplan fortfarande är gles för tätorternas del och innebär att samhällsstrukturen splittras och privatbilismen ökar ytterligare. Även i trafikbedömningarna fästes uppmärksamhet vid den glesa tätortslösningen. Som grund för utarbetandet av planförslaget beslöt landskapsstyrelsen 19.12.2011 (landskapsstyrelsen § 167) att i planlösningen betonas utifrån bedömningsresultaten goda bostads- och arbetsplatsområden och att områdena för tätortsfunktioner i huvudsak inte utvidgas jämfört med vad som föreslagits i utkastet till landskapsplan, utan att områden för tätortsfunktioner med svag kollektivtrafik kan upphävas eller anges som reservområden. Av dessa orsaker beak-

tades inte de önskemål om utvidgningar av områden för tätortsfunktioner som flera kommuner framfört när planförslaget bereddes.

För att genomföra principerna för grundstrukturen har nya beteckningssätt använts:

- område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik (områdesreserveringsbeteckning)
- utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik (utvecklingsprincipbeteckning)
- område som ska förtätas (utvecklingsprincipbeteckning), används också tillsammans med områdesreserveringsbeteckningen för centrumfunktioner
- reservområde (utvecklingsprincipbeteckning), används också tillsammans med områdesreserveringsbeteckningen för arbetsplatsområden

Med utvecklingsprincipbeteckningen **område som ska förtätas** har angetts de områden för tätortsfunktioner som redan utgör eller som bör planeras som tätare områden än den omgivande tätorten och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem. Med hållbart trafiksystem avses särskilt, kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Som områden som ska förtätas har angetts nuvarande och nya stationstrakter som stöder sig på järnvägar och tätorter som redan nu stöder sig på stark busstrafik. Omfattningen av det område som ska förtätas och dess effektivitet definieras i kommunernas planläggning. Områden som ska förtätas berörs också av planeringsbestämmelserna för områdesreserveringsbeteckningen för tätortsfunktioner.

Tät struktur skapar förutsättningar för mångsidig service som kan nås till fots och med cykel. De områden som ska förtätas kan vara såväl höghus- som småhusdominerade områden. Det väsentliga är att man när områdena planeras utreder möjligheterna att förtäta dem och försöker styra tillväxten effektivare till dessa områden än till det omgivande området. När områdena förtätas ska kommunerna i sin planläggning fästa särskild uppmärksamhet vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, det ekologiska nätverkets funktionsduglighet samt att det finns tillräckligt med närrekreatiomsområden. Det är möjligt och önskvärt att förtäta samhällsstrukturen även i andra områden för tätortsfunktioner, men det är särskilt viktigt i de områden som angetts med utvecklingsprincipbeteckning.

Som **reservområden för tätortsfunktioner** har med utvecklingsprincipbeteckning angetts områden som i regel behöver tas i bruk först mot slutet av landskapsplanens planeringsperiod. Dessa områden ligger i allmänhet i utkanterna av områdena för tätortsfunktioner och är sekundära med tanke på en förmånlig och ändamålsenlig utvidgning av tätortsstrukturen. Det är kommunen som har rätt att besluta när områdena tas i bruk. Kommunerna

bedömer i sin planläggning den ändamålsenliga tidpunkten för att ta ett reservområde i bruk med hänsyn till bl.a. tätortens struktur och de tillgängliga detaljplanereserverna. Exempelvis behoven av bostadsproduktion eller näringsverksamhet av en viss typ, målen för kommunens markförvärv eller markpolitik kan vara orsaker som gör att det blir aktuellt att ta området i bruk. Också behov av att förtäta den existerande bosättningen eller behov av att utnyttja redan utbyggd kommunalteknik kan motivera ibruktage av reservområden. Det nya MBT-genomförandeprogrammet för kommunerna i Helsingforsregionen har beaktats när planförslaget färdigställts. Med stöd av det har beteckningen för reservområde strukits på några områden för tätortsfunktioner.

I vissa tätorters randområden har områdesreserveringar för tätortsfunktioner i de gällande landskapsplanerna upphävts. Det är i huvudsak fråga om områden där kommunerna inte har kommit igång med planläggningen. På vissa ställen har områden för tätortsfunktioner även upphävts på detaljplanlagda områden. I synnerhet i den gällande landskapsplanen för Nyland har områdesreserveringarna för tätortsfunktioner varit onödigt vidsträckta i förhållande till den uppskattade tillväxten. I vissa tätorter har områdesreserveringarna utvidgats så att den motsvarar den uppskattade tillväxten. När utvidgningsmöjligheten bedömts har tonvikten legat på områdets läge inom samhällsstrukturen.

**Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik** är en områdesreserveringsbeteckning. Planeringen av området styrs av planeringsbestämmelserna för område för tätortsfunktioner. Utöver dessa bestämmelser ska markanvändningen i området i kommunens planläggning planeras och dimensioneras så att spårtrafikens verksamhetsförutsättningar gynnas och förverkligandet av området ska bindas till ett bindande beslut om byggande av banan eller stationen. Med beteckningen har angetts Histaområdet i Esbo samt Huhmariområdet i Vichtis.

I den gällande landskapsplanen för Nyland finns beteckningen för utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt samt mellan Kyrkslätt och Vichtis. Pilbeteckningarna utvisade behovet av gemensam planering på kommunernas gränsområden. Efter att landskapsplanen blivit färdig har kommunerna i samarbete gjort en utredning om utvecklingsbilden för markanvändningen vid Västbanan, där man sett över markanvändningen i den nya järnvägskorridoren. Esbo och Vichtis har börjat utarbeta delgeneralplaner för sina områden. Markanvändningen i Hista i Esbo och Huhmari i Vichtis och områdenas koppling till strukturen i landskapet har kunnat lösas utgående från dessa utredningar och de har kunnat anges som områden för tätortsfunk-

tioner som stöder sig på spårtrafik. Samtidigt har pilbeteckningarna i den gällande landskapsplanen **upphävts** som onödiga.

Enligt planeringsbestämmelsen i etapplandskapsplanen är förverkligandet av områden för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik bundet till ett bindande beslut om järnvägen eller station. Det är möjligt att planlägga området mera detaljerat bara man ser till att området planeras som en tätort som stöder sig på spårtrafik och att villkoret för förverkligande av området i etapplandskapsplanens planeringsbestämmelse överförs till kommunens planer. Det är nödvändigt att främja kommunens planläggning så att det finns beredskap att förverkliga området när beslutet om att bygga järnvägen eller stationen fattas.

Med ett bindande beslut avses antingen statens eller kommunens beslut om finansiering för att göra upp en byggnadsplan eller inleda byggandet. Beslutet kan ingå i t.ex. budgeten, rambeslutet om statsfinanserna eller något annat finansieringsprogram som gäller de närmaste åren. Även kommunen kan besluta att bygga nya stationer eller spårbindelser, om stationen eller spårförbindelsen helt och hållet finansieras av kommunen, t.ex. en metrostation eller en snabbspårväg. Att ett järnvägsprojekt nämns i en trafiksystemplan är inte ett bindande finansieringsbeslut om att projektet kommer att genomföras.

De områden som angetts med beteckning ligger i sådana kommuner som är avtalsparter i Helsingforsregionens MBT-intentionsavtal. Det är nödvändigt att utveckla intentionsavtalsförfarandet så att staten och kommunerna tillsammans förbinder sig allt starkare till de projekt som ska genomföras under intentionsavtalsperioden och finansieringen av dem. Ett dylikt bindande avtal som är förpliktande för bägge parterna kunde i fortsättningen vara ett sådant avtal utifrån vilket en ny järnväg eller station och tätortsområden i anslutning till den kan börja byggas. Kollektivtrafiken till och från nya tätortsområden kan först skötas med busstrafik tills järnvägen är färdig och spårtrafiken kan inledas.

Beteckningen utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik har använts för planerade stationstrakter vid de nuvarande banorna och nya banreserveringar, vilka torde förverkligas efter planeringsperioden. Genom utvecklingsprincipbeteckningen vill man säkerställa att i området inte planeras sådan markanvändning som skulle förhindra eller vara till avsevärd olägenhet för områdets framtida användning som en effektiv tätort i en stationstrakt. Målet med beteckningen är att bevara möjligheterna att planera området

som en tätbebyggd stationstrakt, i stället för att det förverkligas som glesbebyggelse på vitt område och blir alltför splittrat. Före mera detaljerad planering ska markanvändningen i området avgöras i landskapsplanen. Kommunen kan utarbeta en generalplan samtidigt med landskapsplanen. Generalplanen kan emellertid inte godkännas innan landskapsplanen, där markområden i området har avgjorts, har trätt i kraft.

Med beteckningen har angetts följande områden:

- Ristikytö i Tusby och Palopuro i Hyvinge invid huvudbanan,
- Mäntsälä södra (Hirvihaara) invid direktbanan Kervo-Lahtis,
- Käinby och Kongo stationstrakter i Vanda invid den planerade Klövskogsbanan,
- Myntböle stationstrakt i Esbo och Lojo norra stationstrakt invid den planerade ESA-banan samt
- Käla station i Sjundeå invid Kustbanan.

Ristikytö och Palopuro stationsplatser har utretts i samband med planeringen av huvudbanan, Käinby- och Kongoområdena baserar sig på den preliminära planeringen av Klövskogsbanan och den markanvändningsutredning för nordvästra Vanda som gjorts av Vanda stad. Placeringen av stationerna i Myntböle och Lojo har åter utretts i samband med den preliminära utredningsplanen för ESA-banan. Den planerade stationstrakten i Käla ligger invid den nuvarande järnvägen och den potentiella placeringen har bedömts i Länntiet-utredningen. Hirvihaaraområdet är fördelaktigt beläget med tanke på samhällsstrukturen i omedelbar närhet av Mäntsälä nuvarande tätort och invid den nuvarande direktbanan Kervo-Lahtis.

En del av stationstrakterna har en områdesreserveringsbeteckning för tätortsfunktioner i den gällande planen. Områdesreserveringsbeteckningarna för tätortsfunktioner har **upphävts** till den del de funnits på områden för den nya utvecklingsprincipbeteckningen.

På områden för beteckningen för stationstrakter har gällande behov av grönförbindelse inte ändrats eller så har nya behov av grönförbindelse angetts vid behov. Man har gjorts på detta sätt eftersom man har ansett att beteckningen för stationstrakt inte ensam tryggar att en grönförbindelse på landskapsnivå bevaras tills området behandlas på nytt i landskapsplanläggningen.

Naturvärdena har beaktats i planlösningen. På nya områden för tätortsfunktioner har man sett över naturuppgifternas tillräcklighet. Naturvärden av



betydelse på landskapsnivå har varit en grund när områdena för tätortsfunktioner har avgränsats. Beteckningen för behov av grönförbindelse används i tillämpliga delar för att trygga naturvärden på landskapsnivå. Naturvärden på landskapsnivå anges inte särskilt på plankartan, eftersom naturhelheten inte behandlas under denna planrunda. I några undantagsfall ingår naturvärden på landskapsnivå i områden för tätortsfunktioner. Landskapsplanen tryggar emellertid att naturvärdena beaktas även på dessa områden genom den planeringsbestämmelse som gäller tätortsfunktioner.

De rekreationsområden som i den gällande landskapsplanen anvisats på områdena Stenudden\*, Dal, Fiskehamnen och Rastböle i huvudstadsregionen ändras till områden för tätortsfunktioner. Dessa rekreationsområden ligger fördelaktigt till med tanke på strukturen i omedelbar när-

het av en stationstrakt eller kollektivtrafikkorridor. Lokal användning av området för rekreation och naturvärden samt tätortsfunktioner måste samordnas i kommunens planläggning. Områdenas betydelse för grönstrukturen i landskapet har beaktats med en beteckning för behov av grönförbindelse.

I etappplansplan 2 har några områden för tätortsfunktioner angetts som ännu inte är kopplade till den befintliga samhällsstrukturen. Områdena är emellertid redan delvis bebyggda eller så ligger de i en utvidgningsriktning som är ändamålsenlig på längre sikt. Planlösningen för dessa områden och deras koppling till den framtida strukturen beskrivs och motiveras mera ingående i bilaga B till planbeskrivningen.




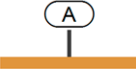
Handelns placering i tätortsområden behandlas i kapitel 5.4.

\* Fastställdes inte av miljöministeriet 30.10.2014

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Område för tätortsfunktioner</p>	<p>Med beteckningen anges byggnadsområdet som förutsätter detaljerad planering och som reserveras för boende, service- och arbetsplats- samt andra tätortsfunktioner. Beteckningen innefattar trafikleder samt hamn-, service-, depå-, terminal-, bangårds- och andra motsvarande områden som behövs för trafiken, friluftsleder, cykel- och gångleder, lokalcentra, områden för samhällsteknisk försörjning, andra specialområden, lokala skyddsområden samt rekreations- och parkområden inom tätorterna.</p> <p>Beteckningen "Område för tätortsfunktioner" hindrar inte att användningsändamålet för områden som används för jord- och skogsbruk vid behov bibehålls.</p>	<p>Området planeras som ett område för boende, arbetsplatsfunktioner som passar ihop med sin omgivning samt för service och funktioner i anslutning därtill.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen av området ska särskild uppmärksamhet fästas vid förenhetligande av samhällsstrukturen. Nybyggnader och annan markanvändning ska genom planering anpassas till sin omgivning på ett sätt som stärker tätortens särdrag och tryggar miljö- och naturvärden samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapsliga särdrag. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>I planeringen av områdets användning ska det ses till att byggande eller annan användning varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen eller som ligger i närheten av området, och inte heller sådana bulle- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen av området ska man genom placeringen av funktioner och tillräckligt effektiv områdesanvändning främja en samhällsstruktur som stöder cyklande, gångtrafik och kollektivtrafik.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen bör tillgången till daglig service, tillräckliga friluftsmöjligheter samt cykel- och gångförbindelser till regionala rekreationsområden tryggas. I den mera detaljerade planeringen ska även verksamhetsbetingelserna för lokalcentra tryggas och vikt fästas vid att det finns tillräckliga möjligheter för dagligvaruhandeln att inleda närbutiksverksamhet.</p> <p>De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den undre gränsen för storleken på sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning kan förläggas också utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbrukshandel, är i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 30 000 m<sup>2</sup>-vy, i Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis 10 000 m<sup>2</sup>-vy, i Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå 5 000 m<sup>2</sup>-vy och i Lappträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m<sup>2</sup>-vy, om utredningar inte visar något annat.</li> <li>• I fråga om övrig specialvaruhandel är den undre gränsen för storleken i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 10 000 m<sup>2</sup>-vy, i Askola, Hangö, Hyvinge, Ingå, Träskända, Högfors, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Lovisa, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Borgå, Raseborg, Sibbo, Sjundeå, Tusby och Vichtis 5000 m<sup>2</sup>-vy och i Lappträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m<sup>2</sup>-vy, om utredningar inte visar något annat.</li> <li>• I fråga om dagligvaruhandeln är den undre gränsen för storleken i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 5000 m<sup>2</sup>-vy och i övriga kommuner i Nyland 2000 m<sup>2</sup>-vy, om utredningar inte visar något annat.</li> </ul>

Beskrivningen och planeringsbestämmelsen som gäller område för tätortsfunktioner ersätter den beskrivning och den planeringsbestämmelse som gäller område för tätortsfunktioner i de gällande landskapsplanerna för Nyland.



		<p>Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen ska obebyggda stränder reserveras för allmän rekreation, ifall inte något särskilt behov förutsätter att området anvisas för annat bruk.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen ska det anges hur friluftsleder som utmärkts på landskapsplanekartan fortsätter på området för tätortsfunktioner.</p> <p>I kommunens general- och detaljplanläggning ska man utgående från regionala behovsutredningar beakta och trygga tillräckliga depåområden för kollektivtrafikens depåer. När annan markanvändning planeras på områden för existerande depåer ska det säkerställas att ersättande depåkapacitet har förverkligats innan verksamheten vid den existerande depån upphör.</p>
 <p>Område som ska förtätas</p>	<p>Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning.</p> <p>Med beteckningen anges områden för tätorts- och centrumfunktioner som ska förtätas och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem.</p>	<p>Området ska planeras som ett område som stöder sig på kollektiv-, gång- och cykeltrafik och som ska bebyggas effektivare än det övriga området i den aktuella tätorten. När samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas särskilt vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, att det ekologiska nätverket fungerar samt att det finns tillräckligt med närrekreationsområden.</p>
 <p>Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden</p>	<p>Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning.</p> <p>Med beteckningen anges områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden som förverkligas på lång sikt.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska förverkligandet i huvudsak förläggas mot slutet av den planeringsperiod som landskapsplanen omfattar.</p> <p>Kommunen definierar den ändamålsenliga tidpunkten för förverkligandet av området i förhållande till de andra tillgängliga områdena för tätortsfunktioner i tätorten eller kommunens delområde i fråga och beträffande arbetsplatser i förhållande till kommunens andra tillgängliga områden för arbetsplatsfunktioner.</p>
 <p>Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik</p>	<p>Med beteckningen anges områden för tätortsfunktioner som stöder sig på nya spårtrafikstationer.</p>	<p>För området gäller förutom planeringsbestämmelsen för område för tätortsfunktioner dessutom följande planeringsbestämmelse: I kommunens planläggning ska markanvändningen i området planeras och dimensioneras så att spårtrafikens verksamhetsbetingelser gynnas. Den nya stationens noggrannare placering bestäms i den mera detaljerade planeringen. Planeringen av markanvändningen i området och av den nya spårtrafikförbindelsen och stationen ska kopplas ihop. I den mera detaljerade planeringen ska förverkligandet av området kopplas till det bindande beslutet om genomförande av den nya spårtrafikförbindelsen och stationen.</p>
 <p>Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik</p>	<p>Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning.</p> <p>Med beteckningen anges områden som stöder sig på nya spårtrafikstationer och som förverkligas på lång sikt, i huvudsak efter den planeringsperiod som landskapsplanen omfattar.</p>	<p>Före den mera detaljerade planeringen av området ska markanvändningen i området avgöras vid landskapsplanläggningen.</p> <p>På området bör inte planeras sådan områdesanvändning som förhindrar eller är till avsevärd olägenhet för områdets framtida användning som utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik.</p>

### Konsekvenser för områdesanvändningen

En enhetligare och tätare struktur och anvisandet av reservområden inverkar positivt på region- och samhällsstrukturen på såväl riks- som landskapsnivå. Planen främjar en kontrollerad utveckling av en hållbar samhällsstruktur i överensstämmelse med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den kraftigaste tillväxten jämte konsekvenser riktas mot huvudstadsregionen och kranskommunerna. Byggandet riktar sig huvudsakligen mot befintliga tätorter så att de förtätas och strukturen förenhetligas. I dem riktar sig de största konsekvenserna mot markanvändningen på de områden där de nuvarande tätorterna förtätas, i tätorternas randområden, samt på obebyggda områden inom tätorterna. Betydande konsekvenser riktar sig också mot områden där en by ändras till tätort eller tvärtom. Ändringen antingen ökar eller minskar landskapsplanens styrande inverkan på planeringen av markanvändningen i det aktuella området.

Konsekvenser för regionstrukturen som överskrider landskapsgränsen uppstår i huvudsak i närheten av planområdets gränser. Exempelvis tillväxten i Hyvinge regioncentrum inverkar också i riktning mot Tavastland. På kommunnivå kan vissa ändringar i tätortsfunktionerna inverka på tyngdpunkterna i regionstrukturen. Konsekvenserna kan vara betydande till exempel om tätortsområdet i kommunen har utvidgats på ett ställe och krympts eller angetts som reserv på ett annat ställe.

De nya banförbindelserna öppnar nya tillväxtkorridorer. De nya områden för tätortsfunktioner som stöder sig på dem möjliggör fler invånare och arbetsplatser samt att bostäder och företagslokaler byggs som förenhetligar samhällsstrukturen. På reservområdena kan förväntas ändringar i markanvändningen först mot slutet av planeringsperioden. Planeringsbestämmelsen för reservområden är en utvecklingsrekommendation, men den inverkar på den strategiska planeringen av markanvändningen i kommunerna, när man blir tvungen att bedöma tidpunkten när områdena tas i bruk mera exakt än tidi-

gare. Detta ger färre nya tätorts- eller arbetsplatsområden som är lösryckta från samhällsstrukturen. Konsekvenserna kan realiseras vid olika tidpunkter i kommunerna.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Prioritetsordningen för förverkligandet av tätortsfunktioner främjar samtidig planering och utveckling av markanvändningen och trafiken som förenhetligar samhällsstrukturen. När bosättningen koncentreras förbättras möjligheterna att utveckla spårtrafiken. Lönsamheten för nya trafikinvesteringar förbättras och utbyggnaden av nya stationsstrakter påskyndas. I de områden som förtätas förbättras förutsättningarna för den regionala kollektivtrafiken. Med kortare avstånd blir det också mer lockande att röra sig till fots och med cykel lokalt. Detta kan minska personbilstrafiken lokalt. När tätortsstrukturen utvecklas ökar utsläppen från trafiken långsammare.

Vid placeringen av nya tätorter har man beaktat att de ska vara lätta att nå trafikmässigt, vilket kan förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar kännbart. Å andra sidan kräver ökad användning av kollektivtrafik tilläggsinvesteringar i såväl landsvägar som järnvägar.

När samhällsstrukturen förtätas krävs inte lika stora investeringar i ny kommunal teknik som när en tätort utvidgas till obebyggda områden. Det är lättare och blir förmånligare att ordna bl.a. avfallshantering och vattentjänster. Den ökade belastningen kan överskrida den nuvarande tekniska servicens funktionsförmåga, varvid det krävs nya investeringar och tekniska servicelösningar.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Nya områden för tätortsfunktioner som byggs ut förändrar naturen och miljön på ett stort område och på många sätt. Byggnadstryck och konsekvenser som försämrar naturmiljöns tillstånd riktar sig emellertid särskilt mot obebyggda natur- och rekreationsområden inom de nuvarande tätorterna. Den totala

arealen av områden för tätortsfunktioner är mindre än i de gällande planerna, så sannolikt är den yta som bebyggs också mindre. Detta bidrar till att minska byggandets negativa konsekvenser för naturmiljön. När de nuvarande tätortsområdena förtätas sparas naturområden och värdefulla landskaps-helheter utanför dem från ny bebyggelse. En tätare struktur och större bosättning ökar å andra sidan belastningen på natur- och rekreationsområden i närheten av tätorterna.

Tätare och kompletterande byggande förändrar landskapsbilden och kulturmiljön. Ny bebyggelse kan göra de nuvarande tätorterna mångsidigare och tillföra dem flera tidsskikt. Tätare och kompletterad tätortsstruktur förutsätter emellertid särskild samordning med kulturmiljö- och landskapsvärdena.

Byggande i tätortsområden ändrar vattenbalansen i områdena, vilket leder till ökat behov av dagvattenhantering. När bebyggelsen mera än tidigare koncentreras till tätorter möjliggörs bl.a. centraliserade vattentjänster och avfallshantering, vilket dämpar miljöbelastningen från glesbebyggelsen. När nya tätortsområden och trafikförbindelser i anslutning till dem förverkligas kan det ekologiska nätverkets funktionsduglighet försämrans. Tillräckligt breda och fungerande grönförbindelser kan lindra de skadliga konsekvenserna.

#### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Kommunerna kan utnyttja sina resurser effektivare genom att styra bosättning och andra funktioner till områdena för tätortsfunktioner. De skadliga konsekvenserna av glesbebyggelsen minskar. Tätorternas växande befolkningsunderlag skapar möjligheter till ett mångsidigare serviceutbud särskilt i kommuncentra. Industri- och arbetsplatsområdenas verksamhetsförutsättningar förbättras. Förutsättningarna för industri- och utrymmeskrävande verksamhet att bli kvar i tätortsområden kan emellertid försämrans till följd av bl.a. stigande markvärde och de miljöolägenheter som verksamheten eventuellt medför för bosättningen. Ett område för centrumfunktioner som ändras till ett område för tätortsfunktioner kan medföra ändringar i handels struktur och servicestrukturen.

När ett MU-område ändras till ett område för tätortsfunktioner i landskapsplanen inverkar det på jord- och skogsbrukets förutsättningar eftersom områdena splittras och trycket på att använda dem för rekreation växer. På bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen har angetts mindre sådana områden än tidigare som i huvudsak förverkligas genom att de bebyggs. Ändringen stärker jordbrukets verksamhetsförutsättningar.

Ett område som planläggs som område för tätortsfunktioner höjer markvärdet. Markpriset stiger i synnerhet på områden som ska förtätas. På reservområden som tidigare har omfattats av tätortsfunktioner kan eventuell senareläggning av byggandet medföra osäkerhet särskilt för enskilda markägare. När mark som kommunen äger tas i bruk för tätortsfunktioner har det en kännbar betydelse för kommunekonomin. Den kommunalteknik och det serviceutbud som krävs på nya områden för tätortsfunktioner orsakar kostnader som delvis kan finansieras genom bruksavgifter och realiseringsavtal.

#### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

Ändringar i landskapsplanens områden för tätortsfunktioner inverkar i huvudsak positivt på såväl nuvarande som nya invånares levnadsförhållanden. Tätare bosättning kan skapa nya förutsättningar för samhörighet och service. Invånarna upplever förändringar i tätorterna på olika sätt. Exempelvis de nuvarande invånarna kan uppleva kompletterande byggande i tätorter som ska förtätas som negativt och som en försämring av livsmiljön. Å andra sidan kan bättre service och en eventuell förbättring av stadsbilden upplevas som en positiv utveckling. Störningar under byggtiden försämrar tillfälligt trivsels i området. I nya områden för tätortsfunktioner, där bebyggelsen från början är tät, är olägenheterna mindre. Ett arbetsplatsområde som omvandlas till område för tätortsfunktioner möjliggör nya boendemiljöer. På ett arbetsplatsområde som ändras till område för tätortsfunktioner och som delvis kan förverkligas även som bostadsområde är det möjligt att förbättra trivsels och rekreationsmöjligheterna.

### 5.2.3. Styrning av bosättningen i landskapsplanen

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utvecklingsrekommendationen som gäller bosättning har setts över. Den ersätter den tidigare utvecklingsrekommendationen i landskapsplanen för Nyland och gäller nu hela landskapsplaneområdet. I etappplansplanen behandlas inte semesterbosättningen utan styrs endast placeringen av åretruntbosättning.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) förpliktar till att förhindra glesbebyggelse som är lösryckt från den befintliga samhällsstrukturen. Ju mer bosättning som placeras utanför detaljplaneområdena, desto färre invånare räcker det till i tätorter och byar som är viktiga med tanke på samhällsstrukturens funktionsduglighet.

Målet med den utvecklingsrekommendation som gäller bosättning är att stöda principerna för förenhetligande av samhällsstrukturen och genomförandet av den övergripande lösningen i planen samt den eftersträvade utvecklingstrenden när det gäller bosättningens placering. Tanken bakom utvecklingstrenden är att åretruntbosättning i första hand styrs till tätorter, medan bosättning som söker sig utanför dem styrs till byar. Största delen av befolkningsökningen styrs till tätortsområden.

De geografiska skillnaderna håller på att förstärkas på Helsingforsregionens bostads- och arbetsmarknadsområde. En del av områdena är redan etniskt och socioekonomiskt stämplade. Landskapsplanen styrs tillväxten förutom till kollektivtrafikkorridorer även med fokus på den centrala kustregionen: Ur bostadsmarknadens synvinkel klarar dylika attraktiva områden och starka centralorter många gånger bättre av socioekonomisk och kulturell mångfald än andra områden.

I planeringen bör områden inte anvisas enbart

för bosättning utan målet är att stöda ordnandet av närservice. För att förebygga social segregation bör det säkerställas bl.a. att bostadsbeståndet och ägandeformerna blir mångsidiga i bostadsområden. I etappplansplanen har områden för tätortsfunktioner angetts på sådana områden som är attraktiva med avseende på miljön och tillgängligheten och där en mångsidig befolkningsstruktur är sannolikare än i mera avlägsna områden.

#### Utvecklingsrekommendation för bosättning

Åretruntbosättning ska i första hand styras till landskapsplanens områden för tätortsfunktioner, med tyngdpunkt på de områden som ska förtätas. Bosättning som riktar sig till områden utanför tätortsfunktionerna ska planmässigt styras till byar.

Vidsträckt områdeshelheter, som har utvecklats till bostadsområden med stort invånarantal men funktionellt förblivit ensidiga, utvecklas genom att deras funktionella struktur görs mångsidigare. Som utvecklingsmetoder används vid sidan av planering av markanvändningen stadspolitiska åtgärder varmed man från fall till fall förbättrar områdenas sociala och ekonomiska tillstånd och/eller närmiljöns tillstånd. Områdets samhällsstruktur förenhetligas med hjälp av åtgärder som stöder en bibehållen och bättre servicenivå, åtgärder som främjar uppkomsten av nya arbetsplatser samt genom att utveckla lokalcentra.

Vid planeringen av nya områden undviker man att det uppstår vidsträckt områdeshelheter som är reserverade enbart för boende.



### Konsekvenser för områdesanvändningen

Utvecklingsrekommendationen för bosättning styr bosättningen till områden som är fördelaktiga med tanke på samhällsstrukturen. Utvecklingsrekommendationen har inte nödvändigtvis någon kännbar inverkan på områdesanvändningen. Konsekvensens storlek är beroende av kommunens egna åtgärder. Det är möjligt att utnyttja utvecklingsrekommendationen i kommunernas egen styrning av markpolitiken och planläggningen samt vid tillståndsprövningen. Om flera kommuner vidtar åtgärder som går i samma riktning kan inverkan vara av regional betydelse.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har indirekta konsekvenser för trafikmängderna och samhällsservicelösningarna. Koncentrerad ny bebyggelse kan minska behovet av personbilstrafik. Det är lönsammare att ordna kollektivtrafik i en mera koncentrerad struktur. Bosättningens placering och omfattning konkretiserar konsekvenserna.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har små direkta konsekvenser för naturen och miljön. Utvecklingsrekommendationen stöder en hållbarare samhällsstruktur, vilket minskar belastningen på miljön och naturen, dämpar klimatförändringen och förbättrar förutsättningarna att kontrollera klimatförändringen. När bebyggelsen koncentreras sparas sammanhängande skogsområden och åkerfält samt andra naturområden. Trycket på användning och slitaget ökar på rekreationsområden i närheten av tätbyggda områden, varvid särskild uppmärksamhet måste fästas vid styrningen av aktiviteterna på rekreationsområdena.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Utvecklingsrekommendationen för bosättning har indirekta konsekvenser för ekonomin och näringarna. Kommunaltekniken och serviceutbudet i nya tätortsområden och byar orsakar kostnader, men i områden för tätortsfunktioner kan kommunerna styra resurserna effektivare än i decentraliserad bosättning. Byggande i tätorter och byar bevarar åkrar och skogar som enhetligare helheter, varvid det blir lönsammare att bedriva jordbruksnäringar. Ett växande befolkningsunderlag i tätorter och byar skapar möjligheter till ett mångsidigare serviceutbud.

### Konsekvenser för invånarna, näringarna och samhället

Växande tätorter och centralorter skapar förutsättningar att utveckla en mångsidig stadskultur som möjliggör mångsidiga bostadsområden med balanserat befolkningsunderlag. En balanserad befolkningsstruktur förebygger negativ regional segregation. Landskapsplanläggningen har emellertid endast begränsade möjligheter att påverka kontrollen över segregationsutvecklingen även i nya områden. Landskapsplanen kan inte påverka attraktionsförhållandena inom den struktur som uppkommit tidigare eller socioekonomisk och etnisk differentiering.

Växande tätorter förbättrar tillgången på service och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik. Tätare tätorter förändrar stadsbilden och stadsmiljön. Byarnas identitet kan stärkas och befolkningsstrukturen bli mer balanserad.

## 5.2.4. Utvecklande av kollektivtrafiken

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

En utgångspunkt för planeringen av tätortsstrukturen har varit att förtäta och komplettera strukturen så att det skapas förutsättningar för en fungerande kollektivtrafik. Förutom till stationstrakter för spårtrafiken har tillväxt styrts till starka buss- och trafikförbindelser. Den kollektivtrafiklösning som presenteras i etappplansplanen stöder uppkomsten av sådan regionstruktur. I synnerhet i huvudstadsregionen håller regionstrukturen på att utvecklas så att den blir mera nätverksliknande, varför smidiga tvärgående kollektivtrafikkorridorer har fått en betydande position vid sidan av de strålformiga förbindelserna.

I etappplansplanen anvisas med en ny utvecklingsprincipbeteckning tvärgående kollektivtrafikförbindelser i huvudstadsregionen. Som nya kollektivtrafikbeteckningar anges dessutom med objektsbeteckningar de viktigaste omstigningsplatserna för kollektivtrafiken och anslutningsparkeringsplatserna i hela Nyland. Utöver kollektivtrafikbeteckningarna innebär planeringsbestämelsen för områden för centrumfunktioner en förpliktelse att beakta kollektivtrafikens behov.

Utökad användning av kollektivtrafik inom huvudstadsregionens vidsträckt pendlingsområde förutsätter att de olika kollektivtrafikformerna och -linjerna bildar ett mångsidigt nätverk. Smidiga resekedjor mellan olika trafikformer gör kollektivtrafiken mera attraktiv. De nya planbeteckningarna framhäver kollektivtrafikens nätverksliknande struktur och även betydelsen av annan trafik än spårtrafiken som en del av ett hållbart kollektivtrafiksystem. Det kollektivtrafiksystem som presenteras i planen preciseras i planläggningen och trafikledsplaneringen på lägre nivå.

I planlösningen har man utnyttjat Nylands förbunds egna utredningar och dessutom de utredningar och planer med anknytning till kollektivtrafiken som gjorts av Helsingforsregionens trafiksamkommun (HRT), av ELY-centralen i Nyland och av kommunerna i samband med deras eget planarbete.

**De tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen** baserar sig på de planer som kommunerna gjort upp i samband med generalplanläggningen och de motsvarar de planer som gjorts om Spårjokern och Joker 2-linjerna. Förbindelsen i närheten av Ring III baserar sig på trafikutredningen för Östersunds generalplaneområde samt den sträckning som presenteras i generalplanen för Vanda. De tvärgående kollektivtrafikförbindelserna förenar landskapsplanens områdescentra i huvudstadsregionen, de tätorter som ska förtätas samt omstigningsplatser för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikrutternas noggranna-

re placering samt trafikformen bestäms i den mera detaljerade planeringen.

De till området största eller med tanke på regionens kollektivtrafiksystem viktigaste **anslutningsparkeringsplatserna** utanför tätortsfunktionerna har angetts med objektsbeteckning. Tyngdpunkten i utvecklingen av anslutningsparkeringen ligger utanför huvudstadsregionen. Det är särskilt viktigt att ordna anslutningsparkering på sådana kollektivtrafiksstationer och -hållplatser där den omgivande markanvändningen inte skapar några förutsättningar för kollektivtrafik med täta turer eller bosättningen i huvudsak inte ligger på gångavstånd. Cykelparkering bör främjas på alla kollektivtrafikstationer och de viktigaste hållplatserna i hela planeringsområdet. Anslutningsparkeringens smidighet påverkas kännbart av korta och trygga förbindelser från parkeringsplatsen till både avgångs- och ankomsthållplatsen. Beteckningarna för anslutningsparkeringsplatser baserar sig i huvudsak på utvecklingsprogrammet för anslutningsparkeringen i huvudstadsregionens pendlingsregion (Nylands förbund 2009).

Anslutningsparkeringsbeteckningen preciseras i kommunernas planläggning och trafikledsplaneringen, då uppmärksamhet ska fästas vid att de utrymmesreserveringar och förbindelser som anslutningsparkeringen kräver. Utöver de anslutningsparkeringsplatser som angetts i landskapsplanen kan man också utveckla andra anslutningsparkeringsområden utifrån lokala behov. I landskapsplanen tar man inte ställning till vem som ansvarar för genomförandet och finansieringen av anslutningsparkeringen.

Möjligheten att nå olika områden i huvudstadsregionen med kollektivtrafik kan förbättras både inom och utanför huvudstadsregionen genom att det ordnas smidiga omstigningsmöjligheter i de punkter där den strålformiga och den tvärgående kollektivtrafiken korsar varandra. Smidiga omstigningsmöjligheter främjas av bl.a. korta och trygga förbindelser mellan hållplatserna. **Omstigningsplatser för kollektivtrafiken** har anvisats framför allt i punkter där de viktigaste strålformiga förbindelserna och de i etappplansplanen angivna tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen korsar varandra. Omstigningsplatserna funktionsduglighet, infrastrukturens behov och utrymmesreserveringarna ska beaktas i den mera detaljerade planeringen.

Beteckningarna för terminaler för kollektivtrafik i etappplansplan 1 för Nylands upphävs. Det använda beteckningssättet och objektsbeteckningarnas placering motsvarar inte nuläget i fråga om de viktigaste områdena för kollektivtrafiken som förutsätter utrymmesreservering. Utvecklingen och planeringen av de tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen har klarare visat på behov av att utveckla omstignings-



platser mellan fjärrbusstrafiken och HRT-trafiken. I stället för terminaler har det använts separata beteckningar för omstigningsplatser för kollektivtrafiken av regional betydelse samt anslutningsparkeeringsområden.

I den fastställda landskapsplanen för Nyland har som riktgivande banor för regional trafik angetts förbindelser till Degerö i Helsingfors, Håkansböle i Vanda samt Köklax i Esbo. Dessa beteckningar upphävs. Förbindelsen till Degerö ersätts med en beteckning för behov av trafikförbindelse. En utredningsplan och miljökonsekvensbedömning håller på att göras angående spårförbindelsen till Degerö. Under tiden utreddes flera olika kollektivtrafikalternativ, men inget beslut har fattats angående vilket alternativ som kommer att förverkligas.






Medan metroförbindelsen mellan Gräsviken och Mattby byggs har man fortsatt att planera en metroförbindelse från Mattby till Stensvik och vidare till Bastvik. I samband med planeringen och som ett led i uppgörandet av trafiksystemplanen för Helsingforsregionen har man diskuterat behovet av att fortsätta planeringen från Stensvik även i riktning mot Kyrkslätt. Metroförbindelsen Gräsviken–Mattby som håller på att byggas och den placerade sträckan Mattby–Bastvik har angetts som en trafikunnel i enlighet med utredningsplanen och den preliminära utredningsplanen i stället för som riktgivande sträckning för bana för regional

trafik. Den riktgivande beteckningen för bana för regional trafik från Bastvik till Köklax i den gällande landskapsplanen upphävs. Från Stensvik i riktning mot Kyrkslätt har angetts en pil för behov av trafikförbindelse som landskapsplanens lösning.

Behovet av en bana för regional trafik till Håkansböle har försvunnit. Beteckningen **upphävs**.

Under arbetet med landskapsplanen har det framkommit behov av att anvisa behov av trafikförbindelse i anslutning till kollektivtrafik från Söderkulla i riktning mot Borgå. En kollektivtrafiklösning på lång sikt i riktning mot Borgå måste planeras även därför att man ansett att det inte finns förutsättningar för att behålla Heli-bansträckningen som ingått i tidigare landskapsplaner och beteckningen upphävs. Motiveringen till upphävandet anges i kapitel 5.3.2.

För beteckningarna för behov av trafikförbindelse har i etapplandskapsplanen använts en rak pillinje som är mycket allmänt hållen. Utifrån den kan man inte bedöma den potentiella trafikförbindelsens exakta läge eller sättet att genomföra den. Behovet av att planera en förlängning av Klövskogsbanan anges som behov av trafikförbindelse mellan Klövskog och Rajamäki, där förlängningen går ihop med järnvägen Hangö–Hyvinge. Behovet av att planera banan har konstaterats i Helsingforsregionens trafiksystemplan (HLJ 2011).

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning</p>	<p>Med beteckningen anges alternativa sträckningar för trafikleder när det finns flera användbara sträckningsalternativ i landskapsplanen. Med beteckningen för riktgivande sträckning anges en trafikled när dess exakta placering inte är avgjord.</p>	<p>I väg- och banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.</p> <p>I väg- och banplaneringen ska det ses till att trafikleden varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för grundvattnet, vattenföringen, vattennaturen, vattenområdenas bottenförhållanden, buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Behov av trafikförbindelse</p>	<p>Med beteckningen anges behov av trafikförbindelser samt behov av att utveckla trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Tallinn inklusive färj-, spår- och helikopterförbindelser.</p>	<p>Följande förbindelser ska i första hand planeras som kollektivtrafikförbindelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• från Helsingfors centrum till Degerö</li> <li>• från Söderkulla i Sibbo mot Borgå</li> <li>• från Stensvik i Esbo mot Kyrkslätt</li> <li>• från Klövskog i Nurmijärvi till Rajamäki</li> </ul>
 <p>Omstigningsplats för kollektivtrafiken</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges den ungefärliga placeringen för omstigningsplatser för kollektivtrafiken av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska på området reserveras smidiga rutter för kollektivtrafik och tillräckliga områden för omstigningshallplatser där man smidigt kan byta mellan olika kollektivtrafikformer och -linjer.</p>
 <p>Anslutningsparkeringsplats</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges den ungefärliga placeringen för anslutningsparkeringsområden av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska på området reserveras tillräckligt med utrymme för anslutningsparkering samt korta och smidiga förbindelser ordnas från anslutningsparkeringsområdet till hållplatser och mellan hållplatspar.</p>
 <p>Tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen</p>	<p>Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning.</p> <p>Med beteckningen anges de viktigaste tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen.</p>	<p>Förbindelsen kan förverkligas som antingen spår- eller bussförbindelse. Förbindelsernas noggrannare placering definieras i den mera detaljerade planeringen så att de stärker den nätverksliknande strukturen i huvudstadsregionen.</p> <p>Förbindelsen ska planeras så att den ansluter till kollektivtrafiken inom och till huvudstadsregionen på omstigningsplatser inom kollektivtrafiken.</p>



## Bedömning av kollektivtrafikens konsekvenser

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Ett effektivt kollektivtrafikssystem som baserar sig på regionala banor förutsätter en tät regionstruktur. Konsekvenserna av behov av trafikförbindelse är svåra att bedöma, eftersom behovet av förbindelserna och deras läge preciseras först i den mera detaljerade planeringen. Beteckningen inverkar på planeringen av markanvändningen i området.

De tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen och omstigningsplatserna för kollektivtrafik främjar utvecklingen av en nätverksliknande stadsstruktur och gör det möjligt att förtäta strukturen särskilt i kollektivtrafikens knutpunkter. Anslutningsparkeringen utvidgar kollektivtrafikkorridorernas influensområde, när det blir möjligt att komma till stationerna och viktiga busshållplatser även med cykel eller bil.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Omstigningsplatser för kollektivtrafiken främjar smidiga omstigningsförbindelser mellan trafiken inom huvudstadsregionen och kransområdets strålförmiga linjer och förbättrar på detta sätt tillgängligheten med kollektivtrafik. Anslutningsparkeringsområdena minskar särskilt under rusningstid trafiken på huvudstadsregionens infartsleder.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Ett effektivt kollektivtrafiksystem främjar en hållbar samhällsstruktur och minskar koldioxidutsläppen genom att dämpa ökningen av personbilstrafiken.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Utveckling av kollektivtrafiken minskar behovet av investeringar i vägnätet, men förutsätter investeringar i kollektivtrafiken. Behovet av finansiering för att operera kollektivtrafiken ökar, men detta sker långsammare än vad antalet användare ökar eftersom systemet blir effektivare. För personbilstrafiken sjunker kostnaderna per invånare när trafikmängden minskar. Totalt sjunker trafik kostnaderna per invånare.

### Konsekvenser för invånarna, näringarna och samhället

Ett effektivt och fungerande trafiksystem främjar tillgängligheten mellan bostäder, arbetsplatser och service, minskar behovet av personbilstrafik och gör det möjligt att upprätthålla och utveckla nivån på kollektivtrafiken och servicen. Mindre privatbilism minskar bullerolägenheterna från trafiken. Ett effektivt trafiksystem breddar möjligheterna att välja bostadsort, och via trafiksystemet är det möjligt att nå olika och mångsidiga livsmiljöer. Anslutningsparkeringen förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet särskilt i en splittrad samhällsstruktur där det inte annars går att ordna effektiv kollektivtrafik.

## 5.2.5. Grönstruktur

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt för planeringen av grönstrukturen i etappplansplan 2 är grönstrukturen i de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland, vilken i huvudsak förblir i kraft. Grönstrukturen har ändrats till de delar som en ändring i områden för tätortsfunktioner, andra beteckningar eller planeringsbestämmelser har förutsatt en översyn av beteckningarna för grönstrukturen. Dessutom har nätverket Natura 2000 delvis uppdaterats. I de ändringar som gjorts i östra Nyland har man använt beteckningar och bestämmelser i landskapsplanen för Nyland. I översynen av de riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) 2009 betonas också det ekologiska nätverket, vilket har beaktats när grönstrukturen ändrats. Grönstrukturen är ett av de teman som kommer att behandlas som en helhet under följande planrundor. De ändringar i landskapets grönstruktur som framförs i planförslaget presenteras i kartbilaga 10.

Samhällsstrukturens utveckling och förenhetligandet av sättet att ange områden för tätortsfunktioner har förutsatt att några rekreativområden har ändrats till områden för tätortsfunktioner eller behov av grönförbindelse. I huvudstadsregionen har man gjort det möjligt att planera ny bosättning invid kollektivtrafik med täta turer bl.a. genom att ändra vissa beteckningar för rekreativområden (på områdena Stenudden\*, Dal, Fiskehamnen och Rastböle) till områden för tätortsfunktioner samt beteckningar för behov av grönförbindelse. När planen utarbetats har de olika användningsbehoven i områdena samordnats, på det sätt som markanvändnings- och bygglagen kräver i fråga om landskapsplanens innehåll. Behov av grönförbindelse på landskapsnivå ska beaktas i den mera detaljerade planeringen med avseende på både rekreationen och det ekologiska nätverket. En del av områdena för tätortsfunktioner kan lämnas obebyggda och förverkligas som lokala rekreativområde. Rekreativområdenas storlek och mera exakta läge avgörs i den mera detaljerade planeringen. Genom bestämmelserna i anslutning till beteckningarna för behov av grönförbindelse och område för tätortsfunktioner förpliktas man att beakta även naturvärdena i den mera detaljerade planeringen och myndighetsverksamheten.

Med beteckningen för **behov av grönförbindelse** tryggas grönförbindelser av betydelse på landskapsnivå. I den noggrannare planeringen av dem bör man utreda behovet av samt möjligheterna att förverkliga både det ekologiska nätverket

och rekreativleder. Behoven av grönförbindelse i de gällande landskapsplanerna har setts över när markanvändningen i övrigt har ändrats på det område som hänför sig till dem. Beteckningen för behov av grönförbindelse används i tillämpliga delar även för att trygga naturvärden på landskapsnivå i områden för tätortsfunktioner som ändras eftersom naturhelheten inte behandlas i denna plan. I områden som för närvarande är obebyggda tillåts flexibla placering av grönförbindelser när områdena förverkligas, men även på dem måste man särskilt försöka trygga förbindelsens ekologiska funktionsduglighet. När områden för tätortsfunktioner utvidgas har behovet av grönförbindelse i huvudsak angetts som förlängningar av befintliga beteckningar. De största ändringarna i behovet av grönförbindelse har gjorts i de norra delarna av huvudstadsregionens grönbälte samt i anslutning till Hyvinge tätort.

Beteckningen för behov av grönförbindelse bestämmer inte områdets dimensionering. De med tanke på landskapsplanen viktigaste specialvillkoren för dimensioneringen dikteras av förbindelsens placering i grönstrukturen och det ekologiska nätverket. Grönförbindelser bör i regel förverkligas i form av bredare helheter av grönområden än korridorliknande lösningar, t.ex. som närrekreativområden, parker eller andra grönområden i närheten av tätortsområden. I en mera detaljerad plan kan en beteckning för behov av grönförbindelse på samma sätt som andra landskapsplanebeteckningar ändras eller så kan man stryka beteckningen helt och hållet, förutsatt att de mål som satts för förbindelsenätet i landskapsplanen inte äventyras. Beteckningen beskrivs mera ingående i beskrivningen till landskapsplanen för Nyland.

Exempelvis i Kyrkslätt har det angetts ett nytt område för tätortsfunktioner på ett ställe som för närvarande är obebyggt och där den gällande landskapsplanen har ett vitt område samt en grönförbindelse som är central för det ekologiska nätverket i landskapet. Beteckningen för behov av grönförbindelse förblir i kraft. Den aktuella grönförbindelsen förbinder Porkala udd och områden i norr, så när den och bredvidliggande områden för tätortsfunktioner förverkligas måste man säkerställa att förbindelsen blir en tillräckligt bred ekologisk förbindelse på landskapsnivå så att hänsyn tas även till hjortdjurs förutsättningar att röra sig.

**Friluftslederna** har ändrats om en ändring i någon annan beteckning har förutsatt det. Beteckningen för friluftsled används inte på områden för tätortsfunktioner utan rekreativförbindelsen på landskapsnivå anges med beteckning för behov av grönförbindelse. När en beteckning för område för

\* Fastställdes inte av miljöministeriet 30.10.2014



tätortsfunktioner försvinner har behovet av grönförbindelse vid behov ändrats till en friluftsled. Efter det att försvarsmaktens område i Syndalen i Hangö utvidgats norrut har den beteckning för friluftsled som funnits där flyttats norr om riksväg 25. Lösningen beaktar försvarsmaktens områdesbehov och de begränsningar som verksamheten medför för den övriga områdesanvändningen.





**Rekreationsområden** har angetts på Pörtö i Borgå efter det att försvarsmaktens verksamhet upphört och i samband med Esbo centralpark i anslutning till utvecklingsområdesbeteckningen för stationstrakten i Myntböle. De rekreationsområden som angetts i landskapsplanen har betydelse över kommungränserna och utgör en central del av landskapets nätverksliknande grönstruktur. På områden som angetts som rekreationsområden gäller villkorlig bygginskränkning enligt MBL 33 §.

**Skyddsområden** har anvisats på några ställen. På bergsområdet Petikonmäki-Hermanskärret i

Vanda anges ett naturskyddsområde. Det är fråga om ett område som inte fastställts i landskapsplanen för Nyland och där det finns ett värdefullt bergsområde. På området har sedermera inrättats ett naturskyddsområde. Där beteckningarna för tätortsfunktioner i Vanda och Klövskog ändras har Lamminsuo vidsträckt naturskyddsområde och Ripuby skogar, som hör till skyddsprogrammet för gammal skog, angetts som naturskyddsområde. Bägge dessa är av betydelse på landskapsnivå när markanvändningen på området på kommungränsen planeras. Områden som förslagits hör till nätverket Natura 2000 är Vanda å samt havsområdena utanför Hangö och Borgå, som statsrådet beslutat om 1.3.2012. Nätverket Natura 2000 presenteras i kartbilaga 11.

Det värdefulla bergsområdet Petikonmäki-Hermanskärret i Vanda, som saknades i landskapsplanen för Nyland, har angetts som en värdefull geologisk formation.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Rekreatiomsområde	<p>Med beteckningen anges områden avsedda för allmän rekreation och friluftsliv.</p> <p>Beteckningen omfattar matarleder och motsvarande förbindelsevägar som redan finns på rekreatiomsområdena och som är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggnadskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>Området reserveras för allmän rekreation och friluftsliv. I den mera detaljerade planeringen av området ska man trygga förutsättningarna att använda området för rekreation, områdets tillgänglighet, en tillräcklig service- och utrustningsnivå samt miljövärdena och visa hur de friluftsleder som utmärkts på landskapsplanekartan fortsätter på rekreatiomsområdet.</p> <p>I planeringen av rekreatiomsområden ska uppmärksamhet fästas vid områdenas egenskaper som en del av det ekologiska nätverket samt deras betydelse för naturens mångfald.</p> <p>På ett rekreatiomsområde kan man i den mera detaljerade planeringen anvisa lokala leder samt anläggningar och konstruktioner för den samhällstekniska försörjningen som på grundval av en konsekvensbedömning är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen. I planeringen av nödvändiga leder ska man trygga en så obehindrad och säker fortsättning som möjligt på rekreatiomsförbindelserna.</p>
 Behov av grönförbindelse	<p>Med beteckningen anges grönförbindelser och områden som hör till nätverket av rekreatiomsområden och det ekologiska nätverket.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska man se till att en förbindelse som angetts med beteckningen bibehålls eller förverkligas på ett sätt som tryggar rekreatioms- och friluftsmöjligheterna, områdets landskapsvärden, bevarandet av värdefulla naturobjekt samt olika arters möjligheter att röra sig.</p> <p>Vid dimensioneringen av en grönförbindelse ska uppmärksamhet fästas vid förbindelsens betydelse som en del av det ekologiska nätverket samt vid en samordning av regionala och lokala rekreatiomsbehov, så att existerande obebyggda områden som reserverats eller som lämpar sig för rekreation i mån av möjlighet reserveras för rekreation i den mera detaljerade planläggningen.</p>

 <p>Friluftsled</p>	<p>Med beteckningen anges friluftsleder av betydelse på landskapsnivå och regional nivå utanför områdena för tätortsfunktioner, naturskyddsområdena och rekreationsområdena. Beteckningen är riktgivande och sträckningen anger i första hand behovet av en förbindelse.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska man trygga förutsättningarna för att förverkliga friluftslederna som ett fungerande system av ruttor på landskapsnivå och regional nivå.</p> <p>I den mera detaljerade ruttplaneringen ska man sträva efter att utnyttja möjligheterna att använda befintliga vägar och stigar. I tätorter och på rekreationsområden ska friluftslederna dras utmed leder för friluftsliv och lätt trafik inom områdena.</p>
 <p>Naturskyddsområde</p>	<p>Med beteckningen anges områden som skyddats eller som är avsedda att skyddas med stöd av naturvårdslagen. Det är fråga om nationalparker, naturreservat och andra naturskyddsområden. Som skyddsområden har också anvisats områden som hör till skyddsprogrammen samt områden som hör till programmet Natura 2000 till den del som det i samband med besluten har framförts att områdena ska förverkligas med stöd av naturvårdslagen.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggnadskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>På områden som anvisats som skyddsområden får inte planeras åtgärder som äventyrar eller försämrar de natur- och miljövärden, på grund av vilka området har bildats till naturskyddsområde eller målet är att inrätta ett sådant. I den mera detaljerade planeringen av området ska anges hur friluftsleder som utmärkts på landskapsplanekartan fortsätter.</p>
 <p>Område som hör till eller föreslagits hör till nätverket Natura 2000</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges områden som hör till programmet Natura 2000 enligt statsrådets beslut samt statsrådets förslag till komplettering av programmet.</p> <p>Mark- och vattenområden anges med rasterbeteckning och åar med linjebeteckning.</p> <p>Med stöd av naturvårdslagen får på området eller i dess närhet inte planeras åtgärder som avsevärt försämrar de naturvärden enligt fågeldirektivet eller habitatdirektivet på grund av vilka området har tagits med i programmet.</p>	
 <p>Värdefull ås eller annan värdefull geologisk formation</p>	<p>De geologiska formationer som angetts med egenskapsbeteckningen är förknippade med betydande landskapliga och naturvetenskapliga värden.</p> <p>Med beteckningen anges nationellt värdefulla åsområden som ingår i åsskyddsprogrammet, värdefulla åsområden i fastställda regionplaner, bergslandskapsområden som är värdefulla på både riks- och landskapsnivå samt moränbildningar som är värdefulla på landskapsnivå.</p> <p>På områden där användningsändamålet har angetts med en områdesreservationsbeteckning bestämmer beteckningen den primära markanvändningsformen.</p>	<p>Områdesanvändningen ska planeras så att en vacker landskapsbild inte fördärvas, betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster förstörs eller naturförhållandena genomgår betydande eller omfattande skadliga förändringar på det sätt som avses i marktäktslagen.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen ska den i landskapsplanen åsyftade markanvändningen och de geologiska värdena bedömas och samordnas.</p>

### Konsekvenser för områdesanvändningen

De nya grönstrukturbezeichnungarna strukturerar samhällsstrukturen, och de områden som omfattas av dem utgör en del av det ekologiska nätverket. Markanvändnings- och bygglagens byggskränkning som gäller rekreations- och naturskyddsområden påverkar byggmöjligheterna på dessa områden. Rekreationsområdena och delvis även skyddsområdena minskar trycket på att använda andra områden för rekreation. En effekt av beteckningarna för behov av grönförbindelse är också att markanvändningen begränsas, men detta preciseras först i den mera detaljerade planläggningen. Markanvändningen begränsas minst av värdefulla geologiska formationer. Deras inverkan gäller i första hand tillståndsprövningen enligt marktäktslagen. En förverkligad friluftsled begränsar annan markanvändning på det område som leden kräver. Vart konsekvensen riktar sig klarnar i den noggrannare planeringen. Natura 2000-områden kan förutsätta mera ingående konsekvensbedömningar enligt naturvårdslagen av planer eller projekt. Detta kommer eventuellt att höja planerings- och byggkostnaderna. Naturvärdena på de nya Naturaområdena Vanda å och havsområdena kan sannolikt tryggas utan betydande konflikter med andra områdesanvändningsformer.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

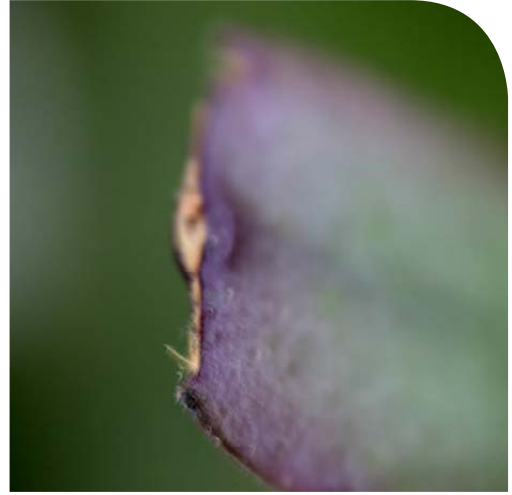
Beteckningen för behov av grönförbindelse och Natura 2000-områdena inverkar på planeringen och byggandet av trafikleder och höjer kostnaderna för dem. Trafiksäkerheten förbättras när behoven av grönförbindelser tillgodoses så att djuren styrs att röra sig utanför trafiklederna. Förutsättningarna för ett trivsamt och lockande nätverk av promenad- och cykelvägar förbättras när friluftsleder, grönförbindelser och rekreationsområden förverkligas i form av grönområden. Rekreationsområdenas och skyddsområdenas tillgänglighet förutsätter trafikarrangemang och när de används för rekreation ökar även biltrafiken. När Pörtö i Borgå delvis anvisas som rekreationsområde ökar sjötrafiken.

Skyddsområdena har en begränsande inverkan på planeringen och placeringen av såväl trafikleder som samhällsservice. Geologiska formationers inverkan är mindre. Rekreationsområden och friluftsleder förutsätter att avfallshanteringen utvidgas till dem. De delar av grönstrukturen som förverkligas i form av grönområden förbättrar förutsättningarna för dagvattenhantering särskilt i områden för tätortsfunktioner.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Förverkligandet av grönstrukturbezeichnungarna gör det möjligt att bevara den biologiska mångfalden och arternas förutsättningar att röra sig. Naturskyddsområdena och Natura 2000-områdena upprätthåller en gynnsam nivå på skyddet av naturtyper och arter eller främjar uppnåendet av det. De genomför de mål som baserar sig på riksomfattande skyddsprogram samt förpliktelserna enligt EU:s habitat- och fågeldirektiver. Rekreationsområdenas naturvärden bevaras genom rätt dimensionering av rekreationen och styrning av friluftslivet. Rekreation i naturområden ökar risken för nedskräpning. En friluftsled ökar slitaget på naturmiljön på själva leden, men kan minska det på andra ställen.

Beteckningar för behov av grönförbindelse minskar byggandet av nya hinder på ekologiska förbindelser på landskapsnivå. Situationen kan till och med förbättras jämfört med nuläget t.ex. i samband med reparationer på redan byggda leder. Kontinuiteten hos det ekologiska nätverket förbättras i synnerhet på de områden där beteckningarna för behov av grönförbindelse har förstärkts jämfört med de gällande planerna, t.ex. i anslutning till Hyvinge tätort. Beteckningarna gör det möjligt att bevara värdefulla naturobjekt som en del av den ekologiska förbindelsen och de stärker stadsekologins funktionsduglighet. De delar av grönstrukturen som förverkligas i form av grönområden producerar sådana ekosystemtjänster som upprätthåller miljöns goda tillstånd och som behövs i synnerhet i stadsområden. Konsekvensen är positiv bland annat för luftkvaliteten och vattnens status. En värdefull geologisk formation bevarar icke förnybara naturresurser och naturarvet.



### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Grönområden främjar invånarnas välbefinnande och hälsa till låga kostnader per invånare, vilket har en positiv inverkan på bland annat kommunekonomin. Rekreationsområden, naturskyddsområden och friluftsleder som förverkligas medför kostnader för kommunerna och staten. Också underhållet av konstruktioner och service medför kostnader för kommunen, staten eller friluftsområdesförbundet. För att säkerställa grönförbindelsernas funktionsduglighet behövs i viss mån nya konstruktioner, t.ex. grönbroar, för vilka kostnaderna kan vara betydande.

Produktion och underhåll av rekreativtjänster har betydande lokal sysselsättande inverkan. Dessutom förbättras förutsättningarna för att utnyttja privata rekreativtjänster, naturturism och andra ekosystemtjänster. Bevarandet av landskapsvärden stöder också dessa förutsättningar. Å andra sidan kan vissa näringar, t.ex. skogsbruket, drabbas av begränsningar. Det är möjligt att få ersättning för endast en del av dem med stöd av speciallagstiftning.

### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

Rekreativområdena och delvis även naturskyddsområdena gör boendemiljöerna

mångsidigare och trivsammare och förbättrar möjligheterna till rekreation i naturen. Framför allt skyddsområdena är viktiga undervisnings- och forskningsobjekt. Grönområdena producerar också särskilt i stadsområden nyttiga ekosystemtjänster som gör miljön sundare, t.ex. jämnar ut temperaturvariationer och renar luften.

När friluftsleder inrättas blir regionala leder och rekreativområden lättillgängligare och eventuella störningar koncentreras till färre områden. Även grönförbindelserna ökar möjligheterna till rekreation. Friluftsleden som flyttas i Hangö gör det möjligt att inrätta en tryggare och trivsammare led i förhållande till försvarsmaktens närbelägna område. Ökad rekreation kan lokalt upplevas som något negativt. När markanvändningen begränsas kan invånare och markägare uppleva att levnadsförhållandena försämras, framför allt därför att grönförbindelserna mera exakta placering inte är fastställd. Ett skyddsområde som förverkligas kan medföra begränsningar för invånarnas eller ett samhälles invanda rutiner.

## 5.3. METROPOLLANDSKAPETS KONKURRENSKRAFT STÄRKS

### 5.3.1. Industri- och arbetsplatsområden

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt när industri- och arbetsplatsområden planeras är de gällande landskapsplanerna, där största delen av arbetsplatserna placeras på områden för tätortsfunktioner invid goda kollektivtrafikförbindelser. I landskapsplanen för Nyland har det inte anvisats några särskilda arbetsplatsområden. I landskapsplanen för Östra Nyland har anvisats både områden för arbetsplatser och framtida utvecklingszoner för arbetsplatser på lång sikt. Bägge dessa beteckningar upphävs delvis.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland har tätortsområdets randområden anvisats som arbetsplatsområden. Områdena är i första hand avsedda för sådana arbetsplatser som på grund av sin art inte lämpar sig inom tätortsområden. Största delen av dessa arbetsplatsområden är områden för tätortsfunktioner i de gällande landskapsplanerna. I fråga om dessa områden upphävs beteckningen för tätortsfunktioner och ändras till arbetsplatsområde. Varje arbetsplatsområde bildar en klar separat helhet eller avskiljs från den övriga tätorten av t.ex. trafikleder. Det är inte ändamålsenligt att hänvisa betydande ny bosättning till dessa områden.

Aviapolis-området i Vanda har angetts som arbetsplatsområde i stället för tätortsområde. Till skillnad från andra särskilt angivna arbetsplatsområden är området även avsett för kontorsarbetsplatser. Det lönar sig att utnyttja arbetsplatsområdet, som ligger i närheten av Ringbanan, för att bygga sådana arbetsplatser som förutsätter goda kollektivtrafikförbindelser. Aviapolis-området ligger på flygbullerområden i den gällande landskapsplanen för Nyland, vilket begränsar användningen av området för bosättning.

I den gällande landskapsplanen för Nyland har med utvecklingsprincipbeteckningen ”område för utvecklande av markanvändningen i trafikknutpunkter” angetts anslutningsområden som ligger fördelaktigt till i trafikhänseende och som i första hand är avsedda för service utmed vägen i anslutning till trafik, resande och logistik. Dessa beteckningar upphävs. En del av områdena har anvisats som arbetsplatsområden i etapplandskapsplan 2. En del har ansetts vara av lokal betydelse och därför är det inte nödvändiga att använda beteckningen för arbetsplatsområde i landskapsplanen.

I den gällande landskapsplanen för Nyland har ingått utvecklingsprincipbeteckningen ”utvecklingszonen kring Ring III”. Enligt planlösningen utvecklas zonen särskilt som ett arbetsplatsområde där även kommersiell service kan placeras. Planeringen av området har avancerat efter det att landskapsplanen godkändes och bl.a. kommersiella tjänster behandlas som en egen helhet i etapplandskapsplan 2 för Nyland. Sålunda upphävs beteckningssättet som onödigt.

En del av arbetsplatsområdena, som ligger i tätortsområdets randområden, har angetts med utvecklingsprincipbeteckningen **reservområde**. Områdena förverkligas i huvudsak mot slutet av planeringsperioden, men deras ändamålsenlighet bedöms med hänsyn till det befintliga utbudet av arbetsplatsområden i kommunen. Faktorer som påverkar ibrukttagandet av reservområden kan vara t.ex. orsaker som beror på kommunens markpolitik eller markinnehav, vilken typ av företagsverksamhet som etablerar sig i kommunen eller alternativa arbetsplatsområdets läge i förhållande till grundvattensområden.


Naturvärden av betydelse på landskapsnivå har varit en grund när arbetsplatsområdena avgränsats. Dessutom tryggar landskapsplanen att naturvärdena beaktas genom en planeringsbestämmelse som gäller arbetsplatsområden.

Beteckningarna för **industriområden** i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland har delvis förenhetligats. Områdesreserveringsbeteckningarna och -objekten industri- och lagerområde (T) samt områden för industriverksamhet med betydande miljökonsekvenser (TT) upphävs i landskapsplanen för Östra Nyland. I etapplandskapsplan 2 har dessa områden angetts med **beteckningen för industriområde** enligt landskapsplanen för Nyland. Beteckningen T/kem i landskapsplanen för Östra Nyland som anger industri- och lagerområden för farliga kemikalier förblir däremot i kraft.



I etapplandskapsplan 2 har angetts några arbetsplats- och industriområden som ännu inte är kopplade till den befintliga samhällsstrukturen. Områdena är emellertid redan delvis utbyggda eller så ligger de i en utvidgningsriktning som är ändamålsenlig på längre sikt. Planlösningen för dessa områden och deras koppling till den framtida strukturen beskrivs och motiveras mera ingående i bilaga B till planbeskrivningen.





Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Arbetsplatsområde</p>	<p>Med beteckningen anges betydande arbetsplatsområden utanför områden för tätortsfunktioner.</p>	<p>Området reserveras i första hand för arbetsplatsbyggnade. I den mera detaljerade planeringen ska ingen betydande ny bosättning anvisas till området. Ny bebyggelse och annan markanvändning ska anpassas till omgivningen på ett sätt som tryggar miljö- och naturvärdena samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>De undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Den undre gränsen för sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning kan förläggas också utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbruksaffärer, är i Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla 30 000 m<sup>2</sup>-vy, i Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrklätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis 10 000 m<sup>2</sup>-vy och i Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå 5000 m<sup>2</sup>-vy och i Lappträsk, Mörskom och Pukkila 2000 m<sup>2</sup>-vy, om utredningar inte särskilt visar något annat.</li> </ul> <p>Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.</p>



 <p>Industriområde</p>	<p>Med beteckningen anges separata industriarbetsplatsområden som är belägna utanför den övriga samhällsstrukturen. Områdena anvisas för sådana funktioner som på grund av verksamhetens karaktär, miljökonsekvenser eller någon annan orsak inte kan vara belägna i omedelbar närhet av bosättning.</p> <p>Planeringsbestämmelsen som gäller industriområde ersätter den planeringsbestämmelse som gäller industriområde i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	<p>Området reserveras för byggande av industriarbetsplatser. På området kan i den mera detaljerade planeringen på grundval av närmare utredningar anvisas industrianläggningar med betydande miljökonsekvenser och/eller anläggningar som hanterar farliga kemikalier. Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas. Till den del det på området lagras och/eller tillverkas bränsle eller andra farliga ämnen, ska de miljörisker som lagringen orsakar beaktas vid planeringen av området och dess närmiljö. I den mera detaljerade planeringen ska man beakta områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>I planeringen av områdets användning ska det ses till att byggande eller annan användning varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen eller som ligger i närheten av området, och inte heller sådana buller- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Reservområde för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden</p>	<p>Beteckningen är en utvecklingsprincipbeteckning.</p> <p>Med beteckningen anges områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden som förverkligas på lång sikt.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska förverkligandet i huvudsak förläggas mot slutet av den planeringsperiod som landskapsplanen omfattar.</p> <p>Kommunen definierar den ändamålsenliga tidpunkten för förverkligandet av området i förhållande till de andra tillgängliga områdena för tätortsfunktioner i tätorten eller kommunens delområde i fråga och beträffande arbetsplatser i förhållande till kommunens andra tillgängliga områden för arbetsplatsfunktioner.</p>

## Industri- och arbetsplatsområden: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Genom planen kan man se till att arbetsplatser och industriverksamhet placeras på ett med tanke på samhällsstrukturen fördelaktigt sätt. Områdesreservationsbeteckningen för arbetsplats- och industriområden tryggar och främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar. De mest betydande konsekvenserna av planen riktar sig mot områden där ett område för tätortsfunktioner har ändrats till arbetsplatsområde. Ändringen begränsar planeringen av områdesanvändningen till i huvudsak endast behov för arbetsplatsfunktioner. På reservområdena för arbetsplatser kan förändringar i områdesanvändningen väntas först mot slutet av planeringsperioden. Å andra sidan kan konsekvenserna realiseras redan tidigare, om kommunernas strategiska markanvändning förutsätter det. Tidpunkten och sättet att förverkliga reservområdena kan medföra osäkerhet särskilt för kommunens planering av markanvändningen. Å andra sidan kan planen stöda kommunens planering av markanvändningen och styrning av planeringsresurserna på lång sikt.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Arbetsplats- och industriområden har en betydande inverkan på trafikmängderna. Ny verksamhet som orsakar livlig tung trafik medför behov av att förbättra särskilt anslutningarna samt av nya planskilda anslutningar och gatuförbindelser. Konsekvenserna av trafiken kan utgöra ett problem särskilt på tätorternas smala gatunät. Arbetskraftsintensiva arbetsplatsområden påverkar kollektivtrafikplaneringen. Landskapsplanens arbetsplatsområden ligger i huvudsak i närheten av befintliga tätorter, vilket minskar behovet av nya investeringar i samhällsservice. Arbetsplatsområden som ligger invid goda trafikförbindelser kan dessutom minska avståndet mellan arbetsplatser och bostäder.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Områdesreserveringen för arbetsplatser och industriverksamhet bildar olika influensområden för eventuella miljöskador. Konsekven-

serna kan rikta sig mot marken, vattendragen eller atmosfären på olika sätt. Ett arbetsplats- och industriområdes konsekvenser för naturen och miljön är beroende av vilken slags verksamhet som bedrivs i området. Konsekvenserna i enskilda fall bedöms bl.a. i samband med miljötillståndsförfarandet. Beroende på hur områdena förverkligas kan verksamheten ha även mycket stor inverkan på hur mycket dagvatten som samlas och hur det strömmar och därigenom på grundvattnets och vattendragens kvalitet och ekologiska status i området. På nya områden är förutsättningarna att hantera dagvatten och minska övriga miljöskador bättre än på gamla områden.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Arbetsplats- och industriområden har en positiv inverkan på näringslivets verksamhetsförutsättningar. Landskapsplanens arbetsplatsområden erbjuder olika alternativa områden för företag. Tillsammans stärker dessa metropolområdets och hela landskapets nationella och internationella konkurrenskraft. Vidsträckta arbetsplatsområden stöder företagets nätverksbildning, vilket möjliggör skal- och synergifördelar. Industriområden som är belägna nära hamnar är logistiskt och ekonomiskt effektiva. Detta har en positiv inverkan på företagets ekonomi och konkurrenskraft.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Industri och annan näringsverksamhet som etablerar sig i landskapet inverkar positivt på sysselsättningen och invånarnas utkomst. Å andra sidan kan eventuella miljöskador som industriverksamheten orsakar ha en negativ inverkan på invånarnas levnadsförhållanden. Eventuella negativa konsekvenser minskar när verksamhet placeras i form av tillräckligt stora enheter utanför tätorterna samt planeringsbestämmelserna innehåller förpliktelser att beakta miljö-, natur- och kulturvärden i den mera detaljerade planeringen.

## Nationella och internationella förbindelser

I etappplansplan 2 för Nyland förbereder man sig på snabba spårförbindelser från Helsingfors österut och västerut, vilket de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätter. Sätten att beteckna dessa huvudbanor och deras styrande inverkan på planeringen på lägre nivå avviker från varandra beroende på nivån på de utredningar som gjorts och planeringsprinciperna. Reserveringen i landskapsplanen för järnvägen Esbo – Lojo – Salo baserar sig på den preliminära utredningsplan som Trafikverket låtit göra och det bedömningsförfarande enligt MKB-lagen som hänför sig till den och i samband med vilket man genomfört en omfattande remissrunda och hört intressenter. Vid planeringen av den snabba Östbanan har man i samarbete med Trafikverket utvecklat en process där beslut om terrängkorridoren för det nya långsiktiga trafikledsprojektet kan fattas utifrån de utredningar och den växelverkan som markanvändnings- och bygglagen förutsätter i samband med att landskapsplanen utarbetas. Det förfarande enligt järnvägslagen och MKB-lagen som hänför sig till projektet genomförs senare när det börjar bli aktuellt att realisera projektet.

## Beredskap för en snabb spårförbindelse från Esbo via Lojo och Salo till Åbo (ESA-banan)

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

En ny spårförbindelse mellan Helsingfors och Åbo enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen har i den fastställda landskapsplanen för Nyland angetts som en riktgivande förbindelsebana mellan Esbo och Lojo samt med en beteckning för behov av trafikförbindelse från Lojo och vidare i riktning mot Salo. Utgångspunkt för planeringen av järnvägen Esbo–Lojo–Salo, dvs. den s.k. ESA-banan, har varit att precisera den sträckning som ingår i den gällande landskapsplanen och att även ange sträckningen vidare från Lojo, eftersom den öppna planeringssituationen har försvårat kommunernas planläggning i området. I etappplansplan 2 har den närmare sträckningen för järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo angetts som en **huvudbana** och pilbeteckningen för förbindelsebehov upphävs såsom onödig.

I förhållande till den eventuella byggnadstidpunkten och landskapsplanens framställningsnoggrannhet har det gjorts tämligen noggranna planer och omfattande konsekvensbedömningar för en snabb järnvägsförbindelse. Trafikverket, som ansvarar för ESA-banprojektet, har gjort en preliminär utredningsplan och miljökonsekvensbedömning (MKB) för banan mellan Esbo och Salo. MKB-förfarandets uppgift är att producera information om konsekvenserna av de olika alterna-

Vid **MKB-förfarandet** utreddes de alternativa sträckningarnas miljökonsekvenser i fråga om två huvudalternativ (E och M) och flera underalternativ (Ee, Mk, Mp). Dessutom jämfördes konsekvenserna med O+-alternativet, dvs. förbättring av Kustbanan (se bild 24 över undersökta alternativa sträckningar).

Inget av de undersökta alternativen visade sig vara överlägset bättre än de andra vad konsekvenserna beträffar. På landskapsplanens Nylands sida visade sig sträckningsalternativ Ee vara särskilt dåligt framför allt med tanke på utvecklingen av markanvändningen, människornas levnadsförhållanden, trivselen och bullerkonsekvenserna samt i fråga om de skadliga konsekvenserna för kulturmiljöer, men i övrigt kom det inte fram några betydande skillnader mellan de alternativa sträckningarna vad miljökonsekvenserna beträffar.

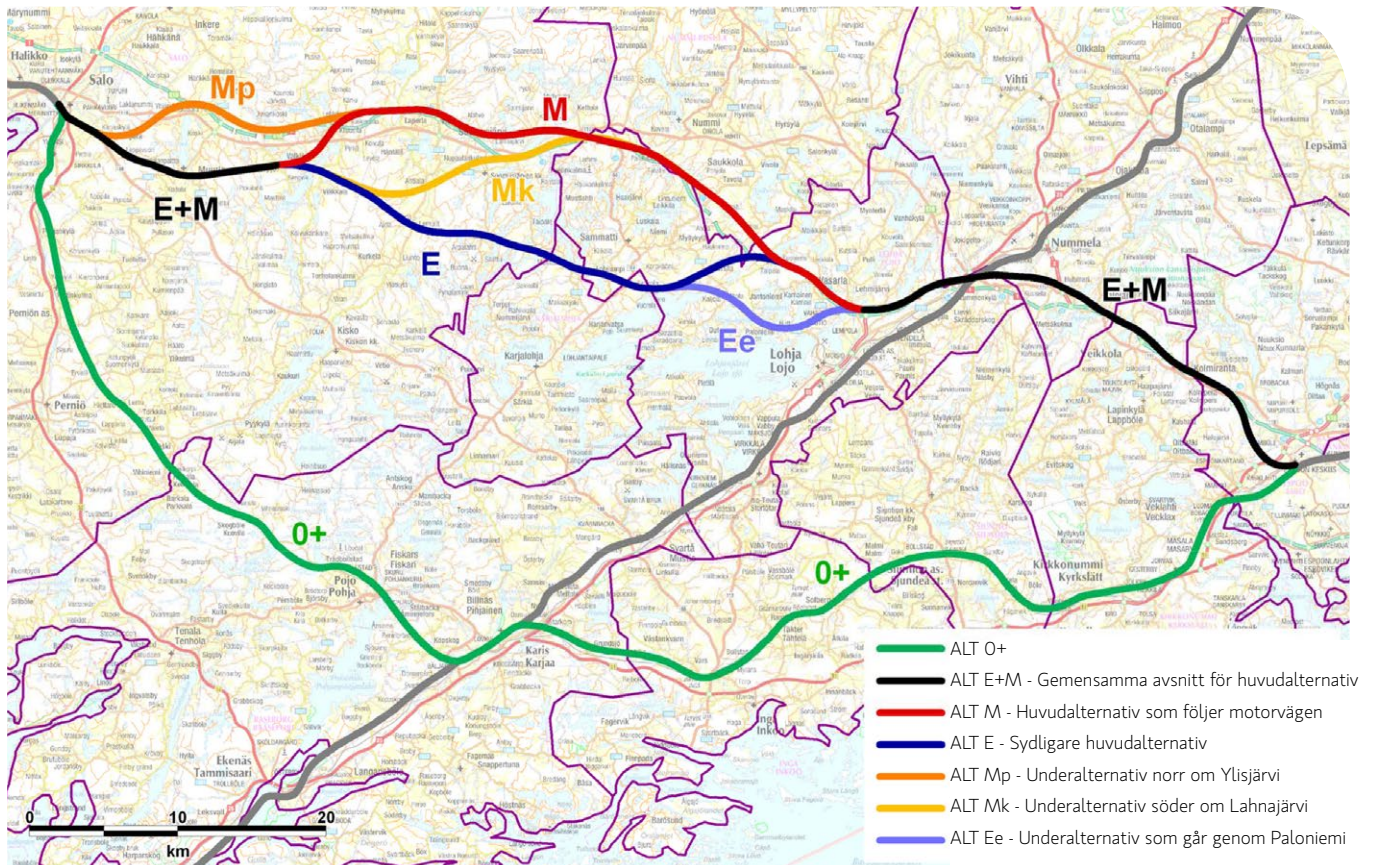
Skillnaderna var något större mellan sträckningsalternativen i Egentliga Finland när det gäller konsekvenserna för bl.a. topografin, markanvändningen, naturen, landskapet och kulturmiljöerna samt möjligheterna att bygga stationsplatser för närtrafiken.

Många av de undersökta sträckningarnas enskilda konsekvenser är inte helt absoluta utan det är möjligt att förebygga och lindra dem. När sträckningen valdes jämfördes konsekvenserna som en helhet för hela sträckningen i bägge landskapen.

tiven för beslutsfattandet. Materialet från MKB-förfarandet, som blev klart i slutet av 2010, jämte responsen samt kontaktmyndighetens (ELY-centralen i Nyland) utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen har utgjort det centrala beredningsmaterialet för valet av sträckning i samband med arbetet med landskapsplanen. Dessutom har Nylands förbund gjort en utredning om bansträckningens konsekvenser för Noux Naturaområde.

Enligt kontaktmyndighetens utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen i december har konsekvensbeskrivningen behandlats på det sätt som MKB-lagstiftningen kräver, den ger tillräcklig information om projektet och dess konsekvenser, samt tillräcklig beredskap att föra planläggningen vidare med beaktande av landskapsplanens noggrannhetsnivå.

Den bansträckning som föreslås i landskapsplanerna valdes våren 2011 i samarbete mellan Nylands och Egentliga Nylands landskapsförbund, kommunerna i området samt Trafikverket, som



**Bild 24.** Undersökta sträckningsalternativ för ESA-banan. På Nylands sida valdes sträckningen M, som fortsätter som sträckningen Mk i landskapet Egentliga Nyland. Avsnittet mellan Esbo och Lojo E+M har angetts i den gällande landskapsplanen och preciseras nu i och med den preliminära utredningsplanen. Källa: Trafikverket 2010.

ansvarar för projektet. Valet av planlösningar baserar sig på konsekvenserna av de detaljerat planerade alternativen i den preliminära utredningsplanen. De viktigaste konsekvenserna presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen.

I den första fasen stod valet mellan huvudalternativen (E och M). Man stannade för sträckningsalternativet M, som följer motorvägen E 18, utifrån en helhetsgranskning. Redan när den preliminära utredningsplanen utarbetades försökte man planera sträckningsalternativen så att miljökonsekvenserna skulle bli så små som möjligt. Genom planlösningen försöker man minimera de totala skadliga konsekvenserna.

I den valda lösningen riktar sig de olägenheter som trafiklederna orsakar i Nyland i huvudsak mot samma terrängkorridor och inga nya terrängkorridorer behöver öppnas. I närområdet orsakas negativa konsekvenser när järnvägen splittrar natur- och kulturmiljöer. Bosättningen orsakas störst olägenheter av bullret från järnvägstrafiken och av att järnvägen syns i landskapet. Flera av de undersökta sträckningarnas enskilda konsekvenser är inte helt absoluta och det är möjligt att förebygga eller åtminstone lindra de skadliga konsekvenserna.

Underalternativen M, Mk och Mp till huvudal-

ternativet M ligger nästan helt och hållet i Egentliga Finland och alternativet har valts i Egentliga Finlands landskapsplanläggning. I Egentliga Finland fortsätter sträckningen enligt alternativ Mk. Valet av underalternativ har beskrivits och motiverats i beskrivningen till etapplandskapsplanen för Salo–Lojo–banlinjen. Miljöministeriet fastställde etapplandskapsplanen för Salo–Lojo–banlinjen 4.12.2012

Sträckningen enligt M-alternativet angavs i utkastet till etapplandskapsplan 2 för Nyland våren 2011. Nylands landskapsstyrelse tog ställning till sträckningen efter att planutkastet varit framlagt hösten 2011 i sitt utlåtande om förslaget till etapplandskapsplan för Egentliga Finland som behandlade Salo–Lojo–banlinjen (26.09.2011, landskapsstyrelsen § 113). Inför sitt ställningstagande hade landskapsstyrelsen tillgång till åsikterna och utlåtandena om utkastet till etapplandskapsplan 2 för Nyland.

Det har inte fattats några beslut om den fortsatta planeringen av ESA-banan. Enligt MKB-utredningen och dagens kunskap är det inte samhälls-ekonomiskt lönsamt att bygga järnvägsförbindelsen i nuläget, men den framtida situationen kan förändras på lång sikt. Tills vidare utvecklas den

nuvarande Kustbanan som en snabb förbindelse. Banförvaltningscentralen (nuvarande Trafikverket) har utrett en förbättring av Kustbanan i en utredning som blev klar 2008.

ESA-banans sträckning preciseras senare i den noggrannare fortsatta planeringen när realiseringsstidpunkten för projektet närmar sig. Då preciseras också konsekvensbedömningen när man vet hur projektet är tänkt att genomföras. Följande planeringsfas när det gäller järnvägen är att utarbeta en utredningsplan enligt banlagen. Byggandet av järnvägen förutsätter många andra stora tröskelinvesteringar, såsom Centrumslingan och Esbo stadsbana. Det är också möjligt att bygga ESA-banan stegvis så att den betjänar tätortstågtrafiken mellan Esbo och Lojo. För behoven av tätortstrafik i riktning mot Lojo centrum har det anvisats en kort förbindelsebana från ESA-banan till järnvägen Hangö-Hyvinge. Spårtrafikförbindelsen till Lojo nuvarande centrum förutsätter dessutom andra investeringar i det spår som går från järnvägen Hangö-Hyvinge till centrum och som för närvarande fungerar som industrispår.

Till beteckningen för huvudbana hänförs sig villkorlig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom. När kommunen prövar om bygglov ska beviljas ska den bedöma om byggandet försvårar genomförandet av landskapsplanen och om så är fallet bedömer myndigheten om förvägrande av bygglov orsakar sökanden betydande olägenhet. Olägenhetens betydelse bedöms alltid från fall till fall. Landskapsplanens rättsverkningar beskrivs mera ingående i kapitel 6.

» **Direktbanan Esbo-Salo. Förfarande vid miljökonsekvensbedömning, konsekvensbeskrivning,** Trafikverket. 2010

» **Kontaktmyndighetens utlåtande.** ELY-centralen i Nyland 2010

» **Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaa-kuntakaavan laadintaa. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuukion Natura-alueeseen.** Nylands förbund 2012.

» **Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys,** Banförvaltningscentralen 2008.

» **Etapplandskapsplan för Salo-Lojo-banlinjen** 12.12.2011, Egentliga Finlands förbund. 2011.

» **Miljöministeriets beslut om fastställelse av etapp-landskapsplanen för Salo-Lojo-banlinjen 4.12.2012.**

## En snabb spårförbindelse från Helsingfors österut

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

I de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland har en ny spårförbindelse österut an-

getts som den s.k. Heli-banans sträckning, som tar av från huvudbanan i Mosabacka i Helsingfors och därifrån följer samma terrängkorridor som E18 mot Borgå och vidare österut. Efter att planerna blev färdiga lät Banförvaltningscentralen (nuvarande Trafikverket) 2008 färdigställa en förutredning om utvecklande av järnvägsförbindelsen Helsingfors-S:t Petersburg. I utredningen lyfte man fram ett alternativ där en östbana i stället för att följa Heli-sträckningen skulle gå via Helsingfors-Vanda flygplats och i början utnyttja den s.k. Flygbanan. Under arbetet med etapplandskapsplanen har man fortsatt att utreda och jämföra detta alternativ.

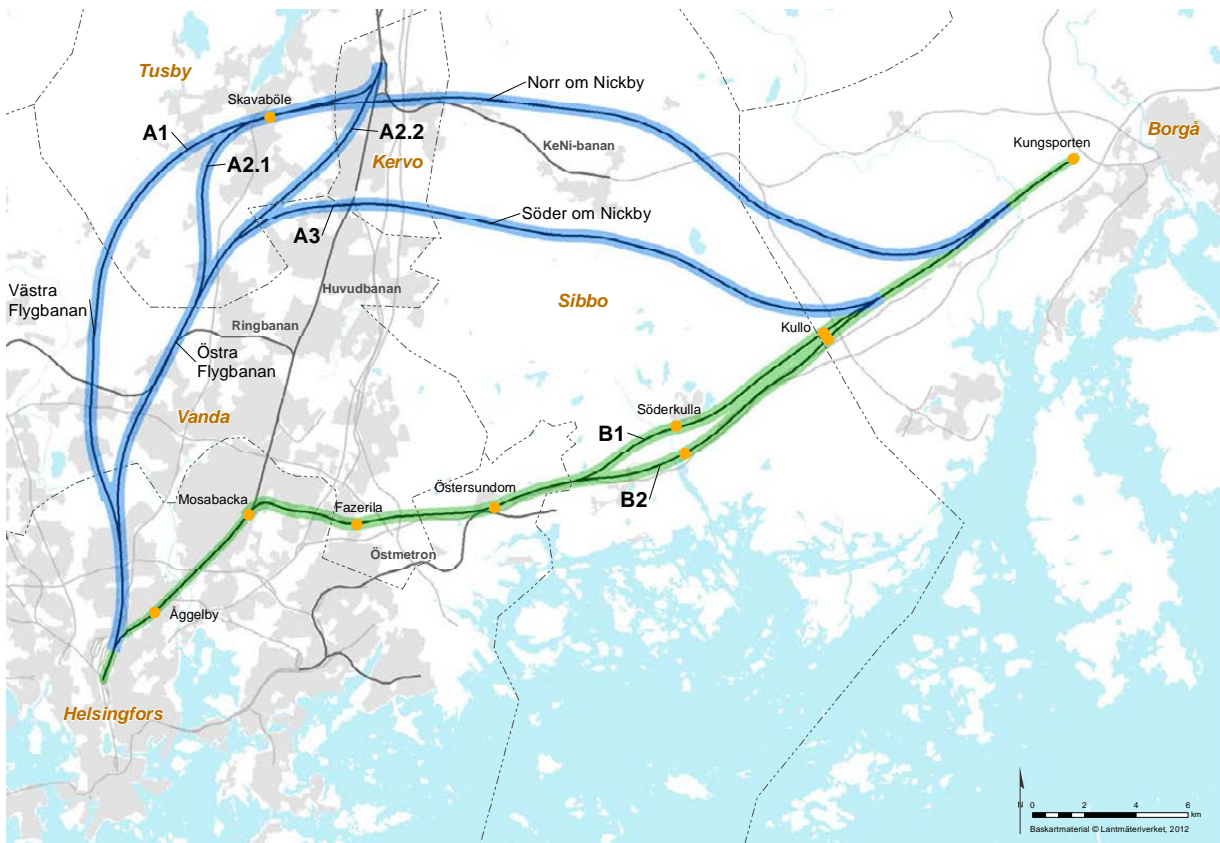
I utkastet till etapplandskapsplan 2 för Nyland presenterades två huvudalternativ till en snabb spårförbindelse från Helsingfors österut på sträckan Helsingfors-Borgå, det s.k. Heli-alternativet och ett alternativ via flygplatsen. Dessutom presenterades flera underalternativ till alternativet via flygplatsen. De alternativa sträckningarna och jämförelsen mellan dem beskrivs i den utredning som gjorts under Trafikverkets ledning. De utred- da alternativen presenteras i bild 25.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään.** Selvitys maakuntakaavaaluonnosta varten. Väliraportti. Trafikverkets planer 3/2011 (svenskt sammandrag).

I jämförelsen ansåg man att alternativet via flygplatsen har de positiva konsekvenserna att på så sätt fås en direkt fjärrtågsförbindelse från S:t Petersburg och östra och norra Finland inte bara till Helsingfors utan också till flygplatsen. Flygbaneavsnittet kan förverkligas redan före förbindelsen från huvudbanan i riktning mot Borgå. Flygbanan frigör dessutom spårkapacitet för närtrafiken på den livligt trafikerade huvudbanan söder om Kervo. Negativa konsekvenser ansågs vara att sträckningen innebär en ny trafikkorridor samt buller- och hinderkonsekvenser och att den kommer att synas mycket bra på åkerfälten i Sibbo och Borgå.

Fördelarna med det södra alternativet ansågs vara att det i huvudsak är placerat i den existerande terrängkorridoren för motorvägen till Borgå och att banan redan ingår i lagakraftvunna planer. Nackdelen ansågs vara att banan inte innebär någon direkt fjärrtågsförbindelse till flygplatsen. Sträckningen löser inte heller kapacitetsproblemen på huvudbanan. Om det södra alternativet realiserar förutsätter det också minst ett tilläggs-spår på huvudbanan mellan Mosabacka och Böle eller att Flygbanan byggs. Alternativet är dessutom förenat med osäkerhet på grund av den bygginskränkning som angetts i den lagakraftvunna skyddsplanen för Fazers grundvattensområde.

På sitt möte 24.10.2011 beslöt landskapsstyrelsen på grund av responsen på utkastet samt jämförelsen att utarbeta planförslaget utgående från att den snabba fjärrtågsförbindelsen från Helsingfors



**Bild 25.** En snabb banförbindelse från Helsingfors österut: Alternativa terrängkorridorer (A-alternativen med blått, B-alternativen med grönt). Källa: Trafikverket 2011.

österut dras via flygplatsen mellan Helsingfors och Borgå. Sträckningen preciseras i samband med att förslaget bereds utgående från de alternativ som presenterats i utkastet och i planförslaget intas endast en riktgivande sträckning. Samtidigt beslöt landskapsstyrelsen att man i samband med att planförslaget utarbetas utreder hur kollektivtrafiken i riktning mot Borgå i framtiden kan skötas som en del av regionens kollektivtrafiksystem.

I samband med beredningen av planförslaget preciseras och jämfördes underalternativen för sträckningen via flygplatsen ytterligare.

» **Nopea ratayhteys Helsingistä itään.** Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten. Trafikverks planer 1/2012 (svensk sammanfattning).

På grundval av jämförelsen har i etapplandskapsplan 2 för Nyland angetts en sträckning som går från Böle norr om nuvarande Helsingfors-Vanda flygterminal, via Kervo samt Nickby tätort mot Borgå. Sträckningen går i en tunnel från Böle ända till öster om Tallmo i Sibbo. För en sträckning via den nuvarande flygterminalen talar att på området för en sträckning via en eventuell ny terminal i Vinikby skulle konsekvenserna för yt- och grundvattnet sannolikt bli större. Dessutom hamnade

den sträckningen i närheten av Päijänne-tunneln samt Vanda ås Naturaområde som statsrådet föreslog 1.3.2012. Även ur Finavias synvinkel är alternativet via den nuvarande terminalen bättre.

Att sträckningen dras via Kervo ger möjlighet att i framtiden bygga en omstigningsstation till tågen på huvudbanan. Med en terrängkorridor via de norra delarna av Nickby undviker man dessutom att kulturmiljön av riksintresse söder om Nickby splittras.

Från Borgå österut följer sträckningen den sträckning som föreslagits i den fastställda landskapsplanen för Östra Nyland. Sträckningen har ändrats till riktgivande. Den riktgivande sträckningen är inte förenad med byggnadskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. I landskapets östra del har det dessutom föreslagits en alternativ sträckning för järnvägen från Forsby i riktning mot Kouvola med en beteckning för förbindelsebehov. En motsvarande beteckning för förbindelsebehov finns i den fastställda landskapsplanen för Kymmenedalen från Kouvola i riktning mot Forsby.

Med den riktgivande sträckningen i landskapsplanen tar man inte ställning till eventuella stationer i Skavaböle och Kervo. Den riktgivande sträckningen i en tunnel via flygplatsen och Kervo gör det





möjligt att utreda behovet av även dessa stationer i den fortsatta planeringen. Landskapsplanens tätortslösning i Skavaböleområdet är inte beroende av den riktgivande banans sträckning.

Porvoon joukkoliikennetarkaisu pitkällä aikavälillä ja ratamerkinnet välillä Tapanila–Porvoo ja Heli-ratavaruksen kumoaminen

När planeringen fortsätter bör man närmare utreda banans placering, tunnelavsnitten samt de olägenheter som orsakas av att banan byggs och används och möjligheterna att lindra dem. Landskapsplanprocessen ersätter inte planerna, utredningarna och konsekvensbedömningarna enligt järnvägslagen och MKB-lagen, som den projektansvarige är skyldig att göra när det blir aktuellt att bygga järnvägen. Då blir det också aktuellt att bedöma möjligheten att utveckla järnvägsförbindelsen till S:t Petersburg på det nuvarande bannätet via Lahtis.

Landskapsplanen gör det också möjligt att bygga järnvägen stegvis, t.ex. först Flygbaneförbindelsen och senare den förbindelse i riktning mot Borgå som tar av från huvudbanan.

### Kollektivtrafiklösningen till Borgå på lång sikt och banbeteckningarna på avsnittet Mosabacka-Borgå och upphävande av Heli-banreserveringen

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Eftersom det föreslås att den nya snabba järnvägen dras via flygplatsen, måste Heli-bansträckningens roll på avsnittet Borgå–Helsingfors bedömas ur regionaltrafikens synvinkel och i förhållande till landskapsplanens övriga markanvändnings- och kollektivtrafiklösningar. Vid bedömningen har utnyttjats de utredningar om saken som gjorts tidigare samt bl.a. under det pågående arbetet med generalplanen för Östersundområdet.

I utredningen om en ny snabb järnväg från Helsingfors österut har man bedömt möjligheterna till trafik med tätortståg på sträckningen för den nya snabba Östbanan samt restiden från Borgå till Helsingfors med tätortståg. Trafikens lönsamhet har inte uppskattats. Enligt utredningen skulle 1 fjärrtåg i timmen och 2 tätortståg i timmen stanna vid Kungspporten i Borgå. Restiden med tätortståg till Helsingfors från Kungspporten skulle vara ca 40 min. via Östbanan och ca 30–40 min. via Heli-bansträckningen.

För att en investering i Heli-banen ska vara meningsfullt enbart för tätortstågtrafikens behov skulle det under rusningstid krävas att tågen kör med minst 15 min. turintervaller. För att investe-

ringen skulle bli lönsam borde markanvändningen mellan Borgå och Söderkulla vara mera omfattande. Efterfrågan kunde bli tillräcklig om det i området skulle åstadkommas en tätortsstruktur med sammanlagt ca 30 000 invånare, antingen i flera tätbebyggda stationstrakter eller genom att Söderkulla tätort utvidgas och förtätas kännbart. Nya hållplatser skulle fördröja tågtrafiken och det skulle inte längre bli någon skillnad i restiderna Borgå (Kungspporten)–Helsingfors jämfört med restiden på den snabba Östbanan.

Det skulle bli möjligt att förverkliga Heli-banan först efter det att Centrumslingan och tilläggsspåren på huvudbanan i Helsingfors eller Flygbanan har byggts. Banreserveringen för Heli-sträckningen försvårar också planeringen av markanvändningen i området, särskilt i Helsingfors. Förverkligandet av den sträckning som går över Fazers grundvattenområde är dessutom förenad med osäkerhet eftersom på området gäller ett lagakraftvunnet beslut om skyddsområde för grundvatten jämte bygginskränkning. Medan planförslaget utarbetades lät Trafikverket och Nylands förbund göra en banteknisk utredning om alternativa ställen där Heli-bansträckningen kunde ta av från huvudbanan i Helsingfors och Vanda. Enligt utredningen kunde banan rent tekniskt också dras längre norr om Mosabacka så att den kringgår Fazers grundvattenområde. Det finns dock inga samhällsstrukturrella grunder för banan.

Enligt utredningarna förutsätter inte den befolkningsökning och ökning av antalet arbetsplatser som påverkat omfattningen och placeringen av områdesreserveringar för tätorter i landskapsplanen att Heli-bansträckningen reserveras i landskapsplanen för eventuell tätortstågtrafik. Huvudbanans sträckning från Borgå (Kungspporten) via Kervo till Helsingfors samt det nuvarande starka busstrafikutbudet, som kan förstärkas ytterligare, mellan Borgå och Helsingfors centralorter är tillräckliga för att tillväxten i området ska kunna stöda sig på kollektivtrafik. En smidig busstrafik bör tryggas i framtiden, vid behov genom utökade kollektivtrafikförmåner. Med stöd av det som anförts ovan upphävs beteckningen för Heli-banan mellan Kungspporten i Borgå och Mosabacka i Helsingfors.

» Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämismiehdotukset. Muistio Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten. Nylands förbunds publikationer E 122 - 2012. (Utvecklingsalternativ för kollektivtrafiken i riktning mot Borgå - Promemoria för etappplansplan 2 för Nyland, svenskt presentationsblad)

## Nationella och internationella förbindelser: konsekvensbedömning

Konsekvenserna av ESA-bansträckningen beskrivs mera ingående i konsekvensbedömningsrapporten och den separata Naturutredning som hänför sig till planarbetet. Östbanans sträckningsalternativ och deras konsekvenser utreds mera ingående i de separata rapporterna från planutkasts- och planförslagsfasen.

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Planeringen av direktbanan ESA säkerställer möjligheterna att bygga banlinjen och undanröjer de osäkerhetsfaktorer som följer av beteckningen för behov av förbindelse i den fastställda landskapsplanen. Om direktbanan byggs stärker den landskapets tillväxtförutsättningar i sydvästlig riktning från Esbo via Vichtis till Lojo och vidare till Salo och Åbo. Ett beslut om att bygga banan skulle göra det möjligt att ta i bruk nya tätorter i Hista i Esbo, i Huhmari i Vichtis och i de norra delarna av Lojo. Av de existerande tätorterna kunde Myntböle, Veikkola och Nummela utöka samhällsstrukturen genom att de skulle stöda sig på järnvägen. Förutsättningen är att antalet invånare och arbetsplatser i tätorterna är tillräckligt för att ordna kostnadseffektiv tätortstågtrafik.

Framför allt trafikförbindelserna från östra Finland till huvudstadsregionen och vidare utomlands förbättras. Flygbanan gör det möjligt för fjärrtågen att köra via flygplatsen och frigör kapacitet på huvudbanan för närtrafikens behov, vilket öppnar nya möjligheter att utveckla tätorterna vid huvud- och direktbanan. Östbanan har betydande indirekta konsekvenser även för Nyland. Östbanan kopplar Borgå och Lovisa till bannätet.

Upphävandet av Heli-banan försämrar Borgås möjligheter att på lång sikt bli en del av det tätortsband längs kusten som stöder sig på spårtrafik och medför behov av att planera strukturen så att den stöder sig på regional och lokal busstrafik.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

En ny snabb banförbindelse från Helsingfors till S:t Petersburg gör persontrafiken mel-

lan Finland och Ryssland snabbare. Banan medför direkta internationella och inhemska fjärrtågförbindelser till Helsingfors-Vanda flygplats och förbättrar Finlands internationella tillgänglighet.

De nya banorna gör de riksomfattande och nationella förbindelserna snabbare, gör att nya tätorter får nära till spårtrafik och minskar beroendet av personbilstrafik särskilt för arbetsresor och långa resor. Snabbare tågförbindelser via flygstationen kan också ersätta korta inhemska flygresor, vilket minskar utsläppen från trafiken samt bullret från flygtrafiken.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Bansträckningarna har en hindrande inverkan på ekologiska förbindelser och de splittar sammanhängande natur-, landskaps- och kulturmiljöområden t.ex. i Sibbo och Lojo. I Lojo har motorvägen E18 redan hindrande inverkan men i Sibbo är banlinjen ny. De negativa konsekvenserna kan förhindras och mildras genom att man beaktar områdenas särdrag och tillämpar olika tekniska lösningar. Trafikleder medför betydande förändringar även i berggrunden och marken. Den valda sträckningen kringgår områden med landskaps- och kulturmiljövärden av landskaps- och riksintresse.

Sträckningen för direktbanan ESA tangerar Naturaområdet i Noux. Enligt utredningen består järnvägens konsekvenser för Naturaområdet i första hand av bullerolägenheter under byggtiden. Järnvägens bestående konsekvenser för området naturvärden är små.

Östbanans sträckning går delvis i en tunnel. Mellan Böle och Kervo kan tunneln ha betydande konsekvenser för grundvattnet och konsekvenserna bör utredas närmare i den mera detaljerade planeringen. Järnvägen går också under Naturaområdet Vanda å, som måste beaktas i den mera detaljerade planeringen och MKB-förfarandet.

Det ovanjordiska banavsnittet har konsekvenser på tidigare obebyggda områden framför allt i Sibbo och Borgå. Järnvägen har dragits norr om Nickby för att man ska und-

vika skadliga konsekvenser för kulturvärdena av riksintresse i omgivningen vid Sibbo kyrka. Järnvägen går över Naturaområdet Sibbo å, men olägenheterna för naturvärdena kan sannolikt förebyggas och lindras när den närmare sträckningen och byggandet planeras. Järnvägen påverkar också kulturlandskapet vid Sibbo å och när sträckningen och sättet att bygga järnvägen planeras bör metoderna att lindra och förebygga olägenheterna bedömas mera ingående.

Det är svårt att bedöma konsekvenserna av behoven av trafikförbindelser, eftersom behovet av förbindelserna och deras läge preciseras först i den mera detaljerade planeringen. Beteckningen har också konsekvenser för planeringen av markanvändningen på området.

#### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Det ligger i hela landskapets och landets intresse att utveckla internationella förbindelser. Planen gör det lättare för näringslivet, arbetstagarna och marknaden att nå varandra med hjälp av mångsidiga trafikförbindelser. Fungerande och effektiva nationella och internationella trafikförbindelser stärker metropolområdets konkurrenskraft och främjar näringslivets förutsättningar. Å andra sidan har byggandet och underhållet av järnvägarna också betydande ekonomiska konsekvenser för kommunekonomin och statsfinanserna.

#### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

Invånarnas möjligheter att röra sig förbättras. Restiderna kan förkortas, trots att den snabba banförbindelsen gör det möjligt att pendla till arbetet mellan flera centralorter och att välja att bosätta sig längre bort från arbetsplatsen. Bansträckningarna har en betydande inverkan på levnadsförhållandena i de kommande stationstrakterna och å andra sidan i de samhällen som ligger längre bort. Konsekvenserna kan delvis vara motstridiga särskilt för servicestrukturen och placeringen av ny bosättning. Konsekvenserna för invånarna är speciellt stora i terrängkorridorerna på grund av inlösningsen av mark och bullerolägenheterna i närheten av järnvägarna.

De skadliga konsekvenserna för levnadsförhållandena och trivseln, fast bosättning och semesterbosättning kan upplevas som större invid järnvägarna än i de nuvarande eller nya stationstrakterna. För områden och kommuner som har järnväg men saknar stationer är byggandet av järnvägen sannolikt mera till skada än nytta. Banreserveringen och vetskapen om att järnvägen eventuellt byggs gör att en del av invånarna och markägarna oroar sig för om fastigheterna ska finnas kvar och behålla sitt ekonomiska värde.

De byggda skadliga konsekvenserna kan pågå flera år, men de är ändå tillfälliga och kan i många avseende förebyggas eller lindras genom planering och tekniska lösningar.

## Förbindelsen Helsingfors–Tallinn

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

I etappplansplanen har angetts en beteckning för behov av trafikförbindelse från Helsingfors i riktning mot Tallinn. Målet är att förbättra tvillingstädernas och regionernas konkurrenskraft och trafikservicen för invånarna samt att formulera en gemensam finsk-estnisk syn på utvecklingsstrategin för trafiksystemet. Strategin hänför sig till förbättringen av trafikförbindelserna från Tallinn och Ryssland via de baltiska länderna till Mellaneuropa.

Utvecklingen av trafiksystemet mellan Helsingfors och Tallinn bör utredas med utgångspunkt i den nuvarande sjö- och lufttrafiken samt förbättrande av den med potentiella helikopter-, färj- eller spårförbindelser.

Alternativa platser för ett eventuellt helikopterfält har utretts i Helsingforsområdet i samband med att delgeneralplanen för Årholmen utarbetades. När helikopterfältet placeras bör man beakta behovet av helikopterverksamhet ur ett bredare perspektiv än förbindelsen Helsingfors–Tallinn och även se till Gränsbevakningsväsendets behov.

### Förbindelsen Helsingfors–Tallinn: konsekvensbedömning

#### Konsekvenser för områdesanvändningen

Bättre trafikförbindelser gör det möjligt att planera Helsingfors och Tallinn som tvillingstäder. Konsekvenserna är beroende av hur förbindelserna förverkligas. Konsekvenserna är minst om den nuvarande färjtrafiken utvecklas. En tunnelloösning påverkar förutsättningarna att använda havsbotten för annan markanvändning. Helikoptertrafik begränsar annan markanvändning, särskilt i närheten av helikopterfältet. För att trafiken ska kunna utvecklas förutsätts ett nytt helikopterfält, vilket särskilt på grund av bullret begränsar markanvändningen i fältets omedelbara närhet.

#### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Bättre förbindelser gör trafiken snabbare och erbjuder olika snabba transportalternativ med olika prisnivåer för trafiken mellan städerna.

#### Konsekvenser för naturen och miljön

Helikoptertrafiken ger upphov till buller som är svårt att förhindra och som medför olägenheter för invånarna och naturen, särskilt i närheten av fälten. Byggandet av en eventuell tunnel har konsekvenser för undervat-

tensnaturen. Också tunnelns ovanjordiska konstruktioner förändrar miljön och trafikflödet och ökar trafikbullret. Om förbindelsen förbättras med hjälp av färjtrafik kan det öka miljöriskerna från båttrafiken.

#### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Bättre förbindelser innebär nya möjligheter för näringslivet och ökar turismen mellan städerna. Bättre trafikförbindelser till Mellaneuropa främjar handeln. Möjligheterna för arbetskraften att röra sig mellan städerna ökar. Goda förbindelser gör det möjliga att röra sig mellan städerna för att arbeta och uträtta ärenden utan att behöva övernatta. Kostnadseffekterna varierar stort mellan de olika sätten att förverkliga förbindelserna.

#### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Möjligheter att ta sig via Tallinn till Mellaneuropa förbättras. Restiden förkortas. Ett betydande antal invånare utsätts för buller från helikoptertrafiken. De landtrafikförbindelser som hänför sig till en eventuell tunnelloösning kan medföra betydande olägenheter för invånarna.

### 5.3.3. Beteckningar för trafikleder

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Sammanslagningen av Nylands och Östra Nylands landskapsplaneområden har förutsatt att även planbeteckningarna för trafikleder förenhetligats. I fråga om landtrafiklederna skedde detta genom att beteckningarna för landtrafikleder i Östra Nyland upphävdes delvis och infördes på samma ställen i etapplandskapsplan 2 för Nyland så att beteckningssätten och beteckningsnoggrannheten enligt den fastställda landskapsplanen för Nyland tillämpades. I planeringsbestämmelserna har man gjort små preciseringar och tillägg som särskilt betonar att Naturavärdena måste beaktas.

På grund av förenhetligandet har de trafikleds-avsnitt i behov av förbättring eller vägklassändringar som angetts i landskapsplanen för Östra Nyland ersatts med Nylands landskapsplanebeteckningar, som inte tar ställning till förbättrings- eller ändringsbehoven. Planskilda anslutningar har angetts endast för väganslutningar som ska anges i landskapsplanen. Eftersom förbindelsevägnätet är glesare än vad som tidigare angetts i landskapsplanen för Östra Nyland, upphävs i landskapsplanen också de objektsbeteckningar för planskilda anslutningar som hänför sig till de förbindelsevägbeteckningar som försvinner.

Den gemensamma planeringsbestämmelsen för motorled, riksväg/stamväg, regional väg, förbindelseväg och planskild anslutning har fått en komplettering, där det betonas att nätverket Natura 2000 ska beaktas samt landskapet och ytvatten skyddas. Tillägget till planeringsbestämmelsen har gjorts för att framhäva värdena hos Pernåvikens Naturaområde när motorvägen rv7 (E18) planeras.

I stället för den tidigare gemensamma planeringsbestämmelsen för huvudbana, förbindelsebana och bana för regional trafik har det utarbetats en

egen planeringsbestämmelse för varje banklass och planeringsbestämmelserna har till behövliga delar kompletterats så att Naturavärdena betonas. Det tillägg som gäller huvudbana har gjorts på grund av naturvärdena hos Naturaområde i Noux som tang-erar sträckningen för järnvägen Esbo-Vichtis-Lojo.

Ett tillägg som gäller Naturavärden har också gjorts till planeringsbestämmelsen för riktgivande eller alternativ sträckning. Som en ny riktgivande huvudbana har anvisats en ny snabb järnvägsförbindelse från Böle via Helsingfors-Vanda flygplats och Kervo till Borgå. Sträckningen går över Naturaområdet Sibbo å vars naturvärden får inte försämrats kännbart. Sträckningen för den nya snabba Östbanan har angetts med en riktgivande beteckning för huvudbana och riktgivande tunnel. I praktiken är det möjligt att bygga banavsnittet från Böle via flygplatsen öster om Kervo och huvudbanan endast i en tunnel. Efter det att förslaget till etapplandskapsplan varit framlagt har en egen planbeteckning tagits fram för en trafiktunnel som baserar sig på den riktgivande sträckningen. Beteckningen skiljer sig vad utseendet och planeringsbestämmelsen beträffar från beteckningen från trafiktunnel så att den riktgivande sträckningen för trafiktunnel inte är förenad med någon bygginskränkning. Den nya planbeteckningen förtydligar planlösningen.

I sträckningarna och beteckningssätten för vägar, banor och planskilda anslutningar har beaktats de senaste planerna som blivit färdiga. På grundval av dem har man antingen sett över sträckningarna eller ändrat beteckningen som anger riktgivande sträckning. När en väg eller bana anges med en fast linjebeteckning eller som en trafiktunnel i stället för en riktgivande beteckning hänför sig bygginskränkning enligt MBL 33 § till beteckningen efter ändringen.



**Sträckningen eller den riktgivande beteckningen har ändrats på följande vägvagn:**

- Platsen för den riktgivande sträckningen för Mäntsälä västra omfartsväg har ändrats i överensstämmelse med den plan för utrymmesreservering som utarbetats av Mäntsälä kommun
- Sträckningen för Klövskogs omfartsväg föreslås följa den fastställda utredningsplanen.
- Det tidigare behovet av vägtrafikförbindelse i fråga om Atomvägen i Lovisa anges med en riktgivande sträckning för förbindelseväg i överensstämmelse med den plan för utrymmesreservering som utarbetats av ELY-centralen och Lovisa stad.
- Skärgårdsvägen i Borgå (östra omfarten) anges i stället för med den tidigare beteckningen för behov av vägtrafikförbindelse som en förbindelseväg i enlighet med den utredningsplan som utarbetats av Borgå stad.
- För stamväg 51 (Västerleden) i Kyrkslätt anvisas två nya planskilda anslutningar i överensstämmelse med vägplanen. En ny planskild anslutning anvisas för riksväg 25 i Lojo i överensstämmelse med den färdigställda utvecklingsutredningen Hangö-Mäntsälä.






Hangö-Hyvinge, som tidigare angetts som förbindelsebana, har angetts som huvudbanor på grund av deras betydelse på riksnivå. Sträckningen för Centrumslingan har setts över i överensstämmelse med den fastställda utredningsplanen och banan har angetts som en trafiktunnel. Västmetron från Mattby till Stensvik har också angetts som en trafiktunnel och sträckningen har förlängts till Bastvik. I och med beteckningen för trafiktunnel är sträckningen inte längre riktgivande och beteckningen föranleder villkorlig bygginskränkning enligt MBL 33 §.

Järnvägen Esbo-Lojo-Salo har angetts med beteckningen för huvudbana i överensstämmelse med den preliminära utredningsplanen. Den tidigare riktgivande beteckningen för huvudbana mellan Esbo och Lojo och beteckningen för trafikförbindelsebehov från Lojo framåt upphävs.

Beteckningarna för behov av trafikförbindelse har angetts med en allmänt hållen rak pillinje. Utifrån den kan man inte bedöma den potentiella trafikförbindelsens exakta läge eller sättet att genomföra den. Som behov av trafikförbindelse anges bl.a. en förbindelse från den riktgivande huvudbanan i Forsby i Lovisa mot Kouvola.

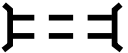
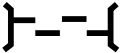


Centrumslingan i Helsingfors centrum, som tidigare angetts som bana för regional trafik, och järnvägen

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Motorled	Med beteckningen anges motorvägar och motortrafikleder samt motorgator.  Till beteckningen hänförs bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	En vägförbindelse som utmärks på landskapsplanekartan kan i den mera detaljerade planeringen på tillräckliga grunder ges en tekniskt eller funktionellt lägre klass.  I vägplaneringen ska regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.  När en väg, led eller anslutning planeras ska det ses till att den varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.
 Riksväg / stamväg	Med beteckningen anges riks- och stamvägar samt gator som ansluter sig till dem.  Till beteckningen hänförs bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.	

 <p>Regional väg</p>	<p>Med beteckningen anges regionala vägar och gator som ansluter sig till dem.</p> <p>Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 <p>Förbindelseväg</p>	<p>Med beteckningen anges förbindelsevägar och gator som ansluter sig till dem, vilka förbinder områden för tätortsfunktioner och byar med vägnät av högre klass.</p> <p>Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 <p>Planskild anslutning</p>	<p>Med beteckningen anges de planskilda anslutningar som förbinder vägar och gator som anges i landskapsplanen.</p> <p>Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 <p>Huvudbana</p>	<p>Med beteckningen anges huvudbanorna.</p> <p>Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>I banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljö- och landskapsvärden, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.</p> <p>I banplaneringen ska det ses till att trafikleden varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Förbindelsebana</p>	<p>Med beteckningen anges förbindelsebanorna.</p> <p>Till beteckningen hänför sig bygginskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>I banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljö- och landskapsvärden, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.</p>





 <p>Trafiktunnel</p>	<p>Med beteckningen anges en tunnelsträcka på vägen eller banan.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggningskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p> <p>Beskrivningen och planeringsbestämmelsen som gäller trafikunnel ersätter den beskrivning och den planeringsbestämmelse som gäller trafikunnel i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	<p>Tunnelbeteckningen anger en sådan tunnelsträcka på en trafikled som är nödvändig för samhällsstrukturen i regionen, naturmiljön, möjligheterna till friluftsliv och olika arters möjligheter att röra sig obehindrat. I den mera detaljerade planeringen ska natur-, kulturmiljö- och landskapsvärden samt skyddet av grund- och ytvatten beaktas.</p> <p>I planeringen av trafikunneln ska det ses till att byggandet eller användningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på trafikunnelns sträckning eller i närheten av den, och inte heller andra sådana störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Trafiktunnel, riktgivande sträckning</p>	<p>Med beteckningen anges ett riktgivande tunnelavsnitt på vägen eller banan.</p> <p>Till beteckningen hänför sig inte byggningskränkning enligt MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>Tunnelbeteckningen anger den riktgivande placeringen av en tunnelsträcka på en trafikled. Tunnelns exakta placering definieras i den mera detaljerade planeringen. I den mera detaljerade planeringen ska natur-, kulturmiljö- och landskapsvärden samt skyddet av grund- och ytvatten beaktas.</p> <p>I planeringen av trafikunneln ska det ses till att byggandet eller användningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på trafikunnelns sträckning eller i närheten av den, och inte heller andra sådana störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning</p>	<p>Med beteckningen anges alternativa sträckningar för trafikleder när det finns flera användbara sträckningsalternativ i landskapsplanen. Med beteckningen för riktgivande sträckning anges en trafikled när dess exakta placering inte är avgjord.</p> <p>Planeringsbestämmelsen som gäller trafikled betecknad med en streckad linje ersätter den planeringsbestämmelse som gäller trafikled betecknad med streckad linje i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	<p>I väg- och banplaneringen ska regionala frilufts-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig beaktas.</p> <p>I väg- och banplaneringen ska det ses till att trafikleden varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för grundvattnet, vattenföringen, vattennaturen, vattenområdenas bottenförhållanden, buller- eller andra störningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till trafikleden eller som ligger i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 <p>Behov av trafikförbindelse</p>	<p>Med beteckningen anges behov av trafikförbindelser samt behov av att utveckla trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Tallinn inklusive färj-, spår- och helikopterförbindelser.</p>	<p>Följande förbindelser ska i första hand planeras som kollektivtrafikförbindelser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• från Helsingfors centrum till Degerö</li> <li>• från Söderkulla i Sibbo mot Borgå</li> <li>• från Stensvik i Esbo mot Kyrkslätt</li> <li>• från Klövskog i Nurmijärvi till Rajamäki</li> </ul>

## Trafikleder: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Omfartsvägar som förverkligas minskar trafiken genom centra och möjliggör tätare bebyggelse i centra. Omfartsvägar kan splittra samhällsstrukturen, om oplanerad ny markanvändning börjar uppstå invid dem. Utvidgningen av metronätet österut gör det möjligt att ta i bruk ett nytt område som stöder sig på kollektivtrafik och förlängningen av Västmetron medför möjlighet att bebygga de områden som kommer i närheten av metrostationerna tätare än nu.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Nya vägförbindelser och planskilda anslutningar gör trafiken smidigare och säkrare. Omfartsvägar gör det möjligt att minska trafikmängderna samt förbättra trafiksäkerheten och förhållandena för gång- och cykeltrafik. Tillsammans med en tät tätortsstruktur skapar nya banor möjligheter att öka kollektivtrafikens andel av transportererna.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Nya trafikleder har en hindrande inverkan på ekologiska förbindelser och de splittrar sammanhängande natur-, landskaps- och kulturmiljöområden. De negativa bullerkonsekvenserna för miljön kan vara betydande på många ställen. De negativa konsekvenserna kan förhindras och lindras genom att man beaktar områdenas särdrag och tillämpar olika tekniska lösningar. Detta är möjligt särskilt när trafikleder som fortfarande anges som riktgivande planeras. Trafikleder medför betydande förändringar även i berggrunden och marken. Det är svårt att bedöma konsekvenserna av behoven av trafikförbindelser, eftersom behovet av förbindelserna och deras läge preciseras först i den mera detaljerade planeringen. Beteckningen inverkar på planeringen av markanvändningen i området. Beroende på hur trafiklederna förverkligas kan de ha även mycket stor inverkan på hur mycket dagvatten som samlas och hur det strömmar och därigenom på grundvattnets och vattendragens kvalitet och ekologiska status i området.

Av de nya beteckningarna har Östbanan, metron och ESA-banan största konsekvenser för naturmiljön om de förverkligas. Klövsjögskogs omfartsväg jämte anslutningar skulle även-

tuellt försämra den ekologiska förbindelsen på landskapsnivå. En liten del av det planerade anslutningsområdet sträcker sig dessutom till Lamminsuo skyddsområde i Vanda, så det kan eventuellt förorsaka ändringar i myrens vattenhushållning och kan förutsätta att skyddsbeslutet delvis ändras. De nya trafikledernas konsekvenser för Naturaområdena bedöms i den separata Naturabedömning som hänför sig till planarbetet.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Nya trafikleder är betydande investeringar för kommunekonomin och statsfinanserna. Kostnadseffekterna kan vara riksomfattande. När förbindelserna utvecklas förbättras områdets interna och externa tillgänglighet, vilket förbättrar näringslivets verksamhetsförutsättningar. När genomfartstrafiken i tätorterna minskar och styrs till omfartsvägar förbättras smidigheten i framför allt den tunga trafiken. De växande bullerbekämpningskraven och förenhetligandet av det ekologiska nätverket samt grundvattnetskyddet ökar byggnads- och underhållskostnaderna.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Planförslagets konsekvenser för det nuvarande vägtrafiknätet är små och i huvudsak beteckningstekniska. Invånarnas möjligheter att röra sig bibehålls eller förbättras. Tillgången till service förbättras. De nya bansträckningarna har de största konsekvenserna. Särskilt de snabba banförbindelserna gör det möjligt att pendla till arbetet mellan flera centralorter och välja att bosätta sig längre bort från arbetsplatsen. Trafikförbindelserna har en betydande inverkan på invånarnas levnadsförhållanden särskilt när det gäller spårtrafiken. Konsekvenserna för invånarna är speciellt stora i terrängkorridorerna på grund av inlösningen av mark och på grund av bullerolägenheterna i närheten av järnvägarna..

Omfartsvägar förbättrar säkerheten och minskar bullret i tätorter. Mindre trafik minskar också den hindrande inverkan av leder inne i tätorterna och gör tätorterna trivsammare samt gång- och cykeltrafik till attraktivare transportformer när man rör sig inom tätorterna.

## 5.4. HANDELNS SERVICENÄT PLANERAS SÅ ATT DET UTGÖR EN DEL AV REGION- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN

### 5.4.1. Handel

I etappplanskapsplan 2 beaktas de ändringar i markanvändnings- och bygglagstiftningen som gäller handeln, dvs. placeringen, dimensioneringen och tidsplaneringen av detaljhandeln av regional betydelse samt affärernas art styrs så att förläggningen av detaljhandeln av regional betydelse kopplas ihop med utvecklingen av den övriga samhällsstrukturen.

De centrala handelsbegreppen, nuläget för handels servicenät och ändringen av lagstiftningen behandlas mera ingående i kapitel 4.5 i planbeskrivningen (Nuläget för handels servicenät).

#### Allmänna principer för handelslösningen

I etappplanskapsplan 2 för Nyland definieras principerna på landskapsnivå för handels servicenät. Helhetslösningen för handels servicenät är en helhet som består av landskapets centralortsnät (beskrivs i kapitel 5.2.1), stora detaljhandelsenheter av regional betydelse samt bestämmelserna om områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden. Helheten presenteras i kartbilaga 7a.

Handel av regional betydelse kan förläggas till områden för centrumfunktioner som angetts i etappplanskapsplanen och till områden för stora detaljhandelsenheter som märkts ut i etappplanskapsplanen. Områdena för stora enheter och en del av områdena för centrumfunktioner dimensioneras och gränserna för regional betydelse fastställs.

Etapplandskapsplanen stärker centra som primär förläggningsplats för affärer. Till områden för centrumfunktioner kan förläggas dagligvaruhandel av regional betydelse och annan specialvaruhandel. Lösningen stöder utvecklingen av centra som mångsidiga koncentrationer av service, bostättning och arbetsplatser.

I etappplanskapsplanen angivna områden för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför områden för centrumfunktioner utvecklas för sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centra.

Handelns regionala servicenät kompletteras av det lokala servicenätet, där kommunen svarar för planeringen. I den mera detaljerade planläggningen kan man utgående från servicenätets behov anvisa nya stora detaljhandelsenheter på områden för tätortsfunktioner och trygga utvecklingsförutsättningarna för befintliga stora detaljhandelsenheter då dessa är av lokal betydelse. Lösningen främjar en balanserad utveckling av handels servicenät och samhällsstrukturen, tryggar en smidig vardag och tillgång till daglig kommersiell service för invånarna även med kollektivtrafik samt till fots och med cykel. Även avstånden för att uträtta ärenden förblir skäligen och utsläppen från trafiken kan minskas.

Handelslösningens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och markanvändnings- och bygglagens innehållsmässiga krav beskrivs i bilaga C i slutet av planbeskrivningen.

#### Etapplandskapsplanens förhållande till landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland

Områdesreserverings- och objektsbeteckningarna för centrumfunktioner i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland upphävs och i etappplanskapsplan 2 presenteras ett reviderat centralortsnät. Planeringsbestämmelserna för områden för centrumfunktioner som gäller handeln har ändrats avsevärt.

Beteckningarna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse i landskapsplanen för Nyland förblir i kraft med undantag för den stora enheten i Nummenkylä på gränsen mellan Vichtis och Lojo, som upphävs. Båda beteckningarna för stora enheter i östra Nyland (Östermalm i Borgå och västra delen av Lovisa) upphävs och föreslås på nytt i etappplanskapsplan 2. Planeringsbestämmelserna för stora enheter har ändrats så att de motsvarar kraven i den ändrade MBL. I fortsättningen gäller samma planeringsbestämmelser för både redan gällande stora enheter och sådana som föreslagits i etappplanskapsplanen. På så sätt är det lättare att bedöma handelslösningen som en helhet.

## Bakgrundsutredningar

I samband med utarbetandet av etappplansplan 2 för Nyland har det gjorts flera utredningar och konsekvensbedömningar om handelns servicenät:

- **I utredningen om handelns servicenät i strukturmodellerna för Nyland och östra Nyland (Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa)** har man beskrivit nuläget och framtidsutsikterna för handeln och bedömt alternativen för handeln med hjälp av landskapsplanens strukturmodeller.  
» **Kaupan palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa**, Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010
- **I mellanrapporten om strukturmodellerna för handeln i utkastet till landskapsplan (Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen)** bedömdes bl.a. tilläggsbehovet av affärsutrymme och gränserna för regional betydelse samt utreddes handelsprojekt, plansituationen i kommunerna samt den förändring som inträffat i dagligvaruhandeln.  
» **Kaupan rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen**, Nylands förbund, opublicerad rapport 2011
- **Rapporten om dimensioneringen av handelns servicenät och bedömningen av dess konsekvenser (Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi)** utarbetades för förslaget till etappplansplan 2 för Nyland. I rapporten har man kartlagt de nuvarande af-

färsutrymmena på etappplansplanens områden för stora detaljhandelsenheter och områden för centrumfunktioner utanför huvudstadsregionen. I utredningen bedöms handelns gångna och framtida utveckling. Dessutom omvärderas gränserna för regional betydelse samt presenteras en kalkylerad dimensionering av servicenätet och en bedömning av den.

» **Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi**, Nylands förbund, publiceras 2013

## Total dimensionering av handelns servicenät

Tilläggsbehovet av affärsutrymme i landskapsplanen för Nyland baserar sig på de nuvarande och framtida nylänningarnas köpkraft. Tilläggsbehovet av affärsutrymmen består av flera olika variabler och är förenat med stor osäkerhet. Köpkraften har beräknats öka mindre än tidigare, däremot har försäljningseffektiviteten bedömts fortsätta öka. Tillsammans minskar dessa tilläggsbehovet av affärsutrymme. Tilläggsbehovet av affärsutrymme minskar ytterligare av att affärsutrymmen som försvinner eller som ersätts med nya inte har tagits med i kalkylen. Den minskning p.g.a. näthandeln som använts i kalkylen innebär att 10 % av köpkraftens tillväxt riktar sig mot näthandeln i stället för mot fasta butiker.

## Tilläggsbehovet av affärsutrymme fram till 2035

Köpkraften i Nyland 2010	Köpkraften inom detaljhandeln 11,7 md € (7700 €/inv.) Bilhandeln och servicestationerna 4,1 md € (2700 €/inv.)
Befolkningsökningen 2010-2035	410 000 invånare, landskapsöversikterna
Köpkraftens tillväxt 2010-2035	Inom dagligvaruhandeln 1 % / år / invånare Inom specialhandeln 2 % / år / invånare Tillväxtuppskattningen är lägre än den utveckling som varit Tillväxten inom detaljhandeln 10,2 md € (86 %) Tillväxten inom bilhandeln 4,8 md € (115 %)
Köpkraftens tillväxt omvandlad till area med försäljningseffektiviteten	Försäljningseffektiviteten varierar beroende på handelssektor
Försäljningseffektivitetens ökning + 20 %	Ökad försäljningseffektivitet minskar tilläggsbehovet av affärsutrymme
Affärsutrymme som försvinner 0 m <sup>2</sup> -vy	Om affärsutrymmen som försvinner räknas med skulle tilläggsbehovet av affärsutrymme vara större
Minskning p.g.a. näthandeln 10 %	Minskningen p.g.a. näthandeln minskar tilläggsbehovet av affärsutrymme
Tilläggsbehovet av affärsutrymme fram till 2025	1,7 mn m <sup>2</sup> -vy, varav detaljhandeln 1,4 mn m <sup>2</sup> -vy
Tilläggsbehovet av affärsutrymme fram till 2035	3,3 mn m <sup>2</sup> -vy, varav detaljhandeln 2,7 mn m <sup>2</sup> -vy
Planmässig överdimensionering 1,3	Sammanlagt behov av affärsutrymme 4,4 mn m <sup>2</sup> -vy, varav detaljhandeln 3,5 mn m <sup>2</sup> -vy

Tilläggsbehovet av affärsutrymme fram till 2035 är 3,3 miljoner m<sup>2</sup>-vy (tabell C). Alla handelsyta som planläggs förverkligas sannolikt inte, eftersom en del av affärsställena är alternativa eller så bebyggs de glesare än planerat. I kalkylen har därför använts en s.k. planmässig överdimensioneringskoefficient (1,3). Med beaktande av den planmässiga överdimensioneringen är tilläggsbehovet av affärsutrymme 4,4 miljoner m<sup>2</sup>-vy. Detaljhandelns behov härav är 3,5 miljoner m<sup>2</sup>-vy.

Den totala dimensioneringen i landskapsplanen omfattar förutom egentlig detaljhandel också andra kommersiella affärsutrymmen, såsom restauranger, frisersalonger osv. Det övriga affärsutrymmets andel har beräknats ungefärligt enligt dagens situation. Eftersom landskapsplanen är översiktlig är det inte skäl att i dimensioneringen skilja åt övriga affärsutrymmen från detaljhandeln, eftersom dessa affärsutrymmen i allmänhet ligger i samma byggnader som detaljhandeln.

Den planerade förläggningen av tilläggsbehov av affärsutrymme till centra och områden utanför dem är beroende av affärens art. Mera dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel än nu styrs till centra, medan utrymmeskrävande handel styrs till områden utanför centra.

Allt kalkylerat tilläggsbehov av affärsutrymme har inte tagits med i lösningen i landskapsplanen utan en del får förverkligas lokalt. Det kalkylerade tilläggsbehovet av affärsutrymme presenteras mera ingående i rapporten Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.

### Definition av regional betydelse

Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses en sådan stor detaljhandelsenhet eller

ett sådant av flera butiker bildat detaljhandelsområde som kan bedömas ha regionala verkningar på ett större område än en kommun. Gränsen för regional betydelse berättar hur stora detaljhandelsenheter eller av flera butiker bildade detaljhandelsområden som kommunen kan planlägga utanför etappplansplanens centrumfunktioner eller stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.

I etappplansplan 2 för Nyland definieras den undre gränsen för stora detaljhandelsenheter särskilt för

- sådan detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden,
- övrig specialvaruhandel samt
- dagligvaruhandel.

I etappplansplan 2 för Nyland varierar gränsen för regional betydelse mellan 2000 och 30 000 m<sup>2</sup>-vy beroende på området och affärens art. När den undre gränsen definierats har man beaktat affärens art och den försäljningseffektivitet som hänför sig till den samt den köpkraft som affärens storlek förutsätter inom ett skäligt avstånd för uträttande av ärenden. Gränserna för regional betydelse enligt de olika markanvändningskategorierna anges i planeringsbestämmelserna och i tabell D. De styr kommunernas planläggning, om inte något annat visas i enskilda fall eller genom utredningar som gjorts i samband med kommunens plan för servicenätet. I den mera detaljerade planeringen måste man på grundval av konsekvensgranskningar bedöma om det är fråga om en stor detaljhandelsenhet av regional eller lokal betydelse. Mera detaljerade utredningar kan ge vid handen att gränsen för regional betydelse är lägre

Område	Områden för tätortsfunktioner samt arbetsplatsområden Detaljhandel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden	Områden för tätortsfunktioner Annan specialvaruhandel	Områden för tätortsfunktioner Dagligvaruhandel	Övriga områden All detaljhandel
Helsingfors, Esbo, Vanda och Grankulla	30 000 k-m <sup>2</sup>	10 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Hyvinge, Träskända, Kervo, Kyrkslätt, Lojo, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgå, Raseborg, Sibbo, Tusby och Vichtis	10 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Askola, Hangö, Ingå, Högfors, Lovisa, Borgnäs och Sjundeå	5 000 k-m <sup>2</sup>	5 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>
Lapträsk, Mörskom och Pukkila	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>	2 000 k-m <sup>2</sup>

Tabell D. De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse enligt planeringsbestämmelserna i etappplansplan 2 för Nyland, om utredningar inte visar något annat.



eller högre än vad som angetts i landskapsplanen.

Definitionen av den undre gränsen för regional betydelse beskrivs mera ingående i rapporten Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.

#### **Förläggning av handel av regional betydelse på områden för centrumfunktioner**

Enligt 71 b § i markanvändnings- och bygglagen ska maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter anges i landskapsplanen med tillräcklig noggrannhet. I motiveringen till lagen konstateras att angivandet av maximidimensionering i tillämpliga delar gäller även områden för centrumfunktioner. Enligt motiveringen är sättet att ange maximidimensioneringen beroende av omständigheterna och t.ex i områden för centrumfunktioner i större städer är det inte inte alltid nödvändigt

att ange maximidimensioneringen som maximal våningsyta, om detta inte krävs med tanke på bedömning av planens konsekvenser.

I etapplandskapsplanen föreslås en maximidimensionering som maximal våningsyta endast för medelstora och små kommuncentra. Alla områden för centrumfunktioner berörs av planeringsbestämmelserna, med vilkas hjälp omfattningen av den handel som förläggs till centra samt stora enheters storlek styrs. Enligt planeringsbestämmelserna ska stora detaljhandelsenheter dimensioneras så att de passar ihop med sin omgivning. I den mera detaljerade planläggningen ska de dimensioneras och deras förverkligande tidsplaneras så att de inte har några betydande skadliga konsekvenser för den kommersiella servicen i andra centrumområden. Dessutom ska det ses till att handelns servicenät utvecklas på ett balanserat sätt. Förverkligandet av stora enheter ska tidsmässigt kopplas ihop med förverkligandet av omgivande tätortsfunktioner. Syftet med lösningen är att i lagens anda stöda centrumområdenas utveckling som primära förläggingsområden för handel och på så sätt trygga invånarnas tillgång till mångsidig kommersiell service. Dimensioneringen av handeln på etapplandskapsplanens område för centrumfunktioner presenteras i tabell E och kartbilaga 7b.

#### **Huvudstadsregionen**

Enligt lösningen i etapplandskapsplan 2 kan stora detaljhandelsenheter av regional betydelse i huvudstadsregionen förläggas till Helsingfors centrumområde i rikscentrum samt till huvudstadsregionens områdescentra. För dem föreslås ingen maximidimensionering som maximal våningsyta.

Helsingfors centrumområde och områdescentra bildar redan nu ett mångsidigt nätverk av kommersiell och annan service, där det är svårt att urskilja en enskild centralorts influensområde. Den nätverksliknande strukturen stärks ytterligare när de tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen utvecklas. Starka och mångsidiga områdescentra balanserar regionstrukturen i huvudstadsregionen och minskar behovet av att uträta ärenden i rikscentrum, förkortar avstånden för att uträta ärenden och bättrar tillgången till service med kollektivtrafik samt till fots och med cykel.

#### **Regioncentra och kommuncentra**

Utanför huvudstadsregionen kan stora detaljhandelsenheter av regional betydelse förläggas till regioncentra och kommuncentra. Ingen maximidimensionering som maximal våningsyta föreslås för regioncentra och stora kommuncentra. Däremot anges en maximidimensionering för medelstora och små kommuncentra.

Etapplandskapsplanens regioncentra Borgå, Hyvinge och Lojo är redan nu service- och arbetsplatskoncentrationer med ett större influensom-

råde, och Ekenäs har förutsättningar att utvecklas till en sådan. Planlösningen stärker regioncentras ställning och på så sätt balanseras landskapets region- och servicestruktur. De konkurrerar inte med varandra och deras influensområden överlappar inte varandra kännbart. Regioncentra är gamla stadscentra, där centras struktur sätter gränser för stora handelsenheter.

För de stora kommuncentra i Helsingforsregionen och Lovisa centrum föreslås inte heller någon maximidimensionering av handeln som maximal våningsyta. Dessa kommuncentra är redan nu starka bosättnings-, arbetsplats- och servicecentra och man vill vidareutveckla dem som sådana.

Även om det inte föreslås någon maximidimensionering i planlösningen har man i utredningen om handelsservice klarlagt nuläget beträffande affärsutrymmen i region- och kommuncentra samt uppskattat tilläggsbehovet av affärsutrymmen i de enskilda centralorterna med undantag för huvudstadsregionen. Dimensioneringen av centra ut- anför huvudstadsregionen är också med i bedömningen av handelns servicenät i utredningen.

För närvarande överförs köpkraft från huvudstadsregionens kranskommuner till huvudstadsregionen särskilt i fråga om specialhandeln. Vid bedömningen av trafikkonsekvenserna har man kommit fram till liknande resultat. Om specialhandeln kan stärkas i kommuncentra, minskar resorna för att uträtta ärenden till huvudstadsregionen klart. Enligt den senaste tidens utveckling har dock specialvaruhandeln koncentrerats till huvudstadsregionen och utmaningen är att locka specialvaruhandelsenheter

även till kommuncentra. Genom lösningen i etapp- landskapsplanen försöker man stöda en sådan ut- veckling. Målet är att förutom dagligvaruhandel ska även annan specialvaruhandel, t.ex. klädbutiker, bli kvar i region- och kommuncentra och inte koncentreras alltför mycket till rikscentrum.

De kommuncentra som ska dimensioneras är indelade i två klasser enligt nuläget för handeln och det kalkylerade tilläggsbehovet. För medelstora och små kommuncentra föreslås i etapplandskapsplanen en maximidimensionering som maximal våningsyta. I maximidimensioneringen har inräknats våningsytan i alla stora detaljhandelsenheter som överstiger 2 000 m<sup>2</sup>-vy. I små kommuner har allt tilläggsbehov hänförs till etapplandskapsplanens områden för centrumfunktioner. Härigenom stöds kommuncentras utvecklingsmöjligheter. Målet med dimensioneringen av centra är å ena sidan att trygga åtminstone dagligvaruhandelsservice i alla centra och å andra sidan förhindra uppkomsten av stora detaljhandelsenheter som är överdimensionerade i förhållande till centralortens storlek.

I etapplandskapsplanen styrs endast utvecklingen av kommersiell service på de områden för centrumfunktioner som anges där. Kommunernas uppgift är att se till att invånarna har så bra tillgång till dagligvaruhandelsservice som möjligt även i små lokala centralorter och bosättningstäter, som inte har angetts som områden för centrumfunktioner i landskapsplanen.

	Områden för centrumfunktioner	Planeringsbestämmelser i planen
<b>Rikscentrum</b>	Helsingfors centralort	Verbala planeringsbestämmelser, ingen maximidimensionering
<b>Regioncentra</b>	Hyvinge, Lojo, Ekenäs och Borgå	Verbala planeringsbestämmelser, ingen maximidimensionering
<b>Områdescentra i huvudstadsregionen</b>	Grankulla, Mattby-Olars, Alberga, Hagalund, Esbo centrum, Esboviken, Myrbacka, Backas, Dickursby, Håkansböle, Björkby, Korso, Kivistö, Gamlas, Malm, Östra centrum och Hertonäs	Verbala planeringsbestämmelser, ingen maximidimensionering
<b>Stora kommuncentra</b>	Skavaböle, Träskända, Kervo, Kyrklätt, Klövskog, Lovisa, Mäntsälä, Nummela och Söderkulla	Verbala planeringsbestämmelser, ingen maximidimensionering
<b>Medelstora områden för centrumfunktioner</b>	Hangö, Karis, Högfors, Nickby och Nurmijärvi kby	Verbala planeringsbestämmelser. Den sammanlagda våningsytan i stora detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m <sup>2</sup> -vy
<b>Mindre områden för centrumfunktioner</b>	Askola, Ingå, Jokela, Mariefors, Lappträsk, Masaby, Mörskom, Borgnäs, Pukkila, Rajamäki, Saukkola, Sjundeå, Vichtis, Veikkola och Virkby	Verbala planeringsbestämmelser. Den sammanlagda våningsytan i stora detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m <sup>2</sup> -vy

Tabell E. Dimensioneringen av handeln på områden för centrumfunktioner i etapplandskapsplanen.

## Områden för detaljhandel av regional betydelse utanför centra

Syftet med stora enheter av regional betydelse i etappplansplanen är att stöda den befintliga samhällsstrukturen och utvecklingen av den samt att hindra att handeln koncentreras alltför mycket. Tilläggsbehovet av affärsutrymme är fördelat över region- och samhällsstrukturen genom flera stora detaljhandelsenheter av regional betydelse anges på olika håll i landskapet.

I lösningen i etappplansplanen behandlas 31 stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centra. Av dessa ingår 14 i de gällande landskapsplanerna för Nyland. Planeringsbestämmelserna för stora enheter har ändrats så att de ska motsvara kraven i den ändrade MBL. För stora detaljhandelsenheter av regional betydelse föreslås den maximidimensionering som lagen förutsätter som maximal våningsyta. Även om de nuvarande beteckningarna för stora detaljhandelsenheter i landskapsplanen för Nyland förblir i kraft, har alla stora enheter behandlats enligt samma principer i utredningen som gäller handeln, konsekvensbedömningen samt landskapsplanlösningen. På så sätt kan nätverket av stora enheter, dess dimensionering och lösningens konsekvenser bedömas som en helhet.

De stora enheterna utanför centra är i första hand avsedda för sådan regional handel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden. Nästan alla områden för stora enheter i etappplansplan 2 har redan börjat förverkligas som mångsidiga handelskoncentrationer. Genom planlösningen tryggas förutsättningarna för dessa utbyggda områden för stora enheter att utvecklas som koncentrationer som lämpar sig för handel av regional betydelse utanför centra.

I etappplansplanen styrs endast förläggningen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. Kommunen kan ange stora detaljhandelsenheter av lokal betydelse i sin egen planläggning.

### Maximidimensionering

För maximidimensioneringen av varje stor enhet som anges i etappplansplanen har beräknats nuläget, dvs. allt utbyggt affärsutrymme samt det uppskattade tilläggsbehovet av affärsutrymme. För nuläget har man uppskattat de byggda affärsbyggnaderna, men inte den våningsyta som gällande detaljplaner möjliggör eller kända projekt. Uppgifterna om nuläget är från 2011 och 2012. Tilläggsbehovet i fråga om stora enheter har uppskattats kommunvis enligt köpkraften och överföringar av köpkraft har beaktats. När flera områden för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse har anvisats i kommunen har tilläggsbehovet av affärsutrymme fördelats mellan dem. I maximidimensioneringen räknas även affärsutrymme av lokal betydelse med. Dimensioneringen behandlas mera

ingående i utredningen om handelns servicenät. Den kalkylerade maximidimensioneringen av en stor detaljhandelsenhet har avrundats uppåt till närmaste följande dimensioneringsklass. Det finns åtta klasser. Dimensioneringen av stora enheter anges enligt stor enhet i tabell F.

Utrymmeskrävande specialvaruhandel håller på att flytta från centrala områden i huvudstadsregionen till Ring III och ännu längre bort. Det är mera ändamålsenligt att utveckla områden som är centralt belägna i samhällsstrukturen som effektiva områden för bostäder och arbetsplatser. Utvecklingen beaktas i handelslösningen i landskapsplanen så att utöver de existerande koncentrationerna anvisas i huvudstadsregionens utkanter och i närheten av region- och kommuncentra områden för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. Till dessa styrs en del av den växande köpkraften i huvudstadsregionen och av den köpkraft som för närvarande överförs till huvudstadsregionen från andra ställen i Nyland. När dessa enheter förverkligas har de en balanserande inverkan på region- och samhällsstrukturen. Dessutom förkortar de resorna för att utträta ärenden när man inte behöver åka till huvudstadsregionen för att få service.

I etappplansplanen har maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter angetts med noggrannheten på landskapsnivå, och den preciseras i kommunernas planläggning.

Om det finns en gällande generalplan eller detaljplaner med rättsverkningar på ett område för en stor enhet, kan planerna genomföras oberoende av maximidimensioneringen i etappplansplanen. På utrymmeskrävande specialvaruhandel tillämpas efter MBL:s övergångsperiod (16.4.2015) den tolkning som gäller stora detaljhandelsenheter. Saken granskas i miljöministeriets anvisning (YM2/501/2012).

### Affärens art

De stora detaljhandelsenheter av regional betydelse som anges i etappplansplanen utvecklas för sådan handel av regional betydelse som kräver mycket utrymme, inte konkurrerar med affärer i centrum och som man besöker endast sällan. Sådana affärer är bl.a. bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbruksaffärer. Det är möjligt att förlägga även annan slags handel av regional betydelse till områden för stora enheter, om de enligt konsekvensbedömningen uppfyller de förläggning villkor som beskriver affärens art. Dessutom kan till stora detaljhandelsenheter av regional betydelse inom ramen för den totala dimensioneringen förläggas dagligvaruhandel av lokal betydelse och andra specialaffärer, bl.a. klädbutiker, om kommunens lösning som gäller servicenätet möjliggör det.

Om det på ett område för en stor detaljhandelsenhet finns en dagligvaruaffär av regional betydelse



Inte utbyggd

I de gällande  
landscapsplanerna

30 000 k-m <sup>2</sup>	50 000 k-m <sup>2</sup>	75 000 k-m <sup>2</sup>	100 000 k-m <sup>2</sup>	125 000 k-m <sup>2</sup>	150 000 k-m <sup>2</sup>	175 000 k-m <sup>2</sup>	200 000 k-m <sup>2</sup>
Hyvinge, Riksväg 25	Esbo, Torvknuten	Esbo, Knektbro	Esbo, Kullobron	Hyvinge, Sveitsin- portaali	Vanda, Rosendal	Vanda, Varistorna- Petikko	Esbo, Gloms, varav daglig- varundel på högst 10 000 m <sup>2</sup> -vy
Lovisas västra del	Nurmijärvi, Mäyränkallio	Lojo, Tynnismalm	Helsingfors, Skomakarböle	Borgå, Kungsporten			Esbo, Finno
Nurmijärvi, Ilvesvuori	Raseborg, Horsbäck	Lojo, Lempola		Vanda, Portparken			Helsingfors, Kasåker
Raseborg, Karis sydvästra del	Vichtis, Huhmari	Keravanportti	Träskändas södra anslutning				Helsingfors, Kånala
		Kyrkslätt, Ingvalsporten	Borgå, Östermalm				
		Mäntsälän- portti	Tusby, Skavaböles södra del				
		Tuusula, Focus	Vanda, Björk- hagen				
			Vanda, Petas				

**Tabell F.** Maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. De stora enheternas förläggning och dimensioneringsklasser har angetts i kartbilaga 7 c till planbeskrivningen.

eller någon annan specialvaruaffär, kan de utvidgas enligt miljöministeriets anvisningar, så länge utvidgningen inte är betydande. Den riktgivande gränsen för en sådan utvidgning anses vara en utvidgning på högst 1500 m<sup>2</sup>-vy eller under 25 %.

Affärens art har begränsats i planlösningar för att affärer som placeras i stora enheter inte ska ha betydande skadliga konsekvenser för kommersiell service i centrumområden och utvecklingen av dem och för att resorna ska orsaka så små skadliga konsekvenser som möjligt.

I lösningen i etapplandscapsplanen avviker Gloms i Esbo från andra områden för stora enheter. Redan i den gällande landskapsplanen för Nyland har det anvisats en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse i Gloms, vilket gör det möjligt att förlägga dagligvaruhandel av regional betydelse till området. Denna beteckning upphävs inte i etapplandscapsplanen. I etapplandscapsplanen har en maximidimensionering angetts för dagligvaruhandeln i Gloms med den noggrannhet som landskapsplanen förutsätter. Maximidimensioneringen baserar sig på bedömningen handelsutredningen.

I den stora enheten av regional betydelse i

Gloms kan dagligvaruhandel placeras på högst 10 000 m<sup>2</sup>-vy, som ingår i maximidimensioneringen av den stora detaljhandelsenheten i Gloms. Det är ändamålsenligt att förverkliga dagligvaruhandeln i den takt som den omgivande samhällsstrukturen utvecklas.

Enligt konsekvensbedömningen kan service i den stora detaljhandelsenheten i Gloms nås med kollektivtraik och dagligvaruhandel enligt maximidimensioneringen i Gloms har inga betydande skadliga konsekvenser för dagligvaruhandeln i Esbo centrum, Köklax eller Veikkola.

#### Funktionell helhet

I etapplandscapsplanen anges stora detaljhandelsenheter med objektsbeteckning, vars läge och omfattning fastställs i den mera detaljerade planläggningen så att de bildar en funktionell helhet.

För att bedöma vad som är en funktionell helhet är det ändamålsenligt att i den mera detaljerade planläggningen behandla markanvändningslösningen i området och de detaljhandelsenheter som placeras där som en helhet. När områdets omfattning bestäms bör man beakta det redan be-

byggda områdets omfattning och utvecklingsförutsättningar, trafikarrangemangen inom området inklusive gång- och cykeltrafik, samt kopplingen till det omgivande trafiknätet. Etappplansplanens tolkning av förhållandet mellan objektsbeteckningens placering och trafikleder är vidare än i landskapsplanen för Nyland: området kan exempelvis genomkorsas av en betydande huvudled, förutsatt att man ser till den funktionella helheten och trafikarrangemangen inom området.


### Stora detaljhandelsenheter som är lösryckta från den befintliga samhällsstrukturen

I de riksomfattande målen för områdesanvändningen sägs ”I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen. Stora detaljhandelsenheter skall placeras så att de stödjer den nuvarande samhällsstrukturen.”

I etappplansplanen har stora detaljhandelsenheter i huvudsak placerats inom den befintliga samhällsstrukturen. Planen tar emellertid sikte på 2035 och i den föreslås betydande utvidgningar av tätorts- och arbetsplatsområden som

befolkningsökningen förutsätter. För att trygga ett balanserat servicenät har stora detaljhandelsenheter av regional betydelse angetts även på sådana områden. Av de stora detaljhandelsenheterna ligger Huhmari, Petas och Mäyränkallio för närvarande utanför samhällsstrukturen, men när samhällsstrukturen utvidgas utgör de en fast del av samhällsstrukturen 2035. Eftersom det är osäkert när strukturen utvidgas, har förverkligandet av den stora enheten knutits till förverkligandet av de omgivande tätortsfunktionerna eller arbetsplatsområdena genom en planeringsbestämmelse.

De betydande nya utvidgningar av tätorts- och arbetsplatsområden som anges i landskapsplanen förutsätter mera detaljerad planläggning, där förhållandet mellan den stora enheten och den omgivande markanvändningen definieras. Den omgivande markanvändningen behöver inte vara utbyggd i sin helhet innan den stora enheten byggs. Det kan anses att det omgivande området har börjat förverkligas när kommunen har investerat i gatunät och kommunalteknik och även områdena runt den stora enheten håller på att bebyggas.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges placementsobjekt för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner. De utvecklas för sådan handel som kräver mycket utrymme, som inte konkurrerar med handel i centrum och som kunderna vanligtvis besöker sällan.</p>	<p>På ett område som beteckningen utvisar kan i den mera detaljerade planeringen anvisas sådan detaljhandel av regional betydelse som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och lantbrukshandel. Nya stora dagligvaruhandelsenheter av regional betydelse får anvisas enbart norr om Esbo centrum, i korsningen av Ring III och Åboleden (Gloms i Esbo), där dagligvaruhandel får anvisas på högst 10 000 m<sup>2</sup>-vy, i vilket ingår maximidimensioneringen av den stora detaljhandelsenheten i Gloms.</p> <p>Maximidimensioneringen av stora detaljhandelsenheter anges i en tabell som finns i slutet av landskapsplanens planeringsbestämmelser.</p> <p>Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.</p> <p>Placeringen och omfattningen av stora detaljhandelsenheter som angetts med objektsbeteckning ska definieras i den mera detaljerade planläggningen så att de bildar en tillräckligt omfattande funktionell helhet. En stor detaljhandelsenhet av regional betydelse får inte förverkligas innan omgivande områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden förverkligas. Dessutom ska det ses till att tjänsterna i mån av möjlighet kan nås med till fots, med cykel eller med kollektivtrafik samt att möjligheterna främjas att utveckla ett sådant servicenät där avstånden för utträttande av ärenden är skäliga och att de skadliga konsekvenserna av trafiken är så ringa som möjligt.</p>

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Lösningen stöder en så balanserad utveckling av landskapet som möjligt med en enhetlig struktur som bygger på många centralorter. Den kommersiella servicen inverkar kännbart på områdesanvändningen. Inverkan av handelslösningen riktar sig i första hand mot centrumområdena. Inverkan varierar i centra av olika typer enligt den dimensionering som angetts i planen.

Inverkan av de stora detaljhandelsenheter av regional betydelse riktar sig mot de 50 områdena för centrumfunktioner och dessutom mot de 31 särskilt angivna områdena för detaljhandel av regional betydelse. Den kommersiella service som med hänsyn till sin art också har kunnat förläggas utanför centra kräver mycket utrymme. Till den hör bl.a. bil-, möbel- och järnaffärer. Deras närmare placering, storlek, förverkligande och deras konsekvenser på områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatser utreds i den mera detaljerade planeringen. Planlösningen gör det möjligt att förverkliga de stora enheterna som en del av det övriga bebyggda området och knyter dem tidsmässigt till förverkligandet av de omgivande områdena.

En stor del av områdena för stora enheter är befintliga detaljhandelskoncentrationer och de har således mindre inverkan på områdesanvändningen än enheter som ännu inte har förverkligats. Dimensioneringen av handeln innehåller ett kalkylmässigt spelutrymme som medger flexibilitet vid förläggningen av affärer i landskapet och ger kommunernas planläggning möjlighet att utveckla den kommersiella servicen. Planen förskjuter tyngdpunkten för utrymmeskrävande handel till områden utanför huvudstadsregionen.

De stora detaljhandelsenheter som anges i planen försämrar inte kännbart den kommersiella servicen i centrumområdena och dess utveckling, eftersom det inte tillåts någon ny dagligvaru- eller annan specialvaruhandel av regional betydelse i stora enheter utanför centra (med undantag för Gloms). Placeringen av handel av lokal betydelse är en områdesanvändningsfråga på kommunal nivå, som lösningen i landskapsplanen påverkar indirekt.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen stöder uppkomsten av ett sådant handelsservicenät, där servicen ligger bra till trafikmässigt och som kan nå även med kollektivtrafik samt till fots och med cykel. Affärer som är belägna på områden för centrumfunktioner förbättrar servicens tillgänglighet.

Trafikmängderna inom och till områdena för centrumfunktioner ökar. En betydande del av ökningen består av personbilstrafik, men läget inverkar positivt på såväl kollektivtrafikens som gång- och cykeltrafikens andel. Läget förutsätter trafikarrangemang och utrymmesreserveringar för i synnerhet parkering. Områdena för stora enheter utanför centra ligger i huvudsak bra till trafikmässigt, men för att förverkliga dem krävs nya trafikarrangemang på lokal nivå. Avståndet för uträttandet av ärenden påverkas av bl.a. vilka slags affärer som finns i enheterna, deras storlek, i vilken ordning de förverkligas och den inbördes konkurrensen. Enligt trafikbedömningen av handelns servicenät är trafikkonsekvenserna av förslaget till landskapsplan klart positiva och planen minskar koldioxidutsläppen från shoppingresor. Handelslösningen i landskapsplanen förskjuter tyngdpunkten i den utrymmeskrävande specialhandeln klart längre från huvudstadsregionen och Helsingfors betydelse som mål för inköp av specialvaror minskar sannolikt. Ändringen förkortar resorna för uträttande av ärenden. I fråga om dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel motsvarar de ändringar som landskapsplanen medför den regionala ökningen av antalet invånare och köpkraften, varvid resorna för att uträtta ärenden inte förlängs.

Planlösningen har inte någon betydande inverkan på belastningen på trafikinätet på regional nivå. Förverkligandet av stora detaljhandelsenheter kan lokalt medföra behov av att förbättra eller bygga nya väganslutningar i den mera detaljerade planeringen.

Förverkligandet av stora handelsenheter kräver investeringar i samhällsstruktur. På redan bebyggda områden kan man utnyttja det existerande nätet för teknisk service.

Hantering av dagvatten särskilt på nya områden förutsätter särskilda arrangemang. Tjänster som stöder hushållens avfallshantering kan placeras i samband med stora enheter så att de effektiviserar den regionala avfallshanteringen.

### **Konsekvenser för naturen och miljön**

Stora detaljhandelsenheter placeras i huvudsak inom den befintliga samhällsstrukturen, varvid de inte kräver några betydande nya markområden utanför tätortsområdena. Byggandet har dock alltid direkta konsekvenser för naturen och miljön. Stora bebyggda områden förändrar vattenförhållandena. Negativa konsekvenser kan förhindras genom hantering av dagvatten. Handelslösningen har också indirekta konsekvenser för naturen och miljön via trafik och konsumtion.

Detaljhandelsaffärer som placeras invid goda trafikförbindelser och nära invånarna minskar koldioxidutsläppen från trafiken. Också genom att utöka möjligheterna att bygga specialaffärer utanför huvudstadsregionen kan man minska behovet av att uträdda ärenden i huvudstadsregionen, vilket bidrar till att minska den belastning som trafiken orsakar på miljön.

Byggandet av stora detaljhandelsenheter förändrar landskapet. Byggnaderna är stora och syns tydligt särskilt i ett öppet landskap. Största delen av de stora detaljhandelsenheter placeras i färdigt bebyggd miljö, varvid inverkan på landskapet blir mindre. Objektbeteckningarna för stora detaljhandelsenheter har placerats ovanpå områdesreserveringsbeteckningen för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden. Den detaljerade planeringen av objektbeteckningen påverkas således av områdesreserveringsbeteckningarnas planeringsbestämmelser. Genom bestämmelser som förpliktar till att beakta miljö-, natur- och kulturmiljövärden kan negativa konsekvenser förebyggas eller lindras. Även egenskapsbeteckningar som beskriver områdenas särdrag styr planeringen av områden för stora enheter.

### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Placeringslösningarna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse har en betydande inverkan på landskapets ekonomi och näringar. Kommersiell service har en betydande sysselsättande inverkan, varav en del också riktar sig mot transport- och logistikbranscherna. Dimensioneringsutrymmet utökar konkurrensen och förbättrar företagets verksamhetsförutsättningar. Konsekvenserna är lokala eller omfattar hela landskapet och delvis också ett mera vidsträckt område. En stor detaljhandelsenhet som samlar köpkraft kan också öka antalet kunder och omsättningen för annan närbelägen service, men den kan också försämra lönsamheten för befintlig service. Man har försökt dämpa eventuella negativa konsekvenser genom planeringsbestämmelser.

### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

I Nyland bevaras ett tillräckligt tätt nät av handelservice, så att servicen i landskapet är lättillgänglig och avstånden för uträttandet av ärenden förblir skäligen. Tillgängligheten även utan personbil förbättras. Stora enheter utanför centra kompletterar servicenätet och erbjuder utrymmeskrävande specialvaruhandelsservice nära invånarna. Nya stora enheter utökar invånarnas valmöjligheter. Valmöjligheterna i fråga om vissa typer av lokal närservice kan dock försämrats. Konkurrensen mellan affärerna kan innebära ekonomisk nytta för konsumenterna.

När centra utvecklas som primär förläggingsplats för detaljhandel av regional betydelse blir också annan service kvar i centra. Centras livskraft kan inverka positivt på invånarnas levnadsförhållanden och trivsel. Invånarna kan uppleva förändringar i landskaps- och tätortsbilden som negativa särskilt när nya områden för stora enheter bebyggs. Offentliga lokaler som placeras i samband med stora enheter kan påverka växelverkan mellan individerna och samhället.

## 5.5. STYRANDET AV BYGGANDET I BYARNA OCH ANNAT BYGGANDE PÅ GLESBYGDEN

### 5.5.1. Vita områden

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

De områden i landskapsplanen för vilka ingen särskild användning har anvisats kallas vita områden. Dessa områden är i huvudsak jord- och skogsbruksområden på landsbygden och i skärgården. På vita områden kan etableras markanvändning av lokal betydelse, och beslut om deras planering fattas av kommunen. Huruvida markanvändningen och konsekvenserna av den är lokala eller av betydelse på landskapsnivå måste alltid bedömas från fall till fall beroende på såväl planeringsområdet som den markanvändning som riktar sig mot det. När kommunen beslutar om användningen av ett område ska man beakta de egenskapsbeteckningar jämte planeringsbestämmelser som angetts för området i landskapsplanen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) förpliktar till att förhindra glesbebyggelse som är lösrückt från den befintliga samhällsstrukturen. Särskilt i Helsingforsregionen ska en samhällsstruktur som förtätas och som stöder sig på kollektivtrafik, i synnerhet spårtrafik, främjas. Ju mer bosättning som placeras utanför detaljplaneområdena, desto färre invånare räcker det till i tätorter och byar som är viktiga med tanke på samhällsstrukturens funktionsduglighet. Det viktiga är att styra byggandet till tätorter och byar i stället för till glesbygden. Med byar avses i detta sammanhang både byar av betydelse på landskapsnivå och byar av lokal betydelse. Planeringen av landskapets bynät beskriver mera ingående i kapitel 5.5.2.

Byggandet utanför detaljplaneområden är volymmässigt störst i de 14 kommunerna i Helsingforsregionen. På grund av de särskilda riksomfattande målen för områdesanvändningen riktas till dessa 14 kommuner i stället för den tidigare utvecklingsrekommendationen i landskapsplanen för Nyland en ändrad planeringsbestämmelse som bygger på samma principer. I de andra kommunerna i Nyland, där tillväxttrycket inte är lika stort, har det ansetts tillräckligt att meddela en utvecklingsrekommendation i stället för en planeringsbestämmelse. Någon sådan utvecklingsrekommendation

har inte funnits i landskapsplanen för Östra Nyland.

Med tanke på landsbygdsnäringsarnas verksamhetsförutsättningar är det viktigt att behålla åker- och skogsområden som så sammanhängande helheter som möjligt för att det ska vara lönsammare att bedriva dessa näringar. Fortsatt primärproduktion på en livskraftig landsbygd bevarar också kulturlandskap som är viktiga för kulturarvet och identiteten. Bevarandet av sammanhängande skogs- och naturområden stöder det ekologiska nätverket, som är viktigt för arterna, samt erbjuder möjligheter till rekreation som stöder sig på allemansrätten. Onödig splittring av vita områden bör undvikas. Genom landskapsplanens bestämmelser och rekommendationer ges kommunerna ett klarare budskap än tidigare om nödvändigheten av att styra glesbebyggelsen. Kommunerna kan använda landskapsplanens bestämmelse och rekommendation som en grund för sina avgöranden.

» **Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 118 - 2012. (Byggande utanför detaljplaneområden i Nyland, svenskt presentationsblad)

» **Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 115 - 2011. (Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland, svenskt presentationsblad)



### **Planeringsbestämmelse för vita områden i Helsingforsregionen**

Ett område för vilket inget särskilt användningsändamål har anvisats på landskapsplanekartan är i första hand avsett att användas för jord- och skogsbruk och binärningar som stöder det. Bostads- och arbetsplatsbyggande som riktar sig till området ska styras till områden för tätortsfunktioner och byar. I den mera detaljerade planeringen kan för området anvisas även annan markanvändning vars verkningar är av lokal betydelse.

I den mera detaljerade planeringen ska landskapets och kulturmiljöns särdrag samt åker-, skogs- och andra naturområden av betydelse för jord- och skogsbruket, ekologin eller rekreationen utredas och beaktas och det ska undvikas att de splittras i onödan.

Helsingforsregionen omfattar Borgnäs, Esbo, Grankulla, Helsingfors, Hyvinge, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Sibbo, Träskända, Tusby, Vanda och Vichtis.

### **Utvecklingsrekommendation för vita områden utanför Helsingforsregionen**

Ett område för vilket inget särskilt användningsändamål har anvisats på landskapsplanekartan är i första hand avsett att användas för jord- och skogsbruk och binärningar som stöder det. Bostads- och arbetsplatsbyggande som riktar sig till området ska styras till områden för tätortsfunktioner och byar. I den mera detaljerade planeringen kan för området anvisas även annan markanvändning vars verkningar är av lokal betydelse.

I den mera detaljerade planeringen ska landskapets och kulturmiljöns särdrag samt åker-, skogs- och andra naturområden av betydelse för jord- och skogsbruket, ekologin eller rekreationen utredas och beaktas och det ska undvikas att de splittras i onödan.

Kommunerna utanför Helsingforsregionen är Askola, Borgå, Hangö, Högfors, Ingå, Lapträsk, Lojo, Lovisa, Mörskom, Pukkila, Raseborg och Sjundeå.

## **Vita områden: konsekvensbedömning**

Ändringen av utvecklingsrekommendationen till en planeringsbestämmelse i Helsingforsregionen stärker styrningen av ny bebyggelse till byar och tätorter. Förändringen går i samma riktning i de kommuner för vilka utvecklingsrekommendationen är ny. Där är inverkan emellertid inte så stor, eftersom utvecklingsrekommendationen inte styr planeringen på området lika starkt som planeringsbestämmelsen. Det är osäkert hur ändringarna inverkar på glesbebyggelsens utveckling, eftersom de realiserar genom kommunernas markanvändningslösningar. Sålunda är konsekvenserna av lösningen i landskapsplanen indirekta.

Bestämmelsen och rekommendationen kan stärka samhällsstrukturens funktions-

duglighet genom att förbättra bl.a. serviceutbudet i tätorter och bevara servicen i byar. Dessutom möjliggör de effektivare användning av infrastrukturen när de styr ny bebyggelse till den nuvarande samhällsstrukturen. Ändringen främjar bevarandet av mera sammanhängande åker-, skogs- och andra naturområden. Detta kan förbättra jord- och skogsbrukets verksamhetsförutsättningar och således också bevarandet av värdefulla kulturmiljö- och landskapshelheter. Eventuellt mera sammanhängande obebyggda områden kan bevara det ekologiska nätverkets funktionsduglighet och gagna rekreationen. Ändringarna kan förbättra levnadsförhållandena framför i små tätorter och byar, till vilka ny bebyggelse styrs.

## 5.5.2. Bynätet i landskapet

Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) ska planeringen av områdesanvändningen å ena sidan förhindra glesbebyggelse som är lösryckt från den befintliga samhällsstrukturen och å andra sidan stöda det befintliga bynätet genom att styra byggande till byarna. Bynätet i de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland har setts över i sin helhet. Planeringsbestämmelsen för byar har förtydligats så att den motsvarar särskilt de utmaningar som hänför sig till kontrollen över glesbebyggelsen.

Utgångspunkt för det reviderade bynätet är byarnas läge i de gällande landskapsplanerna. Nya byar har inte anvisats annat än när vissa av de gällande landskapsplanernas tätorter med den minsta folkmängden ändras till byar. Byar som angetts som områdesreserveringar (AT) i landskapsplanen för Östra Nyland har angetts med objektsbeteckning för enhetlighetens skull. Placeringen av vissa bybeteckningar har ändrats något.

På landskapsplanens karta har angetts de byar som är av betydelse för regionstrukturen i landskapet. I tätorternas utkanter och i stationstrakterna bör möjligheterna bevaras till betydligt effektivare bebyggelse än ett byliknande område. En by av betydelse på landskapsnivå kan alltså inte ligga i en nuvarande eller kommande stationstrakt för spårtrafik. Byar har angetts i utkanterna av tätorter endast av grundad anledning, exempelvis är utkantområdet inte ligger i tätortens primära utvidgningsriktning men det finns ett klart behov av planmässigt byggande.

I byar av betydelse på landskapsnivå finns ett kännbart tillväxttryck. Byarna har växt under de senaste åren och där finns fortfarande tillväxtpotentialer. Den totala tillväxten i landskapet räcker inte till för att alla byar ska kunna växa kraftigt och när bynätet setts över har man angett prioriterade områden för bybebyggelse utifrån regionstrukturen, tillväxtförutsättningarna och befolkningsunderlaget.

När byar av betydelse på landskapsnivå har definierats har man iakttagit de ovan beskrivna grundprinciperna, men dessutom alltid tillämpat prövning i enskilda fall. Befolkningsökningen och kommunekonomin i en enskild kommun räcker inte till för att planera och kraftigt utveckla många byar av betydelse på landskapsnivå, särskilt om det också finns flera tätorter i kommunen. Antalet byar har därför satts i proportion till det totala antalet byar och tätorter i kommunen samt deras läge inom strukturen i landskapet. Antalet byar i landskapsplanen har bedömts vara tillräckligt i förhållande till byggandet utanför landskapsplanens tätorter och var det sannolikt förekommer i olika delar av landskapet. Med tanke på regionstrukturen är byarna enligt beteckningen en central del av bynätet i landskapet.

Som granskningsområde vid översynen av bynätet användes ett område på 12,6 km<sup>2</sup> (en cirkel med en diameter av fyra kilometer). Genom att använda ett vidsträckt område ville man säkerställa att den viktigaste bosättningskoncentrationen i byar av olika typer (stråkbyar och gruppbyar) beaktas i granskningen. Granskningsområdet är vidsträckt men fyra kilometer kan ändå i landsbygdsförhållanden i viss mån betraktas som en promenad- eller cykelsträcka.

I granskningen användes som gräns i de 14 kommunerna i Helsingforsregionen minst 300 invånare, i resten av landskapet minst 150 invånare. I landskapets randområden och i skärgården har det på grund av särskild prövning ansetts räcka med även ett mindre antal invånare, för i dem kan även ett litet antal invånare vara av betydelse med avseende på kommunens totala invånarantal. Skärgårdsbyarnas livskraft baserar sig i stor utsträckning på semesterbosättningen och även i dem är det skäl att koncentrera servicen till byarna, även om åretruntbosättningen inte är betydande.

Detta befolkningsunderlagskriterium har varit ett riktigivande specialvillkor som tillämpats endast när bynätet definierats på nytt. Kriteriet styr inte den fortsatta planeringen.

Enligt konsekvensbedömningarna gör det ingen skillnad för utsläppen från trafiken om man bygger i en by eller ett glesbygdsområde. För kommunekonomin är det dock en betydande fördel att bygga i byar när det gäller att förutse behovet av kommunal service samt att ordna service, t.ex. lagstadgade transporter. Byn kan åtminstone tillhandahålla en nödvändig kompletterande kundkrets för en närliggande tätort och sålunda förbättra förutsättningarna att behålla servicen i tätorten. Ur landsbygdsnäringarnas synvinkel bevarar byggande i byar åkrar och skogar som sammanhängande helheter, varvid det är lönsammare att bedriva näringarna. Sammanhängande skogs- och naturområden som bevaras stöder det ekologiska nätverket som är viktigt för arterna samt erbjuder möjligheter till rekreation med stöd av allemansrätten.

Bland annat av dessa orsaker ska byar av betydelse på landskapsnivå i mån av möjlighet bebyggas tätare än det omgivande glesbygdsområdet. Möjligheterna till tätare bebyggelse utreds i den mera detaljerade planeringen. De områden som ska bebyggas effektivare, dvs. byarnas yttre gränser, definieras i kommunens planläggning eller

byggnadsordning. Byggplatsernas storlek i byområden definieras också i kommunens planläggning eller byggnadsordning. Kommunernas beredskap och utgångspunkter för planläggning varierar mycket i Nyland, så kommunen kan välja det styrmedel som är mest ändamålsenligt i respektive fall.


I definitionen av såväl byarnas yttre gränser som byggplatsernas storlek beaktas bl.a. trafikarrangemangen, de ekologiska förbindelserna, grundvattensförhållandena, möjligheterna att ordna vatten och avlopp samt kulturmiljöns och landskapets särdrag. Utredningar eller bedömningar kan också visa att det till följd av t.ex. de ovan nämnda specialvillkoren inte är möjligt att förtäta bebyggelsen. När byarnas omfattning definieras är det bra att beakta det uppskattade invånarantalet och antalet arbetsplatser att eventuell service bör finnas på gångavstånd.

Kulturhistoriska och landskapliga särdrag är identitetsfaktorer för många byar och de ska beaktas när byarna planeras och så att byggnader i mån av möjlighet placeras på traditionella byggplatser. I bästa fall kompletterar den nya bebyggelsen den gamla. Fortsatt primärproduktion i livskraftiga byar och på den omgivande landsbygden bevarar också kulturlandskapet.

Bynätet är en väsentlig del av ett mångsidigt utbud av boendeformer i landskapet. Exempelvis samtliga tre beteckningar för byar av betydelse på landskapsnivå i kommunerna i huvudstadsregionen (Sottungsby och Västra i Vanda samt Lakisto i Esbo) har man velat bespara från tätortsbebyggelse med tanke på mångsidigt och särpräglat boende samt landsbygdsnäringsarnas möjligheter i den i övrigt tätbebyggda huvudstadsregionen, även om de avviker från den allmänna principen ligger i utkanten av tätorter.

I landskapsplanens kartbilaga 3 beskrivs bynätet i landskapet, och där ingår också de byar i de reviderade landskapsplanerna som är av lokal betydelse. De starkaste tillväxttrycken som riktar sig mot områden utanför tätortsområdena styrs till byarna av betydelse på landskapsnivå. Tillväxten är mindre i lokala byar, där kommunen beslutar om planeringen och utvecklingen. Man får alltså fortfarande bygga i byar av lokal betydelse, bara tillväxten inte har konsekvenser av betydelse på landskapsnivå. Tillväxten betydelse på landskapsnivå bedöms alltid från fall till fall, t.ex. i förhållande till byns nuvarande invånarantal och tillväxtutvecklingen under tidigare år. I kommunerna kan det också finnas andra befintliga byar av lokal betydelse än de som anvisats i landskapsplanens kartbilaga.

Landskapsplanen styr planeringen av markanvändningen endast i de byar av betydelse på landskapsnivå som angetts på den egentliga plankartan. Landskapsplanen styr inte annan utveckling av byarna och inte t.ex. understöd för vattentjänster. Exempelvis stödbesluten enligt landsbygdsprogrammet baserar sig vanligtvis på arealerna och det saknar betydelse om de finns i en by eller någon annanstans på landsbygden – endast helt urbana områden har ställts utanför stödet. Investeringsstöden och projektstöden enligt landsbygdsprogrammet förutsätter åter beslut om bygglov och vid behov om miljötillstånd, som i regel avgörs i kommunen och landskapsplanen har ingen styrande inverkan på denna tillståndsprövning. Landsbygdsens stödpolitik är alltid beroende av prövning och den har ingen koppling till bylösningen i landskapsplanen.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>By</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges byar av betydelse på landskapsnivå, till vilka styrs bostads- och arbetsplatsbyggande av betydande omfattning.</p> <p>Byarna enligt beteckningen utgör en central del av bynätverket i landskapet med tanke på regionstrukturen.</p>	<p>Byns läge och omfattning bestäms i den mera detaljerade planeringen. I den mera detaljerade planeringen är målet tätare bebyggelse än i det omgivande glesbygdsområdet.</p> <p>När byn planeras ska ordnandet av trafik och vattentjänster samt ekologiska förbindelser och kulturhistoriska och landskapliga särdrag beaktas.</p>
<p>Beskrivningen och planeringsbestämmelsen som gäller by ersätter den beskrivning och den planeringsbestämmelse som gäller by i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>		





## Bynätet i landskapsplanen: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

När byggandet styrs till byar av betydelse på landskapsnivå ökar kommunernas möjligheter att påverka bebyggelsen placering på deras områden. Starkare byar kan vara en viktig metod när det är fråga om en enskild kommuns markanvändningspolitik. Om den utveckling som eftersträvas med planlösningen förverkligas, förhindrar kraftigare utbyggnad av byarna oönskad splittring av samhällsstrukturen. Strukturen i en enskild by kan förtätas och områdesanvändningen effektiviseras bl.a. genom att tomterna blir mindre. En del av tillväxten i byn kan också styras till närområdet så att områdesanvändningen där förändras. När bosättningen koncentreras sparas sammanhängande skogs- och åkerområden och ses det till att de bevaras för jordbruksproduktion. I östra Nyland har områdesreserveringsbeteckningarna för byar

ändrats till objektsbeteckningar, och det ökar den mera detaljerade byplaneringens betydelse.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

När antalet invånare och aktiviteten ökar växer trafiken. Ett bynät som är knutet till den övriga samhällsstrukturen samt ett växande befolkningsunderlag kan skapa bättre förutsättningar än nu att ordna lagstadgade transporter på ett effektivt sätt. Största delen av trafiken baserar sig emellertid även i fortsättningen på personbilstrafik. Den växande trafiken belastar det lägre vägnätet och ökar istandsättningsbehovet för att minska de negativa konsekvenserna för trafiksäkerheten. I tätbebyggda byar med större befolkningsunderlag är det möjligt att utnyttja den befintliga infrastrukturen effektivt, samt att ordna centraliserad och effektivare samhällsteknisk service.



### **Konsekvenser för naturen och miljön**

Bebyggelse som koncentreras till byarna sparar allmänt naturområden, trots att behovet av byggande och rekreation i närheten av byarna kan öka. En tätare bystruktur samt närservice kan öka gång- och cykeltrafiken och således bidra till att minska utsläppen och bullerolägenheterna från trafiken. Som helhet minskar ändå inte belastningen från trafiken eftersom personbilstrafiken ökar. Den miljöbelastning som byarna orsakar kan minskas med effektivare avfallshantering och behandling av avloppsvatten än för närvarande. Positiva miljökonsekvenser avspeglar sig i ett stort område, bl.a. i ytvattnen. Tätare byar och nybebyggelse i dem påverkar bylandskapet. Konsekvenserna kan vara negativa eller positiva för kulturmiljöerna eller landskapet. Särskilt i de byar som är belägna i nationellt värdefulla landskapsområden eller värdefulla kulturmiljöer av riksintresse förutsätter kompletterande byggande att de värdefulla särdragen identifieras och att markanvändningen samordnas med dem på ett genomtänkt sätt. I bästa fall kan nybebyggelse komplettera kulturmiljöhelheten samt hålla byarna levande och kulturlandskapet odlat.

### **Konsekvenser för ekonomin och näringarna**

Effektivare bybebyggelse kan minska de kostnader på kort och lång sikt som glesbebyggelsen medför för kommunerna. När gles-

bebyggelse styrs till byarna och bebyggelsen koncentreras kan det minska behovet av nya infrastrukturinvesteringar. De fastighetsvisa investeringarna i teknisk service kan vara mindre i en by än investeringarna i glesbygdsområden. Centraliserad bebyggelse kan dock höja markvärdet och inverka på byggnadskostnaderna. Centraliserad offentlig service kan också ge ekonomiska inbesparingar. Bebyggelse som styrs till byarna stöder också näringarna och förbättrar lönsamheten för privat och offentlig service. Landskapsplanen inverkar inte på stöd- och andra beslut som har att göra med landsbygdspolitiken.

### **Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället**

Byarna bidrar till mångsidigare boendeanternativ i landskapet. Utveckling av byarna har i huvudsak positiva konsekvenser för invånarna och samhället. Förändringar och byggande kan också upplevas som störande och som att de förändrar det nuvarande bysamhället och landskapet alltför mycket. Befolkningsökningen och utvecklingsåtgärderna skapar förutsättningar för att bevara servicen och kanske få tillbaka service som redan försvunnit. Konsekvenserna för befolkningens åldersstruktur är positiva. Känslan av samhörighet och den lokala identiteten stärks. Byarna kan erbjuda mångsidiga och varierande boendemiljöer.

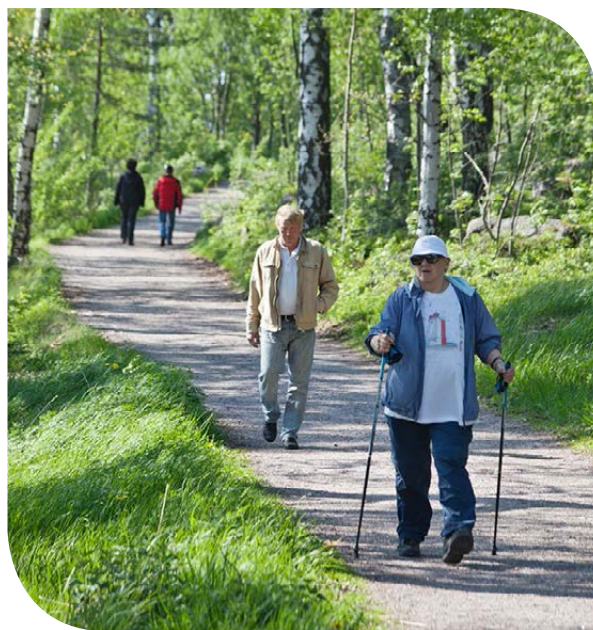
## 5.6. PLANENS ÖVRIGA INNEHÅLL


### 5.6.1. Område för service

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt när områdena för service planeras är de gällande landskapsplanerna för Nyland. Objektbeteckningen "Område för service" har använts i landskapsplanen för Nyland. Beteckningarna förblir i kraft. Områdesreserveringarna och objekten "Område för service" i landskapsplanen för Östra Nyland upphävs.

Träskända socialsjukhus har försetts med den enda nya beteckningen för område för service, eftersom det omgivande området för tätortsfunktioner upphävs och objektet blir lösryckt från den övriga strukturen. Objektbeteckningen för Borgå kretssjukhus och områdesreserveringen för Lappträsk utbildningscentral (Sjökulla) upphävs. Dessa utmärks inte särskilt, eftersom de ligger på områden för tätortsfunktioner. Objektbeteckningen för Barnens by i Borgå upphävs, eftersom den inte är av betydelse på landskapsnivå.



Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 Område för service	Med objektbeteckningen anvisas objekt för social- och hälsovårdsservice samt annan motsvarande service utanför tätorterna.  Beskrivningen av område för service ersätter beskrivningen av område för service i den gällande landskapsplanen för Nyland.	Området är i första hand reserverat för social- och hälsovårdens behov, annan motsvarande service av offentlig karaktär samt funktioner som stöder dessa.  I planeringen av områdets användning ska det ses till att byggande eller annan användning varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som gränsar till områdesreserveringen eller som ligger i närheten av området, och inte heller sådana buller- eller andra störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.

## Område för service : konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Det nya område för service som angetts i planen ligger på ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen. Verksamheten enligt beteckningen har redan förverkligats och den kan vidareutvecklas. Sålunda är konsekvenserna för områdesanvändningen ringa. Upphävandet av beteckningarna ändrar inte på den nuvarande markanvändningen.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Området för service ligger invid goda trafikförbindelser. Området kräver inga nya trafikförbindelser och ingen ny samhällsteknisk service. Konsekvenserna för trafiken och samhällsservicen är ringa.

### Konsekvenser för naturen och miljön

I omedelbar närhet av området för service finns inga grundvattensområden av betydelse

på landskapsnivå och inga andra värdefulla naturobjekt. Verksamheten förorsakar ingen betydande miljöbelastning. Konsekvenserna för naturen och miljön är ringa.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Den serviceinrättning som finns på områdena erbjuder arbetsplatser. Den sysselsättande effekten är betydande. Kostnaderna för underhållet och användningen är betydande för den offentliga sektorn.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Området för service erbjuder social- och hälsovårdstjänster. Konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden och välbefinnande är betydande och riktar sig till ett område som är större än landskapet.

## 5.6.2. Energinät och avloppsledningar

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

Utgångspunkt för angivandet av elöverföringsnätet är planlösningarna i de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland. Behoven av att modernisera elnätet har utretts tillsammans med stamnätbolaget Fingrid och elbolagen på planområdet.

Elöverföringsnätet jämte objektsbeteckningar i landskapsplanerna för Nyland förblir till största delen i kraft. Landskapsplanebeteckningarna och planeringsbestämmelserna har preciserats genomgående så att på finska ersätts ordet voimalinja med ordet voimajohto. Det svenska ordet kraftledning ändras inte. Elöverföringsnätet i landskapsplanen för Östra Nyland upphävs delvis och det har angetts på nytt så att de tidigare sträckningarna utnyttjas. I fråga om beteckningarna och bestämmelserna för elöverföring har man övergått till att använda beteckningar och bestämmelser som överensstämmer med landskapsplanen för Nyland.

På grund av det beteckningssätt som använts i landskapsplanen syns de nya **kraftledningarna** inte på landskapsplanen om de går parallellt med nuvarande kraftledningar som redan fastställts i landskapsplanen. Dylika aktuella ledningsprojekt är bl.a.

- Ingå – Virkby kraftledning 110 kV
- Ingå – Kynnar kraftledning 400 kV
- Andersböle – Neste kraftledning 400 kV
- Västersundom – Nordsjö kraftledning 400 kV

Planeringsbestämmelsen för objektsbeteckningen för områdena för energiförsörjning i landskapsplanerna för Nyland (**Område för energiförsörjning**) har kompletterats med en bestämmelse som gäller Hanaholmens kraftverk i Helsingfors, så att man i den mera detaljerade planeringen av området kan förbereda sig på att använda området som område för tätortsfunktioner, ifall det inte behövs som kraftverksområde. Reserveringen för en stortransformatorstation på området blir kvar även om kraftverket eventuellt flyttas.

Den princip som tillämpats i landskapsplanerna för Nyland, att jordkablar inte anges i planen, förblir gällande. I tätbebyggda områden har man i kommunernas mera detaljerade planläggning förberett sig på underjordiska kraftledningar för 110 kV och 400 kV. Dessa anges inte i landskapsplanen. Att en kraftledning anges på landskapsplane-kartan hindrar inte att den förverkligas i form av en kabellösning, om det är nödvändigt med tanke på annat samhällsbyggande eller miljön.

Beteckningarna för likströmskablar mellan Finland och Estland har särskiljts till egna beteckningar. På landområdet är ledningarna delvis luftledningar, på havsområdet är de kablar. För att utöka överföringskapaciteten hos stamnäten i Östersjöområdet håller man på att bygga **EstLink 2** från Andersböle i Borgå till Estland. Överföringsförbindelsen, som saknas i den fastställda landskapsplanen för Östra Nyland, har nu utmärkts i

etapplandskapsplanen.

I den gällande landskapsplanen för Nyland har **EstLink 1** från Porkala udd till Estland angetts med samma beteckning som **riktgivande sträckning för 110 kV kraftledning** eller likströmskabel. Eftersom överföringsförbindelsen redan har byggts, upphävs den riktgivande sträckningen och den har angetts med en egen beteckning, EstLink 1, i etapplandskapsplanen.

Med iakttagande av principerna för landskapsplanen för Nyland har angetts med beteckningen **400 kV (eller 110 kV)** sådana nya **kraftledningar eller kraftledningar som ska förbättras** beträffande vilka nödvändiga utredningar har gjorts, t.ex. MKB-förfarande och utredningsplaner eller när det är fråga om att en nuvarande ledning förbättras inom en existerande ledningskorridor.

400 kV kraftledningen Hyvinge–Hikiä, som angetts med pil för behov av förbindelse i etapplandskapsplan 1 för Nyland upphävs och den har angetts med beteckningen 400 kV kraftledning i överensstämmelse med det färdiga MKB-förfarandet och utredningsplanen.

I planen har med beteckningen för behov av förbindelse (**110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse**) angetts sådana förbindelser beträffande vilka planerna och utredningarna ännu inte kommit så långt att en riktgivande sträckning kan anges på plankartan på grundval av dem. Syftet med pilen för behov av förbindelse är att förmedla information om behovet av förbindelse mellan två objekt eller ledningar till olika myndigheter. När energibolagen utreder potentiella sträckningar för att förverkliga förbindelsebehovet ska de i tillräckligt god tid också ta kontakt med den berörda kommunen, så att sträckningarna kan samordnas med kommunens övriga samhällsstruktur samt miljön.

För att förbättra eldistributionens funktionssäkerhet och kvalitet har följande framtida projekt angetts i landskapsplanen:

- I Vanda förbindelsebehov 110 kV Sjöskog–Stubbacka–Tolkby
- I Borgnäs förbindelsebehov 110 kV till Halkia elstation
- Liljendal–Askola–Borgnäs förbindelsebehov 110 kV
- Metsola–Pukkila förbindelsebehov 110 kV
- Kungsböle–Lappträsk förbindelsebehov 110 kV
- I Lovisa Forsby förbindelsebehov 110 kV

I etapplandskapsplanen har angetts en förbindelse från det område lämpligt för vindkraftsproduktion som anvisats på havsområdet utanför Ingå och Raseborg i den gällande landskapsplanen för Nyland till det riksomfattande elnätet. Det är aktuellt med ett vindkraftsprojekt på området och en miljökonsekvensbedömning har gjorts. Det alternativ som granskats i konsekvensbeskrivningen








går från havet via Ingå djuphamn och kolkraftverk till riksnätet. I närheten av ledningsrutten finns områden som ingår i Naturaobjektet Ingå skärgård (FI0100017). Huruvida elöverföringsledningen eventuellt förutsätter Naturabedömning avgörs när kontaktmyndighetens planering framskrider. I etapplandskapsplanen utmärks elledningen med en beteckning för behov av förbindelse.



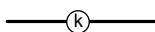
Enligt planeringsprincipen för landskapsplanen för Nyland kan på ett område som angetts med objektbeteckning i den mera detaljerade planeringen anvisas en eller flera anläggningar eller enheter som betjänar energiförsörjningen och vars exakta placering och omfattning bestäms i kommunens planläggning. I kartbilagan över elöverföringsnätet har preciserats de objektbeteckningar för energiförsörjningen beträffande vilka man bör förbereda sig på områdesreserveringar för både ett kraftverk på landskaps- eller regionalnivå och en s.k. stortransformatorstation. För att trygga den framtida elförsörjningsberedskapen i Helsingforsområdet har nya reserveringar för stortransformatorstationer föreslagits i Nordsjö, Viksbacka och Hertonäs med objektbeteckningen EN. På Hanaholmen kvarstår behovet av en stortransformatorstation, fast kraftverksverksamheten skulle flytta från området. Elöverföringsnätet presenteras i kartbilaga 6.

I landskapsplanen för Nyland angavs en **riktgivande sträckning** för naturgashuvudledning från Mäntsälä till Sjundeå. Det föreslås att beteckningen upphävs och den har angetts med beteckningen för naturgashuvudledning i överensstämmelse med den förverkligade sträckningen.

En utredning har gjorts om behandlingen av avloppsvattnet från Högfors och Vichtis för att hitta den mest totalekonomiska lösningen. I utkastet till landskapsplan angavs i enlighet med utredningen en **riktgivande sträckning för avloppsledning** från Högfors via Vichtis och Kyrkslätt till det nya avloppsreningsverket som ska placeras i Blombacken i Esbo. I planförslaget har den riktgivande sträckningen angetts från Vichtis kyrkby till Blombacken i Esbo sedan Högfors stad beslutat att sanera det egna avloppsreningsverket. Det har inte fattats några beslut om att förverkliga avloppsledningen.

Det avsnitt av avloppsledningen mellan Sjundeå och Kyrkslätt som angavs som riktgivande i den fastställda landskapsplanen har nu byggts på havsområdet Störsvik–Strömsby och det har angetts i etapplandskapsplan 2 med beteckningen för avloppsledning i överensstämmelse med den faktiska situationen. På motsvarande sätt har den riktgivande **avloppsledning** Nummi–Pusula–Karislojo–Sammatti–Lojo som angavs som riktgivande i etapplandskapsplan 1 för Nyland byggts och den har i etapplandskapsplan 2 angetts med beteckningen för avloppsledning i överensstämmelse med den faktiska situationen. De tidigare riktgivande beteckningarna upphävs.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 400 kV kraftledning	<p>Med beteckningen anges kraftledningar för 400 kV.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>I planeringen av sträckningarna för kraftledningar och likströmskablar ska det ses till att sträckningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana negativa verkningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på sträckningen eller i närheten av denna som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att område har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>
 110 kV kraftledning	<p>Med beteckningen anges kraftledningar för 110 kV.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 110 kV kraftledning riktgivande sträckning	<p>Med en streckad linje anges riktgivande sträckningar för kraftledningar för 110 kV.</p> <p>Till beteckningen hänför sig inte byggskränkning enligt MBL 33 § 1 mom.</p>	
<div style="border: 1px dashed blue; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>Beskrivningen av 110 kV kraftledning riktgivande sträckning ersätter den beskrivning som gäller 110 kV riktgivande sträckning i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p> </div>		
 Estlink 1	<p>Med beteckningen anges det ungefärliga läget för likströmskabeln Estlink 1.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 Estlink 2	<p>Med beteckningen anges det ungefärliga läget för likströmskabeln Estlink 2.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	
 110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel, behov av förbindelse	<p>Med beteckningen för behov av förbindelse anges sådana behov av förbindelse för kraftledningar för 110 kV eller betydande undervattenskablar beträffande vilka det inte är möjligt att ange en riktgivande eller alternativ sträckning.</p>	
<div style="background-color: #f8d7da; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;"><b>EN</b></div>  Område för energiförsörjning	<p>Med beteckningen anges anläggningar eller konstruktioner som betjänar energiförsörjningen.</p> <p>Till områdesreserveringsbeteckningen hänför sig byggskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p> <p>För områden som angetts med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och omfattning i den mera detaljerade planeringen.</p>	<p>Området reserveras för energiförsörjningens behov.</p> <p>Betydande miljölägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.</p> <p>Om området på Hanaholmen i Helsingfors slutar att användas som kraftverksområde, reserveras det som område för tätortsfunktioner. På området kvarstår reserveringen för en stor transformatorstation oberoende av om kraftverket eventuellt flyttas.</p>
<div style="border: 1px dashed blue; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>Planeringsbestämmelsen som gäller område för energiförsörjning ersätter den planeringsbestämmelse som gäller område för energiförsörjning i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p> </div>		

 <p>Avloppsledning</p>	<p>Med beteckningen anges betydande regionala avloppsledningar. Till beteckningen hänför sig bygginsträkningskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p> <p>Beskrivningen som gäller avloppsledning ersätter den beskrivning som gäller avloppsledning i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	<p>I planeringen av en avloppsledning ska det ses till att byggandet eller användningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga verkningar för vattenkvaliteten, vattenmängden, vattenbalansen eller vattenområdets bottenförhållanden på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på avloppsledningens sträckning eller i närheten av den, och inte heller andra sådana störningar som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000 .</p>
 <p>Riktgivande sträckning för avloppsledning</p>	<p>Med en streckad linje anges riktgivande sträckningar för betydande regionala avloppsledningar. Till beteckningen hänför sig inte bygginsträkningskränkning enligt MBL 33 § 1 mom.</p> <p>Beskrivningen som gäller riktgivande sträckning för avloppsledning ersätter den beskrivning som gäller riktgivande sträckning för avloppsledning i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	
 <p>Naturgashuvudledning</p>	<p>Med beteckningen anges naturgasledningar med högt tryck (över 40 bar). Till beteckningen hänför sig bygginsträkningskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>Vid planeringen av områdesanvändningen ska föreskrifterna om skyddsavstånd för naturgasrörssystem beaktas.</p> <p>I planeringen av sträckningarna för naturgashuvudledning ska det ses till att sträckningen varken ensam eller granskad tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana negativa verkningar på ett område som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet föreslagit för nätverket och som ligger på sträckningen eller i närheten av den som avsevärt försämrar de naturvärden hos området vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000.</p>

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Förutsättningarna för annan markanvändning är begränsade på områden och linjer för energiförsörjning. Efter att anläggningsområdena förverkligats är de stängda och på dem tillåts inte annat byggande än sådant som ansluter sig till verksamheten där. Detta berör även beteckningarnas närområden men i lindrigare mån. Det är t.ex. inte möjligt att bygga på ledningsgator. I fråga om de befintliga ledningarna är planens konsekvenser för markanvändningen är ringa. Konsekvenserna av naturgashuvudledningens sträckningar riktar sig i första hand mot byggande och skogsbruk. Däremot är konsekvenserna för åkerbruket och rekreationen ringa. För att trygga förutsättningarna att bygga ledningar som angetts som riktgivande och i form av behov av förbindelse förutsätts att de beaktas i kommunernas planläggning och tillståndsförfaranden som gäller byggande.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Anläggningar för energiförsörjning kan lokalt öka den tunga trafiken beroende på energiproduktionssättet. Elöverföringsnäten och anläggningarna för energiförsörjning säkerställer en fungerande energiproduktion och eldistribution och en funktionssäker samhällsservice.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Områden och ledningar för energiförsörjning förändrar miljön och landskapet. Konsekvenserna i enskilda fall bedöms närmare i samband med bl.a. miljötillståndsförfarandet. Konsekvenserna av naturgashuvudledningar och avloppsledningar är störst i byggfasen. Konsekvenserna av redan byggda ledningar som anpassats till landskapet är ringa. Sjökabblarnas konsekvenser för havsbotten är ringa. Konsekvenser förekommer i huvudsak under byggtiden. Hur betydande konsekvenserna av förbindelsebehov som förverkligas i

form av sjökablar är beror naturligtvis på den närmare sträckningen. Metoder att lindra konsekvenserna utreds i den mera detaljerade planeringen.

Elöverföringsnätets konstruktioner på ledningsgatorna har en betydande och bestående inverkan på landskaps- och stadsbildningen. Konsekvenserna är särskilt betydande på värdefulla kulturmiljöområden. Luftledningarna är till skada och fara särskilt för fåglarna. Ledningsgatorna kan fungera som ekologiska korridorer särskilt för arter som lever i öppna miljöer och göra artsammansättningen mångsidigare. Byggandet av avloppsledningar minskar belastningen på vattendragen. Inverkan är omfattande. Byggtida olägenheter kan förebyggas och lindras i den mera detaljerade planeringen.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Anläggningarna för energiförsörjning och elöverföringsnäten säkerställer energiförsörjningen och elöverföringen, och därigenom stöder de näringslivets verksamhetsförutsättningar. En funktionssäker energiproduktion och elöverföring förbättrar näringarnas utvecklingsförutsättningar. Energiförsörjningen kräver betydande byggnads- och underhållskostnader.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Fungerande och störningsfri energiförsörjning och avfallshantering utgör en viktig grund för säker och trivsam bosättning. Utsläpp från energiproduktionen kan försämra sundheten och trivseln i livsmiljön. Utsläppens inverkan är beroende av de bränslen och den anläggningsteknik som används. Osäkerheten beträffande tidpunkten för när stora ledningsprojekt kommer att genomföras och deras närmare sträckningar medför negativa sociala konsekvenser på individ- och samhällsnivå.





### 5.6.3 Kulturmiljöer

#### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

I etappplansplan 2 har kulturmiljötemat behandlats endast till den del som de reviderade byggda kulturmiljöerna av riksintresse (RKY2009) enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) ska anges i landskapsplanen. Temat togs in i planlösningen i förslagsfasen.

Enligt statsrådets beslut 22.12.2009 ersätter Museiverkets inventering Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) den inventering från 1993 som nämns i de riksomfattande målen för områdesanvändningen. I etappplansplan 2 anges de med den nya egenskapsbeteckningen ”**område, väg eller objekt av riksintresse som är viktigt med tanke på kulturmiljön (RKY2009)**”. Objektsförteckningen presenteras i samband med kartbilaga 8. Närmare uppgifter om objekten och deras särdrag beskrivs i Museiverkets inventering ([www.rky.fi](http://www.rky.fi)).

Egenskapsbeteckningens primära markanvändningsform bestäms alltid av områdesreserveringsbeteckningen. På områden för vilka har anvisats både ett användningsändamål med en områdesreserveringsbeteckning och en särskild egenskap med kulturmiljöeraster, är det den mera detaljerade planeringens uppgift att bedöma och samordna den åsyftade markanvändningen och de kulturhistoriska värdena.

Värnandet om kulturmiljön avgörs i första hand

i samband med kommunernas planläggning och annan planering samt olika myndigheters verksamhet. När dessa områden planläggs ska den mera detaljerade planeringen basera sig på uppdaterade detaljerade utredningar och analyser om varje delområdes värden. Kulturmiljöns särskilda egenskaper och särdrag ger utgångspunkter för planeringen och genomförandet, och även om de ofta också ställer specialvillkor förhindrar de inte en mångsidig användning och utveckling av områdena eller objekten. Gränserna för områdena bestäms från fall till fall i kommunernas planläggning, dock så att landskapsplanens centrala mål och objektens värden inte äventyras.

Alla beteckning för kulturmiljöer och landskap i de gällande landskapsplanerna förblir i kraft. I de gällande planerna har i Nyland angetts RKY 1993-områdena enligt den tidigare inventeringen och nationellt värdefulla landskapsområden enligt statsrådets principbeslut 5.1.1995. I östra Nyland har i landskapsplanen angetts värdefulla kulturmiljöer av riksintresse och intresse på landskapsnivå och i dessa beteckningar ingår också ovan nämnda nationellt värdefulla landskapsområden. Även fornlämningsobjekt och fornlämningsområden, kulturhistoriskt betydande vägsträckningar, landskapsvägar, museibana och objekt som ingår i UNESCOs världsarvslista i de gällande planerna förblir i kraft.

Eftersom kulturmiljötemat inte behandlas desto mera ingående i denna etappplansplan,

har de två landskapsplanernas beteckningar inte kunnat förenhetligas. Sätten att beteckna kulturmiljöer ligger nära varandra och tolkningen kräver särskild noggrannhet. För att underlätta tolkningen har i kartbilaga 8, som förtydligar planbeskrivningen, de byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY2009) samt de nationellt värdefulla landskapsområden som angetts i planerna särskiljts från varandra med olika färger.


Beteckningssätten klarläggs under följande planrundor när kulturmiljötemat behandlas som en helhet. Viktigast är att planerna till dess tryggar bevarandet av betydande kulturmiljövärden, dvs. att kulturmiljöerna och landskapsvärdena är kända och kan beaktas i den mera detaljerade planeringen. Förutom i planeringsbestämmelsen för kulturmiljöer har man försökt beakta kulturmiljöerna även i andra planeringsbestämmelser för centrala områdesreserveringsbeteckningar i landskapsplan 2 och de har också ändrats i någon mån under planarbetet.

På plankartan täcks vissa kulturmiljöbeteckningar helt eller delvis av områdes- och objektsbeteckningar för områden för centrumfunktioner. Dessa ska beaktas i den mera detaljerade planeringen i enlighet med planeringsbestämmelserna för såväl områden för centrumfunktioner som kulturmiljöer. De täckta objekten räknas upp i handlingen med beteckningar och bestämmelser.

Nylands förbund har utrett kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå i hela planeringsområdet på enhetliga grunder (Missä maat on maininomat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Nylands förbunds publikationer E 114 - 2012), även om de inte behandlas i denna plan. Utredningen har utnyttjats när etapplandskapsplan 2 utarbetats för att definiera områdesreserveringarna och bedöma konsekvenserna. Resultatet av utredningen presenteras i kartbilaga 9 till landskapsplanen, som ersätter kartbilaga 25 "Kulturmiljöer enligt Nylands förbunds inventering" i den gällande landskapsplanen för Nyland.

Utredningen visade att av RKY1993-områdena är de som har fallit bort ur det riksomfattande urvalet 2009 med några få undantag värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå. Även av denna orsak har de gällande planernas kulturmiljöbeteckningar inte upphävts, för att värdena ska kunna tryggas tills de värdefulla kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå behandlas och förs in på den egentliga plankartan.

Principerna för bedömningen av kulturmiljöerna och konsekvenserna för beredningen av planen presenteras i bilaga D till planbeskrivningen.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Område, väg eller objekt av riksintresse som är viktigt med tanke på kulturmiljön (RKY 2009)</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges områden, vägar och objekt av riksintresse som är viktiga med tanke på kulturmiljön (RKY 2009).</p> <p>På områden där användningsändamålet har angetts med en områdesreserveringsbeteckning bestämmer beteckningen den primära markanvändningsformen.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen av området ska värdandet om kulturmiljöns särdrag, dess helhet och identitet beaktas och bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden tryggas.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen ska den i landskapsplanen åsyftade markanvändningen och landskaps- och kulturvärdena bedömas och samordnas.</p> <p>Bevarandet av landskaps- och kulturvärden ska tryggas även på områden och objekt som delvis eller helt hamnar under en objektsbeteckning för område för centrumfunktioner (förteckning i slutet av denna handling).</p>

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården stöder bevarandet och vården av landskap och kulturobjekt när det råder tryck på att förändra och bygga ut den övriga samhällsstrukturen. Utredningar och inventeringar som omfattar hela landet och landskapet förbättrar möjligheterna att identifiera de viktigaste särdragen hos kulturmiljöer och landskap och beakta den i den mera detaljerade planeringen.

Sinsemellan motstridiga markanvändningsmål kan rikta sig mot värdefulla kulturmiljöer samt områden för tätortsfunktioner som ska förtätas och nya områden för tätortsfunktioner och byar av betydelse på landskapsnivå. Olika konflikter kan uppstå i tätbebyggda stadsområden där byggnadstrycket är stort. Konsekvenserna samt möjligheterna att använda områdena är beroende av hur känsliga och sårbara de är. Oftast kan värdefulla särdrag läggas till grund för planeringen av samhällen och på så sätt kan bevarandet av värdena tryggas. Åtgärder för att vårda kulturlandskap kan åter främja jord- och skogsbruket.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Vården av värdefulla kulturmiljöer och landskap påverkar genomförandet av nya vägprojekt samt eventuella ändrings- och förbättringsarbeten på gamla vägsträckningar.

Av de nya spårförbindelserna på riksnivå riktar sig ESA-banans sträckning inte mot landskaps- eller kulturmiljöområden av riksintresse och den tangerar endast en värdefull kulturmiljö av intresse på landskapsnivå enligt utredningen där den viker av i Köklax i Esbo. ESA-banans konsekvenser beskrivs mera ingående i den separata konsekvensbedömningsrapporten.

Den riktgivande sträckningen för Östbanan riktar sig mot några värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå enligt utredningen, i huvudsak på ställen där det redan från förr förekommer miljöstörningar, såsom en motorväg. Sträckningen går norr om Nickby, varigenom man undvek att äventyra de värdefulla kulturmiljöerna av riksintresse i Sibbo kyrkas omgivning. Dessutom tangerar den riktgivande sträckningen några kulturmiljöer av riksintresse, men de finns på området för den sträckning som angetts i den fastställda landskapsplanen för Östra Nyland och det området har inte planerats på nytt i denna etapplandskapsplan. Konsekvenserna av Östbanans alternativa sträckningar har utretts i separata rapporter i planutkast- och planförslagsfasen. När byggandet av banan planeras bedömer man konsekvenserna närmare och avgör vilka metoder som ska tillämpas för att lindra och förebygga skadliga konsekvenser.

Utbyggnaden av samhällsteknisk service kan påverka värdefulla landskaps- och kulturområden, men konsekvenserna kan vara endast tillfälliga. Värdefulla kultur- eller landskapsobjekt kan inverka på lösningarna för placeringen av stora samhällstekniska projekt, t.ex. vindkraftverk och elledningar.

Utbyggnaden av samhällsteknisk service kan påverka värdefulla landskaps- och kulturområden, men konsekvenserna kan vara endast tillfälliga. Värdefulla kultur- eller landskapsobjekt kan inverka på lösningarna för placeringen av stora samhällstekniska projekt, t.ex. vindkraftverk och elledningar.

### Konsekvenser för naturen och miljön

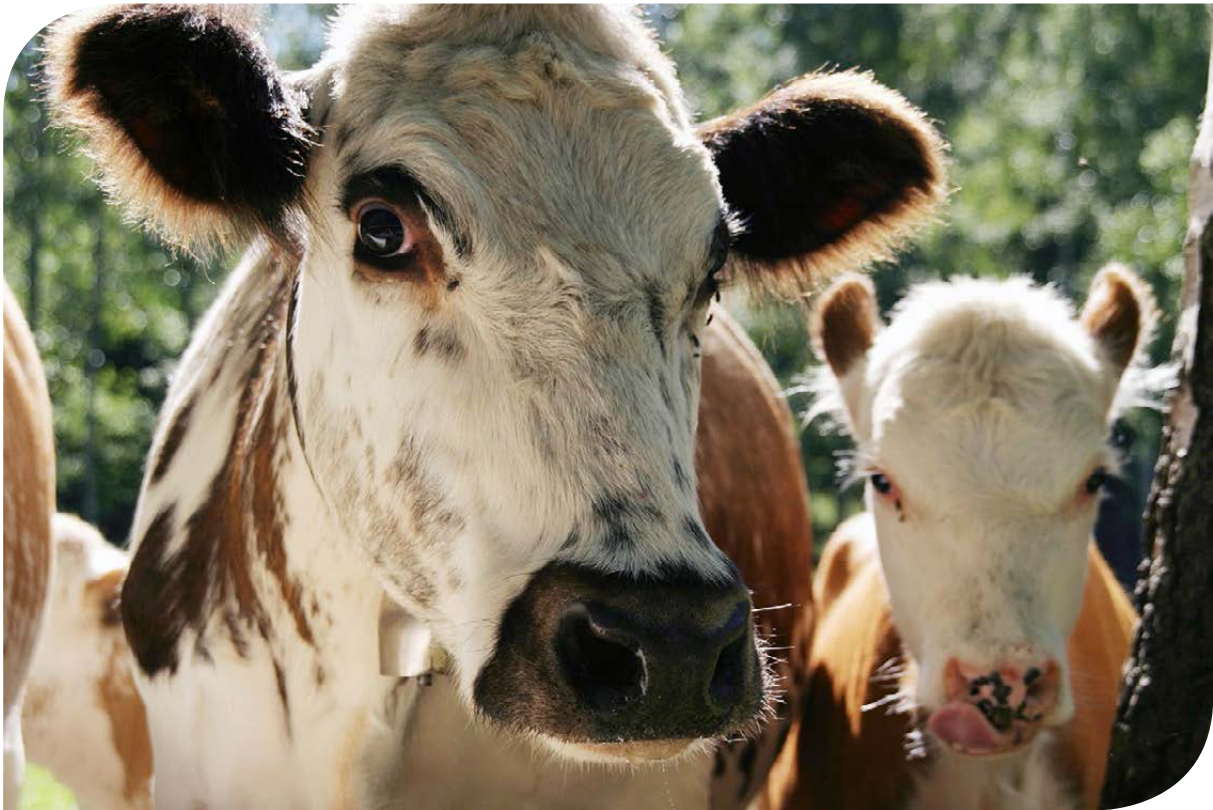
Konsekvenserna för naturen och miljön är i huvudsak positiva. Värdefulla landskapsområden bevaras i form av sammanhängande landskapshelheter. De stöder biologisk mångfald och bevarandet av vårdbiotoper, samt särpräglade kulturarvsobjekt som är typiska för landskapet. Kulturmiljöerna och landskapsområdena kan fungera som en del av det ekologiska nätverket.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Vården av kulturmiljöer och landskap förbättrar turist- och rekreationsnäringarnas verksamhetsförutsättningar och stöder jordbruksnäringarna. Det krävs emellertid också offentlig finansiering för att upprätthålla kulturmiljöernas och landskapsområdenas värden.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Värdefulla kulturobjekt och landskapsområden kan påverka markvärdet och möjligheterna att utnyttja markområdena. En trivsamt livsmiljö och miljöerfarenheter genererar positiva verkningar. Kulturmiljöerna stärker också den lokala identiteten och samhörigheten.



## 5.6.4. Bullerområden

### Planlösningens innehåll, motivering och tolkning

I planen anges bullerområden för försvarsmaktens skjutområden, vilka baserar sig på Försvarsmaktens bullerutredningar och geografisk information. Beteckningen är en egenskapsbeteckning.

Bullerområden för försvarsmaktens skjutområden har angetts på skjutbullerområdena för Sandhamn utanför Helsingfors, Obbnäs-Makilo i Kyrkslätt/Ingå/Sjundeå och Syndalen i Hangö. Enligt försvarsmaktens utredningar kan bullernivån på dessa områden överstiga medelljudnivån per dygn (LAeq 7-22 över 55dB). Av denna orsak bör olägenheterna av skjutbullret på områdena minskas genom verksamhetens placering och byggnadernas konstruktioner. Även vid planeringen och användning av sådana områden inom ett bullerområde som är i försvarsmaktens besittning bör man eftersträva verksamhet som orsakar så små olägenheter som möjligt för den omgivande bosättningen och annan bullerkänslig verksamhet. Härigenom försöker man minska bullerolägenheterna för fritidsbosättningen och dem som utnyttjar skärgården.

Finska vikens Marinkommando och staben för Södra Finlands militärlän har i sina utredningar kommit fram till att Mjölös betydelse som militärt område håller på att förändras. Ståndpunkten meddelades under myndigheternas samråd om etappplansplan 2 31.1.2013 och på grund av den har beteckningen för Mjölö ändrats till beteckningen EP/u och det kombinerade bullerområdet för Sandhamn/Mjölö krympts genom att bullerområdet för Mjölös influensområde har strukits när planen färdigställts.

Till egenskapsbeteckningen för bullerområde hänför sig inte någon byggnadskränkning och den hindrar inte att enstaka byggnader uppförs på området. Kommunen bedömer förutsättningarna för att bevilja tillstånd. Genom beteckningen försöker man påvisa behovet av att beakta bullerolägenheter när kommunen prövar tillstånd som gäller byggande. Bullerområdena ligger till största delen på havsområden och med undantag av Sandhamns bullerområde utanför områden för tätortsfunktioner.

Eftersom bullerområdena nu anges med en egen beteckning, kan EP/y-beteckningen (försvarsmaktens område, där särskild vikt skall fästas vid buller- o.dyl. olägenheter som förorsakas av verksamheten) för Syndalen i Hangö slopas som onödig. Beteckningen EP/y för området upphävs och ersätts med en EP-beteckning med samma gränser.

» **Santahaminan ampumatoiminta. Ympäristömeluselvitys.** Insinööri-toimisto Akukon 2010.

» **SLMEPA ampumatoiminta. Ympäristömeluselvitys.** Insinööri-toimisto Akukon 2011.

» **Syndalenin ampuma-alue. Ympäristömeluselvitys.** Staben för Östra försvarsområdet 2003.

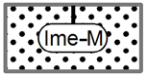
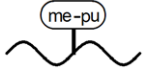


» **Santamina-Isosaari ampumatoiminnan melualue 55 dB (Aeq).** Arméstaben. Geografisk information 25.11.2011

Förutom beteckningen för bullerområde har beskrivningen av beteckningen i planeringsbestämmelsen för Försvarsmaktens område (EP) precisrats genom att det har tillfogats ett omnämnande av att rätten att röra sig på område kan vara begränsad av säkerhets- o.d. orsaker.

Planeringsbestämmelsen för trafikområde ändras i fråga om Hangö flygfältsområde. Enligt miljötillståndet för fältet (2008, VHO 2009) får på fältet bedrivas flygverksamhet endast kl. 7-22. Eftersom miljötillståndsbeslutet har vunnit laga kraft och det inte anses strida mot landskapsplanen har ändringar som överensstämmer med det företagits i planeringsbestämmelsen för trafikområdet. Ändringarna gäller de tillåtna tidpunkterna för flygverksamhet samt beaktandet av bullret och gäller alla bostadsområdena och därmed jämförbara områden i omgivningen. Ändringen har ingen inverkan på planeringen av andra trafikområden.

Finavia har beviljats miljötillstånd gällande Helsingfors Malms flygfält 2008. Enligt tillståndet får flygfältet användas nattetid kl. 22.00-7.00 endast för oundgängliga spanings-, larm- och räddningsflygningar samt i nöd- och andra exceptionella situationer. I landskapsplanen anges det **flygbullerområde** som orsakas av verksamheten på fältet och som baserar sig på Finavias uppskattning av bullerspridningen kl. 7.00-22.00. Jämfört med vad som tidigare angetts i landskapsplanen ändras flygbullerområdet endast något, så att det utvidgas i områdets nordöstra del. Eftersom miljötillståndet har vunnit laga kraft och det inte anses strida nämnvärt mot landskapsplanen, har bullerområdet och planeringsbestämmelsen för Malms flygfält i landskapsplanen setts över.

Beslutet om miljötillstånd för Helsingfors-Vanda flygplats har meddelats 2011. Tillståndsbeslutet och särskilt det avsnitt som gäller flygbuller har överklagats hos Vasa förvaltningsdomstol. Det bullerområde som angetts som grund för beslutet om miljötillstånd avviker avsevärt från den lagkraftvunna landskapsplanen för Nyland eftersom bedömningarna av flygverksamhetens utveckling och även bullerberäkningsmetoderna har ändrats. Eftersom tillståndsprocessen pågår har det inte ändå inte varit möjligt att behandla Helsingfors-Vanda flygbullerområde i etappplansplan 2.

Beteckning Förklaring	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
 <p>Flygbullerområde M (<math>L_{Aeq}</math> 7-22 över 55dB)</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges det bullerområde för Malms flygfält i Helsingfors där bullernivån (<math>L_{Aeq}</math> 7-22) är över 55 dB.</p>	<p>På området ska flygbullret beaktas i den mera detaljerade planeringen av funktioners placering och byggnaders konstruktion tills verksamheten på Malms flygfält upphör.</p>
 <p>Försvarsmaktens bullerområde (<math>L_{Aeq}</math> 7-22 över 55dB)</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges de bullerområden som följer av försvarsmaktens skjutövningar och där bullernivån (<math>L_{Aeq}</math> 7-22) är över 55 dB.</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska de olägenheter som orsakas av skjutbullret minskas genom funktionernas placering och byggnadernas konstruktion på områden utanför de områden som är i försvarsmaktens besittning.</p> <p>I planeringen och användningen av områden som är i försvarsmaktens besittning ska man försöka minska olägenheterna för bosättningen och för andra bullerkänsliga funktioner på bullerområdet utanför försvarsmaktens område.</p>
 <p>Trafikområde</p>	<p>Med beteckningen anges områden för flygverksamhet och hamnverksamhet.</p> <p>Till beteckningen hänför sig byggränskränkning med stöd av MBL 33 § 1 mom.</p>	<p>Användningen av Hangö flygfältsområde ska planeras så att bullernivån (<math>L_{Aeq}</math> 7-22) på bostadsområden och därmed jämförbara områden i omgivningen är högst 55 dB samt på områden som kan användas för fritidsbyggelse högst 45 dB.</p>
 <p>Försvarsmaktens område</p>	<p>Med beteckningen anges garnisons-, övnings- och motsvarande områden som är i försvarsmaktens permanenta bruk och där möjligheterna att röra sig kan vara begränsade av säkerhets- o.d. skäl.</p>	<p>Området reserveras för försvarsmaktens bruk.</p> <p>Om områden i Sandhamn i Helsingfors och Dragsvik i Raseborg som är i nära anslutning till områden för tätortsfunktioner frigörs från försvarsmaktens användning, reserveras de frigjorda delarna som område för tätortsfunktioner.</p>
	<p>Planeringsbestämmelsen som gäller för trafikområde ersätter den planeringsbestämmelse som gäller för trafikområde i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	
	<p>Beskrivningen och planeringsbestämmelsen ersätter den beskrivning och planeringsbestämmelse som gäller EP-områden i den gällande landskapsplanen för Nyland.</p>	<p><i>I enlighet med miljöministeriets beslut om fastställande av etapplandskapsplan 2 för Nyland (30.10.2014) förblir beskrivningen till planbeteckningen EP som ingår i landskapsplanen för Nyland i kraft på Regementsparkens område i Tusby:</i> Området reserveras för försvarsmaktens bruk. Om områden i Sandhamn i Helsingfors, Dragsvik i Ekenäs och Skavaböle (Hyrylä) i Tusby som är i nära anslutning till områden för tätortsfunktioner frigörs från försvarsmaktens användning, reserveras de frigjorda delarna som område för tätortsfunktioner.</p>

## Bullerområden: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Försvarsmaktens skjutområden har redan varit i användning en längre tid, men beteckningen för bullerområde i landskapsplanen främjar att bullerolägenheterna beaktas i den mera detaljerade planeringen. Beteckningarna för bullerområden tryggas försvarsmaktens verksamhetsförutsättningar på områdena och utveckling av verksamheten. Bullerområden påverkar placeringen av bullerkänslig verksamhet på området. Beteckningen är emellertid en egenskapsbeteckning och den berörs inte av bygginskränkning enligt MBL 33 §.

Flygbuller begränsar särskilt möjligheterna att bygga nya bostäder på området. Den ändring av området för flygfältet i Hangö som företas i planförslaget medför inga nya begränsningar för användningen av områdena. Bullerområdet för Malms flygfält utvidgas endast något och i huvudsak till vägtrafikområdet, så dess inverkan på den övriga markanvändningen är ringa.

Försvarsmaktens bullerområden är vidsträckta, men ligger i huvudsak på havsområden. Buller förorsakas av försvarsmaktens skjutningar och bullerkonsekvenserna är oregelbundna och kortvariga. Åretruntbosättning och tätort finns främst på bullerområdet för Sandhamn i Helsingfors. Till beteckningen hänför sig ingen bygginskränkning enligt MBL. Beteckningens konsekvenser riktar sig mot både försvarsmaktens egen markanvändning och annan markanvändning inom bullerområdet. Bullerområdena förutsätter att bullerolägenheterna beaktas t.ex. i byggnadernas placering och konstruktioner.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

De små ändringar som företagits i flygbullerområdena och deras planeringsbestämmelser har inga konsekvenser för trafiken eller annan samhällsservice. Flygverksamhet nattetid har förhindrats redan i miljötillståndsbesluten och nu har bullerområdet enligt besluten

uppdaterats i landskapsplanen.

Försvarsmaktens skjutningar förändrar tidvis trafikeringsförhållandena i båt- och fartygsleder på havsområdena. Skjutningarna har konsekvenser för båtlivet genom säkerhetsbestämmelserna och kraven på skyddsområden. Bullret har i första hand konsekvenser för båtlivet genom att trivseln försämras.

### Konsekvenser för naturen och miljön

Buller kan orsaka olägenheter för naturmiljön. Skjutbullret kan tillfälligt störa i synnerhet fågellivet, men eventuellt också undervattensnaturen. Konstruktioner som förhindrar bullerolägenheter kan synas lokalt i landskapsbilden. Mindre intresse för att bygga på bullerområden kan bidra till att naturmiljön sparas och landskapet bevaras.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Planlösningen försämrar inte flygtrafikens verksamhetsförutsättningar. Merkostnader kan uppstå även annars när det byggs på områdena. Bullerområdena begränsar i synnerhet naturturismens verksamhetsförutsättningar. Skyddsområdena under tiden för skjutningarna begränsar fisket, men i övrigt har bullret små konsekvenser för fiskerinäringen.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Buller är en faktor som allmänt försämrar trivseln. Omfattningen av de negativa konsekvenserna beror på hur återkommande bullret är och när det infaller, men dessa saker styrs inte genom landskapsplanen. Minskade bullerolägenheter har en betydande positiv hälsoeffekt. Försvarsmaktens bullerområden kan försämrare rekreativsmöjligheterna.

## 5.6.5. Puolustusvoimien alueet

### Kaavaratkaisun sisältö, perustelut ja tulkinta

Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa puolustusvoimien hallinnassa olevat alueet on esitetty aluevarausmerkinnöillä EP ja EP/u tai EP/y. Merkinnällä EP/u on osoitettu alueet, joiden toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja / tai koulutustoiminta ja merkinnällä EP/y alueet, joissa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa puolustusvoimien alueet on osoitettu merkinnällä EP tai EP/v, joista jälkimmäisellä alueet, joita tulee puolustusvoimien toiminnan loputtua kehittää virkistyskäyttöön.

Puolustusvoimat on suunnitelmiansa mukaan vaiheittain luopumassa osista alueistaan, jolloin saarten käyttötarkoitus tulee vähitellen muuttamaan. Osalla alueita omistaja on jo vaihtunut. Nämä muutostarpeet on otettu huomioon kumomalla osa puolustusvoimien aluevarauksista ja osoittamalla niille muuttunutta tilannetta vastaava kaavamerkintä. Suurimmassa osassa muutoksia on kyse siitä, että aiemmin puolustusvoimien käyttöön osoitetut alueet (EP) osoitetaan merkinnällä EP/u, jotta saaria voidaan kehittää virkistys-, matkailu-, ja / tai koulutustoimintaan kun puolustusvoimien toiminta alueella päättyy.

Aluevarausmerkinnän muutokset koskevat seuraavia alueita:

- Helsinki: Vallisaari, Kuninkaansaari, Isosaari, Rysäkari
- Kirkkonummi: Järvo, Mäkiluoto
- Inkoo: Bågaskär, Porsö
- Hanko: Syndalen, Storlandet
- Porvoo: Pirttisaari, Glosholmen
- Loviisa: Orregrund
- Tuusula: Hyrylä

Merkintätavoista EP/y sekä EP/v luovutaan kokonaan. Merkinnällä EP/y on osoitettu Uudenmaan maakuntakaavassa vain Syndalenin alue, jolle 2. vaihemaakuntakaavassa on osoitettu puolustusvoimien melualueen ominaisuusmerkintä. EP-merkintä yhdessä melualueen merkinnän kanssa korvaa aiemman EP/y merkinnän. Itä-Uudenmaan maakuntakaavassa on käytetty merkintää EP/v, ja nämä on maakuntakaavojen yhdenmukaistamisen vuoksi korvattu Uudenmaan maakuntakaavan vastaavalla merkinnällä EP/u.

Tuusulan Hyrylän varuskunta-alue on aiemmin osoitettu merkinnällä EP, mutta alueen vapaututtua puolustusvoimien käytöstä merkintä kumotaan ja alue on 2. vaihemaakuntakaavassa merkitty taa-jamatoimintojen alueeksi.\*

Puolustusvoimien aluevarausmerkintää on laajennettu Hangon Syndalenissa alueelle, joka on Uudenmaan voimassa olevassa maakuntakaavassa valkoista aluetta. Merivoimien esikunta ja Etelä-Suomen sotilaslänin esikunta mainitsivat 2. vaihemaakuntakaavan luonnosvaiheen lausunnoissaan, että puolustusvoimien käyttöön on vuokrattu maa-alueita Syndalenin pohjoisosasta. Aluevarauksista on maakuntakaavaehdotuksessa laajennettu ja alueen kautta voimassa olevassa Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu ulkoilureitti siirretty kulkemaan alueen pohjoispuolelle puolustusvoimien alueen ulkopuolelle.

Suomenlahden meripuolustusalue ja Etelä-Suomen sotilaslänin esikunta ovat selvityksissään päätyneet, että Isosaaren merkitys sotilasalueena on muuttumassa. Kanta ilmoitettiin 2. vaihemaakuntakaavan viranomaisneuvottelussa 31.1.2013 ja sen perusteella Isosaaren merkintä on kaavan viimeistelyvaiheessa muutettu merkinnäksi EP/u.

\* Ympäristöministeriö jätti vahvistamatta 30.10.2014

Merkintä Merkinnän selitys	Merkinnän kuvaus	Suunnittelumääräys
<p><b>EP/u</b></p> <p>Puolustusvoimien alue, jonka toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta</p>	<p>Merkinnällä osoitetaan puolustusvoimien alueet, joiden toissijainen käyttötarkoitus on virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoiminta.</p>	<p>Alue varataan puolustusvoimien käyttöön. Mikäli alue vapautuu puolustusvoimien käytöstä, se varataan virkistys-, matkailu- ja/tai koulutustoimintaan.</p> <p>Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristö- ja luontoarvojen säilyminen.</p>

Puolustusvoimien EP/u -aluetta koskeva merkinnän kuvaus ja suunnittelumääräys korvaavat voimassa olevan Uudenmaan maakuntakaavan puolustusvoimien EP/u -aluetta koskevan kuvauksen ja suunnittelumääräyksen.





## Försvarsmaktens områden: konsekvensbedömning

### Konsekvenser för områdesanvändningen

Försvarsmaktens områden har uteslutande använts av försvarsmakten och varit stängda för den övriga allmänheten. Ändringen av planbeteckningen har en betydande inverkan genom att områdenas användningsändamål blir mångsidigare, bl.a. rekreation. Försvarsmaktens tidigare verksamhet eller verksamhet som delvis fortsätter kan medföra begränsningar för markanvändningen.

Att beteckningen för EP-område i Skavaböle i Tusby upphävs och ersätts med beteckningen för område för tätortsfunktioner har ingen betydelse för användningen av området. Det har varit möjligt att planera området som ett område för tätortsfunktioner efter att försvarsmakten upphört att använda området redan enligt den tidigare planeringsbestämmelsen för området.

### Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

När öarnas användningsändamål ändras kan det finnas behov av nya trafikförbindelser från fastlandet.

### Konsekvenser för naturen och miljön

De öar som varit i försvarsmaktens användning har varit stängda för annan markanvändning, och därför har det uppkommit unika natur- och kulturmiljöer på dessa öar. När de överförs i allmän användning kan det ha en försämrande inverkan på miljövärdena.

### Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Ändringen av beteckningssättet gör det möjligt att utveckla turist- och utbildningstjänster. Förändringen av områdenas användning kan förutsätta betydande investeringar t.ex. i sanering av marken. En del av byggnaderna och konstruktionerna är skyddade, vilket förutsätter att de underhålls och istandsätts.

### Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Försvarsmaktens områden som öppnas för rekreation erbjuder invånarna nya rekreationsområden och -möjligheter. Försvarsmaktens verksamhet kan fortfarande ge upphov till bullerolägenheter och miljöskador

## 5.7. BETECKNINGAR SOM UPPHÄVS

I de gällande landskapsplanerna för Nyland upphävs planbeteckningar i den omfattning som lösningen i etapplandskapsplanen förutsätter. Beteckningarnas planeringsbestämmelser ser också över till nödvändiga delar. När en planeringsbestämmelses styrande verkan inte har förändrats väsentligt har beteckningarna inte upphävs i sin helhet. Om ändringen av en planeringsbestämmelse däremot klart har förändrat även beteckningens rättsverkan, har samtliga berörda beteckningar upphävs i sin helhet. Beteckningarna och bestämmelserna i etapplandskapsplan 2 för Nyland ersätter beteckningarna och bestämmelserna i de gällande landskapsplanerna för Nyland. I handlingen beteckningar och bestämmelser










nämns särskilt varje betecknings förhållande till de gällande landskapsplanerna.

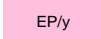


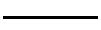

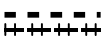
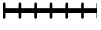
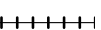
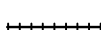




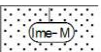
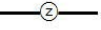
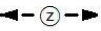
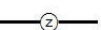


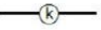
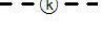
I den gällande landskapsplanen för Östra Nyland upphävs de markanvändningskategorier som behandlas i etapplandskapsplan 2 för Nyland. Orsaken till att de upphävs är behovet av att förenhetliga de gällande landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland.

Upphävandet gäller inte det område som landskapsfullmäktige inte godkände.

### Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 8.11.2006) sekä Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavasta (vahvistettu 22.6.2010) kumottavat merkinnät

#### Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Nyland (fastställd 8.11.2006) samt i etapplandskapsplan 1 för Nyland (fastställd 22.6.2010)














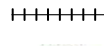
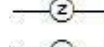
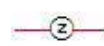
Beteckning		Typ av upphävande	Motivering
	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov
	Taajamarakenteen laajenemissuunta Utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen	Alla beteckningar har upphävts.	Beteckningsättet har strukits som onödigt.
	Kylä By	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Keskustatoimintojen alue Område för centrumfunktioner	Alla beteckningar har upphävts.	Ändringsbehov. Planeringsbestämmelsen har ändrats avsevärt.
	Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse	En del av beteckningarna har upphävts (Nummenkylä på gränsen mellan Lojo och Vichtis).	Ändringsbehov.
	Liikennealueiden ja keskustatoimintojen alueiden ulkopuolinen joukkoliikenteen terminaali Terminal för kollektivtrafik belägen utanför trafikområden och områden för centrumfunktioner	Alla beteckningar har upphävts.	Beteckningsättet har strukits som onödigt.
	Virkistysalue Rekreatiomsområde	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Viheryhteystarve Behov av grönförbindelse	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Puolustusvoimien alue Försvarsmaktens område	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.

	Puolustusvoimien alue, jossa tulee erityisesti ottaa huomioon toiminnasta aiheutuvat melu- ym. haitat Försvarsmaktens område, där särskild vikt skall fästas vid buller- o.dyl. olägenheter som försakas av verksamheten	Alla beteckningar har upphävts.	Beteckningssättet har upphävts som onödigt.
	Moottoriväylä Motorled	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Seututie Regional väg	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Yhdystie Förbindelseväg	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Eritasoliittymä Planskild anslutning	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Liikenneväylän katuviivamerkintä osoittaa vaihtoehdoisen ratkaisun tai ohjeellisen linjauksen Trafikled betecknad med streckad linje anger en alternativ lösning eller riktgivande sträckning	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Päärata Huvudbana	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Seutuliikenteen rata Bana för regional trafik	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Yhdysrata Förbindelsebana	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Liikenteen yhteystarve Behov av trafikförbindelse	Beteckningen har upphävts (på gränsen mellan Lojo och Salo).	Beteckningssättet har strukits som onödigt.
	Ulkoilureitti Friluftsled	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Kehäkaupungin kehittämisvyöhyke Utvecklingszonen kring Ring III	Beteckningen har upphävts.	Beteckningssättet har strukits som onödigt.
	Maankäytön kehittämisen kohdealue liikenteellisessä solmukohtassa Område för utvecklandet av markanvändningen i trafikknutpunkter	Alla beteckningar har upphävts.	Beteckningssättet har strukits som onödigt.
	Lentomelualue M ( $L_{den}$ yli 55 dBA) Flygbullerområde M ( $L_{den}$ över 55 dBA)	Beteckningen har upphävts (Malm).	Ändringsbehov. Planeringsbestämelsen har ändrats avsevärt.
	400 kV voimalinja 400 kV kraftledning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	400 kV voimalinjan yhteystarve 400 kV kraftledning, behov av förbindelse	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	110 kV voimalinja 110 kV kraftledning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	110 kV voimalinjan tai tasavirtakaapelin ohjeellinen linjaus 110 kV kraftledning eller likströmskabel, riktgivande sträckning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	Siirtoviemärin ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för avloppsledning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	Maakaasun runkoputki Naturgashuvudledning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.
	Maakaasun runkoputken ohjeellinen linjaus Riktgivande sträckning för naturgashuvudledning	En del av beteckningarna har upphävts	Ändringsbehov.

**Itä-Uudenmaan maakuntakaavasta (vahvistettu 15.2.2010) kumottavat merkinnät**  
**Beteckningar som upphävs i landskapsplanen för Östra Nyland (fastställd 15.2.2010)**

Beteckning		Typ av upphävande	Motivering
	Taajamatoimintojen alue Område för tätortsfunktioner	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Taajamatoimintojen laajenemisa- läue Tätortsfunktionernas utvidgningsområde	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Keskustatoimintojen alue Område för centrumfunktioner	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
 	Kyläalue ja kyläkohde Byområde och byobjekt	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Vähittäiskaupan suuryksikkö Stor detaljhandelsenhet	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Kauppa- ja palvelualue Område för handelsservice	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
 	Työpaikka-alue Område för arbetsplatser	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Työpaikka-alueen pitkän aikavälin laajenemisa- läue Framtida utvecklingszon för arbetsplatser	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
 	Palvelualue Område för service	Alla beteckningar har upphävts. *	Behov av förenhetligande.
 	Teollisuus- ja varastoalue Industri- och lagerområde	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Ympäristövaikutuksiltaan merkittävien teol- lisuustoimintojen alue Område för industriverksamhet med betydande miljökonsekvenser	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Virkistysalue Rekreatiionsområde	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Urheilualue Område för idrottsanläggningar	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Maa- ja metsätalousvaltainen alue, jolla on eri- tyistä ulkoilun ohjaamistarvetta Jord- och skogsbruksdominerat område med särskilt behov av att styra	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov på område där samhällsstrukturen förändras.
	Energihuollon alue tai kohde Område eller objekt för energiförsörjning	En del av beteckningarna har upphävts.	Ändringsbehov.
	Puolustusvoimien alue, virkistyskäyttöön kehittävä alue Försvarsmaktens område, område som utvecklas till rekreatiionsbruk	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av ändring och förenhetligande
	Moottoritie Motorväg	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi moottoritie tai moottoritieksi parannettava muu tie Ny motorväg eller annan väg som utbyggs till motorväg	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.

\* Beteckningen för Lappräsk utbildningscentral förblev i kraft då miljöministeriet 30.10.2014 beslutade att inte fastställa området för tätortsfunktioner som anvisats på området.

	Valtatie tai kantatie Riksväg eller stamväg	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Seututie tai pääkatu Regional väg eller huvudgata	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi seututie tai pääkatu Ny regional väg eller huvudgata	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Yhdystie Förbindelseväg	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi tai merkittävästi parannettava yhdystie Ny förbindelseväg eller förbindelseväg som skall förbättras i betydande grad	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Liittymä Anslutning	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Eritasoliittymä Planskild anslutning	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi eritasoliittymä Ny planskild anslutning	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Ohjeellinen tieyhteys Riktgivande vägförbindelse	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Tieliikenteen yhteystarve Behov av vägtrafikförbindelse	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Liikennetunneli Trafiktunnel	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Maanalainen sivurata Underjordisk bibana	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi päärata ja ohjeellinen liikennepaikka Ny stambana och ungefärligt läge för trafikplats	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Yhdys- tai sivurata Förbindelse- eller bibana	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Voimajohto (110 kV ja 400 kV) Kraftledning (110 kV och 400 kV)	En del av beteckningarna har upphävts.	Behov av förenhetligande.
	Uusi tai merkittävästi parannettava voimajohto (110 kV ja 400 kV) Ny kraftledning eller kraftledning som skall förbättras betydligt (110 kV och 400 kV)	Alla beteckningar har upphävts.	Behov av förenhetligande.

**Itä-Uudenmaan 2. (vahvistettu 21.2.1986) ja 4. (vahvistettu 14.11.2000) vaiheen seutukaavoista kumottavat merkinnät**

**Beteckningar som upphävs i etappregionplanerna 2 (fastställd 21.2.1986) och 4 (fastställd 14.11.2000) för Östra Nyland**

	Yhdys- tai sivurata Förbindelse- eller bibana	Alla beteckningar har upphävts.	Ändringsbehov.
---	--	---------------------------------	----------------



## Beteckningar som upphävs: bedömning av konsekvenserna

En del av de beteckningssätt som använts tidigare upphävs som onödiga. Då upphävs samtliga beteckningar och deras styrande verkan upphör och beteckningen behöver inte längre beaktas i den mera detaljerade planeringen.

En del av de beteckningar som upphävs, såsom terminal för kollektivtrafik, har förutsett att utrymme reserverats för vissa funktioner. I samband med upphävandet försvinner inskränkningarna i markanvändningen och det uppstår inga eventuella skadliga miljökonsekvenser i anslutning till byggande, om inte någon annan markanvändning av betydelse på

landskapsnivå har anvisats till området.

Områden och zoner som anvisats med utvecklingsprincipbeteckning har upphävts i sin helhet. Exempelvis beteckningen utvecklingszonen kring Ring III är i huvudsak konstaterande, så upphävandet av den har inga betydande konsekvenser för områdesanvändningen. Planeringen av områdena har framskridit och de har kunnat anges med beteckningssätt som har klarare styrande verkan.

Till de delar som en ny beteckning anges i stället för beteckningar som upphävs, har konsekvenserna i denna planbeskrivning bedömts i fråga om den nya beteckningen.

# RÄTTSVERKNINGAR



## 6. RÄTTVERKNINGAR

### 6.1. Kommunernas planläggning och annan styrning av byggandet

Huvudregeln för landskapsplanläggningens styrande inverkan på kommunernas planläggning framgår av 32 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen. Där sägs att ”*landskapsplanen skall tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen*”. Den styrande principen genomförs när en markanvändningslösning som presenterats i landskapsplanen preciseras i kommunens planläggning på ett sätt som överensstämmer med målen för landskapsplanen.

Markanvändnings- och bygglagen anger klart egna uppgifter för olika planformer i systemet för planering av områdesanvändningen. I landskapsplanen anges principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen och anges områden som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling. Områdesreserveringar anges endast i den mån och med den noggrannhet som är nödvändig med tanke på de riksomfattande målen eller landskapets mål för områdesanvändningen eller för att samordna områdesanvändningen i flera kommuner än en (MBL § 25). Landskapsplanen är en översiktlig markanvändningsplan som överläter lokala frågor angående områdesanvändningen åt kommunernas planläggning.

Till plansystemets grundläggande egenskaper hör en viss flexibilitet hos landskapsplanen. Omfattningen och placeringen av de områdesreserveringar som angetts i landskapsplanen kan ändras i en mera detaljerad plan eller så kan man också avstå från en områdesreservering. Detta förutsätter att de centrala lösningarna och målen i landskapsplanen inte äventyras. En lösning som åsidosätter principerna för landskapsplanen är sålunda inte möjlig i kommunens planläggning. Målen för landskapsplanen ska tryggas i samma plan där avvikelse görs från lösningen i landskapsplanen.

I kommunens planläggning är det möjligt att ändra ett användningsändamål som angetts i landskapsplanen förutsatt att det nya användningsändamålet uppnår målet för landskapsplanen. Det är inte möjligt för kommunen att ha en planlösning som strider mot målet för landskapsplanen. Markanvändningslösningar som är av betydelse på regional eller landskapsnivå ska behandlas i landskapsplanen innan kommunens plan kan godkännas. Landskapsförbundet prövar behovet av att ändra landskapsplanen, men initiativ till ändringar kan tas av bl.a. kommunen.

Landskapsplanen tjänar till ledning för kommunens planläggning. Kommunen ska ha landskapsplanen som ledning när den gör upp eller ändrar generalplaner som har eller saknar rättsverkningar. Landskapsplanen förpliktar dock inte till utarbetande av generalplaner. Landskapsplanens styrande inverkan är mera förpliktande när en generalplan med rättsverkningar utarbetas, eftersom den i sin tur styr detaljplanen. På områden som saknar generalplan styr landskapsplanen detaljplanläggningen och annat byggande direkt. Landskapsplanen ska även beaktas i annan myndighetsverksamhet med anknytning till områdesanvändningen, t.ex. när kommunens byggnadsordning utarbetas.

Områden i behov av planering (MBL 16 §), som styr byggandet i t.ex. glesbygdsområden, kan fastställas i kommunens generalplan eller byggnadsordning. Om det inte finns någon generalplan med rättsverkningar på området är landskapsplanen den enda planen som styr markanvändningen på området. I etapplandskapsplan 2 har en planeringsbestämmelse som gäller glesbebyggelse utfärdats för vita områden i kommunerna i Helsingforsregionen. Denna bör beaktas när områden i behov av planering fastställs eller i kommunens tillståndsprövning som gäller byggande.

Landskapsförbundet ska se till att en landskapsplan utarbetas i nödvändig utsträckningen, att planen är ajour och att den utvecklas. Kommunen ska se till att dess general- och detaljplaner är ajour. En ny markanvändningslösning som använts i landskapsplanen kan dock vara en central grund när man bedömer om kommunens planer är ajour.

En landskapsplanebetecknings styrande inverkan varierar beroende om planbeteckningen är en områdesreservering, riktgivande beteckning, utvecklingsprincip- eller egenskapsbeteckning. De olika beteckningssättens styrande inverkan beskrivs mera ingående i kapitel 5.1.2.

### 6.2. Landskapsplanens styrande inverkan på annan myndighetsverksamhet

I 32 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen sägs att när myndigheterna planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om att vidta dessa åtgärder, ska de beakta landskapsplanen, försöka främja genomförandet av planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen. Med annan myndighetsverksamhet som omfattas av landskapsplanens styrande inverkan



avses sådan planering och sådant beslutsfattande som gäller annan markanvändning än den enligt markanvändnings- och bygglagen. Då avses markanvändningslösningar enligt t.ex. vattenlagen, banlagen eller landsväglagen.

Denna rättsverkan riktar sig mot endast myndigheternas verksamhet och den gäller inte privat markanvändningsplanering. Skyldigheten att beakta och främja landskapsplanen gäller alla sådana statliga och kommunala myndigheter eller affärsverk som sköter planering eller genomförande i anslutning till områdesanvändningen. Stöd- och andra beslut som hänför sig till exempelvis landsbygdspolitik är således inte beroende av lösningen i landskapsplanen.

Att man beaktar landskapsplanen betyder att man förfar på ett sätt som inte minskar möjligheterna att genomföra landskapsplanen. Att främja landskapsplanen betyder åter ett aktivare tillvägagångssätt som betjänar genomförandet av landskapsplanen. För kommunerna betyder bestämmelsen att planläggningen i första hand ska inriktas på områden som främjar ett ändamålsenligt genomförande av landskapsplanen.

### 6.3. Bygginnskränkning i landskapsplanen

Enligt 33 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen gäller på ett område som i landskapsplanen anvisats som rekreations- eller skyddsområde eller för nätverk eller områden för trafik eller teknisk försörjning inskränkning av byggandet. När planen vinner laga kraft träder bygginnskränkningen i kraft på dessa områden. Ett område med bygginnskränkning kan utvidgas eller inskränkas genom en särskild planbestämmelse. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har inga dylika särskilda planbestämmelser använts.

I beskrivningen av respektive planbeteckning berättas huruvida bygginnskränkning hänför sig till planbeteckningen. Områdesreserveringar som angetts med objektsbeteckning innefattar ingen bygginnskränkning. Det har inte ansetts nödvändigt med bygginnskränkning för att trygga förverkligandet av områden som angetts som objekt, eftersom de delvis redan existerar, de är små till arealen och deras exakta läge och omfattning kan fastställas först i den mera detaljerade planläggningen.

Om en trafikled, trafikunnel eller ledningslinje för teknisk försörjning har angetts med en beteckning för riktgivande eller alternativ sträckning, berörs området inte av bygginnskränkning. Inte heller en beteckning för behov av förbindelse för trafik

eller teknisk försörjning leder till bygginnskränkning.

På områden där bygginnskränkning gäller får tillstånd att uppföra en byggnad inte beviljas så att genomförandet av landskapsplanen försvåras. Bygginnskränkningen är emellertid villkorlig, för om förvägrande av bygglov till följd av landskapsplanen orsakar sökanden betydande olägenhet ska tillstånd beviljas, om kommunen eller något annat offentligt samfund inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten. På skyddsområden är det inlösnings- och ersättningskyldiga samfundet i allmänhet staten.

Oskälig olägenhet kan i landskapsplanen också hänföra sig till annat än att byggprojekt förhindras. Det kan t.ex. vara fråga om att närings- eller annan verksamhet försvåras eller förhindras orimligt eller blir orimligt dyr. Bedömningen av om en olägenhet är oskälig för markägaren görs alltid från fall till fall och utgående från helheten. Oskäligheten bedöms ofta med hjälp av markägarens ekonomiska ställning före och efter planen. När man bedömer olägenheten ska man beakta landskapsplanens karaktär av översiktlig plan, den aktuella områdesreserveringens karaktär och möjligheterna att styra placeringen av projektet. Den olägenhet som en markägare eventuellt orsakas kan i allmänhet bestämmas exakt först i samband med mera detaljerade planer och tillståndsprövning än landskapsplanen.

### 6.4. Annan lagstiftning och landskapsplanen

När landskapsplanen görs upp ska vid sidan av markanvändnings- och bygglagen beaktas i synnerhet naturvårdslagen, lagen om fornminnen, lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning, lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program samt lagen om främjande av skärgårdens utveckling. Vid växelverkan och hörande ska dessutom förvaltningslagen och kommunallagen beaktas.

De i naturvårdslagen avsedda naturskyddsprogrammen och besluten samt besluten om inrättande av landskapsvårdsområden ska vara riktgivande när planen utarbetas. De skyddsprogram och skyddsbeslut som statsrådet redan godkänt och som nämns i 77 § i naturvårdslagen har rättsliga verkningar för landskapsplanens innehåll. I lagen ingår dessutom särskilda bestämmelser om Europeiska gemenskapens nätverk Natura 2000. Enligt lagen ska man när en landskapsplan utarbetas, godkänns och fastställs se till att genomförandet av planen sannolikt inte betydligt försämrar de naturvärden för vilkas skydd statsrådet har införlivat området i nätverket Natura

2000. Vid behov ska en Naturbedömning enligt 65 § i naturvårdslagen göras av betydelsen av de försämrade naturvärdena.

Fasta fornminnen är skyddade enligt **lagen om fornminnen**. Enligt 13 § i lagen om fornminnen ska man när ett allmänt företag eller planläggning planeras i god tid ta reda på om företaget eller planläggningen kommer att beröra en fast forn lämning. På grund av landskapsplanens översiktliga karaktär kan man dock inte på landskapsplanenivå i detalj förutsäga de i planen planerade byggnadsobjektens placering i terrängen, varför 13 § i lagen om fornminnen blir aktuell först i samband med den mera detaljerade planeringen och planläggningen. Landskapsplanen ska dock förmedla information om fornminnen till den mera detaljerade planeringen. Även lagen om skyddande av byggnadsarvet och kyrkolagen hänför sig till värnandet om kulturmiljön.

**Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning** innehåller en allmän skyldighet för den projektansvarige att vara tillräckligt medveten om projektets miljökonsekvenser i den omfattning som rimligen kan förutsättas. Enligt lagen ska bl.a. landskapsförbundet och den projektansvarige samarbeta tillräckligt för att kunna samordna bedömningsförfarandet med planläggningen. Utredningar som gjorts i samband med planläggningen kan i allmänhet utnyttjas för det projektspecifika bedömningsförfarandet och på motsvarande sätt kan landskapsplanen basera sig på ett tidigare förfarande för bedömning av projektets miljökonsekvenser. Att ett projekt utmärks i landskapsplanen förutsätter inte i sig förfarande enligt MKB-lagen.

Landskapsplanen ska beaktas när man med stöd av annan lagstiftning planerar och beslutar om ordnandet av miljös användning på det sätt som bestäms i speciallagar. De speciallagar som är viktigast i detta avseende är miljöskyddslagen, landsvägslagen, järnvägslagen, lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter, marktäktslagen, skogslagen och vattenlagen.

Kravet på att landskapsplanen ska beaktas i myndigheternas beslutsfattande enligt speciallagstiftningen varierar beroende på vilket område lagstiftningen gäller. Rent allmänt kan man konstatera att speciallagstiftningen är av stor betydelse om dess förhållande till planeringen av markanvändningen regleras uttömmande i speciallagstiftningen. Om regleringen är mera vag, spelar markanvändnings- och bygglagen större roll.

Enligt **miljöskyddslagen** regleras verksamhet som medför risk för förorening av miljön med miljötillstånd. När det gäller tillståndsprövningen ska vid bedömningen av förlägningsplatsens lämplighet beaktas även landskapsplanen och det nuvarande och framtida användningsändamål som där

anges för området och dess omgivning samt planbestämmelserna. Landskapsplanen kan dessutom fungera som material som klarlägger områdets olika värden och egenskaper samt verksamhetens konsekvenser.

Enligt **landsvägslagen** och **banlagen** ska planeringen av en väg eller bana grunda sig på en plan enligt markanvändnings- och bygglagen där trafikledens läge och dess förhållande till den övriga områdesanvändningen har utretts.

Ban- och väglinjer och energinät förverkligas genom frivilliga arrangemang eller med stöd av **lagen om inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter**. Den myndighet som beviljar inlösnings-tillstånd är i allmänhet statsrådet. Även lantmäteribråran kan besluta om mindre viktiga inlösningar. I motiveringen till beslutet ska man beakta landskapsplanen och försöka främja genomförandet av planen. Enligt 99 § i markanvändnings- och bygglagen kan miljöministeriet bevilja en statlig myndighet, en samkommunsmyndighet och en kommunalmyndighet tillstånd att lösa in ett område som i landskapsplanen har anvisats för befolkningens gemensamma behov. Denna möjlighet har tillämpats ytterst sällan i Finland.

Tillståndsvillkoren enligt **marktäktslagen** anses vara rätt uttömmande. Landskapsplanen fungerar som stöd vid tillståndsprövning enligt marktäktslagen. Taktverksamheten får inte orsaka sådana skadliga påföljder som att en vacker landskapsbild därigenom fördärvas eller att betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster förstörs eller att tillståndet hos grundvattnet äventyras. Landskapsplanen fungerar som material som klarlägger områdets värden när man prövar förutsättningarna för taktverksamhet.

I **skogslagen** har inskrivits att lagen inte tillämpas på områden som i en plan enligt markanvändnings- och bygglagen anvisats som skyddsområden. På landskapsplanens skyddsområden uppstår således inte situationer där man vid planering och beslutsfattande enligt skogslagen kunde försvåra genomförandet av landskapsplanen. På andra områden som berörs av områdesreserveringar enligt landskapsplanen, t.ex. på sådana jord- och skogsbruksområden som är av betydelse för miljövärden, landskapliga omständigheter eller friluftslivet, ska man vid förfarandet för behandling av tillstånd och anmälan om användning av skog enligt skogslagen beakta landskapsplanen och försöka främja dess genomförande.

Projekt enligt **vattenlagen** hör till de åtgärder beträffande vilka villkoren har angetts uttömmande i speciallagen. Man kan främja landskapsplanen t.ex. med åtgärder enligt vattenlagen som tryggar och främjar grundvattenskyddet.

# KONSEKVENSBEDÖMNING



# 7. KONSEKVENSBEDÖMNING

Konsekvensbedömningen utgör en central del av processen när planen utarbetas och av den interaktiva planeringen. Bedömningens uppgift är att förse planerarna, intressenterna samt beslutsfattarna med information om konsekvenserna av att planen genomförs, deras betydelse samt möjligheterna att dämpa skadliga konsekvenser. Konsekvensbedömningen stöder framtagandet av alternativ, valet av planlösning och beslutsfattandet i olika faser.

Bestämmelser om konsekvensbedömning finns i markanvändnings- och bygglagen (MBL) och markanvändnings- och byggförordningen (MBF). En plan ska basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenserna av planen utredas i nödvändig omfattning (MBL 9 §). Konsekvensbedömningen görs på den nivå och med den noggrannhet som landskapsplanen förutsätter i egenskap av översiktlig plan.

Hur detaljerad bedömningen är beror på betydelsen av planens konsekvenser samt planens styrande inverkan, som i sin tur beror på de använda beteckningarna och bestämmelserna. Enligt MBF 10 § ska i planbeskrivningen ingå ett sammandrag av utredningar som gjorts för att bedöma konsekvenserna av planen och konstaterade betydande konsekvenser. I beskrivningen görs också en bedömning av planens totala konsekvenser.

## 7.1. Influensområde

Etapplandskapsplan 2 för Nyland har utarbetats för hela landskapets område. Planens konsekvenser riktar sig mot de 26 kommunerna i landskapet på det sätt som avses i markanvändnings- och bygglagen.

Planens konsekvenser utreds i fråga om hela det område där planen kan tänkas ha konsekvenser (MBL 9 §). Konsekvensernas betydelse och influensområdets gräns varierar enligt de funktioner och markanvändningsformer som behandlas i planen. Influensområdena är administrativa, funktionella och naturgeografiska.

Administrativa gränser uppkommer genom bl.a. kommun- och landskapsindelningen. Konsekvenser uppstår utanför landskapsgränsen när planbeteckningarna sträcker sig till gränsen för landskapet och hänför sig till funktioner eller områden som överskrider landskapsgränsen. Konsekvenserna sträcker sig särskilt till landskapen Egentliga Finland, Egentliga Tavastland, Päijänne-Tavastland och Kymmenedalen, eftersom de gränsar till planområdet, och deras medlemskom-

muners område. Riksomfattande konsekvenser uppkommer genom de stora trafiklösningarna samt de ekonomiska konsekvenserna när planen genomförs. Rättsverkningarna för myndighetsverksamheten överskrider gränsen för landskapsplanens område.

Åtgärden för att förbättra konkurrenskraften har konsekvenser från lokal till global nivå. Det är dock svårt att påvisa dessa influensområden, eftersom konsekvenserna är föränderliga och svåra att mäta.

Etapplandskapsplanens funktionella inverkan hänför sig i första hand till ban- och energinäten, vilkas influensområde kan sträcka sig utanför planområdet i överensstämmelse med nationella och internationella nät. Östbanans influensområde sträcker sig utanför nationsgränserna, likaså energinäten EstLink1 och EstLink2. Även pendlingsregionen utgör ett vidsträckt funktionellt influensområde. Pendlingsregionens utvidgning och funktionsduglighet påverkas av bl.a. trafiksystemets utveckling och utbyggnaden av arbetsplatsområden.

Naturgeografiska influensområdena är t.ex. avrinningsområdena och de ekologiska nätverken. Av de enskilda verksamheterna medför försvarsmaktens skjutningar det geografiskt mest vidsträckt influensområdet. Den sannolika omfattningen av bullerområdena för försvarsmaktens skjutningar har angetts med beteckningen för bullerområde i enlighet med försvarsmaktens uppskattningar. Utsläppen från trafiken, bosättningen och energiproduktionen påverkar luftkvaliteten och klimatet utanför landskapet oberoende av administrativa, funktionella och naturgeografiska gränser.

## 7.2 Bedömningsmetoder

Bedömningen av planens konsekvenser har omfattat flera olika faser och metoder. Bedömning har utförts som förbundets eget arbete i samband med planeringen och den har påverkat planlösningen i olika faser av arbetet. Dessutom har man haft tillgång till ett stort antal utredningar och konsekvensbedömningar som gjorts av andra instanser. Vid bedömningen har även utnyttjats konsekvensbedömningarna av de gällande landskapsplanerna. I planbeskrivningen presenteras bedömningen av förslagets konsekvenser som en helhetsbedömning och dessutom i samband med respektive beteckningshelhet i kapitel 5. Även det material som hänför sig till bedömningen presenteras i samband med planutredningarna i kapitel 2 och återfinns i källförteckningen.

Den grundstruktur som ligger till grund för planen påverkades kännbart av resultaten av de bedömningar som gjordes i strukturmodellfasen. Bedömningarna av planutkastet preciserades och ändrade lösningarna i planförslaget. Planutkastets och planförslagets konsekvenser har också bedömts genom olika analyser av geografisk information. De i rutor inplacerade uppgifterna om antalet invånare och arbetsplatser 2035 är målsättningar och en så realistisk uppfattning som möjligt om hur tillväxten kommer att fördela sig på planområdet. Tillväxtens omfattning på olika områden anges dock inte med denna noggrannhet i själva planen.

När man följer genomförandet av planen kommer störst uppmärksamhet att fästas vid de omständigheter för vilka man vet att planen kommer att ha konsekvenser. Landskapsplanen är en översiktlig plan, så det är svårt att uppskatta konsekvensernas omfattning och sannolikheten för att de realiserar. Ett mål när man följer genomförandet av planen och dess konsekvenser är också att bedöma om planen är ajour och om den behöver ändras. Detta tema beskrivs mera ingående i kapitel 9.

### 7.2.1. Bedömningar baserade på geografisk information

Det nuvarande antalet invånare och arbetsplatser samt hur de fördelar sig i rutorna baserar sig på YKR-material. De nya invånarna och arbetsplatserna har förts in i den geografiska informationen med iakttagande av planens principer för den eftersträvade utvecklingen av regionstrukturen. De kommunvisa tillväxtkalkylerna baserar sig på kommunernas nuvarande befolkningsandel och en uppskattning av den totala tillväxten i regionen. En större del av de nya invånarna och arbetsplatserna hänförs till de områden som ska förtätas än till andra områden för tätortsfunktioner och centrumfunktioner. Tillväxt placeras också på reservområden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden. Glesbebyggelsens andel finns i byar av betydelse på landskapsnivå. Ingen tillväxt har placerats på vita områden utanför byarna. Vid placeringen av arbetsplatser har tyngdpunkten legat på huvudstadsregionens arbetsplatsområden och i övriga Nyland på de tätorter som har angetts med objektsbeteckning för regioncentrum. Metoden beskrivs mera ingående i publikationen om samhällsstrukturen i etapplandskapsplan 2 för Nyland – zoner och konsekvenser för trafiken (Nylands förbund E123 – 2012).

Planens konsekvenser för trafiken och områdeseffektiviteten har bedömts med hjälp av analyser av geografisk information i såväl utkasts- som förslagsfasen. De har utnyttjats även när planlösningen och konsekvensbedömningen för handeln

utarbetats. Planförslaget lades fram på nytt i slutet av 2012 på grund av behoven av att ändra handelslösningen, varvid även konsekvensbedömningen kompletterades.

Med hjälp av trafikmodellerna för Helsingfors pendlingsregion har man bedömt vilka konsekvenser en regionstruktur enligt förslaget till landskapsplan har för en tillräcklig kapacitet hos trafiksystemet. Med hjälp av trafikmodellerna kan man bedöma bl.a. hur resornas inriktning och fördelning på olika färd sätt förändras mellan olika områden och inom olika delar av trafiknätet. Målet med analyserna var att visa hur förändringar i markanvändningen och omvärlden i Nyland påverkar behoven av att utveckla trafiksystemet. Bedömningen gjordes i planens utkast- och förslagsfaser.

Som utgångsinformation för trafikmodellbedömningen användes teoretiska uppskattningar av var befolkningen och arbetsplatserna är placerade i Nyland 2035, vilka utarbetats för etapplandskapsplan 2. Det antogs att trafiknätet utvecklats återhållsamt fram till 2035. Trafikmodellbedömningen omfattade inte alla projekt i trafiksystemplanerna, utan trafiknäten hade gallrats i förhållande till den eftersträvade situationen. På detta sätt kan man bättre hitta de utvecklingsbehov som riktar sig mot trafiknäten och som ofta redan har behandlats i trafiksystemplanerna för området. Antagandet i trafikmodellen är att BNP fortsätter att växa och ökar personbilstätheten och lastbilstrafiken. De antaganden som ligger bakom trafikmodellbedömningen presenteras mera ingående i de handlingar som gäller trafikkonsekvenserna.

» **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus, liikenteellinen arviointi** (30.1.2012). Nylands förbunds opublicerade diaserie (pdf) 2012.

» **Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksen liikenteellinen arviointi** (15.12.2011). Nylands förbunds och Trafikverkets opublicerade rapport 2011.

I etapplandskapsplanen har man utnyttjat information om samhällsstrukturens zoner och konsekvenser för trafiken både när planen utarbetats och när dess konsekvenser bedömts. Den UrbanZone-metod som Finlands Miljöcentral och Tammerfors tekniska universitet utvecklat har utnyttjats redan tidigare när strukturmodellerna bedömdes. Bedömningsmetoden UrbanZone och resultaten av den presenteras mera ingående i de publikationer som behandlar temat (Nylands förbunds publikationer E107–2010 & E123–2012).

I Urban Zone-projekt har Nyland indelats i olika fotgångar-, kollektivtrafik- och bilzoner och för dessa har beräknats genomsnittliga nyckeltal för resorna per invånare. På grundval av landskapsplanens uppgifter om var befolkningen och arbets-

platserna placerar sig och UrbanZone-uppgifterna gjordes en uppskattning om zonerna inom en samhällsstruktur enligt planlösningen 2035 och beräknades lösningens trafikkonsekvenser.

### 7.2.2. Kvalitativa bedömningar

Man begärde också verbala bedömningar av utkastet och förslaget till landskapsplan av experter på olika områden. Genom utlåtandena ville man få nya perspektiv och en bred expertsyn till stöd för beredningen av planförslaget. Fyra expertgrupper ombads ge sin syn på hur landskapsplanen på bästa sätt kan svara på de ekonomiska, sociala och samhällsstrukturella utmaningarna i landskapet, samt främja landskapets konkurrenskraft och välfärd. Experterna ombads också bedöma landskapsplanens roll som redskap för landskapsutvecklingen. Expertbedömningarna beskrivs mera ingående i publikationen *Asiantuntijalausunnot Uudenmaan maakuntakaavaluonnoksesta* (Nylands förbund E117–2012).

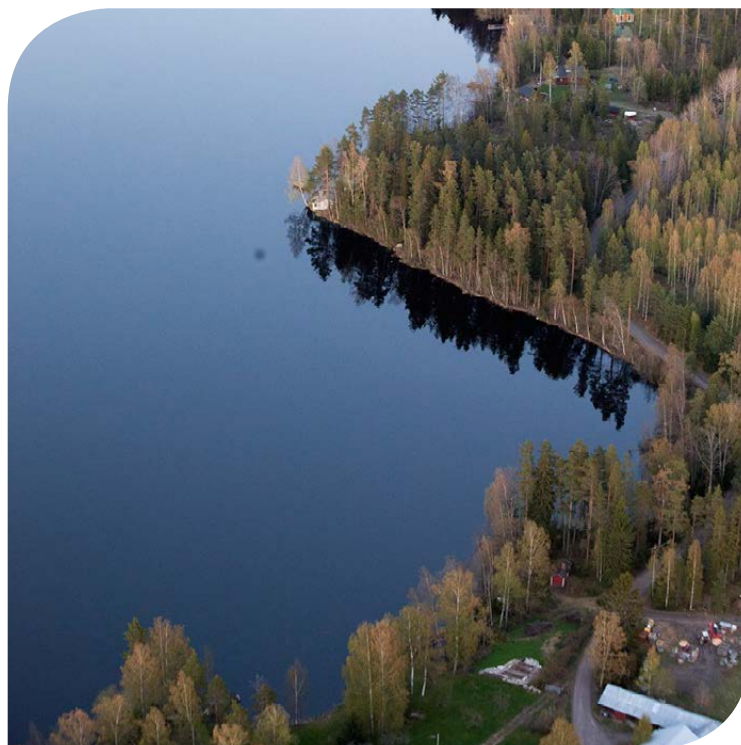
Utifrån bedömningarna av planutkastets konsekvenser och expertbedömningarna om det konstaterades att samhällsstrukturen måste förtätas ytterligare. När förslaget utarbetades inskränktes områdena för tätortsfunktioner ytterligare och det bestämdes att en del av områdena ska utgöra reservområden som förverkligas senare. Vilka områden som ska förtätas i huvudstadsregionen bestämdes först i förslagsfasen och till dem hänvisades större tillväxt än till andra områden för tätortsfunktioner i huvudstadsregionen.

När den nya järnvägsförbindelsen, ESA-banan, anvisades i riktning mot Åbo utnyttjades MKB-förfarandet för projektet. För att ange den riktgivande sträckningen för den nya Östbanan utarbetades under Trafikverkets ledning utredningar där också de olika bansträckningarnas konsekvenser bedömdes med den noggrannhet som landskapsplanläggningen förutsätter.

## 7.3. Planens sammantagna konsekvenser

### 7.3.1 Planen skapar förutsättningar för långsammare splittring av samhällsstrukturen

Målet med etapplandskapsplanen är att i första hand hänvisa tillväxten till den nuvarande samhällsstrukturen så att de existerande områdena



förtätas och kompletteras. Planlösningen möjliggör flera olika genomförandealternativ som överensstämmer med målen. Planen förenhetligar samhällsstrukturen, eftersom den skapar förutsättningar för att fördröja samhällsstrukturens splittring.

Positiva konsekvenser av förenhetligandet av samhällsstrukturen är särskilt att den befintliga infrastrukturen används effektivare, att investeringskostnaderna minskar, att behovet av färder minskar samt att förutsättningarna att kontrollera klimatförändringens effekter förbättras. Dessutom förblir den obebyggda markarealen mera sammanhängande med tanke på såväl jord- och skogsbruket som naturens funktionsduglighet. Förtätandet av markanvändningen inverkar på markvärdets utveckling. Det höjer såväl byggnads- som boendekostnaderna.

Konsekvenserna varierar beroende på enskilda lösningars karaktär, tidtabell och placering. Tillväxttrycket och därigenom också konsekvenserna riktar sig framför allt mot områdena för tätortsfunktioner inom stationstrakterna vid befintliga men också nya spårförbindelser. I fråga om flera områden hänför sig konsekvenserna av förverkligandet till slutet av planeringsperioden, varför det ännu inte finns några förutsättningar för en mera detaljerad bedömning av dem. Konsekvenserna hänför sig särskilt till kommunernas planläggning och beslutsfattandet i anslutning därtill.

Tillväxten i tätorter och centralorter förbättrar servicens tillgänglighet, skapar förutsättningar för



att utveckla en mångsidig stadskultur samt möjliggör mångsidiga bostadsområden med balanserat befolkningsunderlag. En balanserad befolkningsstruktur förebygger segregation. När tätorterna förtätas ändras stadsbilden och stadsmiljön. Även en liten förändring i tätortsstrukturen kan ha konsekvenser av lokal betydelse. Man kan uppleva att förändringarna försämrar livskvaliteten. Byggnad och förändringar i områdesanvändningen kan hota naturens mångfald och äventyra det ekologiska nätverkets funktionsduglighet samt kulturmiljövärden.

Landskapsplanen styr glesbebyggelse till tätorter och byar av betydelse på landskapsnivå. Ett starkare befolkningsunderlag hjälper till att bevara service och främjar annan utveckling i byarna. När byarna förtätas och växer förändras bylandskapet och blir tidsskiktat. Hotet är att värdefulla byhelheter skadas.

### **7.3.2. Planen har små konsekvenser för grönstrukturen**

I planen har angetts endast små ändringar i grönstrukturen, och konsekvenserna är i huvudsak indirekta. När planen genomförs är det möjligt för den befintliga grönstrukturen att behålla sin funktionsduglighet. Nya trafikleder och tätortsstruktur inverkar hindrande och kan splittra naturhelheter. När bosättningen koncentreras till den nuvarande strukturen fördröjs å andra sidan splittring till följd av glesbebyggelse. Tätare bebyggelse förändrar stadsekologin och lokala naturområden. Pla-

nen försämrar inte möjligheterna till närrecreation. De Natura 2000-områden som angetts i planen kompletterar det internationella nätverket av skyddsområden. Områdena tryggar de naturvärden som ligger till grund för att områdena tagits med i nätverket. De nya Natura 2000-områdena har också en vidare betydelse för naturskyddet.

### **7.3.3. En enhetlig samhällsstruktur förbättrar kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar**

De nya spårtrafikförbindelserna öppnar nya tillväxtkorridorer österut och västerut. Om de nya banorna byggs medför de betydande förändringar i markanvändningen i landskapet samt tyngdpunkterna för bosättning. Ändringarna i spårtrafikförbindelserna har också konsekvenser utanför landskapet.

Exempelvis byggandet av ESA-banan förbättrar trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Åbo, samt förändrar tätortsstrukturen även i Egentliga Finland. Banorna förändrar markanvändningen på ett vidsträckt område. Å andra sidan är förändringarna att vänta först på lång sikt och detta påverkar bygg- och planeringsmöjligheterna inom dessa banreserveringar. Detta medför osäkerhet för såväl kommunernas planläggning som markägarna, dock på ett mindre område än tidigare sedan sträckningarna preciserats.

När nya tätorter placeras i närheten av stations-trakter och befintliga tätortsområden kan man minska samhällsstrukturens splittring och glesbebyggelsen. Även i en tätare regionstruktur kan de olägenheter som trafiken medför för hälsan minskas, om kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens andelar ökar. Risken är att bostäder byggs även på nya eller nuvarande bullerområden.

De tvärgående kollektivtrafikförbindelserna i huvudstadsregionen tillsammans med omstigningsplatserna för kollektivtrafiken och anslutningsparkeringen förbättrar kollektivtrafikförbindelserna i landskapet. Genom att förtäta samhällsstrukturen skapas möjligheter att lättare nå när servicen även till fots och med cykel. Om personbilstrafikens andel minskar har det också positiva konsekvenser för bl.a. smidigheten i trafiken, klimatförändringen, bullret samt luftkvaliteten och således också för människornas hälsa, trivseln och miljöns tillstånd.

### 7.3.4. Planen skapar förutsättningar för konkurrenskraft och en balanserad utveckling

Landskapsplanen gör det möjligt att utveckla centralorter av regional betydelse utanför huvudstadsregionen som balanserar regionstrukturen. Regioncentra skapar en motvikt till det starka rikscentrats dragningskraft genom att erbjuda företag och invånare mångsidig offentlig och kommersiell service. Regioncentra stärker och strukturerar landskapets nätverksliknande struktur. Det centralortsnät som presenteras i planen påverkar handelns dimensionering och utvecklar därigenom region- och kommuncentras servicestruktur, men inverkan är mindre än i andra centralorter.

När landskapsplanens arbetsplatsområden och trafikleder förverkligas förbättras näringslivets konkurrenskraft och verksamhetsmiljö. Planen möjliggör också centralisering av verksamhet och koncentrationsfördelar mellan aktörerna och förbättrar sålunda näringslivets lönsamhet. Bättre verksamhetsmöjligheter för näringslivet upprätthåller också sysselsättningen och förbättrar levnadsstandarden i regionen. Om planen genomförs på ett sätt som gör boendet dyrare blir det å andra sidan svårare att få arbetskraft och konkurrenskraften försämras.

På riksplanet har planlösningen konsekvenser framför allt genom utvecklingen av trafiksystemet. Planen har positiva riksomfattande konsekvenser för bannätets funktionsduglighet. Metropolområdets internationella konkurrenskraft har betydande inverkan på hela landets ekonomi och konkurrenskraft. Planlösningen bidrar således till att stärka välfärden även i övriga Finland.

### 7.3.5. Landskapsplanen ökar efterfrågan på spårtrafik

Enligt den trafikbedömning som gjorts om utkastet till landskapsplan ökar den nya markanvändningen klart efterfrågan på spårtrafik. För att spårtrafiknätet ska utvecklas och utnyttjas effektivt förutsätts enligt bedömningen att markanvändningen klart koncentreras invid nya banor och banor som utvecklas, så att de dyra investeringarna kan utnyttjas effektivt.

Tätortsområdena i planutkastet var fortfarande för vidsträckta med avseende på trafiksystemets utveckling. Det vore skäl att hänvisa tillväxten i tätorter ännu kraftigare till de kärnområden som ska förtätas och där service och kollektivtrafikförbindelser i allmänhet finns på gångavstånd. Nya tätortsområden borde tas i bruk endast med urskillning. Resultaten av trafikbedömningen bidrog till att områdena för tätortsfunktioner minskades ytterligare i planförslaget och en del angavs som reservområden. Efter ändringarna fördes befolk-

ningen och arbetsplatserna på nytt in i den geografiska informationen med iakttagande av principerna för planen. Ändringar företogs också i det antagna trafiknätet.

De ändringar som företogs i planförslaget hade positiva konsekvenser för trafiken. Användningen av alternativa färd sätt till personbilen ökade och utsläppen av växthusgaser per invånare minskade. Personbilstätheten och vägtrafikarbetet minskade något, men medelhastigheterna inom vägtrafiken förblev desamma som i planutkastet.

Landskapsplanen kan dock inte ensam öka smidigheten i trafiken, minska utsläppen av växthusgaser från trafiken och förbättra kollektivtrafikens ställning. I prognosen fram till 2025 enligt planförslaget är vägtrafikarbetet i Nyland 27 % större än nu. Av ändringen beror +17 % på att markanvändningen i Nyland ökat, men störst är inverkan (+7 %) av att trafiken utanför Nyland och godstrafiken ökat och av den allmänna ökningen av antalet personbilar (+4 %). Kollektivtrafikens andel i Helsingforsregionen är enligt planförslaget 7 % mindre än nu. Ändringen beror inte så mycket på att markanvändningen i Nyland förändrats utan den viktigaste faktorn är ökningen av antalet personbilar, som antas följa den ekonomiska tillväxten. Genom att utveckla trafiksystemet i Nyland och ändra kollektivtrafikens biljettsystem kan minskningen av kollektivtrafikens andel dock dämpas kännbart, framför allt utanför huvudstadsregionen.

I en struktur enligt förslaget till landskapsplan är det klart vanligare att de nya invånarna använder hållbara färd sätt jämfört med planutkastet. De nya invånarna orsakar dock fortfarande större utsläpp än de nuvarande invånarna. Med tanke på trafiken och resorna borde man avhålla sig ifrån att utöka markanvändningen i tätorternas glesa randområden och i tätorter med litet invånarantal utanför tätorterna.

De antaganden som gjorts i rutmaterialet påverkar också resultaten av trafikbedömningarna. I materialet antas att den nuvarande befolknings- och arbetsplatsstrukturen förblir oförändrad och att tillväxt förekommer i alla kommuner. I strukturen enligt planen har den nya befolkningen och arbetsplatserna placerats mekaniskt på de ställen där samhällsstrukturen är mest fördelaktig i varje kommun. Landskapsplanen är emellertid en översiktlig plan och den kan genomföras på flera olika sätt, varvid även konsekvenserna för trafiksystemet kan vara olika.

Genom landskapsplanen kan man inte bestämma att utbudet av kollektivtrafik ska utökas eller t.ex. tidpunkten för trafikinvesteringar. I kapitel 9 i denna planbeskrivning anges vad som förutsätts av annan myndighetsverksamhet för att genomföra och främja en regionstruktur enligt landskapsplanen.



### 7.3.6. Minskat personbilsberoende förutsätter olika utvecklingsåtgärder

I nuläget finns sådan samhällsstruktur som möjliggör ett bra kollektivtrafikutbud samt gång- och cykeltrafik på ett tämligen snävt område i Nyland. En betydande del av nylänningarna bor emellertid på dessa områden i huvudstadsregionen och några stora tätorter. År 2009 bodde 33 % av nyläggningar inom de fotgängardominerade zonerna eller i deras randzon, 43 % inom någon slags kollektivtrafikdominerad zon och resten (24 %) inom bilzoner. I en struktur enligt förslaget till landskapsplan minskar andelen som bor inom fotgängarzonerna (31 %) och ökar andelen som bor inom kollektivtrafikzoner (46 %). Den nya befolkningen placerar sig särskilt i kollektivtrafikzoner (33 %) och bilzoner (33 %). Befolkningsandelen i de trafikmässigt bästa zonerna, fotgängarzonerna och deras randzoner, minskar dock. Fotgängarzonerna finns i tätorternas centrumområden och i dem är det utmanande att försöka förtäta samhällsstrukturen. Planförslaget har dock klart fördelaktigare konsekvenser för samhällsstrukturen och trafiken än planutkastet.

Bakgrundsmaterialet för UrbanZone-bedomningarna var en teoretisk uppskattning av var befolkningen och arbetsplatserna placerar sig 2035, som hade förts in i den geografiska informationen, samt antagandet att av de nya spårförbindelserna skulle utbyggnaden av metron öster- och västerut vara i användning. I övrigt gjordes inga antaganden om utökat kollektivtrafikutbud som väsentligt skulle påverka UrbanZone-zonerna. Målet var att bedöma hur ändringar i markanvändningen i landskapsplanen påverkar zonerna och resorna. I praktiken ordnas ofta kollektivtrafik till nya tätorter och i dem uppstår lokal service om det finns tillräckligt med kompakt markanvändning.

En regionstruktur enligt landskapsplanen minskar inte ensam vardagsreiset per invånare eller koldioxidutsläppen från resorna. UrbanZone-bedomningens viktigaste budskap till den mera detaljerade planeringen är att zonklasserna inte förbättras om inte kollektivtrafikutbudet och den lokala servicen förbättras. I tätortsområden måste kompakt markanvändning anvisas i den omfattning som servicen förutsätter och även det lokala trafiksystemet måste utvecklas. Landskapsplanen skapar förutsättningar för ett med tanke på samhällsstrukturen fördelaktigt trafiksystem.

### 7.3.7. Centrumområdena utvecklas som primära serviceområden och handelns service är lättillgänglig

Handel av regional betydelse styrs i första hand till områden för centrumfunktioner. I stora enheter som angetts separat från centra i planen tillåts ingen nya dagligvaruhandel av regional betydelse eller



annan specialvaruhandel. De stör alltså inte kännbart den kommersiella servicen i centrumområden eller deras utveckling. Den nya servicen placeras nära invånarna, eftersom tilläggsbehovet av affärsutrymme har bedömts områdesvis enligt köpkraften. Handelns servicenät är som helhet tätt, så avstånden för att uträtta ärenden är skäligen.

Största delen av de stora enheterna finns inom den nuvarande samhällsstrukturen. De kan nå tämligen väl med kollektivtrafik och även med cykel eller till fots och de ligger med några undantag åtminstone inom en kollektivtrafikzon enligt Urban Zone 2035-bedomningen. De stora enheter som ännu inte har byggts på områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden är genom en planeringsbestämmelse bundna till förverkligandet av den omgivande samhällsstrukturen.

Den totala dimensioneringen av de stora enheter som angetts i planen är något större än den kalkylerade dimensioneringen. Detta har dock inga negativa konsekvenser för hela servicenätet. Den rymliga totala dimensioneringen erbjuder alternativa förläggningsplatser för handeln. Dimensioneringsklasserna möjliggör mest utrymme i fråga om de stora enheter som inte påverkar konkurrensen med andra områden. I huvudstadsregionen finns just inget utrymme. Detta skapar möjligheter till ett mera balanserat servicenät än för närvarande, där det finns tillräckligt med utvecklingsmöjligheter.

ter utanför huvudstadsregionen. Överdimensioneringen inverkar inte på centra, eftersom nybyggnaden utanför centra inte konkurrerar med centrumhandeln vad arten beträffar.

## 7.4. Bedömning av hur målen nås

### 7.4.1. Bedömning av hur målen för planen nås

Landskapsplanen är en översiktlig plan för markanvändningen, som tjänar till ledning för kommunernas planläggning och myndigheternas övriga planering som gäller områdesanvändningen. Godkännandet och fastställandet av landskapsplanen medför ännu inga ändringar i områdesanvändningen och förverkligar inte de mål som satts för planen. Myndigheterna ska försöka främja att landskapsplanen genomförs och målen för pla-

nen uppnås genom åtgärder, beslut och styrning som gäller områdesanvändningen. För att planen ska genomföras förutsätts åtgärder särskilt inom kommunernas planläggning. Landskapsplanens styrande inverkan förverkligas och målen uppnås i första hand genom planbestämmelserna, planbeteckningarna, plankartan samt genom tolkning och efterlevnad av planen.

I tabellen nedan bedöms hur de mål som satts för planen nås med hjälp av planlösningen. Målen för planen presenteras mera ingående i kapitel 3 och sätten att uppnå målen i kapitel 5 i beskrivningen. Planens konsekvenser bedöms enligt tema i kapitel 5 medan de totala konsekvenserna och rättsverkningarna bedöms i kapitel 7. Av tabellen framgår att merparten av de mål som satts för planen uppnås med dess hjälp. Endast ett mål uppnås delvis och inte ett enda mål uppnås inte alls.

## 1. Region- och samhällsstrukturen förtätas

Mål för planen	Metoder för att uppnå målet i planen	Konsekvenser av planen	Uppnående av målet
I första hand utnyttjas den nuvarande samhällsstrukturen så att tyngdpunkten i utvecklingen ligger på de resezoner som bäst med tanke på utsläppen från trafiken. I markanvändningslösningarna utnyttjas dessutom så effektivt som möjligt Västmetron till Matby och Ringbanan, som håller på att byggas.	Nya tätorter och arbetsplatsområden är i huvudsak placerade i nuvarande och nya stationstrakter för spårtrafiken och i områden som är fördelaktiga med tanke på resandet. Det har angetts att nuvarande stationstrakter och tätortsområden och områden som stöder sig på de nya metrosträckningarna ska förtätas. Stråvan är att styra glesbebyggelse till tätorter och byar.	Tillväxttrycket och således också konsekvenserna riktar sig i första hand mot befintliga områden för tätortsfunktioner, särskilt stationstrakter. På längre sikt berör konsekvenserna också nya stationstrakter och järnvägskorridor.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Principerna för förenhetligande definieras för de befintliga centralorterna så att stationstrakterna vid de befintliga banorna och de tätorter som stöder sig på busstrafikens kvalitetskorridor stärks.	I planbestämmelserna anges principerna för tidsplanen för ibruktagande av tätorterna. Med förtätning beteckning anges de tätortsområden som är viktiga med tanke på förtätningen och som i huvudsak ligger i befintliga stationstrakter och i tätortsområden som stöder sig på stark busstrafik och det expanderande metronätet.	Tätorterna är utsatta för tillväxttryck framför allt i de områden som är bäst tillgängliga med kollektivtrafik. Ökat antal invånare och arbetsplatser i tätbebyggda områden förbättrar kollektivtrafikens lönsamhet och förutsättningarna att förbättra servicen. Belastningen på kollektivtrafiken ökar vilket också förutsätter investeringar framför allt i bannätet.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Vid behov ser man över centralortsnetet i de nuvarande landskapsplanerna och utreder möjligheterna att inskränka de nuvarande områdena för tätortsfunktioner eller alternativt förverkliga dem etappvis.	Under planprocessen har man sett över centralortsnetet i landskapsplanerna, strukit de områden för tätortsfunktioner som är mest ofördelaktigt belägna och med reservområdesbeteckning angett områden som borde tas i bruk först mot slutet av planeringsperioden. I utvecklingsrekommendationen för bosättning försöker man i första hand styra bosättning till tätorter.	Inskränkningen av områden för tätortsfunktioner gör att tillväxttrycket riktas mot de befintliga tätorterna. På reservområdena kan förändringar förväntas på lång sikt, vilket medför osäkerhet för kommunplanläggningen och markägarna, men det kan också göra styrningen av markpolitiken klarare.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.



Mål för planen	Metoder för att uppnå målet i planen	Konsekvenser av planen	Uppnående av målet
<p>Man förbereder sig på att öppna nya tillväxtkorridorer som stöder sig på spårtrafik på längre sikt, för att säkerställa möjligheterna att förverkliga dem.</p>	<p>I planen anges nya bansträckningar för fjärrtrafik i riktning mot Åbo och S:t Petersburg. Bannätet för regional trafik utvidgas öster- och västerut och i planen anges ny tätortsstruktur som stöder sig på det.</p>	<p>De nya tillväxtkorridorerna för spårtrafik möjliggör nya tätortsområden om man får ett bindande beslut om att banorna kommer att byggas. Konsekvenserna infaller sannolikt först mot slutet av planeringsperioden.</p>	<p>Det mål som satts för planlösningen uppnås.</p>
<p>Ett fungerande och hållbart trafiksystem som stöder region- och samhällsstrukturen i landskapsplanen utarbetas. I landskapsplanen behandlas omstigningsplatser av betydelse för den regionala kollektivtrafiken, de lösningar som anslutningsparkeringen förutsätter, stationer för spårtrafiken, kollektivtrafikens kvalitetskorridorer samt förbättrande av cyklingsmöjligheterna.</p>	<p>Strävan har varit att stöda utvecklingen av kollektivtrafiksystemet i landskapet genom att anvisa omstigningsplatser och anslutningsparkeringsplatser, genom utvecklingsprincipbeteckningen för tvärgående kollektivtrafikförbindelser samt genom förlängningen av metron.</p> <p>Medan planen utarbetats har man utrett och i planbeskrivningen inskrivit vilka slags åtgärder för att utveckla trafiksystemet som kan stöda regionstrukturens utveckling.</p>	<p>Planen förbättrar de strålförmiga och tvärgående trafikförbindelserna i landskapet, samt stöder utvecklingen av kollektivtrafiken. Planlösningen bidrar också indirekt till att förbättra cyklingsmöjligheterna genom att samhällsstrukturen förtätas.</p>	<p>Det mål som satts för planlösningen uppnås.</p>
<p>Som en del av samhällsstrukturen tryggas ett tillräckligt och lättillgängligt nätverk av rekreationsområden och ett fungerande ekologiskt nätverk.</p>	<p>Nätverket av rekreationsområden och det ekologiska nätverket har granskats som en del av grönstrukturen endast till de delar som behandlingen av andra teman har krävt det. Dessutom har nätverket Natura 2000 uppdaterats delvis. På de områden som ändras har uppnåendet av målet tryggats genom planbeteckningar och planeringsbestämmelser.</p>	<p>Konsekvenserna varierar från område till område och riktar sig mot en liten del av nätverken i landskapet. Konsekvenserna är i huvudsak indirekta. På några områden är risken för att nätverket försämras större än tidigare, men ställvis kan nätverken också stärkas. Planen försämrar inte kännbart landskapets nätverk av rekreationsområden och konsekvenserna för det ekologiska nätverkets funktionsduglighet är små.</p>	<p>Det mål som satts för planlösningen uppnås.</p>

## 2. Metropollandskapets konkurrenskraft stärks

Mål för planen	Metoder för att uppnå målet i planen	Konsekvenser av planen	Uppnående av målet
Riksomfattande och internationella trafikförbindelsers funktionsduglighet främjas genom att man förbereder sig på att nya spårförbindelser förverkligas från Helsingfors i riktning mot Åbo och S:t Petersburg. Dessutom utreds möjligheterna att anvisa en områdesreservering för ett flygfält i Helsingforsregionen.	Genom planen har nya internationella banförbindelsers funktionsduglighet främjats genom att nya banförbindelser har anvisats i riktning mot Åbo (Esa-banan) och S:t Petersburg (Östbanan). Det har inte gjorts tillräckliga utredningar om ett flygfält i Helsingforsregionen, som skulle ha kunnat läggas till grund för ett beslut om placeringen av det nya flygfältet i planen.	Ett förverkligande av Östbanan och Esa-banan förbättrar och försnabbar trafikförbindelserna öster- och västerut. Om Östbanan förverkligas binder den Borgå bättre till Helsingfors influensområde. De nya banorna kommer sannolikt inte att förverkligas före den målsatta tidpunkten.	Det mål som satts för planlösningen uppnås delvis.
Utöver de strålförmiga trafikförbindelserna utvecklas tvärgående trafikförbindelser.	I planen anges trafikförbindelser av betydelse på landskapsnivå, även tvärgående.	Planen förbättrar de strålförmiga och tvärgående trafikförbindelserna i landskapet. Beteckningen för tvärgående kollektivtrafikförbindelse i huvudstadsregionen främjar kollektivtrafiken i huvudstadsregionen. Genom att utveckla omstigningsplatser kan den tvärgående kollektivtrafiken knytas till den strålförmiga kollektivtrafiken.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Metropollandskapets kulturella och miljömässiga särdrag samt möjligheterna att erbjuda mångsidiga och varierande livsmiljöer utnyttjas.	Tätortsfunktionerna har stärkts i landskapets olika regioner, med tonvikt på de områden där det är bäst att bo. Byarna av betydelse på landskapsnivå erbjuder ett alternativ till glesbebyggelse.	När de befintliga tätorterna förtätas blir det möjligt att utveckla kulturellt mångsidiga miljöer med mångsidigt befolkningsunderlag, vilket förhindrar segregation. Starkare befolkningsunderlag i byarna bidrar till att bevara service och annan utveckling i byarna. När byarna förtätas och växer förändras bylandskapet.  I planen anvisas områden för tätortsfunktioner på olika håll i landskapet, vilket stöder uppnåendet av målet. Det kan vara svårt att bedöma hur kulturella och miljömässiga särdrag utnyttjas.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Näringslivets etableringar i områden som är centrala för verksamheten stöds och samtidigt förbättras arbetsplatsernas tillgänglighet genom att deras placering nära invånarna invid goda kollektivtrafikförbindelser främjas.	I planen har arbetsplatsområden anvisats nära tätorter och områden som är fördelaktiga i trafikhänseende. I planen har anvisats industriområden som på grund av verksamhetens art, sina miljökonsekvenser eller andra orsaker inte kan placeras i omedelbar närhet av bosättning.	Arbetsplatsområden, industriområden samt trafikleder som förverkligas förbättrar näringslivets konkurrenskraft och verksamhetsmiljö, sysselsättningen och levnadsstandarden. Planen möjliggör också koncentration av verksamhet samt agglomerationsfördelar mellan aktörerna.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.

### 3. Handelns servicenät planeras så att det utgör en del av region- och samhällsstrukturen.

Mål för planen	Metoder för att uppnå målet i planen	Konsekvenser av planen	Uppnående av målet
Handelns servicenät ses över enligt utgångspunkterna för landskapsplanen för Nyland, där detaljhandel av regional betydelse i första hand styrs till områden för centrumfunktioner.	<p>Detaljhandel av regional betydelse styrs i första hand till centra.</p> <p>Affärer som placeras i centra kompletteras med ett nätverk av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse, i vilka tillåts sådan ny handel av regional betydelse, som med hänsyn till affärens art kan förläggas även utanför centrumområden. Dimensioneringen av handeln har beräknats enligt den nuvarande och framtida befolkningens behov med hänsyn till affärernas art.</p>	Handelslösningens konsekvenser riktar sig i första hand mot centrumområdena. Planlösningen stöder en balanserad utveckling av landskapet med en enhetlig struktur och många centralorter. När centra utvecklas bevaras också annan service i centra. Handel som förläggs utanför centra har inga betydande negativa konsekvenser för centras utveckling, eftersom affärernas art har beaktats i planeringsbestämmelsen.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Sådana ändringar i lagstiftningen om handel som ska beaktas när lagändringen träder i kraft beaktas.	<p>I planen fastställs de undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse med hänsyn till affärens art, anges maximidimensioneringen av detaljhandel av regional betydelse samt dimensioneras detaljhandel som förläggs i centrumområden i tillämpliga delar.</p> <p>Ändringarna i lagstiftningen om handeln har beaktats i planeringsbestämmelserna för tätorts- och arbetsplatsområden, stora detaljhandelsenheter och centrumfunktioner.</p>	Konsekvenserna av servicestrukturen i planen varierar enligt den angivna dimensioneringen i centra på olika nivåer och på områdena för stora detaljhandelsenheter.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Planeringen, dimensioneringen och tidtabellen för detaljhandel av regional betydelse styrs genom att de knyts till utvecklingen av den övriga samhällsstrukturen.	<p>Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse styrs i första hand till områden för centrumfunktioner.</p> <p>En del av tilläggsbehovet styrs till centra, en del till stora enheter och en del av tilläggsbehovet förverkligas lokalt utanför dessa områden.</p> <p>Enligt planeringsbestämmelsen är förverkligandet av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse knutet till förverkligandet av omgivande områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden.</p>	<p>Planlösningen styr placeringen av handel av regional betydelse så att den kommer nära invånarna. Planen och dess planeringsbestämmelser gör det möjligt att bevara ett tätt handelsservicenät, där tillgången på lättillgängliga kommersiella tjänster är god.</p> <p>Planlösningen gör det inte möjligt att förverkliga stora detaljhandelsenheter som är lösryckta från den befintliga samhällsstrukturen, eftersom förverkligandet av stora enheter genom bestämmelserna är kopplat till förverkligandet av de omgivande områdena.</p>	Det mål som satts för planlösningen uppnås.

#### 4. Styrandet av byggandet i byarna och annat byggande på glesbygden

Mål för planen	Metoder för att uppnå målen i planen	Konsekvenserna av planen	Uppnående av målet
Det beaktas att behovet av att styra glesbebyggelsen varierar i olika regioner, styrbehov finns särskilt i Helsingforsregionen. I landskapsplanen meddelas planeringsbestämmelser genom vilka man försöker styra bosättningen till byarna.	I urvalsgrunderna för byar av betydelse på landskapsnivå har man beaktat att styrbehovet varierar i landskapets olika delar. Planeringsbestämmelsen för vita områden styr byggandet till tätorter och byar i de 14 kommunerna i Helsingforsregionen. I de 12 andra kommunerna gäller en motsvarande utvecklingsrekommendation med lättare styrande inverkan.	Förhindrar oönskad splitt-ring av samhällsstrukturen.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
De med tanke på region- och samhällsstrukturen viktigaste byarna definieras och beteckningarna för byar i landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland förenhetligas.	I planen anges de byar av betydelse på landskapsnivå som har definierats utgående från samma principer för hela området. Planbeteckningarna har förenhetligats.	Markanvändningen i byarna av betydelse på landskapsnivå effektiviseras och byarna kan växa.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.
Jord- och skogsbruksnäringarna verksamhetsförutsättningar främjas genom att enhetliga åkerfält och skogsområden bevaras.	I planen anges byar av betydelse på landskapsnivå till vilka glesbebyggelsen bör styras. Tätortsstrukturens tillväxt styrs till den nuvarande samhällsstrukturen.	När bosättningen koncentreras och glesbebyggelsen styrs till byar sparas sammanhängande skogsområden och åkerfält.	Det mål som satts för planlösningen uppnås.



## 7.4.2. Bedömning av hur de särskilda målen i de riksomfattande målen för områdesanvändningen nås

### Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön

En planlösning enligt grundstrukturen i etapp-landskapsplan 2 styr byggandet av en tät och enhetlig samhällsstruktur. De befintliga tätorterna och stationstrakterna invid spårtrafik förtätas och nya tätorter anvisas invid befintliga och nya bansträckningar. Nya områden för tätortsfunktioner knyts till förverkligandet av bansträckningarna. Planen har ingen kännbart försämrande inverkan på grönstrukturens funktionsduglighet i landskapet. Planen förbättrar förutsättningarna för näringslivets konkurrenskraft genom att förkorta avstånden mellan arbetstagare, arbetsplatser och marknader. Planen stöder utvecklandet av ett hållbart kollektivtrafiksystem särskilt i huvudstadsregionen. Handelns servicenät samt centralorts nätet styr placeringen av kommersiell service i nära anslutning till den övriga samhällsstrukturen.

### Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning

I planen anvisas nya järnvägsförbindelser för fjärrtrafik i riktning mot Åbo och S:t Petersburg. När järnvägsförbindelsen i riktning mot S:t Petersburg som går via flygplatsen byggs förbättrar den spårförbindelserna på internationell, nationell och landskapsnivå samtidigt som den frigör kapacitet på huvudbanan för närtrafikens behov. Centrumslingan som anvisats i planen minskar belastningen på Helsingfors bangård, vilket är en förutsättning för att förbättra verksamhetsförutsättningarna för fjärr- och närtågtrafiken. Det har inte gjorts tillräckliga utredningar om ett flygfält för Helsingforsregionen som kunde ha legat till grund för att anvisa en ny plats för flygfältet i landskapsplanen.

I planen kompletteras energiförsörjningsnätet genom att betydande sträckningar för kraftledningar och områden för energiförsörjning anges. I planen anges också betydande behov av förbindelse för undervattenskablar samt sträckningar för undervattenskablar i riktning mot Estland.

### Specialfrågor i Helsingforsregionen

I landskapsplanen har angetts områden som är tätbebyggda och som ska förtätas och som ligger inom kollektivtrafikens serviceområden. I Helsingforsregionen är dessa områden belägna i metropolområdets kärnområde samt i bansträckningarnas tätortsområden. Tätare tätorter förbättrar ytterligare kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar. Förverkligandet av nya betydande tätorter är kopplat till ett bindande beslut om att

bygga den nya järnvägsförbindelsen och stationen. Härigenom säkerställs att kollektivtrafikförbindelserna utnyttjas och förhindras att tätorter som är lösryckta från den övriga samhällsstrukturen uppkommer. Byar av betydelse på landskapsnivå förebygger glesbebyggelse som är lösryckt från samhällsstrukturen.

Omstigningsplatser för kollektivtrafiken, anslutningsparkeringsplatser samt tvärgående kollektivtrafikförbindelser i huvudstadsregionen förbättrar trafiksystemet i regionen, stöder en enhetligare samhällsstruktur samt dämpar klimatförändringen. Flygbanan knyter Helsingfors-Vanda flygplats till bannätet för fjärrtrafiken.

## 7.5. Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000

Nätverket Natura 2000 är Europeiska unionens heltäckande nätverk av områden som är viktiga för naturskyddet, varmed syftet är att stoppa utarmningen av naturens mångfald. Syftet är särskilt att skydda naturtyper, arternas livsmiljöer samt områden som är viktiga för fågellivet. Statsrådet har fatta beslut som gäller Finlands nätverk 1998, 1999, 2002, 2004, 2005 och 2012.

Särskilda bestämmelser om nätverket Natura 2000 ingår i 10 kap. i naturvårdslagen. I 197 § i markanvändnings- och bygglagen sägs att när en plan godkänns och fastställs ska iakttas 10 kap. i naturvårdslagen. Landskapsplanen är en sådan plan som avses i naturvårdslagen och när den utarbetas ska det bedömas om genomförandet av planen sannolikt betydligt försämrar de naturvärden för vars skydd ett område har införlivats i nätverket Natura 2000.

I landskapet Nyland finns över 100 områden som hör till nätverket Natura. Deras sammanlagda areal är cirka 180 000 hektar. I alla tidigare landskapsplaner för Nyland och Östra Nyland har man bedömt konsekvenserna för Naturaområdena.

I samband med etapplandskapsplan 2 har iakttagits de tidigare bedömningsmetoderna och utnyttjats de bedömningsresultat som redan erhållits. Vid bedömningarna har man gått igenom vilket förhållande vart och ett av de över 100 Naturaområdena på planområdet har till planförslaget. Bedömningen visade att planförslaget har endast små konsekvenser för de flesta Naturaområdena eller att inga konsekvenser alls uppkommer. Konsekvenser uppkommer, även om de är små och indirekta, av bl.a. förtätningens beteckningar som angetts för områden tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen och av nya bansträckningar som korsar åar som är Naturaområden.

Mera omfattande Naturabedömningar gjordes i fråga om Noux samt fågelområdena i Östersundom och lunden på Svarta backen. Vid den närma-



re områdesspecifika bedömningen utreddes bl.a. skyddsvärdena enligt naturtyp och art, den nuvarande markanvändningen, tidigare utredningar och bedömningar, planförslagets konsekvenser och influensområde, metoder att förebygga och dämpa negativa konsekvenser samt osäkerhetsfaktorer som hänför sig till bedömningen. Till sist gjordes en helhetsbedömning och slutsatsen var att planförslaget inte försämrar de naturvärden som ligger till grund för Naturaområdena på det sätt som avses i naturvårdslagen.

De områdesvisa Naturabedömningarna har presenterats i form av en separat utredning om etappplansplan 2 för Nyland och områden enligt programmet Natura 2000 (Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava ja Natura 2000 -ohjelmat alueet). De två mera ingående utredningarna om Noux samt fågelområdena i Östersundom och lunden på Svarta backen finns i form av separata rapporter. Utredningarna visar, att planförslaget inte föranleder sådana i naturskyddslagens § 65 av-

sedda konsekvenser, som skulle förhindra fastställande av planen.

Nylands förbund gjorde bedömningen i samarbete med ELY-centralen i Nyland så att förbundet utnyttjade ELY-centralens material och sakkunskap i sitt arbete samt hörde ELY-centralen i olika faser av bedömningen. Dessutom samarbetade förbundet vid utarbetandet av den omfattande Naturabedömningen i anslutning till kommunernas gemensamma generalplan för Östersundområdet.

Angående bedömningen av Naturaområdet Noux begärdes utlåtande enligt naturvårdslagen av Nylands ELY-central och Forststyrelsen. Slutsatsen i bägge utlåtandena var att det inte finns några hinder enligt naturvårdslagen för att godkänna planförslaget. Eftersom fullmäktige inte fastställde Östersundområdet utan lämnade det tillbaka för fortsatt behandling behövdes inga myndighetsutlåtanden om Naturaområdena fågelområdena i Östersundom och lunden på Svarta backen.



# DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN



# 8. DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN

## 8.1. Växelverkan när etapplandskapsplanen utarbetas

Genom växelverkan har alla intresserade haft möjlighet att delta i diskussionen om planens innehåll, konsekvenser och andra centrala frågor. Deltagandemetoderna har varit framläggande av materialet på lagstadgat sätt, myndigheternas samråd och överläggningar med intressentgrupper, presentationer och seminarier samt fri diskussion med dem som bereder planen. Officiella utlåtanden har begärts av kommunerna, de med tanke på planprocessen viktigaste aktörerna och sammanslutningarna samt av alla myndigheter vilkas ansvarsområden behandlas i planen. Det har hela tiden varit möjligt att komma med fritt formulerad respons.

Under planprocessen har det ordnats seminarier och diskussioner för olika målgrupper. Härigenom har man kunnat öka samarbetet och engagemanget i syfte att nå de gemensamma målen. Strävan har varit att koncentrera de möten som varit öppna för alla intressenter till tiden för avgivande av respons medan planen varit framlagd i respektive fas. Dessutom har det ordnats presentationer och diskussioner för vissa målgrupper. Under denna planrunda har man särskilt velat få medlemskommunernas förtroendevalda att delta och engagera sig i beredningen av landskapsplanen. De har aktiverats på regionala seminarier, där man har satt sig in i aktuella utmaningar med tanke på beredningen av planen och de frågor som är viktiga för respektive region. Nylands förbunds webbplats har använts som interaktionskanal på nytt sätt, genom att man utvecklat bl.a. karttjänsten och videosändningarna.

För att kunna utnyttja den sakkunskap som finns så bra som möjligt har det inrättats expertarbetsgrupper som stöd för arbetet. Till dem har hört bl.a. expertarbetsgrupper i anslutning till olika utredningar. Via kommunernas tjänstemannagrupper som sammanträder regelbundet har man fått praktiska och aktuella kommun- och expertaspekter på arbetet. Genom aktivt samarbete har man också försökt få dem som ska genomföra planen att binda sig vid landskapsplanens innehåll. En viktig roll i styrningen av beredningen av landskapsplanen har innehaft av en styrkommitté bestående av representanter för landskapsstyrelsen.

## 8.2. Begynnelsefasen

Etapplandskapsplan 2 för Nyland kungjordes första gången i början av 2009. Efter det att förbunden gått samman i början av 2011 beslöt man att

kungöra planarbetet på nytt inom det utvidgade planområdet. Det landskapsplanearbete som pågått i östra Nyland avbröts när det gemensamma planarbetet inleddes på området för de sammanlagda förbunden. I begynnelsefasen utarbetades ett program för deltagande och bedömning, som innehöll de med tanke på planarbetet viktigaste temana och en beskrivning av processen, och informerades intressenterna om sina påverkningsmöjligheter.

Bägge gångerna tog man emot respons på programmet för deltagande och bedömning. Medan programmet var framlagt 2009 kom respons från kommunerna, olika myndigheter och organisationer. Efter det att programmet hade ändrats 2011 kom det mindre respons, men privatpersonerna var aktivare. Intressenterna kom med mångsidig respons som i varierande mån gällde även sådana markanvändningsfrågor som man inte haft för avsikt att behandla i denna etapplandskapsplan. Responsen kommer att utnyttjas i framtiden när följande landskapsplanerundor planeras.

Myndigheternas första lagstadgade samråd ordnades 2009. Efter det att förbunden gått samman och utgående från det ändrade programmet för deltagande och bedömning ordnades myndigheternas första samråd på nytt 2011.

## 8.3. Utkastet till landskapsplan

Utkastet till landskapsplan var framlagt för allmänheten 16.5–17.6.2011 i medlemskommunerna, Nylands förbund samt i karttjänsten på Nylands förbunds webbplats. Medan planen var framlagd presenterades den på möten för allmänheten som ordnades i varje ekonomisk region, samt på seminarier för kommunernas tjänstemän och förtroendevalda. Planen presenterades också i kommunernas fullmäktigeförsamlingar och styrelser.

Det kom ungefär 250 åsikter och 100 utlåtanden om planutkastet. Över en fjärdedel av åsikterna gällde Kuuma-regionen. Största delen av åsikterna gällde by- och glesbebyggelse, grön- och rekreationsområden, tätorter samt trafikprojekt. Av utlåtandena gällde åter ungefär en tredjedel lösningarna avseende region- och samhällsstrukturen, såsom tätorts- och arbetsplatsområden samt reservområdena för dessa.

Planlösningen bearbetades utgående från utlåtandena och åsikterna. Medan förslaget bereddes fördes också diskussioner med intressentgrupperna och kommunerna, och utgående från dem klarade de slutliga principerna för lösningen i plan-

förslaget. Exempelvis urvalsprinciperna för byar av betydelse på landskapsnivå, som väckt mycket diskussion, sågs över och i planförslaget presenterades byar av betydelse på landskapsnivå som avvek något från utkastet. Också gränserna för tätorter och reservområden sågs över utgående från responsen. Ett mera detaljerat sammandrag av all respons som kommit finns att tillgå.

Efter det att utkastet till landskapsplan utarbetades lät man göra nödvändiga tilläggsutredningar och bedömde konsekvenserna av planutkastet. Dessutom begärdes expertutlåtanden om utkastet. Utomstående experter bedömde planutkastet ur ekonomiskt, socialt och samhällsstrukturellt perspektiv samt med avseende på metropolområdets konkurrenskraft. Planlösningen avancerade utgående från dessa resultat.

» **Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaaluonnoksesta.** Nylands förbunds publikationer E 117 – 2011.

» **Ehdotusvaiheen asiantuntija-arvioinnit.** Nylands förbunds publicerad rapport 2012.

## 8.4. Förslaget till landskapsplan

### 8.4.1. Det första framläggandet

Planförslaget bereddes i den riktning som responsen, expertutlåtandena och konsekvensbedömningarna pekade och landskapsstyrelsen drog för ett tema i gången upp principiella riktlinjer till stöd för beredningen av planförslaget, i fråga om t.ex. tätorter, spårlösningarna och bynätet. Medan planförslaget bereddes hålls också flera gånger inofficiella överläggningar med miljöministeriet.

Medan planförslaget bereddes ordnades tre regionala seminarier där principerna för planförslaget diskuterades med förtroendevalda och tjänstemän från regionen. Principerna för planen behandlades också på ett seminarium för intressenter, dit kommunernas planerare samt företrädare för staten och organisationer var inbjudna. För landskapsfullmäktige och landskapsstyrelsen ordnades ett eget seminarium, där man diskuterade lösningarna i planförslaget.

Förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland var **framlagt 14.5–15.6.2012**. Tiden för avgivande av utlåtande fortsatte till 30.6.2012. Planen var framlagd i Nylands förbunds medlemskommuner

samt i Nylands förbunds kansli. Det var också möjligt att bekanta sig med planmaterialet på Nylands förbunds webbplats. Det var också möjligt att framföra officiella anmärkningar till planförslaget via karttjänsten. Medan planförslaget var framlagt ordnades fem möten i de olika regionerna där planen presenterades för intressenterna.

### Responsen på planförslaget

Det kom ungefär hundra anmärkningar om planförslaget från invånare och intressenter. Största delen av anmärkningarna gällde huvudstadsregionen (34 %). 17 % av responsen gällde västra Nyland, 16 % gällde Kuuma-regionen och mindre än 1 % östra Nyland. En tredjedel av responsen gällde flera regioner eller så gällde responsen planen överlag.

I de anmärkningar som gällde huvudstadsregionen framhövdes särskilt vikten av att värna om grönområden och kulturmiljöer när samhällsstrukturen förtätas. I de anmärkningar som gällde västra Nyland framträdde frågan om regioncentra, och man ville att Karis skulle anges som regioncentrum i stället för Ekenäs. I Kuuma-regionen gällde anmärkningarna särskilt trafiklederna samt gränserna för tätorts- och arbetsplatsområden. I utkastfasen kom mycket respons på bylösningen, som man försökte beakta så bra som möjligt när förslaget bereddes. I förslagsfasen kom det inte många anmärkningar som gällde byarna.

Det kom något under hundra utlåtanden om planförslaget. Största delen av utlåtandena behandlade förenhetligandet av samhällsstrukturen och man föreslog bl.a. ändringar i gränserna för områden för tätortsfunktioner och reservområden. I utlåtandena lyfte man också fram de nya spårtrafiksträckningarna, trafiklederna och kollektivtrafikförbindelserna. Överlag betraktades det som en bra lösning att knyta nya områden till spårbindelser och goda kollektivtrafikförbindelser. Responsen på handelslösningen gällde i huvudsak dimensioneringen av centra och stora detaljhandelsenheter samt den styrande inverkan. Ett mera detaljerat sammandrag av all respons finns att tillgå.

Myndigheternas samråd i förslagsfasen enligt MBL 66 § ordnades i oktober 2012. Enligt miljöministeriets åsikt var den utredning om handels servicenät som låg till grund för planlösningen bra, men den hade inte beaktats konsekvent när planlösningen utarbetades. I synnerhet maximidimen-

sioneringarna av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centra var höga.

På grund av myndigheternas samråd beslöt man att ändra planförslaget för handelslösningens del.

#### 8.4.2. Det andra framläggandet

Handelslösningen ändrades genom att antalet dimensioneringsklasser för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför centra utökades och härigenom krymptes maximidimensioneringarna. Kalkylen för den totala dimensioneringen ändrades däremot inte. Också planeringsbestämmelserna i anslutning till handeln ändrades. Dessutom kompletterades planbeskrivningen i fråga om motiveringen, tolkningen samt konsekvensbedömningen av handelslösningen. Enligt det ändrade planförslaget krympte den sammanlagda maximidimensioneringen av stora enheter av regional betydelse med cirka 350 000 m<sup>2</sup>-vy jämfört med det tidigare förslaget. I detta skede företogs inga andra ändringar än de som gällde handeln i planförslaget. Ändringarna var så betydande att hela förslaget måste läggas fram på nytt.

Förslaget till etappplansplan 2 för Nyland var **framlagt på nytt 20.11.2012–21.12.2012**. Tiden för avgivande av utlåtande pågick till årets slut.

#### Responsen på planförslaget

Det kom sammanlagt 22 anmärkningar till planförslaget när det var framlagt på nytt. Av de 11 som gällde handelslösningen handlade de flesta om maximidimensioneringarna av stora enheter av regional betydelse utanför centra. Dessutom ansågs planeringsbestämmelsernas tidsplan för byggandet av stora enheter vara alltför bindande.

Det kom 52 utlåtanden av vilka 21 gällde handelslösningen. Även i utlåtandena uppmärksammades de krympta maximidimensioneringarna, som ansågs skada utvecklingen av kommersiella områden. När det gäller planeringsbestämmelserna fästes uppmärksamhet vid definitionen av affärernas art på områden för stora enheter, stora enheters geografiska omfattning samt byggtidpunkten. Ett mera detaljerat sammandrag av all respons finns att tillgå.

Myndigheternas andra samråd i förslagsfasen enligt MBL 66 § hölls i januari 2013. Under samrådet framkom inte några sådana saker som skulle ha föranlett betydande behov av ändringar i planförslaget.

#### 8.4.3. De viktigaste ändringarna i samband med färdigställandet av planförslaget

När planförslaget färdigställdes behandlades de olika temana i etappplansplan 2 som följer:

- **Områdena för tätortsfunktioner** ändrades inte mera, i enlighet med landskapsstyrelsens linje.
- I gränserna för utvecklingsprincipbeteckningen för **reservområden för tätorter** företogs små ändringar, varav största delen hänför sig till objekt i Helsingforsregionens MBT-genomförandeprogram.
- I gränserna för utvecklingsprincipbeteckningarna för **område som ska förtätas** företogs ändringar av teknisk natur.
- Tolkningen av planeringsbestämmelserna för **område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik** samt för **utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik** förtydligades i planbeskrivningen.
- I bansträckningarna företogs inga ändringar men sträckningen för Östbanan anges del vis med en ny **riktgivande tunnelbeteckning**, till vilken inte hänför sig bygginskränkning enligt MBL 33 § 1 mom.
- I **handeln**s planeringsbestämmelser företogs små ändringar och planbeskrivningen kompletterades särskilt i fråga om tolkningarna och konsekvensbedömningen av handelslösningen.
- **Bynätet** ändrades inte men planbeskrivningen kompletterades bl.a. med en tolkning av möjligheterna att utveckla lokala byar och landsbygden.
- I fråga om **försvarsmaktens öar** företogs ändringar på Mjölö genom att beteckningen EP ändrades till EP/u.
- Dessutom företogs mindre ändringar i bl.a. kraftledningarnas sträckningar.
- De ändringar som skulle föreslås i planförslaget diskuterades med miljöministeriet. Ändringarna ansågs vara av ringa betydelse och de krävde inte att planförslaget skulle läggas fram på nytt.

**När förslaget färdigställdes företogs följande ändringar i de kartor som ska fastställas:**

ÄNDRING	MOTIVERING TILL ÄNDRINGEN	KOMMUN som berörs av ändringen
<b>Tätorts- och arbetsplatsområden, områden för centrumfunktioner</b>		
Reservområdesbeteckningen i Mankby (utvecklingsprincipbeteckning) stryks delvis	MBT-objekt i Helsingforsregionen	Esbo
Reservområdesbeteckningen i Grundbacka (utvecklingsprincipbeteckning) stryks delvis	MBT-objekt i Helsingforsregionen	Esbo
Reservområdesbeteckningen I Kytömaa (utvecklingsprincipbeteckning) stryks	Stationen nära, MBT-objekt i Helsingforsregionen	Kervo
Reservområdesbeteckningen I Purola (utvecklingsprincipbeteckning) stryks	Stationsområde, fördelaktigt läge i samhällsstrukturen.	Tusby Träskända
Reservområdesbeteckningen I Jokela (utvecklingsprincipbeteckning) stryks	MBT-objekt i Helsingforsregionen	Tusby
Egenskapsbeteckningen för område för tätortsfunktioner som ska förtätas krymps på fågelvåtmarken i Finno, tas bort från vattenområdet.	Teknisk korrigerig. Förblir tätort i enlighet med den gällande planen.	Esbo
Egenskapsbeteckningen för område för tätortsfunktioner som ska förtätas i Vik- Gammelstadviken krymps till den del som den är placerad utanför området för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen.	Teknisk korrigerig, områden för tätortsfunktioner som ska förtätas anvisas inte utanför områdena för tätortsfunktioner.	Helsingfors
Beteckningen för område för tätortsfunktioner som ska förtätas avgränsas till Bastövägen i Nordsjö i Helsingfors.	Företas i form av en teknisk ändring med landskapsplanens noggrannhet av översiktlig plan.	Helsingfors
EP-området i Skavaböle anges på kartan över beteckningar som upphävs	Kartan över beteckningar som upphävs och förslagens karta förenhetligas. Teknisk korrigerig, hade glömts bort på kartan över beteckningar som upphävs.	Tusby
Området för centrumfunktioner i Lovisa flyttas ca 2 mm västerut på kartan.	Teknisk korrigerig, i den gällande landskapsplanen för Östra Nyland sträcker sig området för centrumfunktioner till västra sidan av banan.	Lovisa
Beteckningen för arbetsplatsområde på remsan mellan Lammin-suo naturskyddsområde och Tavastehusleden i Vanda stryks.	Teknisk korrigerig, gränsen för skyddsområdet sträcker sig till vägen.	Vanda
<b>Grönstrukturen</b>		
En del av den friluftsled i öst-västlig riktning som angetts vid den upphävda tätorten i Hyvinge flyttas så att den går från kommungränsen till Petkelsuo.	Teknisk korrigerig, leden utmärkts i enlighet med den redan inrättade vandringsleden Seitsemän veljestä.	Hyvinge
Området för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen upphävs och reservbeteckningen stryks där den överlappar Naturaområdet Paloniemi.	Teknisk korrigerig, litet område (områdena vid Lojo sjö, delområdet ängarna i Paloniemi)	Lojo
Området för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen upphävs där det överlappar Naturaområdet Ojamonkangas.	Teknisk korrigerig, litet område (Lojoåsen och Ojamonkangas)	Lojo
Området för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen upphävs och beteckningen för förtätande stryks i närheten av gränsen mellan Lojo och Vichtis där den överlappar Naturaområdet.	Teknisk korrigerig, litet område (Lojoåsen och Ojamonkangas)	Lojo

Trafiksystemet		
Den nya beteckningen "trafiktunne, riktgivande sträckning" införs och används för att beteckna Flygbanan och Östbanan.	Den separata beteckningen "trafiktunnel, riktgivande sträckning" införs, eftersom ingen byggnadskränkning hänför sig till en riktgivande tunnel. Den nya beteckningen klarlägger lösningen på plankartan.	Helsingfors/ Vanda/ Tusby/ Kervo
Utvecklingsprincipbeteckningen för tvärgående kollektivtrafik flyttas närmare Ring III i östra ändan av den s.k. Joker 3-sträckningen.	Teknisk korrigerig. Den preciserade utvecklingsprincipsträckningen visar bättre på behovet av att utnyttja det nuvarande trafiknätet.	Helsingfors och Vanda
Beteckningen för behov av trafikförbindelse från Klövskog via Nackskog till Skavaböle stryks.	Behovet av beteckningen har inte utretts tillräckligt.	Tusby-Nurmijärvi
Anslutningsparkeringsplatsen I Huhmari läggs till på plankartan.	Objektet finns på det ställe där den nya huvudbana som angetts i landskapsplanen samt den viktigaste busstrafikkorridoren i landskapet korsar varandra. Behovet av anslutningsparkeringsplatsen överskrider kommungränserna.	Vichtis
Nätverk för teknisk försörjning		
Den riktgivande sträckningen för en kraftledning från Askola till Monby betecknas i enlighet med genomförandet	Teknisk korrigerig, finns redan i terrängen.	Askola
Kraftledningen för 110 kV Mäntsälä-Mattila ändras från en riktgivande sträckning till 110 kV kraftledning i enlighet med den förverkligade sträckningen	Teknisk korrigerig, finns redan i terrängen.	Mäntsälä
Sträckningen för likströmskabeln Estlink2 flyttas närmare det faktiska läget vid sidan av beteckningen för beteckningen 400 kV kraftledning och fortsätter till öppna havet förbi Söderskär.	Teknisk korrigerig, finns redan i terrängen.	Borgå
Beteckningen för naturgasledning i Hyvinge upphävs i landskapsplanen för Nyland.	Teknisk korrigerig, ledningen eller något behov av den finns inte.	Hyvinge
Den riktgivande sträckningen för en avloppsledning i Sjundeå ändras till en färdig sträckning i enlighet med den förverkligade sträckningen.	Teknisk korrigerig, finns redan i terrängen.	Sjundeå
Den riktgivande sträckningen för vattentjänstlinjen Lojo-Karislojo-Nummi-Pusula korrigeras i överensstämmelse med den faktiska situationen.	Teknisk korrigerig, finns redan i terrängen.	Lojo
Försvarsmaktens öar och bullerområden		
Mjölö ändras från EP-område till EP/u-område och bullerområdet för Mjölö stryks.	Mjölö behövs inte som försvarsmaktens område i fortsättningen.	Helsingfors
Bottenkartan har uppdateras		

## 8.5. Godkännande av planförslaget

Landskapsstyrelsen godkände planförslaget 4.3.2013. Styrelsen föreslog emellertid på sitt extra möte 20.3.2013 för fullmäktige att fullmäktige i detta skede inte skulle godkänna det område som sträcker sig från Östersundom i Helsingfors till Söderkulla i Sibbo och lämnade tillbaka området för fortsatt beredning. Helsingfors, Vanda och Sibbo håller på och utarbetar en gemensam generalplan för Östersundomområdet. Målet har varit att samordna landskapsplane- och generalplanprocesserna så att den tillväxtzon i östlig riktning som anges i landskapsplanen skulle kopplas till regionstrukturen i landskapet och att den mera detaljerade markanvändningen i området skulle avgöras i generalplanen. Eftersom tidtabellen för generalplanen har förlängts beslöt man att lös-

ningen i landskapsplanen inte godkänns till denna del utan lämnas tillbaka för fortsatt beredning. Landskapsfullmäktige godkände planen till övriga delar på sitt möte 20.3.2013. Det område som inte godkändes omfattar förutom området för den gemensamma generalplanen för Östersundom dessutom områden i södra Sibbo ända till Söderkulla. På detta område förblir de nuvarande landskapsplanerna i kraft, med undantag av de beteckningar som anger Heli-banans sträckning, förbindelsebanan från Nordsjö hamnbana till Heli-banan och utvecklingszonen kring Ring III, vilka upphävs. Planeringen av det område som inte godkändes fortsätter utifrån det planförslag som landskapsstyrelsen godkände 4.3.2013 och processen samordnas med utarbetandet av den gemensamma generalplanen för Östersundom.



## 8.6 Fastställande av planen

Sammanlagt 20 besvär lämnades in över etapp-landskapsplanen. Miljöministeriet förkastade till största del besvären i samband med fastställandet av planen 30.10.2014. Besvären gällde bland annat Helsingfors-Vanda flygplats bullerområde, flygplatsens verksamhetsförutsättningar, maximidimensioneringar för stora detaljhandelsenheter, nya spårförbindelser och naturvärden.

Området för tätortsfunktioner som anvisats för Rykmentinpuisto i Tusby fastställdes inte då områdesreserveringen ansågs strida mot de riksomfattande målen för områdesanvändning. Således godkändes besväret som berörde området. Området för tätortsfunktioner på Stenudden i Helsingfors fastställdes inte på grund av otillräckliga utredningar. Samtidigt godkändes besvären som berörde området. Området för tätortsfunktioner som anvisats på ett område i Lappträsk som värderas som byggd kulturmiljö av riksintresse fastställdes inte då områdesreserveringen ansågs strida mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot kraven på planens innehåll. Den riktgivande sträckningen för en kraftledning för 110 kV som anvisats på sträckan mellan Skarpkulla och Österby i Raseborg fastställdes inte på grund av otillräckliga utredningar. Således godkändes besväret som berörde området.

I beslutet om fastställande bestämde Miljöministeriet att etapplandskapsplanen med stöd av 201 § i markanvändnings- och bygglagen träder i kraft innan den vunnit laga kraft.

## 8.7 Kommunikation och information

Det har informerats öppet om revideringen av landskapsplanen och förfarandena för och möjligheterna till deltagande under hela planprocessen. Framläggandet har kungjorts i enlighet med programmet för deltagande och bedömning på Nylands förbunds och medlemskommunernas officiella anslagstavlor samt i tidningarna. Nylands förbunds webbplats ([www.uudenmaanliitto.fi](http://www.uudenmaanliitto.fi)) har varit en viktig informationskanal. En större del av responsen har kommit via webben, bl.a. karttjänsten, än under tidigare planrundor. Det har också varit möjligt att bekanta sig med det omfattande bakgrundsmaterial som använts för att bereda planen, t.ex. utredningar och separata bedömningar, på webben.

Dessutom har det informerats om hur arbetet med att revidera landskapsplanen framskridit i Nylands förbunds webbtidning Puls, på möten som ordnats under arbetet med planen samt på Nylands förbunds Facebook-sidor. Intressenterna har även haft möjlighet att diskutera direkt med dem som bereder planen.

I förslagsfasen prövades ett nytt sätt för deltagande och växelverkan. Nylands förbund bjöd in de experter som gett utlåtande om planutkastet att diskutera planförslaget och paneldiskussionen gick ut som en direkt videosändning, ”Suoraa puhetta maakuntakaavasta”, över nätet. Intressenterna hade möjlighet att delta i diskussionen via en diskussionsspalt. De frågor och kommentarer som framfördes i diskussionsspalten förmedlades till experterna. Man konstaterade att försöket var lyckat och förfarandet kan tillämpas även under kommande planprocesser.

### BEGYNNELSEFAS

- Ett program för deltagande och bedömning utarbetas (MBL 63 §)
- Det meddelas att frågan om en plan har väckts (MBL 63 §)
- Myndigheternas första samråd (MBL 66 § och MBF 11 §)

### MÅLSÄTTNINGSFAS

- Riktlinjer och mål för planen med beaktande av de reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen och dialog med intressenterna
- Huvudprinciper för de alternativa strukturmodellerna
- Principer för grundstrukturen

### ÖVERSYN AV PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

- Förbunden går samman
- Ett program för deltagande och bedömning utarbetas (MBL 63 §)
- Det meddelas att frågan om en plan har väckts (MBL 63 §), de tidigare planprocesserna avbryts
- Myndigheternas första samråd (MBL 66 § och MBF 11 §)

### BEREDNINGSFAS

- Utredningar görs och utnyttjas
- Ett utkast bereds och konsekvenserna bedöms
- Beredningsmaterialet (utkastet) läggs fram (MBL 62 § och MBF 30 §)
- Möjlighet att avge utlåtanden och framföra åsikter (MBF 30 §)

### FÖRSLAGSFAS

- Ett förslag utarbetas utifrån den erhållna responsen och eventuella tilläggsutredningar
- Konsekvensbedömningen preciseras
- Planförslaget läggs fram (MBL 65 §)
- Möjlighet att avge utlåtanden och framföra åsikter (MBF 30 §)
- Om planförslaget ändras på väsentliga punkter läggs det fram på nytt

### GODKÄNNANDEFAS

- Anmärkningarna och utlåtandena om förslaget behandlas
- Myndigheternas andra samråd (MBF 11 §)
- Nödvändiga ändringar företas i planförslaget
- Vid behov framlaget på nytt (MBL 32 §)
- Planen godkänns i landskapsfullmäktige och förs till miljöministeriet för fastställelse (MBL 31 §)
- Möjlighet att överklaga landskapsfullmäktiges beslut hos miljöministeriet (MBL 188 och 191 §)

### FASTSTÄLLESEFAS

- Miljöministeriets beslut om fastställelse (MBL 31 §)
- Möjlighet att överklaga miljöministeriets beslut hos högsta förvaltningsdomstolen (för att det är lagstridigt)

Bild 26. De olika faserna när landskapsplanen utarbetas.



# GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING



# 9. GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

## 9.1. Genomförande av planen

### 9.1.1. Vem genomför och främjar planen?

Landskapsplanen är ingen genomförandeplan. Planen genomförs genom mera detaljerade planer. Att landskapsplanen godkänns och fastställs medför inga direkta ändringar i områdesanvändningen eller förpliktar till att inleda planering, t.ex. kommunens planläggning. Många betydande projekt med anknytning till områdesanvändningen kan dock inte genomföras utan en lösning i landskapsplanen eller i strid med planeringsprinciperna i landskapsplanen. I allmänhet förutsätts att någon speciallag tillämpas för att de ska kunna genomföras.

Det är i huvudsak kommunerna i området som genomför landskapsplanen. Kommunernas ansvar för genomförandet konkretiseras i samband med deras planläggning. Landskapsplanen ska beaktas när planer som påverkar områdesanvändningen görs upp eller ses över. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (ELY) övervakar att kommunernas planläggning är lagenlig i förhållande till bl.a. landskapsplanen.

Staten spelar en betydande roll för genomförandet av planen. Staten ska bl.a. bygga de landsvägar och järnvägar samt inrätta sådana vidsträckta områden enligt skyddsprogram som anges i planen. Staten spelar också en viktig roll för åstadkommandet av ett med tanke på regionstrukturen ändamålsenligt trafiksystem, även annat än infrastrukturen. Statsrådets trafikpolitiska redogörelse drar upp riktlinjerna för de åtgärder som ska vidtas under regeringsperioden för att utveckla trafiksystemet och anger riktlinjer även för följande regeringsperiod. Redogörelsen godkändes 2012 och enligt den kommer större vikt än tidigare att läggas vid banprojekt, basväghållning och mindre projekt. Mera kollektivtrafikfinansiering än tidigare kommer att styras till stadsregioner. Riktlinjerna i redogörelsen stöder på ett bra sätt genomförandet av landskapsplanen för Nyland.

Genom projektverksamhet som följer principerna i landskapsplanen kan man skapa förutsättningar för att genomföra planen även utanför planläggningssystemet. Landskapsplanen ger handelsaktörer förutsättningar att söka sig till olika ställen och tryggar konkurrensförutsättningarna. Huruvida handelsprojekten genomförs är beroende av enskilda aktörers beslut, liksom var privata arbetsplatser placeras.

Nylands förbunds viktigaste metod att informera om planens mål och främja genomföran-

det av den är samarbete med kommunerna, samt remissförfaranden i anslutning därtill. Nylands förbund främjar landskapsplanens projektifiering med hjälp av Nylandsprogrammet och den genomförandeplan som hänför sig till det. Projektifiering kan också främjas inom ramen för EU:s strukturfondsprojekt.

Planläggningen kan endast i begränsad utsträckning påverka utvecklingen av trafiksystemet. Det är särskilt kommunerna och staten som genomför trafiksystemet enligt planen när de fattar beslut om utveckling och underhåll av trafiknätet, kollektivtrafikservice och bl.a. ekonomiska styrmedel. Det är ändå nödvändigt att utveckla trafiksystemet, och den omvärld som påverkar hur människorna rör sig förändras också oberoende av markanvändningen.

I de regionala trafiksystemplanerna presenteras behoven av att utveckla trafiksystemet mera detaljerat med beaktande av även sådan mot trafiksystemet riktade behov som inte kan styras genom översiktlig planering av markanvändningen. I trafiksystem- och kollektivtrafikplanerna preciseras också andra behov av att utveckla trafiksystemet och definieras de eftersträvade tidpunkterna för olika åtgärder liksom kostnads- och ansvarsfördelningen. I Nyland svarar HRT och landskapsförbundet för trafiksystemplaneringen. De viktigaste kollektivtrafikmyndigheterna är Nylands ELY-central, HRT och när det gäller närtågtrafiken även kommunikationsministeriet.

Landskapsplanen innehåller områdesreserveringar och bl.a. trafikledssträckningar som eventuellt förverkligas först efter en lång tid. Man vet inte alltid på förhand om sådana projekt kommer att genomföras och på vilket sätt. Det är inte heller säkert vem som kommer att genomföra dem.

### 9.1.2. Tidsordning och villkor för genomförandet

Genom landskapsplanens planeringsbestämmelser kan man styra den inbördes tidsordningen mellan de åtgärder som vidtas för att genomföra landskapsplanen eller den ordning i vilken områdena tas i bruk. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har man i större utsträckning än tidigare samordnat planlösningarna i anslutning till tätorter och trafik och gett planeringsbestämmelser om tidsordningen för planbeteckningar i anslutning till tätorter.

I planeringsbestämmelserna för nya tätortsområden i anslutning till nya spårtrafikförbindelser betonas att tätorten inte får tas i bruk innan det



finns ett bindande beslut om att den nya järnvägen eller stationen ska byggas. Genomförande förutsätter således åtgärder från kommunens sida i anslutning till planläggningen och byggandet av tätorten samt ett planerings- och finansieringsbeslut från statens sida om byggande av järnvägen eller stationen.

I planeringsbestämmelsen för reservområden för tätorter och arbetsplatsområden tas också ställning till den eftersträlvade tidsordningen. Det har bestämts att det blir aktuellt att förverkliga reservområdena först när de områden som ligger fördelaktigare till inom samhällsstrukturen har utnyttjats i tätorten eller kommunen i fråga och i regel först mot slutet av landskapsplanens planeringsperiod. Kommunen svarar för ibruktagandet av reservområdena. Planeringsbestämmelser för beteckningarna som gäller tidsordningen samt målen och konsekvenserna beskrivs mera ingående i kapitel 5.

### 9.1.3. Statens och kommunernas avtalsförfaranden

Genomförandet av regionstrukturen enligt landskapsplanen kan främjas genom avtal mellan kommunerna och staten. Sådana avtal har ingåtts bl.a. i anslutning till en solidarisk bostadspolitik och trafiksystemen.

Under arbetet med etapplandskapsplan 2 har förfarandet med intentionsavtal mellan kommunerna och staten om markanvändnings-, trafik- och bostadsfrågor utvecklats aktivt i Helsingforsregionen. Helsingforsregionens MBT-intentionsavtal 2012-2015 undertecknades 20.6.2012. Intentionsavtalet undertecknades av de 14 kommunerna i Helsingforsregionen samt staten (kommunika-

tionsministeriet, miljöministeriet och Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA) och Helsingforsregionens trafik (HRT). I avtalet fastställs målen för bostadsproduktionen, de centrala principerna för kommunernas planläggning och åtgärder i anslutning till utvecklingen av trafiksystemet. Åtgärderna baserar sig i första hand på kommunernas markanvändningsplaner, både gällande och sådana som håller på att beredas, regionens strategiska MBT-riktlinjer och MBT-genomförandeprogram, beslutet om HLJ 2011, statens trafikpolitiska redogörelse och statsrådets bostadspolitiska åtgärdsprogram. Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) och Nylands förbund deltog i förberedelserna och arrangemangen för uppföljningen av avtalet.

Eftersom planläggningen och de markförvärv som eventuellt föregår den tar flera år i anspråk från planeringsfasen till genomförandet, är det av största vikt för kommunerna att så tidigt som möjligt få säkerhet om de statliga investeringar som ett område eventuellt förutsätter. Statliga investeringar som är väsentliga med tanke på regionstrukturen i landskapet är trafikledsprojekt som är helt nya eller som kännbart utökar kapaciteten, framför allt järnvägsprojekt som är en förutsättning för att ta i bruk nya tätortsområden. För att samhällsstrukturen ska fungera förutsätts ofta även mindre trafikledsinvesteringar samt ett avtal mellan kommunen och staten om hur kollektivtrafikservicen ska ordnas i det nya området. Särskilt för att främja förverkligandet av tätortsområden som stöder sig på spårtrafik vore det nödvändigt att utveckla förfarandet med MBT-intentionsavtal ytterligare liksom avtalens bindande natur även när det gäller spårtrafikinvesteringar.

### 9.1.4. Osäkerhetsfaktorer

Regionstrukturen enligt landskapsplanen möjliggör olika utvecklingsstigar och lokala lösningar. Genom landskapsplanen anvisas inte omfattningen av eller tidpunkten för byggandet. En risk i anslutning till genomförandet av planen är att regionstrukturen blir för gles eller att den förverkligas endast delvis eller vid så olika tidpunkter i kommunerna att det inte uppkommer några förutsättningar för ett utökat kollektivtrafikutbud. Det kan vara svårt för kommunerna att komma överens om sådana utvecklingsstigar för markanvändningen som skulle vara mest ändamålsenliga för hela området.

Genomförandet av handelsprojekt är beroende av privata aktörer inom handeln. De förutsätter emellertid planläggning i kommunen samt utredningar om handels servicenät och konsekvensbedömningar i anslutning därtill.

Statens och kommunernas finansiering för underhåll och utveckling av trafiksystemet kan vara otillräcklig i förhållande till befolkningsökningen och ökningen av antalet arbetsplatser i området. Samhällsstrukturen kan då bli ännu mera bilberoende och resandet mindre smidigt. Då kan också näringslivets transporter drabbas av störningar på trafikleder som stockas av personbilar.

En av de största osäkerhetsfaktorerna för en utveckling enligt regionstrukturen i landskapsplanen är om det är möjligt att planera, finansiera och förverkliga markanvändningen och trafiken samtidigt. Om det inte görs investeringar i bannätet, försämrar förtätande och komplettering av den nuvarande regionstrukturen trafiksystemets funktionsduglighet och styr det inte i den önskade kollektivtrafikbetonade riktningen. Förtätandet kan inte avancera effektivt i kommunerna utan små fortlöpande kostnadseffektiva utvecklingsprojekt som gäller vägnätet, cykel- och gångtrafikförbindelser och bl.a. bullerbekämpning. Förutom att bygga infrastruktur borde staten och kommunerna också förbinda sig att upprätthålla och utveckla kollektivtrafikutbudet.

Befolkningsökningen borde i första hand placeras i tätorter. Om glesbebyggelsen ändå fortsätter att öka, försämras i motsvarande mån förutsättningarna för tillväxt i tätorterna och därigenom för att ordna lönsam service.

## 9.2. Uppföljning av genomförandet av planen

### 9.2.1. Bedömning av planens aktualitet

Utgångspunkt för bedömningen av landskapsplanens aktualitet är landskapsplanens överensstämmelse med markanvändnings- och bygglagens krav samt landskapets centrala utvecklingsmål. Faktorer som kan försämra aktualiteten i fråga om landskapsplanen eller planlösningen för vissa av dess teman eller områden kan vara bl.a.:

- Effekter av ändringar i utgångspunkterna för planeringen, dvs. de riksomfattande målen för områdesanvändningen, utvecklingsprinciper eller lagstiftningen
- Inverkan av landskapsöversikten och andra program
- Behov som kommer fram med hjälp av uppföljningen av genomförandet av landskapsplanen
- Ändringar i yttre omständigheter, miljön eller kunskapsunderlaget
- Väsentliga ändringar i kommunstrukturen

Enligt behov revideras landskapsplanen i sin helhet eller så utarbetas etapplandskapsplaner som behandlar olika teman eller områdeshelheter.

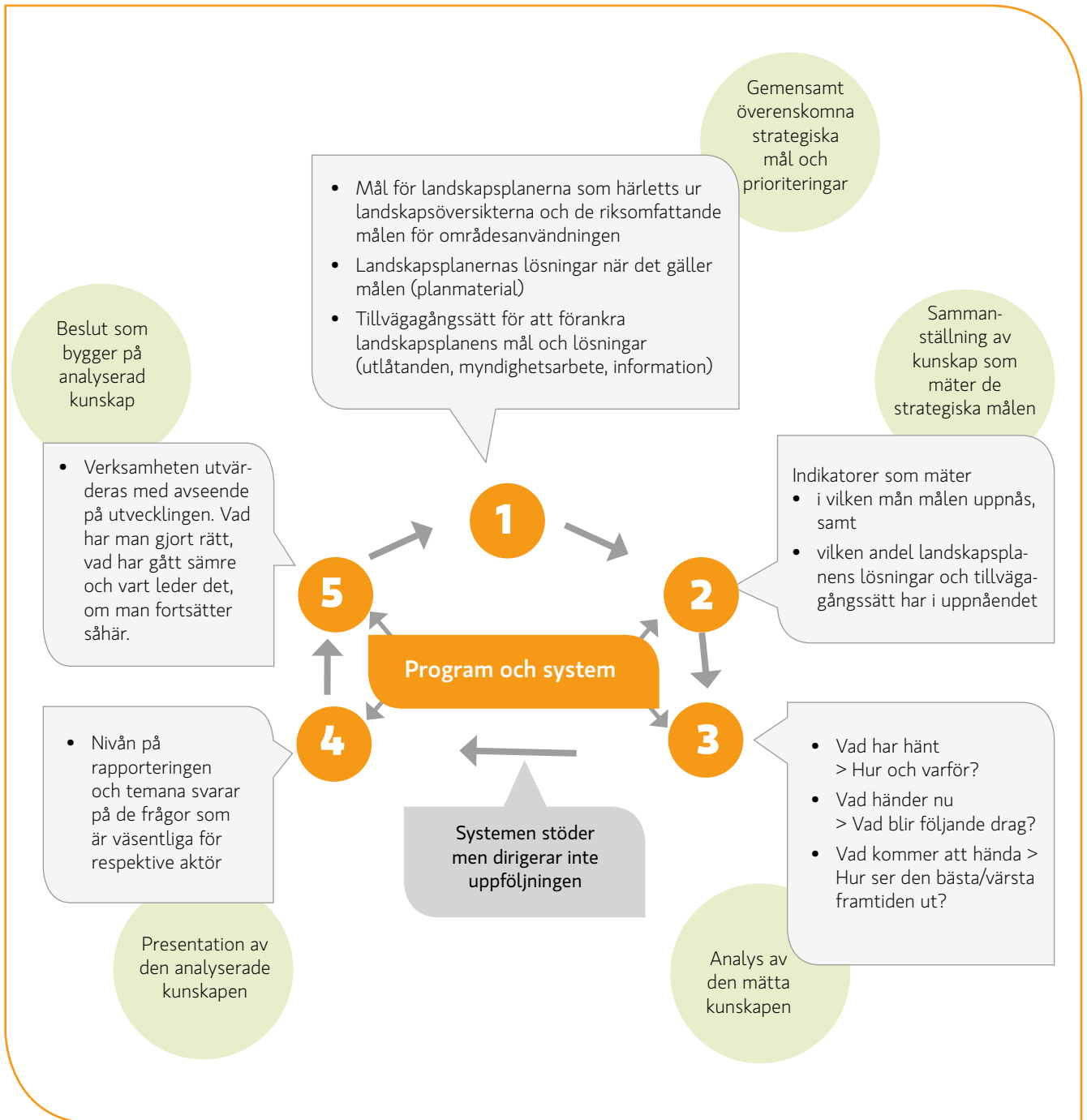
### 9.2.2. Uppföljningsprinciper

Vid uppföljningen av landskapsplanläggningen granskas hur markanvändningen förändrats samt planeringssituationen och den vision som styr förändringen med hjälp av olika nyckeltal. Uppföljningen går å ena sidan ut på att följa effekterna av vissa strategiska val och å andra sidan på att följa utvecklingen i omvärlden. Det ena beskriver hur målen har uppnåtts och det andra hur målen borde sättas i framtiden.

Uppföljningen omfattar hela landskapsplanhelheten, varav etapplandskapsplan 2 utgör en del. De huvudsakliga mål som styr landskapsplanhelheten finns inskrivna i landskapsöversiktterna och de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Av temana i etapplandskapsplan 2 är bl.a. följande väsentliga för uppföljningen:

- kommunernas detalj- och generalplanläggning, var har man planlagt och hur mycket
- utbyggnaden av områden och utvecklingen av trafiksystemen
- förtätandet av samhällsstrukturen
- tillväxten i byarna och splittringen av strukturen i landsbygdsområden
- tillgängligheten för olika funktioner inom samhällsstrukturen
- utbyggnaden av handels servicenät
- trafikens smidighet, ekonomi, miljökonsekvenser

Genomförandet av landskapsplanen följs fortlöpande. Uppföljningen producerar information inte bara för utvecklandet av landskapsplanläggningen utan också för t.ex. behov i anslutning till uppföljningen av markanvändningen, boendet och trafiken (MBT), trafiksystem- och kollektivtrafikplaneringen samt intressebevakningen. Vid uppföljningen utnyttjas den statistik och geografiska information som Nylands förbund samt andra myndigheter producerat. Uppföljningsmaterialet får utnyttjas av kommunernas och regionens aktörer när förbundet kan bestämma om användarrättigheterna.



**Bild 27.** Uppföljningsfaserna vid genomförandet av landskapsplanen och målen i de olika faserna

Bearbetning av den ursprungliga källan. Källa Bernard Marr



### 9.3. Behov av att utveckla trafiksystemet som följer av planlösningen

Landskapsplanen möjliggör många olika utvecklingsstigar för regionstrukturen. Utvecklingsprogrammet för trafiksystemet anger den riktning i vilken utvecklingen av landskapsplanen och trafiksystemet i bästa fall leder om tidsordningen och dimensioneringen är den rätta. Etapplandskapsplan 2 för Nyland har beretts med hänsyn till de riksomfattande målen för områdesanvändningen som gäller en hållbar regionstruktur och de specialvillkor som den trafikpolitiska redogörelsen ställer i fråga om nivån på den statliga trafikfinansieringen och dess inriktning.

I etapplandskapsplan 2 för Nyland har man behandlat särskilt placeringen av bosättning och arbetsplatsbyggande. Den trafikmässiga bedömningen av landskapsplanen och de utvecklingsbehov som presenteras på grundval av den behandlar den persontrafik som följer av bosättningen och det påföljande arbetsplatsbyggandet. Godstrafikens behov har beaktats så att man har antagit att den ökar och fördelar sig i trafiknätet i enlighet med trenden. I följande landskapsplaner behandlas godstrafiken och logistikfunktionernas behov

av utrymmesreserveringar mera ingående och de behov av att utveckla trafiksystemet som de medför preciseras.

Utvecklingen av en regionstruktur enligt landskapsplanen kan stödjas med flera olika åtgärder som riktar sig mot trafiksystemet. För en del kan behovet anges direkt genom bedömningen av planens konsekvenser. Många åtgärder eller projekt som presenterats i den mera detaljerade trafiksystemplaneringen stöder också uppnåendet av de mål som satts för planen, även om alla behov inte framkommer direkt genom bedömningen av den översiktliga landskapsplanens konsekvenser. De behov av att utveckla trafiksystemet som presenteras i detta sammanhang är en sammanställning av såväl de behov som framkommit genom bedömningen av planens konsekvenser som de utvecklingslinjer som presenterats i trafiksystemplanerna och som klart stöder planlösningen.

Av utvecklingsbehoven presenteras först de som är nödvändiga när den nuvarande samhällsstrukturen utnyttjas genom att användningen av det befintliga trafiksystemet intensifieras och effektiviseras. Dessutom presenteras åtgärder och projekt som behövs när nya områden för tätortsfunktioner

tas i bruk. Utvecklingsbehoven presenteras så att de kan beaktas i beslutsfattandet, trafiksystemplaneringen samt planläggningen hos de myndigheter som ansvarar för trafiksystemet.

### Efterfrågan på transporter kan påverkas

På tanke på inverkan på efterfrågan på transporter är det väsentligt var det byggs och hur effektivt det byggs. Områdena bör tas i bruk i sådan ordning att gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelserna

### Markanvändningen och trafiksystemet förverkligas samtidigt

Utgångspunkt för landskapsplanens regionstruktur är att förtäta de nuvarande tätorterna med tyngdpunkt på de områden som redan nu är lättillgängliga med kollektivtrafik samt stationstrakterna vid Ringbanan och metron, som håller på att byggas. Först därefter blir det nödvändigt att utvidga byggandet till andra tätortsområden. I stationstrakterna invid de nuvarande banorna finns det utrymme för och behov av komplettering särskilt invid Kustbanan och direktbanan Kervo-Lahtis. Invid huvudbanan och metron finns det

### De befintliga järnvägskorridorerna utnyttjas i markanvändningen

och invid huvudbanan finns ställvis redan nu mera passagerare i rusningstid än vad bankapaciteten tillåter tågturer.

Ringbanan och Västmetron, som håller på att byggas, möjliggör kompletterande byggande som är beroende av effektiv kollektivtrafik och mångsidiga subcentra. Markanvändningen vid framför allt Ringbanan medför behov av utveckla även väg- och gatunätet i området. Den med tanke på näringslivet och varutrafiken betydande Ring III samt andra vägförbindelser till hamnarna och Helsingfors-Vanda flygstation får inte belastas ytterligare när området byggs ut.

Områden som stöder sig på särskilt stark busstrafik som i huvudsak bedrivs utan stöd från samhällets sida

är förutom huvudstadsregionen tätorter invid kollektivtrafiktrafikförbindelser i riktning mot Helsingfors, bl.a. Borgå, Lojo, Nummela, Tusby och Klövskog. Genom att förtäta dessa tätorter skapas

kan förverkligas genast i samband med att ett område byggs.

Utgångspunkt för landskapsplanens re-

mindre möjligheter till förtätning, men på grund av det goda kollektivtrafikutbudet är dessa stationstrakter mycket goda tillväxtriktningar. I huvudstadsregionen

### Tätorter som redan nu stöder sig på stark busstrafik förtätas

förutsättningar för ett utökat kollektivtrafikutbud. För att det ska vara ekonomiskt förnuftigt att ordna kollektivtrafik krävs cirka 20 invånare/ha. En tät struktur möjliggör också uppkomsten av närservice och förbättrar möjligheterna att röra sig till fots och med cykel.

Kollektivtrafik som är beroende av samhällets stöd behöver fler passagerare för att ens den nuvarande servicenivån ska kunna upprätthållas i rusningstider.

Ekonomiska styrmedel kan användas för att påverka trafikens inriktning, trafikeringstidpunkterna samt färdställen. Det är i huvudsak staten som svarar för användningen av metoder som har

### Finansiering krävs för att underhålla trafiknätet

att göra med beskattning och prissättning av trafiken. Genom att styra resandet samt utveckla och marknadsföra hållbara färd- sätt och tjänster kan man också styra människornas resvanor i en med tanke på samhället önskvärd riktning.

### Det lönar sig att effektivisera användningen av trafiksystemet

Genom att effektivisera användningen av trafiksystemet kan man ställvis minska eller framskjuta behovet av stora trafikledsinvesteringar utan att smidigheten i trafiken blir kännbart lidande. Man måste sköta om underhållet och nödvändiga reparationer av det nuvarande trafiknätet.

Med hjälp av metoder för att kontrollera trafiken kan trafiken beroende på anhopningarna styras till mindre belastade delar av trafiknätet,

### Användningen av trafiksystemet kan effektiviseras med hjälp av smart trafik

kollektivtrafiken eller godstrafiken ges fördelar och användningen av trafiknätet effektiviseras på detta sätt. Betydande nytta kan erhållas genom att effektivisera den automatiska tågkontrollen inom spårtrafiken och t.ex. automatisera metron.

Samhällets stöd till kollektivtrafiken bör styras till de rutter och områden där kollektivtrafiken har möjligheter att utvecklas. I landskapsplanen har områden för tätortsfunktioner som ska förtätas angetts i huvudsak i sådana tätorter där det finns förutsättningar att förstärka ett redan nu gott kollektivtrafikutbud. Tätorterna är de områden som kommer i första hand när kollektivtrafikens resurser inriktas. I byar och den övriga glesbygden måste kommunerna åtminstone ordna lagstadgade transporter, bl.a. skolskjutsar.

I Nyland är HRT, Nylands ELY- central samt

### **Planeringen av kollektivtrafikservicen och planeringen av markanvändningen måste fås att matcha**

Planeringen och genomförandet av kollektivtrafik. Kommunernas planläggning bestämmer ändå hur man skapar goda förutsättningar för användningen av kollektivtrafik. Kommunerna finansierar också största delen av kollektivtrafiken. Det är också skäl att ta med en finansieringsplan för den målsatta kollektivtrafiken i bedömningen av planernas kostnadseffekter.

Möjligheterna att nå olika områden i huvudstadsregionen med kollektivtrafik från platser utanför regionen kan förbättras genom att det ordnas möjligheter till smidig omstigning mellan den strålförmiga och den tvärgående trafiken. Även trafikanterna bör åläggas att ordna omstigningsmöjligheter. Detta bör uppmärksammas när trafikens konkurrensutsätts och tillstånd till linjer beviljas samt i tidtabellsplaneringen samt när biljett- och informationssystemen utvecklas. Man bör eftersträva ett enhetligt biljettsystem för kollektivtrafiken i hela området, så att det är möjligt att betala resorna i alla kollektiva trafikmedel. Enligt prognoserna ökar utvecklingen och utvidgningen av kollektivtrafikens biljett- och tariffsystem kännbart användningen av kollektivtrafik utanför huvudstadsregionen.

### **Kollektivtrafiksystemets funktionsduglighet påverkas också av många andra saker än infrastrukturen**

#### **Förtätande och komplettering förutsätter flera små men kostnadseffektiva projekt**

Förtätande och komplettering av markanvändningen samt effektivare användning av trafiksystemet förutsätter framför allt lokala små men ofta mycket kostnadseffektiva trafikledsinvesteringar. Betydelsen av små utvecklingsprojekt framhävs i de tätorter som ska förtätas. Det behövs betydligt mera finansiering än nu för gång- och cykeltrafikförbindelser, fördelar för busstrafiken i väg- och gatunätet, utvecklande av anslutningsparkering och omstigningshallplatser samt investeringar som förbättrar godstrafikens funktionsduglighet. Finansiering bör även styras till åtgärder som minskar olägenheterna av trafiken, såsom bullerbekämpning och trafiksäkerhetsprojekt, som ofta är nödvändiga för att förtäta och komplettera samhällsstrukturen.

Förtätande och komplettering förutsätter också att det lokala vägnätet utvecklas. På vissa ställen är

när det gäller närtågtrafiken kommunikationsministeriet de viktigaste myndigheterna som ansvarar

det möjligt att förtäta centrumområdet endast genom att bygga en ny omfartsväg eller avsevärt förbättra den som finns. Betydande tillväxt och förtätande av tätorten och bl.a. bättre trafiksäkerhet förutsätter nya vägarangemang bl.a. i Klövskog, Skavaböle och Borgå. Samtidigt måste man emellertid kunna kontrollera detaljhandelskoncentrationer och arbets-

### **Man måste också förbereda sig på ökad vägtrafik, kollektivtrafiken betjänar inte alla rese- och transportbehov**

trafik i de riktningar där det inte finns spårtrafik. Oberoende av från vilken riktning man kommer finns de största smidighetsproblemen hos gatunätet i Helsingfors. Det finns risk för trafikstockningar på Åboleden (rv 1) i riktning från Nummela och Lojo, Tavastehusleden (rv 3 mellan Klövskog och Ring III) i riktning från Nurmijärvi samt Tusbyleden (sv 45) i riktning från Tusby, som är viktiga för den regionala busstrafiken, redan om markanvändningen utökas litet. Vichtisvägen (lv 120) och Ånäsvägen, som är viktiga för trafiken inom huvudstadsregionen, drabbas sannolikt av stockningar på något längre sikt. Den planerade tillväxten på Degerö orsakar stockningar i det gatunät som används av busstrafiken, om inte en effektiv kollektivtrafikförbindelse förverkligas samtidigt med markanvändningen i området.

När det gäller kollektivtrafiksystemet i hela planområdet bör man utreda infartsrutterna för den regionala busstrafiken med beaktande av hur belastade rutterna är och möjligheter att förbättra omstigningsmöjligheter till huvudstadsregionens interna kollektivtrafik. När Västmetron byggs lönar det sig att utnyttja den trafikledskapacitet som frigörs på Västleden för kollektivtrafik. Möjligheterna att styra den kollektivtrafik som kommer från Åbo-, Lojo- och Vichtishället via Ring II och Västerleden i stället för de överbelastade avsnitten av Stockholmsgatan och Mannerheimvägen till Kampen bör utredas.

Det ökade antalet invånare och arbetsplatser medför behov av att utveckla även vägtrafiklederna. I huvudvägnätet finns det snart risk för stockningar även på Lahtisleden (rv 4) särskilt norr om Ring III till Träskända. Överbelastade vägvägnät som stör

### **Anslutningsparkering och omstigningsplatser gör kollektivtrafiken till ett nätverk**

platser som söker sig till omfartsvägar samt glesbebyggelsen.

Uppmärksamhet måste fästas vid en smidig buss-

trafik i de riktningar där det inte finns spårtrafik.

Oberoende av från vilken riktning man kommer

finns de största smidighetsproblemen hos gatunätet i Helsingfors.

Det finns risk för trafikstockningar på Åboleden (rv 1) i riktning från Nummela och Lojo, Tavastehusleden (rv 3 mellan Klövskog och Ring III) i riktning från Nurmijärvi samt Tusbyleden (sv 45) i riktning från Tusby, som är viktiga för den regionala busstrafiken, redan om markanvändningen utökas litet.

Vichtisvägen (lv 120) och Ånäsvägen, som är viktiga för trafiken inom huvudstadsregionen, drabbas sannolikt av stockningar på något längre sikt.

Den planerade tillväxten på Degerö orsakar stockningar i det gatunät som används av busstrafiken, om inte en effektiv kollektivtrafikförbindelse förverkligas samtidigt med markanvändningen i området.

När det gäller kollektivtrafiksystemet i hela planområdet bör man utreda infartsrutterna för den regionala busstrafiken med beaktande av hur belastade rutterna är och möjligheter att förbättra omstigningsmöjligheter till huvudstadsregionens interna kollektivtrafik.

När Västmetron byggs lönar det sig att utnyttja den trafikledskapacitet som frigörs på Västleden för kollektivtrafik.

Möjligheterna att styra den kollektivtrafik som kommer från Åbo-, Lojo- och Vichtishället via Ring II och Västerleden i stället för de överbelastade avsnitten av Stockholmsgatan och Mannerheimvägen till Kampen bör utredas.

Det ökade antalet invånare och arbetsplatser medför behov av att utveckla även vägtrafiklederna.

I huvudvägnätet finns det snart risk för stockningar även på Lahtisleden (rv 4) särskilt norr om Ring III till Träskända.

Överbelastade vägvägnät som stör

framför allt biltrafiken på längre sikt är Västerleden (sv 51 mellan Stensvik och Helsingfors),



Ring III (sv 50) och västra delen av Ring I (lv 101).

Viktigast av de omstigningsplatser för kollektivtrafiken som behövs redan i nuläget och under de närmaste åren är omstigningsplatserna för Jokern 1 och senare Spårjokern samt Jokern 2 där de korsar de strålförmiga kollektivtrafikförbindelserna. När metronätet byggs ut bör man förbereda sig inte bara på omstigningsmöjligheter utan också på anslutningsparkering.

Tyngdpunkten i utvecklandet av anslutningsparkeringen ligger utanför huvudstadsregionen på områden där det med avseende på folkmängden och markanvändningen inte finns förutsättningar till effektiva direkta kollektivtrafikförbindelser eller stationer för matartrafik. Anslutningsparkering för cyklar och cykelförbindelser bör utvecklas vid alla spårtrafikstationer och de starkaste hållplatserna för busstrafiken. För närvarande är behoven av att utveckla anslutningsparkeringen störst på järnvägsstationerna vid huvudbanan. När det gäller busstrafiken bör anslutningsparkeringssystemet utvecklas särskilt från Lojo-, Vichtis-, Borgå- och Tusbyhållen.

#### **Nytt trafiknät och tilläggskapacitet behövs för att stöda tillväxten i landskapet**

Tillväxten i landskapet förutsätter fortlöpande finansiering för små investeringar, som kan lindra de olägenheter som orsakas av den växande trafiken. Den beräknade ökningen av markanvändningen, den växande trafiken från platser utanför området samt de nuvarande funktions- och miljöproblemen hos trafiksystemet förutsätter också stora trafikledsprojekt som utökar trafiknätets kapacitet. Behovet av stora investeringar kan tidsmässigt hänföras till de projekt som redan för närvarande är brådskande och som blir aktuella i och med att markanvändningen ökar.

Med tanke på den nuvarande strukturen är det mest brådskande att förbättra spårtrafikkapaciteten. Viktiga projekt är att höja kapaciteten på banavsnittet Böle–Riihimäki, att bygga Centrumslingan och att utveckla Kustbanan genom att

**Den nuvarande markanvändningen förutsätter tilläggskapacitet på huvudbanan, Centrumslingan samt att Esbo stadsbana förlängs**

bygga stadsbanan mellan Alberga och Esbo. Planeringen av respektive projekt pågår eller håller på att komma igång, men byggandet förutsätter också finansieringsbeslut.

Inom den tvärgående kollektivtrafiken i huvudstadsregionen finns utvecklingsbehov redan i nuläget, men den förtätade markanvändningen framhäver deras betydelse. Brådskande större projekt är Spårjokern och de arrangemang som Jokern 2 kräver. Även projektplaner som gäller dessa är på

**Spårjokern och Jokern 2 är projekt som är viktiga även för hela landskapet**

gång och man bedömer att Jokern 2-linjen kommer att trafikeras redan inom de närmaste åren.

När det gäller vägtrafiken finns de största problemen hos den tvärgående trafiken. Det primära bör vara att man försöker dämpa ökningen av den tvärgående trafiken genom att utveckla kollektivtrafiken, men det bör ses till

att den tunga trafiken och riksomfattande trafiken som går via Ring I och Ring III löper smidigt genom att de ställen som utgör flaskhalsar förbättras.

**Ring I och Ring III får inte bli flaskhalsar för de riksomfattande transporterna**

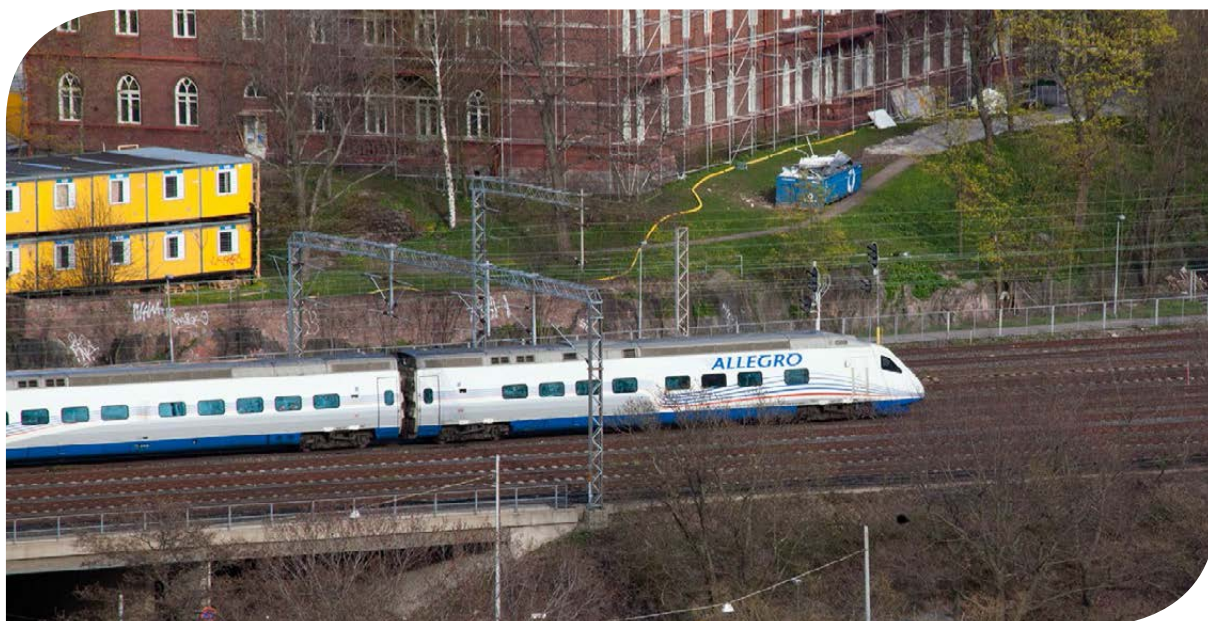
Kapacitetsproblemen i östra ändan av Ring III stör redan nu trafiken till och från Nordsjö hamn. Även i mellersta Nyland uppstår det ett behov av att utveckla de tvärgående trafikförbindelserna.

När markanvändningen utvecklas lönar det sig också att utvidga metronätet.

På längre sikt, efter att Centrumslingan byggts, blir Flygbanan nödvändig. Den möjliggör en betydande utökning av lokaltrafiken på huvudbanan och växande stationstrakter. Flygbanan genererar avsevärd nytta på riksnivå.

**Flygbanan är ett projekt på riksnivå, som också gör det möjligt att effektivisera markanvändningen invid huvudbanan.**

Elektrifieringen av järnvägen Hangö–Hyvinge, som är en transportkorridor av även riksomfattande betydelse, har väntat länge på finansiering. Projektet är viktigt särskilt för transporterna till och från Hangö hamn.



### Utrymmesreserveringar för trafikleder på lång sikt

När de tätorter som stöder sig på det nuvarande trafiksystemet har förtätats och kompletterats är det på lång sikt nödvändigt att även förbereda sig på spårtrafikförbindelser som öppnar upp ny markanvändning. I landskapsplanen har som utrymmesreserveringar på lång sikt angetts banor som inte är brådskande med tanke på den nuvarande regionstrukturen eller en regionstruktur som förtätas så småningom. Dessa banor och den markanvändning som stöder sig på dem förutsätter betydande investeringar i det övriga bannätet innan de förverkligas, särskilt på de mest belastade avsnitten i Helsingfors. När nya banor byggs framför allt på grund av riksomfattande behov, bör banorna utnyttjas effektivt även för tätortstågtrafikens behov och nya tätorter invid banorna tas i bruk.

Nya huvudbanor av stor riksomfattande betydelse:

- Järnvägen Esbo-Vichtis-Lojo, kan även byggas i etapper
- En ny snabb järnväg från Helsingfors österut till Borgå och därifrån vidare i riktning mot Kymmenedalen, kan byggas i etapper genom först byggs Flygbaneavsnittet från Böle via flygplatsen till huvudbanan

Utrymmesreserveringar för banor för regional trafik på landskapsnivå, som avsevärt skulle förbättra tillgängligheten inom regionen är Tölö-

metron samt Klövskogsbanan. I landskapsplanen har Björneborgsvägen (rv 2) angetts som motorväg mellan Nummela och Högfors. I huvudsak riksomfattande behov och i synnerhet godstrafikens behov talar för att förbindelsen behöver byggas.

I landskapsplanen har också angetts behov av trafikförbindelser med pilbeteckningar. Dessa projekt förutsätter närmare planering innan det faktiska behovet av och tidpunkten för att förverkliga dem kan anges. Med undantag av Degeröförbindelsen är det möjligt att förverkliga dem först efter att den första ändan av förbindelsen byggts. Som förbindelser som i huvudsak ska planeras för kollektivtrafiken har följande angetts:

- Från Helsingfors centrum till Degerö
- Från Söderkulla i Sibbo i riktning mot Borgå
- Från Stensvik i Esbo i riktning mot Kyrkslätt
- Från Klövskog i Nurmijärvi till Hyvinge

Som andra behov av trafikförbindelse som kräver fortsatt planering har angetts en förbindelse från Helsingfors till Tallinn, samt en förgrening av den snabba Östbanan från Forsby mot Kouvola.

**Det är nödvändigt att förbereda sig på nya banor och vägförbindelser redan nu för att behålla förutsättningarna för att förverkliga dem**



# KÄLLOR OCH BILAGOR



# LITTERATUR- OCH KÄLLFÖRTECKNING

Nästan alla publikationer finns tillgängliga i elektronisk form.

**Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 118 - 2012. (Byggande utanför detaljplaneområden i Nyland, svenskt presentationsblad).

**Asiantuntija-arviot Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleista 2035.** Nylands förbunds publikationer E 112 - 2011. (Svenskt presentationsblad).

**Asiantuntijalausunnot maakuntakaavaluonnoksesta.** Nylands förbunds publikationer E 117 - 2011.

**Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner.** Miljöministeriets handledning 10. 2003.

**Direktbanan Esbo-Salo.** Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Konsekvensbeskrivning. Trafikverket. 2010.

**Etapplandskapsplan 1 för Nyland, beskrivning.** Nylands förbund. 2008.

**EU:n ehdotus uudeksi prioriteettihankkeeksi "Pohjolan kaari"** KM promemoria 19.05.2009. LVM2009-00234 Kommunikationsministeriet (2009).

**Helsingin seudun kehityskuva 2050 "RAJATON METROPOLI".** MBT-delegationens inlägg. Helsingfors stads ekonomi- och planeringscentralers publikationer 3/2011.

**Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen toteutusohjelma (MAL 2020).** Helsingfors stads förvaltningscentralers publikationer 2012:23

**Helsingin seudun työssäkäyntialueen laajan liikennetutkimukseen (LITU 2008) yhteenveto.** HRT broschyren 33/2010. Helsingforsregionens trafik 2010.

**Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU).** Östra Nylands förbunds publikationer 96. 2010. (Svenskt sammandrag).

**Kaupun palveluverkko Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemalleissa.** Nylands förbunds publikationer E 111 - 2010. (Svenskt presentationsblad).

**Kaupun palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi.** Nylands förbunds rapport, publiceras 2013.

**Kaupun rakennemalleista maakuntakaavaluonnokseen.** Nylands förbunds opublicerade rapport. 2011.

**Kauppakeskukset osana kestävä kulutusta ja kaupunkirakennetta;** Vesa Kanninen, Annuska Rantanen; Forsknings- och utbildningscentralen för samhällsplanerings publikationer C 82; Esbo 2010

**Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki: Utvecklingsbild för markanvändningen i Helsingfors.** Timo Vuolanto, Rikhard Manninen, 2008. Helsingfors stadsplaneringskontors publikationer 2008: 4.

**Landskapsöversikt för Nyland 2033. Vision och strategi.** Nylands förbunds publikationer A 22 - 2010.

**Landskapsplan för Nyland, beskrivning.** Nylands förbunds publikationer A18 - 2007.

**Landskapsplan för Östra Nyland, beskrivning.** Östra Nylands förbunds publikationer 97. 2010.

**Landskapsprogram för Östra Nyland 2035.** Östra Nylands förbund. Opublicerad.

**Luonnonsuojelulain 65 §:n mukainen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen Nuuksion aluetta koskevasta Natura-arvioinnista.** Nylands ELY-central. 3.1.2013

**Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteeristö Uudellemaalle. Loppuraportti.** Nylands förbunds publikationer E 119 - 2012. (Kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland, svenskt presentationsblad).

**Länsiradan maankäytön kehityskuvaselvitys.** Esbo stad. 2009.

**Maakuntakaavan taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys 2011.** Nylands förbunds opublicerade rapport. 2011.

**Maaseudun alueelliset kehittämistoimenpiteet Uudenmaan TE-keskuksen alueella ohjelmakaudella 2007–2013.** 22.10.2009. Nylands TE-central

**Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 115 - 2011. (Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland, svenskt presentationsblad).

**Mansikkapaikat Uudellamaalla ja Itä-Uudellamaalla.** Nylands förbunds publikationer E 108 - 2010. (Smultronställen för boendet, svenskt presentationsblad).

**Hållbar regionstruktur inom metropolområdet.** Nylands förbunds publikationer. 2008.

**Metropolimaakunnan toimintaympäristö ja muutosihtiöt.** Seppo Laakso, Kaupunkitutkimus TA Oy. Nylands förbunds publikationer E 110 - 2010.

**Metsähallituksen lausunto Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaan liittyvästä, Nuuksion Natura 2000 -aluetta koskevasta Natura-arvioinnista.** Forststyrelsen. 18.1.2013

**Missä maat on mainiommat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt.** Nylands förbunds publikationer E 114 - 2012. (Svenskt presentationsblad).

**Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet. Natura-arviointi Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavatyön pohjaksi.** Nylands förbunds utredningar. 2013

**Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen.** Nylands förbunds opublicerade utredning. 2012.

**Natura-arviointi osana Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan laadintaa. Kaavaehdotuksen vaikutukset Nuuksion Natura-alueeseen.** Nylands förbunds opublicerade utredning. 2012.

**Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaluonnosta varten. Väiliraportti.** Trafikverkets planer 3/2011. (Svenskt sammandrag).

**Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotusta varten.** Trafikverkets planer 1/2012. (Svensk sammanfattning).

**Näkymiä maakunnan maisemahistoriaan. Historisk geografisk information från Nyland.** Nylands förbunds publikation E 113 - 2011.

**Porvoon suunnan joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtoja. Muistio Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaa varten.** Nylands förbunds publikationer E 122 - 2012. (Utvecklingsalternativ för kollektivtrafiken i riktning mot Borgå - Promemoria för etapp-landskapsplan 2 för Nyland, svenskt presentationsblad).

**Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueen liityntäpysäköinnin kehittämisohjelma.** Nylands förbunds publikationer C65 - 2009.

**Rantaradan Helsinki-Turku ratatekninen ja liikenteellinen selvitys.** Banförvaltningscentralens publikation. 2008.

**Strukturmodeller för Nyland och Östra Nyland 2035.** Nylands förbunds publikationer E 105 - 2010.

**Utbildningsmaterial. Marr, Bernard.** Advanced performance Institute. 2012.

**Utvecklingskorridoren Lännetiet Utredning.** Nylands förbunds samarbetspublikationer C 66. -2009.

**Utvecklingstrender i Nyland. Alternativa utvecklingstrender för markanvändning, boende och trafik i Nyland, 20.12.2008.** Nylands förbunds publikationer. 2008. Broschyr.

**Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan ehdotus, liikenteellinen arviointi (30.1.2012).** Nylands förbunds opublicerade diaserie (pdf) 2012.

**Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan luonnoksen liikenteellinen arviointi (15.12.2011).** Nylands förbunds och Trafikverkets opublicerade rapport 2011.

**Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet ja liikenteelliset vaikutukset v. 2035.** Nylands förbunds publikationer E123 - 2012. (Samhällsstrukturen i etapplandskapsplan 2 för Nyland – zoner och konsekvenser för trafiken 2035, svenskt presentationsblad).

**Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan asemakaavavarannot ja suunnitelmat 2035;** Nylands förbunds publikationer E 109 - 2010. (Svenskt presentationsblad).

**Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien 2035 Urban-Zone liikkumisvyöhykkeet ja henkilöliikenteen vaikutusten arviointi.** Nylands förbunds publikationer E 107 - 2010. (Svenskt presentationsblad).

**Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallien arviointi.** Nylands förbunds publikationer E 106 - 2010. (Svenskt sammandrag och slutsatser).

**Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan rakennemallit 2035.** Nylands förbunds publikationer E 104 - 2010.

**Uudenmaan maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityssuunnat vuoteen 2035, sammandrag.** Nylands förbunds publikationer. 2008.

**Övergångsbestämmelser gäller de särskilda bestämmelserna för detaljhandeln i kapitel 9 a i markanvändnings och bygglagen.** Miljöministeriets anvisningar 4.4.2012 (YM2/501/2012).

## Webbkällor

**Utredning av alternativ för ESA-banan i MBK**  
[http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/espoo\\_lohja\\_salo/Espoo-Salo\\_ratak%E4yt%E4v%E4t\\_YVA.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/espoo_lohja_salo/Espoo-Salo_ratak%E4yt%E4v%E4t_YVA.pdf)

**Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY).** [www.rky.fi](http://www.rky.fi)  
([http://www.kulturmiljo.fi/read/asp/rsv\\_default.aspx](http://www.kulturmiljo.fi/read/asp/rsv_default.aspx))

**De riksomfattande målen för områdesanvändningen.**  
[www.miljo.fi/vat](http://www.miljo.fi/vat)

**Den snabba banförbindelsen från Helsingfors österut.**  
[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under\\_plane-ring/ltaradan\\_maakuntavarau\\_ru](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/s/projekt/under_plane-ring/ltaradan_maakuntavarau_ru) <http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/maakuntavarau>

**Högsta förvaltningsdomstolens beslut med anledning av besvär över kommunindelningen 15.8.2008.**  
[www.kho.fi/paatokset/42158.htm](http://www.kho.fi/paatokset/42158.htm)

**Statsrådets beslut om ändring av kommunindelningen mellan Sibbo kommun, Vanda stad och Helsingfors stad 28.6.2007**  
<http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2007/20070746>

## BILAGA A

### Naturuppgifter, materialförteckning, som utnyttjats vid utarbetandet av Etapplandskapsplan 2 för Nyland

Förteckningen i tidsordning, det nyaste materialet överst

#### Material som omfattar flera kommuner

- Uudenmaan alueen luontotiedot ja 2. vaihemaakuntakaava. Julkaisematon raportti, Uudenmaan liitto 2013
- Luontodirektiivin liitteen IV lajien rekisteritiedot, paikkatietoaineisto (19.1.2012). Suomen ympäristökeskus.
- Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteerit Uudellemaalla (LAKU) (2012). Loppuraportti. E119-2012. Uudenmaan liitto.
- Itä-Uudenmaan luonnonympäristöt, paikkatietoaineisto (2012). Uudenmaan liitto.
- Ilmakuvat Maanmittauslaitoksen karttapalvelusta (2011-2012).
- OIVA – ympäristöhallinnon ympäristö- ja paikkatietopalvelu. Suomen ympäristökeskus.
  - Luonnonsuojelu- ja erämaa-alueet (8.11.2011), sisältää erityisesti suojeltavien lajien rauhoituspäätökset
  - Natura 2000 –verkoston alueet (12.1.2010)
  - Valtion luonnonsuojelualueet (31.12.2010)
  - Luonnonsuojeluohjelmat (12.1.2010)
  - Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet (12.1.2010)
- Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011). Julkaisematon raportti, Uudenmaan liitto.
- Pohjavesialueet ja suoja-alueet, paikkatietoaineisto (1.12.2011). Uudenmaan ELY-keskus.
- Liito-oravahavainnot Uudeltamaalta vuoden 2000 jälkeen, paikkatietoaineisto (13.1.2011). Uudenmaan ELY-keskus.
- Kalkkikallioaineistot, paikkatietoaineisto (2011). Suomen ympäristökeskus.
- Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla (2011). Ellermaa M. Tringa 4/2010-1/2011, 37/38. vsk. s. 140-174 sekä paikkatietoaineisto.
- Hiiden ympäristökartasto (2011), kunnat: Inkoo, Karjalohja, Karkkila, Lohja, Nummi-Pusula, Siuntio, Vihti. Ympäristösuojelu- ja valvonta, Lohja.
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnonympäristöt (MALU) (2010). Julkaisu 96, Itä-Uudenmaan liitto.
- Yksityisten mailla olevat luonnonsuojelualueet, paikkatietoaineisto (9.12.2010). Uudenmaan ELY-keskus.
- Luontotyypisuojelupäätökset, paikkatietoaineisto (9.12.2010). Uudenmaan ELY-keskus.
- Ekologinen verkosto Etelä-Sipoon ja Länsi-Porvoon alueella (2009). Väre, S. Sito Oy. Itä-Uudenmaan liitto. 37 s. sekä paikkatietoaineisto.
- Porvoon seudun maakunnallisesti arvokkaat lintukohteet (2009). Lehtiniemi, T., Leivo, M. ja Sundström, J. Porvoon seudun lintuyhdistys ry. 11 s.
- Savola, Keijo (2009). Maastokäyntien muistioita Uudenmaan kuntien alueella olevista kohteista. Tiedonanto.
- Perinnebiotoopit (-maisemat), paikkatietoaineisto (2008). Uudenmaan ELY-keskus.
- Mikkola, Jyri (2008). Keski-Uudellamaalla sijaitsevia, kaavoituksen tms. uhkaamia kohteita. Tiedonanto.
- Laajat yhtenäiset metsäalueet ekologisen verkoston osana Uudellamaalla (2007). Väre S. & L. Rekola. Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavan selvityksiä E87-2007. Uudenmaan liitto. 53 s.
- Maakunnallinen ekologinen verkosto, paikkatietoaineisto (2002, päivitetty 2006). Seija Väre/Uudenmaan liitto, sisältää myös Itä-Uudenmaan alueen.
- Luonnon ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Uudellamaalla (2004). Husa, J. & J. Teeriaho. Alueelliset ympäristöjulkaisut 350. Suomen ympäristökeskus. 469 s.

- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella (2002). Väre, S. YS-Konsultit Oy. Julkaisu 74, Itä-Uudenmaan liitto. 16 s.
- Suomen tärkeät lintualueet, paikkatietoaineisto (2002). Suomen ympäristökeskus, BirdLife Suomi.
- Seutu- ja maakuntakaavojen suojelualueet entisen Uudenmaan alueelta. Uudenmaan liitto.

#### Kommunspezifikt material (enligt kommunindelningen 2012)

##### Askola

- Askolan kasvillisuus selvitys (2005). Mukana liite liito-orava- ja lintukartoituksesta. Biologitoimisto Jari Venetvaara Ky, Kempele. 21 s.

##### Espoo - Esbo

- Luontoselvitys Vermon alueella (2007). Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen julkaisuja. Espoo. 44 s.
- Hista-Siikajärvi-Nupuri –osayleiskaava (2006). Luontoselvitys yleiskaavatyötä varten B81:2006. Härmäläinen, T.
- Inventointiraportit kääpälajistosta Espoon Nuuskion metsäkohteista mm. Kotimäen ja Nupurin metsät (2005). Mari Wikholm. Aineistossa Savola Keijo (2009). Maastokäyntien muistioita Uudenmaan kuntien alueella olevista kohteista. Tiedonanto.
- Espoon ja Kauniaisten suot (2000). Carl-Göran Stén & Markku Moisanen. Turvetutkimusraportti 327 GTK. Espoo. 61 s.

##### Hanko - Hangö

Se ovan: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

##### Helsinki - Helsingfors (området för den gemensamma generalplanen i Östersundom separat)

- Helsingin ympäristökeskuksen luontotietojärjestelmä (2011). Virkamiesversio.
- Meri-Rastilan länsirannan luontoselvitys (2010). Lammi, E. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 14 s.
- Vaikutukset luontoon ja virkistysalueisiin. Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan osayleiskaavaehdotus (2006). Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki. 14 s.

##### Hyvinkää - Hyvinge

- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaavan eteläosien ekologinen verkosto (2011). Väre, S. Sito Oy. 19 s.
- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaava 2030. Osayleiskaavaehdotuksen selostus (2011). Hyvinkään kaupunki.
- Hyvinkään keskustaajaman osayleiskaava, laajentumisalueiden luontoselvitys, selvitysalueet Hähkäsuo ja Palopuro (2009). Luontotieto Keiron Oy. 47 s.
- Hyvinkään keskustaajaman laajentumisalueiden luontoselvitys (2007). Routasuo, P. Enviro Oy. 31 s.

##### Inkoo - Ingå

Se ovan: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

##### Järvenpää - Träskända

(planförslaget förutsätter inga kommunspezifika utredningar på kommunens område)

##### Karjalohja - Karislojo

(planförslaget förutsätter inga kommunspezifika utredningar på kommunens område)

##### Karkkila - Högfors

(planförslaget förutsätter inga kommunspezifika utredningar på kommunens område)

##### Kauniaainen - Grankulla

(planförslaget förutsätter inga kommunspezifika utredningar på kommunens område)

### **Kerava – Kervo**

(planförslaget förutsätter inga kommunspecifika utredningar på kommunens område)

### **Kirkkonummi - Kyrklätt**

Se ovan: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

### **Lapinjärvi - Lapträsk**

- Lapinjärvi osayleiskaava, luontoselvitys (2001). Insinööritöimistö Paavo Ristola Oy. 16 s.

### **Lohja - Lojo**

(planförslaget förutsätter inga kommunspecifika utredningar på kommunens område)

### **Loviisa - Lovisa**

- Loviisan pohjoisosan-Tesjoen osayleiskaavan luontoselvitys (2006). Routasuo, P. & M. Vauhkonen. Enviro oy. 26 s.
- Tesjoen kaava-alue Ruotsinpyhtäällä; luontoselvitys (2003). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 7 s.

### **Myrskylä - Mörskom**

- Myrskylän Kirkkojärvi, asemakaava-alueen luonto- ja maisemaselvitys (2008). Tmi Mikko Siitonen. 14 s.
- Luontoselvitys Myrskylän kirkonkylän osayleiskaavan mahdollisille laajentumisalueille (2002). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 10 s.

### **Mäntsälä**

- Mäntsälän kirkonkylän osayleiskaava-alueen luontoselvitys (2002). Nironen, M. & E. Lammi. Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 28 s.

### **Nummi-Pusula**

- Nummi-Pusulän yleiskaavan luontoselvitys (2010). Lammi, E. & P. Routasuo. Enviro Oy. 27 s.

### **Nurmijärvi**

(planförslaget förutsätter inga kommunspecifika utredningar på kommunens område)

### **Pornainen - Borgnäs**

- Pornaisten kirkonkylän osayleiskaava-alueen luontoselvitys (2002). Ympäristötutkimus Oy Metsätähti. 23 s.

### **Porvoo - Borgå**

- Keskeisten alueiden osayleiskaava, luontoselvitys (2002). Porvoon kaupunki. 53 s.

### **Pukkila**

(planförslaget förutsätter inga kommunspecifika utredningar på kommunens område)

### **Raasepori - Raseborg**

Se ovan: Taajamatoimintoihin liittyvä luontoselvitys (2011)

### **Sipoo - Sibbo** (området för den gemensamma generalplanen i Östersundom separat)

- Luontoselvitys Sipoon Eriksnäsin osayleiskaava-alueelle (2011). Tammelin, Hannu. Ekologinen ympäristökartoitus, Karkkila. 5 s.
- Sipoon Eriksnäsin osayleiskaava-alueen luontoselvitykset (2010). Faunatica Oy, Espoo. 64 s.
- Sipoon Talman osayleiskaava-alueen luontoselvitykset (2010). Faunatica Oy, Espoo. 88 s.

### **Siuntio - Sjundeå**

(planförslaget förutsätter inga kommunspecifika utredningar på kommunens område)

### **Tuusula - Tusby**

- Tuomalan alueen liito-oravaselvitys (2009). Helminen, S-L. & K. Jokinen. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 7 s.

- Tuusulan Tuomalan alueen osayleiskaavan luontoselvitys (2008). Faunatica Oy, Espoo. 26 s.
- Kehä IV osayleiskaava-alueen luonto- ja maisemaselvitys (2007). Suunnittelukeskus Oy. Tuusulan kunta 674-C7740. 49 s.
- Hyrylän varuskunta alueen luontoselvitykset 2006-2007 (2007). Faunatica Oy, Espoo. 59 s.
- Tuusulan kunnan Kellokosken osayleiskaavan maastotutkimuksia (2005). Laamanen, J. 21 s.

### **Vantaa - Vanda** (området för den gemensamma generalplanen i Östersundom separat)

- Vantaan Riipilän kiviaineksenoton YVA-menettely, Ympäristövaikutusten arviointiselostus (2010). Ramboll Finland Oy. Lemminkäinen Infra Oy. 146 s.
- Petikonmäen Hermanskärinkallion luontoselvitys (2009). Honkanen, J. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 34 s.
- Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (2005). Ojala, A. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 94 s.
- Vantaan luonnonsuojeluvuorokartoitus (2004). Rantalainen, S. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus YK0019. 23 s.

### **Vihti - Vichtis**

- Helmiharjun asemakaavan ot18 luontoselvitys (2011). Väre, S. Sito Oy. 21 s.
- Maaniitunlahden asemakaavan N 156 luontoselvitys (2011). Luontotieto Keiron Oy. 48 s.
- Vihdin Ojakkalan luontoselvitykset (2011). Helminen, S-L. & R. Hyytiäinen. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 68 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, kaavaehdotuksen selostus (2011). Vihdin kunta.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Lusilan laajennus, Luontoselvitys (2010). Luontotieto Keiron Oy. 22 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Täydentävä selvitys kasvillisuus ja linnusto (2008). Luontotieto Keiron Oy. 37 s.
- Hankasalomäki, Vihti, Luontoselvitys (2008). Ramboll Finland Oy. Morenia Oy. 19 s.
- Huhmarin työpaikka-alueen asemakaava, Liito-oravaselvitys (2008). Luontotieto Keiron Oy. 24 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava 1A, Ympäristövaikutusselvitys (2007). WSP Finland Oy. 53 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava 1A:n täydentävät kasvillisuus selvitykset. Rytömäki, Syrjämäki, Alhonpää ja Järvenpäämäki (2007). Faunatica Oy. 10 s.
- Nummelan eteläosien osayleiskaava, Luontoselvitys (2005). Luontotieto Keiron Oy. 69 s.
- Enärannan asemakaava, Luontoselvitys (2004). Luontotieto Keiron Oy. 21 s.

### **Området för den gemensamma generalplanen i Östersundom**

- Östersundomin yhteisen yleiskaava-alueen luontoselvityksiä. Yhteenvertoraportti (2011). Pakarinen R. & V. Hahkala (toim.), Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisuja 1/2011. 9 s.
- Luontoselvitys koskien Sipoon Majvikin ja Granön osayleiskaava-alueelle 25.10.2011 (2011). Tammelin H. T:mi Ekologinen ympäristökartoitus, Karkkila. 20 s.
- Ekologiset käytävät Helsingin liitosalueella (2010) Jokinen K. & R. Yrjölä. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy. 22 s.
- Länsisalmen Länsimetsän luontokatsaus (2010). Honkanen, J. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 16 s.
- Liitosalueen eteläosan kasvillisuus selvitys (2008). Heinonen M. & E. Lammi, Ympäristösuunnittelu Enviro Oy. 59 s.
- Kallioperän ja maaperän arvokkaat luontokohteet (2008). Salla A., Helsingin kaupungin ympäristökeskus. 28 s.
- Sipoonkorpi - Luontoselvitys ja nykyinen virkistyskäyttö (2006). Honkanen J. Sipoonkorven virkistyskäytön kehittäminen -projekti. 88 s.
- Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (2005). Ojala, A. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus. 94 s.
- Vantaan luonnonsuojeluvuorokartoitus (2004). Rantalainen, S. Vantaan kaupunki, ympäristökeskus YK0019. 23 s.

## BILAGA B

### Områden för tätortsfunktioner och arbetsplatser med koppling till den framtida samhällsstrukturen

I etapplandskapsplan 2 har några områden för tätortsfunktioner och arbetsplatsområden angetts som ännu inte är kopplade till den befintliga samhällsstrukturen. Områdena är emellertid redan delvis bebyggda eller så ligger de i en utvidgningsriktning som är ändamålsenlig på längre sikt. Planlösningen för dessa områden och deras koppling till den framtida strukturen beskrivs och motiveras mera ingående som följer:

**Lappvik i Hangö** är ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. Största delen av områdesreserveringen för tätortsfunktioner förblir i kraft i etapplandskapsplan 2. Reserveringen för område för tätortsfunktioner har inskränkts något på gränsen till Raseborgs stad. I Hangös samhällsstruktur är Lappviks läge som område för tätortsfunktioner för närvarande sekundärt. Det är ändå inte motiverat att upphäva hela området för tätortsfunktioner eftersom området redan är delvis bebyggt. Lösningen motiveras också av områdets läge i omedelbar närhet av Koverhars industriområde och goda logistiska förbindelser (rv25 och Lappviks station).

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har inskränkts

**Tegelbacken i Raseborg** är ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. Områdesreserveringen för tätortsfunktioner i Tegelbacken har upphävts och angetts med en områdesreserveringsbeteckning för arbetsplatsområde i etapplandskapsplan 2. Med beaktande av principerna för grundstrukturen och Raseborgs samhällsstruktur är Tegelbackens läge som bostadsområde sekundärt. Motiveringen till att beteckningen ändrats är att området redan delvis har blivit ett arbetsplatsområde och att det ligger fördelaktigt till invid rv25 med tanke på arbetsplatsfunktioner.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har ändrats till arbetsplatsområde

**Störsvik-Sunnanvik i Sjundeå** är ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. Enligt konsekvensbedömningen av etapplandskapsplanen visade sig området vara ofördelaktigt med tanke på samhällsstrukturen. I etapplandskapsplan 2 har områdesreserveringen krympts i den mån det har varit möjligt med hänsyn till att området är delgeneralplanlagt, delvis även detaljplanlagt och bebyggt som ett havsnära bostadsområde. Områdesreserveringen norr om sv 51 har upphävts och ändrats till ett mindre arbetsplatsområde än tidigare i överensstämmelse med principerna för lösningen i etapplandskapsplan 2.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har krympts och delvis ändrats till arbetsplatsområde

I södra delen av Nummela i Vichtis finns i den gällande landskapsplanen för Nyland beteckningar för bl.a. utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen, område för utvecklande av markanvändningen i trafikknutpunkter och by. Dessa beteckningar har upphävts. I etapplandskapsplan 2 har på området angetts bl.a. en områdesreservering för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och för den en utvecklingsprincipbeteckning som utvisar behov av för-tätande samt en områdesreservering för ett arbetsplatsområde och för den en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde som utvisar senare ibruktage. För den nuvarande tätortsstrukturen i Nummela är det ändamålsenligt att expandera stegvis söderut till Huhmariområdet, där en huvudbana (ESA-banan) som kommer att byggas på lång sikt har angetts. Syftet med arbetsplatsområdet är att erbjuda alternativa områden för näringarnas utveckling vilka ligger utanför grundvattenområden men ändå ändamålsenligt med tanke på tillgängligheten i närheten av transportkorridorerna E18 och rv2 samt nära Lojo regioncentrum.

» **Ändring:** beteckningen som anger utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen preciseras bl.a. som område för tätortsfunktioner, arbetsplatsområdesreserv och område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

**Hista i Esbo** är nästan helt och hållet vitt område i den gällande landskapsplanen för Nyland, men på området har angetts en beteckning för utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen. I etapplandskapsplan 2 preciseras utvidgningsriktningsbeteckningen och Hista har angetts som ett område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik, vars utbyggnad på lång sikt är bunden till bygandet av en huvudbana (ESA-banan). I etapplandskapsplanens lösning har man förberett sig på möjligheten att ESA-banan byggs i etapper, först som en stadsbana till Lojo, varvid det måste finnas tillräckligt med invånare inom dess influensområde också mellan Esbo och Lojo. I samband med arbetet på delgeneralplanen har Esbo stad gjort utredningar utifrån vilka gränsen för Histaområdet har kunnat anges i landskapsplanen.

» **Ändring:** beteckningen som anger utvidgningsriktning för tätortsbebyggelsen preciseras till bl.a. område för tätortsfunktioner, arbetsplatsområdesreserv och område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

**Hyvinge södra** är ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har områdesreserveringen upphävts och ändrats till område för arbetsplatsfunktioner. Området är inte ändamålsenligt för bosättning och har redan delvis blivit ett område för arbetsplatser. Lösningen motiveras också av områdets goda logistiska läge mellan två stora trafikleder (rv 3 och sv130) samt huvudbanan.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har ändrats till arbetsplatsområde



**Ilvesvuori och Karhukorpi i Nurmijärvi** är områden för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. I etapplandskapsplan 2 har områdesreserveringarna upphävts och ändrats till arbetsplatsområden. Områden ligger på motsatt sida av rv3 i förhållande till koncentrationerna i Nurmijärvis samhällsstruktur och de är inte ändamålsenliga för bosättning. Områdena är emellertid lättillgängliga och således ändamålsenliga som arbetsplatsområden och de är redan delvis bebyggda.

» **Ändring:** område för tätortsfunktioner har ändrats till arbetsplatsområde

**Mäntsälä södra** är ett område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Nyland. Områdesreserveringen söder om ring V har upphävts och med justerade gränser ändrats till ett arbetsplatsområde i enlighet med principerna för lösningen i etapplandskapsplan 2. Området är redan delvis bebyggt som arbetsplatsområde.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har med justerade gränser ändrats till arbetsplatsområde

**Bastukärr i Sibbo** är ett område för arbetsplatser och delvis ett täktområde för stenmaterial i landskapsplanen för Östra Nyland. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har områdesreserveringen för område för arbetsplatser upphävts och på grund av principen om förenhetligande ersatts med en något mera omfattande beteckning för arbetsplatsområde enligt landskapsplanen för Nyland. I den södra delen har angetts en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde som utvisar senare ibruktagande. På det redan delvis bebyggda arbetsplatsområdet finns utvidgningsbehov, vilket har beaktats när områdesreserveringen setts över.

» **Ändring:** arbetsplatsområdet har utvidgats, principen om förenhetligande

**Eriksnäs i Sibbo** är i den gällande landskapsplanen för Östra Nyland ett område för arbetsplatser och tätortsfunktioner i norr och vitt område samt jord- och skogsbruksområde med särskilt behov av att styra friluftslivet i söder. I etapplandskapsplan 2 upphävs områdesreserveringarna för tätortsfunktioner och arbetsplatser och ersätts med områdesreserveringsbeteckningen för område för tätortsfunktioner enligt landskapsplanen för Nyland på grund av principen om förenhetligande. Samtidigt utvidgas området för tätortsfunktioner söderut och i den sydligaste delen anges en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde som utvisar senare ibruktagande. Området är en del av huvudstadsregionens tillväxtområde längs kusten invid goda trafikförbindelser som överensstämmer med grundstrukturen och som sträcker sig ända till Söderkulla (Sibbesborg) tätort. Eriksnäsområdet motsvarar den uppskattade tillväxten i södra Sibbo, stöder sig på Söderkullas utveckling och har redan delvis börjat byggas som ett havsnära bostadsområde.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har utvidgats, principen om förenhetligande

**Sköldvik i Borgå** är en framtida utvecklingszon för arbetsplatser iden gällande landskapsplanen för Östra Nyland. I etapplandskapsplan 2 har områdesreserveringen upphävts och ersatts med en områdesreservering för arbetsplatsområde och för den en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde som utvisar senare ibruktagande. Områdesreserveringen har inskränkts jämfört med tidigare. Målet är att göra det möjligt för näringarna att utvecklas i anslutning till den nuvarande industriverksamheten i Sköldvik och på i trafikhänseende fördelaktiga områden i närheten av E18 och hamnbanan till Sköldvik.

» **Ändring:** arbetsplatsområdet har inskränkts, principen om förenhetligande

**Tessjö i Lovisa** har angetts som område för tätortsfunktioner samt i söder som tätortsfunktionernas utvidgningsområde i den gällande landskapsplanen för Östra Nyland. I etapplandskapsplan 2 för Nyland har beteckningarna för tätortsfunktioner upphävts och ersätts med en något snävare områdesreservering för tätortsfunktioner enligt landskapsplanen för Nyland och delvis för den en utvecklingsprincipbeteckning för reservområde som utvisar senare ibruktagande. Ändringen beror på att landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland har förenhetligats. Tessjö är ett befintligt tätortsområde i den tidigare kommunen Strömfors som i huvudsak är bebyggt, så det är inte ändamålsenligt att upphäva den planbeteckning som gäller området helt och hållet.

» **Ändring:** området för tätortsfunktioner har inskränkts, principen om förenhetligande

## BILAGA C Bedömning av hur de riksomfattande målen för områdesanvändningen har uppnåtts och MBL:s krav på innehållet har beaktats i planeringen av handels servicenät

Allmänna mål för handels servicenät i de riksomfattande målen för områdesanvändningen	Handelslösningen i etappplansplan 2 för Nyland
<p>Samhällsstrukturen utvecklas så att tjänster och arbetsplatser är lättillgängliga för olika befolkningsgrupper och i mån av möjlighet placeras nära bostadsområden så att behovet av personbilstrafik är så litet som möjligt.</p>	<p>I lösningen betonas centras betydelse vid förläggningen av dagligvaruaffärer och andra specialvaruaffärer. Stora detaljhandelsenheter utanför centra är avsedda för sådan handel som med hänsyn till affärens art av grundad anledning också kan förläggas utanför centrumområden. Vanligtvis besöker man sådana affärer tämligen sällan.</p> <p>Eftersom handels servicenät på detta sätt har planerats som en del av region- och samhällsstrukturen, skapar planen goda förutsättningar för olika befolkningsgrupper att nå handels servicen så att behovet av personbilstrafik är så litet som möjligt.</p>
<p>Sådana funktioner i näringslivet som medför rikligt med persontrafik inriktas till områden innanför den befintliga samhällsstrukturen och till andra områden nära goda kollektivtrafikförbindelser.</p>	<p>Enligt bedömningen ligger de stora detaljhandelsenheterna av regional betydelse i närheten av kollektivtrafikförbindelser 2035.</p>
<p>Centrumen och särskilt deras centrumområden utvecklas till områden med ett mångsidigt utbud av tjänster, boendemöjligheter, arbetsplatser och fritidssysselsättningar.</p>	<p>Planeringsbestämmelsen för centrumfunktioner garanterar att målet uppnås. Handelslösningen stöder det centralortsnätverk som definierats i etappplansplanen och utvecklingen av centra.</p>
<p>Genom områdesanvändningen främjas verksamhetsbetingelserna för näringslivet genom att tillräckliga etableringsmöjligheter anvisas för näringslivet genom utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturen.</p>	<p>Utvecklingsförutsättningarna för byggda eller långt planerade stora detaljhandelsenheter tryggas med hänsyn till affärens art och maximidimensionering av noggrannhet på landskapsnivå. I planen finns dessutom obebyggda detaljhandelsområden. Detaljhandelsnätet är tätt, vilket erbjuder möjligheter till alternativa förläggningsplatser.</p>
Särskilda mål som gäller handels servicenät i de riksomfattande målen för områdesanvändningen	Handelslösningen i etappplansplan 2 för Nyland
<p>I samband med planeringen av områdesanvändningen får nya märkbara områden för bostäder, arbetsplatser och serviceverksamhet inte placeras utanför den befintliga samhällsstrukturen. Stora detaljhandelsenheter skall placeras så att de stöder den nuvarande samhällsstrukturen. Dessa mål kan frångås bara om man genom undersökningar av behoven och konsekvenserna kan påvisa att ibruktageandet av området ligger i linje med en hållbar utveckling.</p>	<p>Placeringen, dimensioneringen och tidsplaneringen i fråga om detaljhandel av regional betydelse är bunden till utvecklingen av den övriga samhällsstrukturen med hjälp av en planeringsbestämmelse.</p> <p>Stora detaljhandelsenheter utanför centra ligger i huvudsak inom den befintliga samhällsstrukturen. I planen föreslås också sådana utvidgningar av tätorts- och arbetsplatsområden som befolkningsökningen förutsätter. För att trygga ett balanserat servicenät har stora detaljhandelsenheter av regional betydelse anvisats även på sådana områden. Byggandet av dem är kopplat till utbyggnaden av omgivande områden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden.</p>
Särskilda mål i Helsingforsregionen som gäller handels servicenät i de riksomfattande målen för områdesanvändningen	Handelslösningen i etappplansplan 2 för Nyland
<p>Ibruktageandet av nya områden för bostäder, arbetsplatser och service och betydande kompletteringsbyggande av befintliga områden skall schemaläggas så att man kan säkerställa tillgången till kollektivtrafik.</p>	<p>Byggandet av nya stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är bunden till utbyggnaden av den omgivande samhällsstrukturen, varvid även möjligheterna att utnyttja kollektivtrafik säkerställs.</p>

<p>Enligt kraven på innehåll i MBL 28 § ska när en landskapsplan utarbetas särskild vikt fästas vid</p>	<p>Handelslösningen i etapplandskapsplan 2 för Nyland</p>
<p>att landskapets region- och samhällsstruktur är ändamålsenlig,</p>	<p>I planlösningen har handelsn servicenät planerats som en del av region- och samhällsstrukturen. Detaljhandel av regional betydelse har i första hand styrts till centra och byggandet av stora detaljhandelsenheter är bundet till utbyggnaden av den övriga samhällsstrukturen.</p>
<p>att områdesanvändningen är ekologiskt hållbar,</p>	<p>Planeringsbestämmelserna innehåller en förpliktelse att beakta miljö- och naturvärden, vilket också främjar en ekologiskt hållbar områdesanvändning.</p>
<p>att verksamhetsbetingelser för näringslivet i landskapet ordnas,</p>	<p>Utvecklingsförutsättningarna för byggda eller långt planerade stora detaljhandelsenheter tryggas med hänsyn till affärens art och maximidimensionering av noggrannhet på landskapsnivå. I planen finns dessutom obebyggda detaljhandelsområden. Detaljhandelsnätet är tätt, vilket erbjuder möjligheter till alternativa förlägningsplatser.</p>
<p>Enligt kraven på innehåll i MBL 71 b § ska när områden anvisas för stora detaljhandelsenheter i en landskapsplan eller generalplan utöver vad som i övrigt föreskrivs om landskapsplaner och detaljplaner ses till att</p>	<p>Handelslösningen i etapplandskapsplan 2 för Nyland</p>
<p>den planerade markanvändningen inte har några betydande skadliga konsekvenser för de kommersiella tjänsterna i centrumområdena eller för utvecklingen av dessa tjänster,</p>	<p>Det centrala målet med handelslösningen är att främja förläggningen av handelsservice till centrumområden. Målet har beaktats i handelslösningen, i dimensioneringen och i konsekvensbedömningen och som resultat av dem har i etapplandskapsplanen meddelats planeringsbestämmelser som gäller affärernas art, dimensionering och tidsplanering.</p> <p>Genom att i första hand styra handel av betydelse på regional nivå till centrumområden stöds utvecklingen av centra som mångsidiga koncentrationer av service, bosättning och arbetsplatser. Genom att stöda utvecklingen av region- och kommuncentra främjas utvecklingen av dessa områden som mångsidiga och självständiga serviceområden, och sålunda minskar behovet av att åka till Helsingfors centrum och områdescentra i huvudstadsregionen för kommersiell service.</p> <p>I stora detaljhandelsenheter utanför centra har affärernas art fastställts så att de inte konkurrerar med affärerna i centrum.</p>
<p>de tjänster som lokaliseras till området, i möjligaste mån kan nås med kollektivtrafik och gång-, cykel- och mopedtrafik, samt att</p>	<p>I planlösningen har beaktats att den kommersiella servicen ska vara lättillgänglig med kollektivtrafik och gång-, cykel och mopedtrafik. Detaljhandel som orsakar mycket trafik, såsom dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel styrs till centra, så att det är möjligt att handla där utan personbil och så att den är belägen inom de mest fördelaktiga resezonerna.</p>
<p>den planerade markanvändningen främjar möjligheterna att utveckla ett sådant servicenät där avstånden för utträttande av ärenden är skäliga och de skadliga konsekvenserna av trafiken är så ringa som möjligt.</p>	<p>I fråga om dagligvaruhandeln och annan specialvaruhandel motsvarar de ändringar som landskapsplanen medför den regionala ökningen av antalet invånare och köpkraften, varvid avstånden för att uträtta ärenden inte förlängs. När tyngdpunkten i den utrymmeskrävande handeln flyttas längre från huvudstadsregionen förkortas avstånden för att uträtta ärenden. Enligt trafikbedömningen minskar handelslösningen i etapplandskapsplanen koldioxidutsläppen från shoppingresor.</p>

## BILAGA D

### Principerna för konsekvensbedömningen i fråga om kulturmiljöerna samt inverkan vid beredningen av planen

Största delen av kulturmiljölösningarna har redan angetts i de gällande planerna för Nyland och Östra Nyland och konsekvenserna har bedömts i samband med att de utarbetats. Här koncentrerar man sig på konsekvenserna av de ändringar som företas i etapplandskapsplanen. Ändringarna och konsekvenserna jämfört med de gällande planerna är inte betydande när det gäller konsekvenserna för kulturmiljöerna. En del av ändringarna kan betraktas som ett nytt kulturskikt.

Vid granskningen av byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY2009) har merparten av de tidigare RKY1993-områdena inte förändrats. Dessa områden finns i de gällande planerna och de förblir i kraft. För landskapsplanelösningen, konsekvenserna eller rättsverkningar orsakar inte de områden som fallit bort ur inventeringar och inte heller de områden som inskränkts några betydande ändringar.

RKY2009-områdena anges som nya områden i planen. Till vissa delar har RKY2009-områdena utvidgats jämfört med tidigare och urvalet omfattar några nya objekt. De utvidgade och nya områdena är små i landskapsplanens skala. RKY-utvidgningsområdena och de nya områdena överlappar områdesreserverings- och egenskapsbeteckningar i de gällande landskapsplanerna. Överlappningar förekommer med nästan alla planbeteckningar.

Oftast förekommer överlappning med en beteckning för tätortsområde i den gällande planen. Då är tätorten i allmänhet redan i huvudsak utbyggd och situationen förändras inte avsevärt. Flest sådana områden finns i den tätbebyggda huvudstadsregionen. Mycket ofta finns RKY-utvidgningsområden och nya områden också på landskapsplanens vita områden, och inte heller då är ändringen särskilt stor.

På några ställen sammanfaller ett nytt RKY-område med ett förtätningstraster som anges i etapplandskapsplanen. I planens beredningsfas har dessa områden ansetts vara sådana att kulturmiljövärdena kan beaktas och t.o.m. utnyttjas vid förtätningen (t.ex. Kalkfabrikens område i närheten av Virkby centrum i Lojo).

Landskapsplanens områdesreserveringar för tätortsfunktioner har i huvudsak inskränkts jämfört med de gällande landskapsplanerna, så ändringen innebär att konsekvenserna för kulturmiljöerna i första hand är positiva eller oförändrade. De nya RKY-områdenas inverkan på annan markanvändning eller inverkan av annan markanvändning på de nya RKY-områdena är inte särskilt betydande som helhet. Det går att beakta och samordna värdena i den mera detaljerade planeringen.

Beaktandet av kulturmiljöområdena tryggas bl.a. av planeringsbestämmelsen om kulturmiljöer, planeringsbestämmelsen om områden som ska förtätas samt planeringsbestämmelsen eller utvecklingsrekommendationen för vita områden.

I samband med arbetet på etapplandskapsplanen har man utrett värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå. Man har velat trygga möjligheterna att behandla dem i följande plan och de nya markanvändningslösningarna har speglats i dem.

Värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå har i viss mån påverkat t.ex. avgränsningarna av tätorter, men inte särskilt mycket, eftersom det är fråga om en egenskap hos miljön som sällan utesluter byggande, utan som det oftast är möjligt att samordna med tätortsbebyggelse. Kulturmiljöutredningen informerar den mera detaljerade planeringen om vilka särdrag hos respektive värdefullt område av intresse på landskapsnivå som är sådana som särskilt måste beaktas. I bästa fall kan ny bebyggelse komplettera kulturmiljöhelheten samt behålla byarna levande och kulturlandskapet odlat.

**RKY2009 Lojo kyrka med omgivning.**

Områdesavgränsningen utvidgas. Det odlade landskapet kring kyrkan och herrgårdsmiljön har beaktats så att på utvidgningsområdet har inte angetts något nytt tätortsområde utan det förblir vitt område.

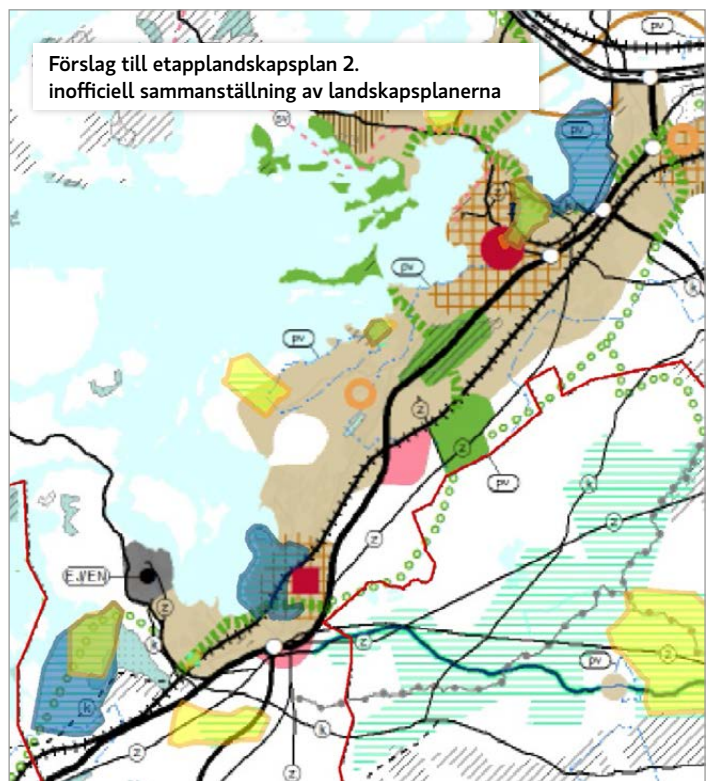
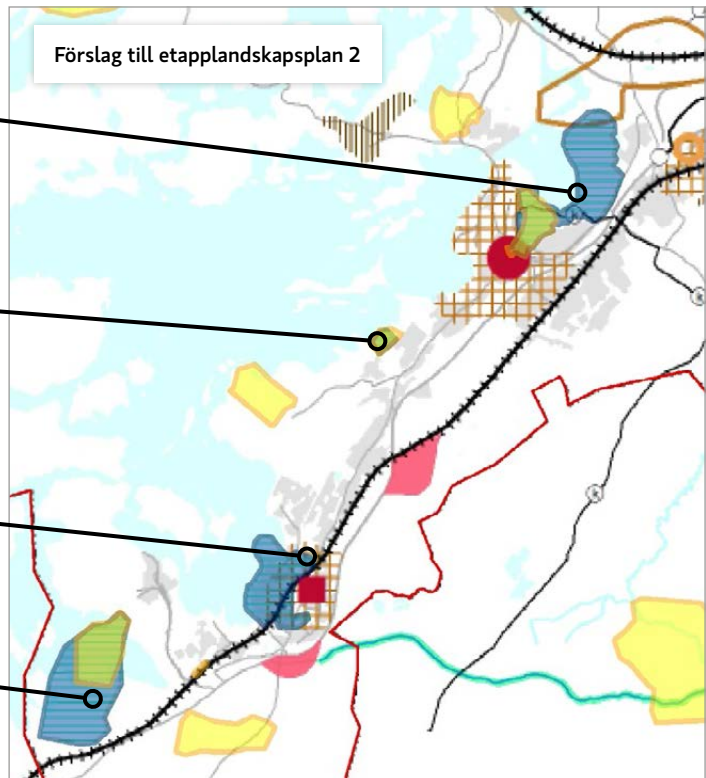
**RKY2009 Ojamo järngruva och herrgård.**

Avgränsningen förblir oförändrad, inga ändringar.

**RKY2009 Virkby kalkfabrik och samhälle.**

Ett helt nytt RKY-område. Har varit tätortsområde och anges nu också med förtätningsbeteckning eftersom det ligger centralt och kan förtätas så att kulturvärdena utnyttjas.

**RKY2009 Gerknäs gård.** RKY-området utvidgas på landskapsplanens vita område, där det också finns en riktgivande friluftsled. Inga betydande ändringar.



De gula RKY1993-områdena har angetts i den gällande landskapsplanen och de förblir i kraft. Enligt utredningen är de värdefulla och av intresse på landskapsnivå. De blå RKY2009-områdena anges med ny beteckning i etapplandskapsplan 2.



## KARTBILAGOR


I de förtydligande kartbilagorna presenteras separat vissa beteckningshelheter på plankartan som ska fastställas och /eller de planer som förblir i kraft. I de kartbilagor som ger bakgrund presenteras bland annat bakgrundsinformation som använts vid beredningen av planen. Samtliga kartbilagor till etappplansplan saknar rättsverkningar.


- 1 **Generalplanesituationen i kommunerna** (ger bakgrund)
  - 2 **Centralortsnetet 2035** (förtydligande)
  - 3 **Bynät** (ger bakgrund)
  - 4 **Behov av att utveckla det trafiknät som stöder Nylands regionstruktur 2035** (ger bakgrund)
  - 5 **Nylands kollektivtrafiksystem** (ger bakgrund)
  - 6 **Nät för elöverföring** (förtydligande)
  - 7a **Landskapsplanebeteckningar som hänför sig till styrning av handeln** (förtydligande)
  - 7b **Centralortsnetet 2035, Dimensionering av handeln i centralorterna** (förtydligande)
  - 7c **Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse** (förtydligande)
  - 8 **Byggda kulturmiljöer av riksintresse och nationellt värdefulla landskapsområden \*** (förtydligande)
  - 8 a **Byggda kulturmiljöer av riksintresse och nationellt värdefulla landskapsområden, delförstoring \*** (förtydligande)
  - 8 b-f **Byggda kulturmiljöer av riksintresse och nationellt värdefulla landskapsområden, delförstoringar \*** (förtydligande)
  - 9 **Värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå \*** (ger bakgrund)
  - 9 a-c **Värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå, delförstoringar \*** (ger bakgrund)
  - 10 **Ställen där grönstrukturen ändras** (förtydligande)
  - 11 **Områden som hör till programmet Natura 2000 \*** (förtydligande)
  - 12 **Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen** (ger bakgrund)
- Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige*
- 13A. **Etapplandskapsplan 2 för Nyland**
  - 13B. **Etapplandskapsplan 2 för Nyland – beteckningar som upphävs**
  - 13C. **Landskapsplanernas inofficiella sammanställning**
  - 14A-D **Planbeteckningar som inte fastställdes av miljöministeriet**

\* Till kartan hör en objektsförteckning

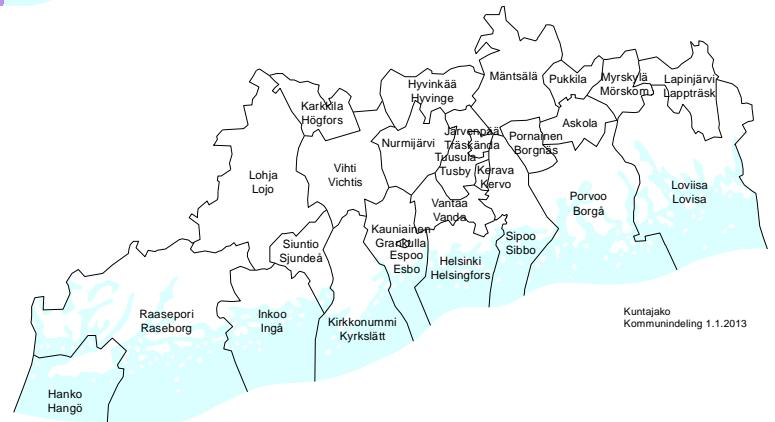
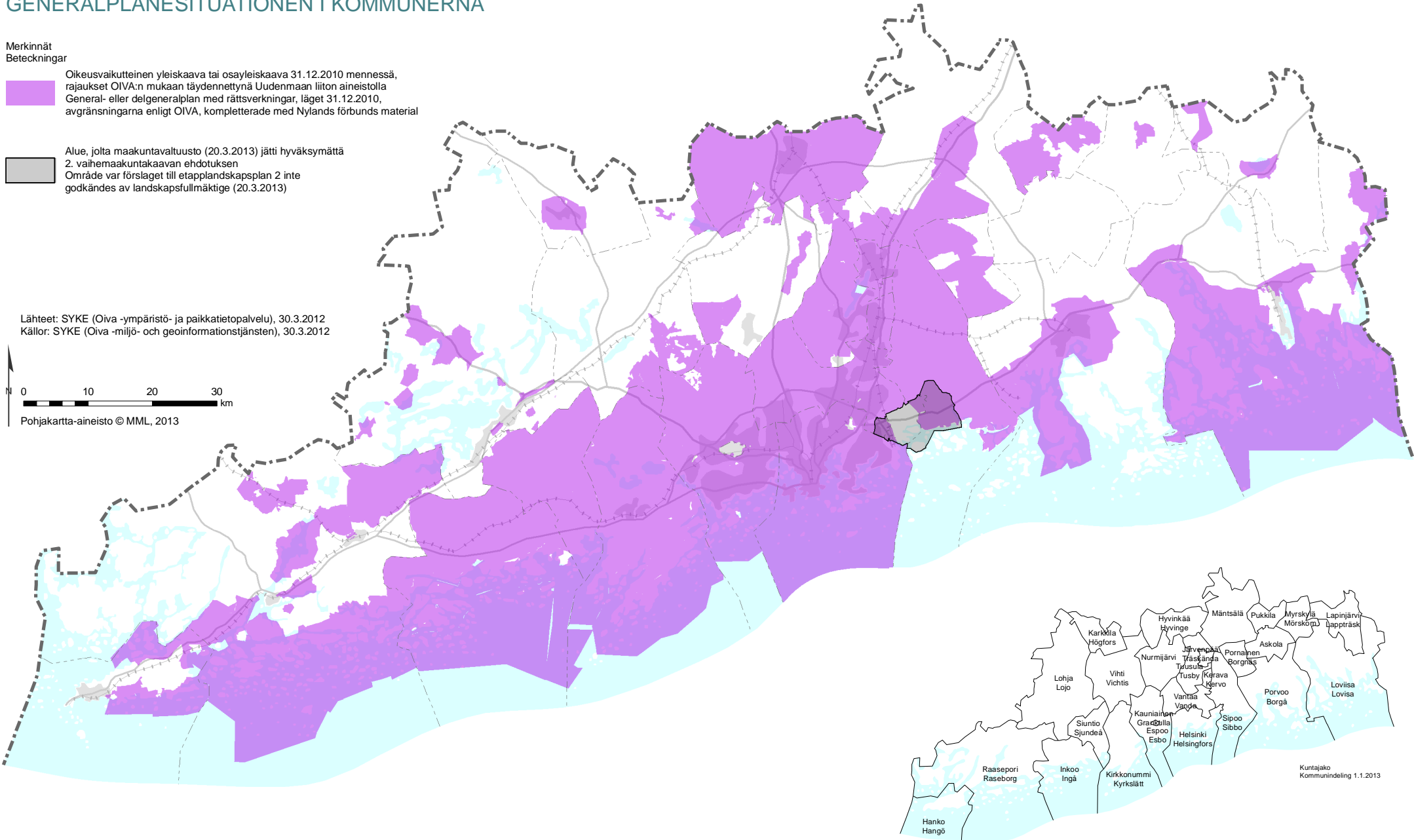
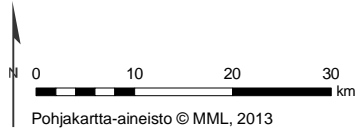
# KUNTIEN YLEISKAAVATILANNE GENERALPLANESITUATIONEN I KOMMUNERNA

Merkinät  
Beteckningar

 Oikeusvaikutteinen yleiskaava tai osayleiskaava 31.12.2010 mennessä, rajaukset OIVA:n mukaan täydennettynä Uudenmaan liiton aineistolla General- eller delgeneralplan med rättsverkningar, läget 31.12.2010, avgränsningarna enligt OIVA, kompletterade med Nylands förbunds material

 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet: SYKE (Oiva -ympäristö- ja paikkatietopalvelu), 30.3.2012  
Källor: SYKE (Oiva -miljö- och geoinformationstjänsten), 30.3.2012



# KESKUSVERKKO 2035 CENTRALORTSNÄTET 2035

Merkinnät  
Beteckningar

METROPOLIN YDINALUE  
METROPLENS KÄRNOMRÅDE

Valtakunnan keskus  
Rikscentrum

Pääkaupunkiseudun aluekeskukset:  
Områdescentrum i huvudstadsregionen:  
Espoon keskus, Espoonlahti, Hakunila, Herttoniemi, Itäkeskus, Kannelmäki, Kauniainen, Kivistö, Koivukylä, Korso, Leppävaara, Malmi, Matinkylä-Olari, Myyrmäki, Pakkala, Tapiola, Tikkurila, Alberga, Backas, Björkby, Dickursby, Esbo centrum, Esboviken, Gamlas, Grankulla, Hagalund, Hertonäs, Håkansböle, Kivistö, Korso, Malm, Mattby-Olars, Myrbacka, Östra centrum

SEUTUKESKUS  
REGIONCENTRUM

Hyvinkää, Lohja, Porvoo, Tammisaari  
Borgå, Ekenäs, Hyvinge, Lojo

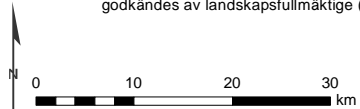
KUNTAKESKUS  
KOMMUNCENTRUM

Hyrylä, Järvenpää, Kerava, Kirkkonummi, Klaukkala, Loviisa,  
Mäntsälä, Nummela, Söderkulla  
Kervo, Klövskog, Kyrkslätt, Lovisa, Mäntsälä,  
Nummela, Träskända, Skavaböle, Söderkulla

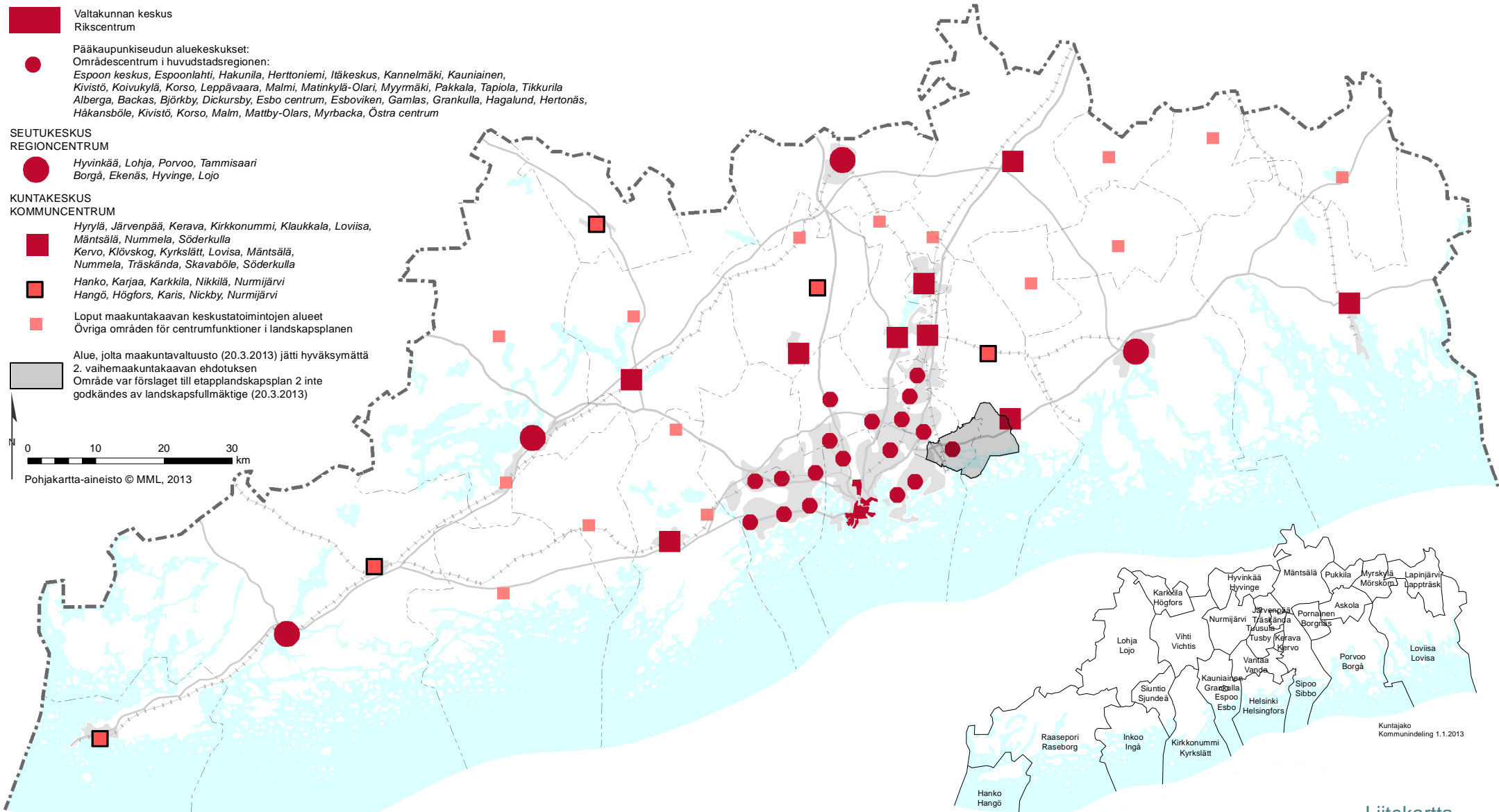
Hanko, Karjaa, Karkkila, Nikkilä, Nurmijärvi  
Hangö, Högfors, Karis, Nickby, Nurmijärvi

Loput maakuntakaavan keskustatoimintojen alueet  
Övriga områden för centrumfunktioner i landskapsplanen

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



Pohjakartta-aineisto © MML, 2013



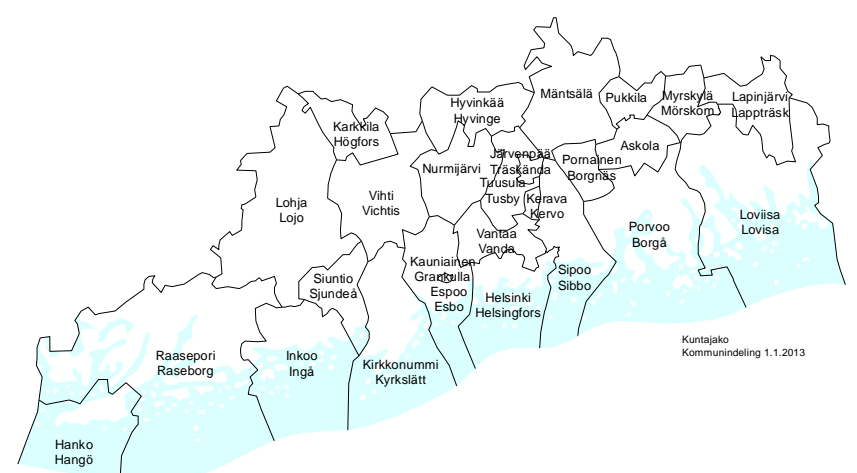
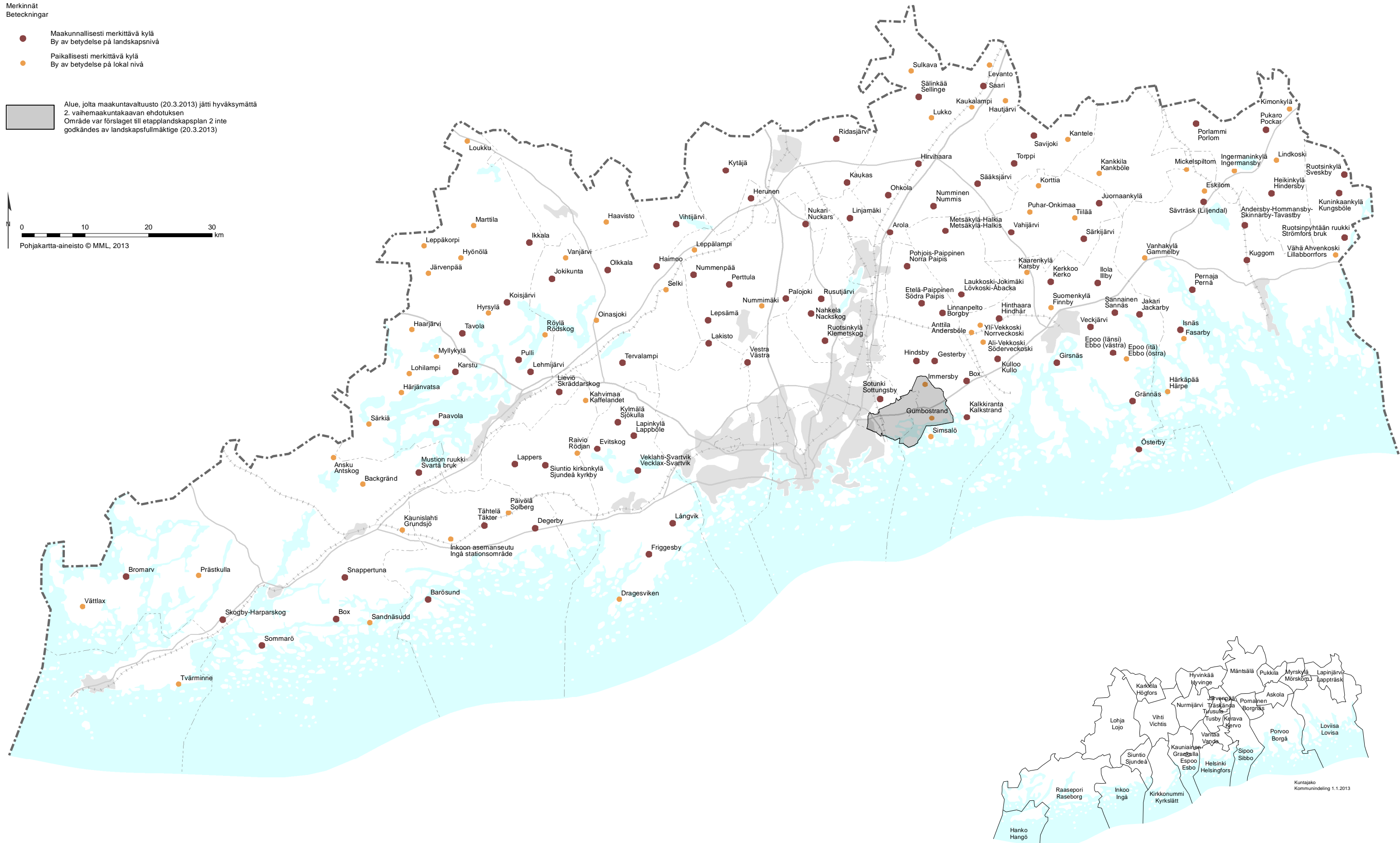
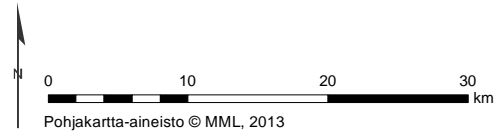


# KYLÄVERKKO BYNÄT

**Merkinnät  
Beteckningar**

- Maakunnallisesti merkittävä kylä  
By av betydelse på landskapsnivå
- Paikallisesti merkittävä kylä  
By av betydelse på lokal nivå

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



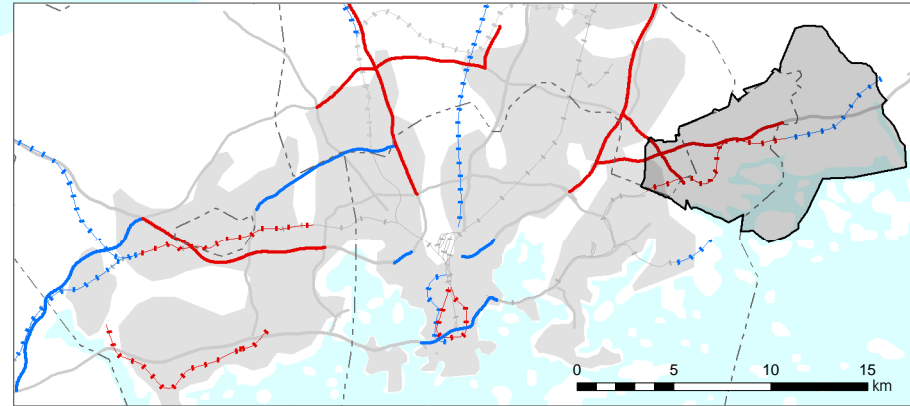
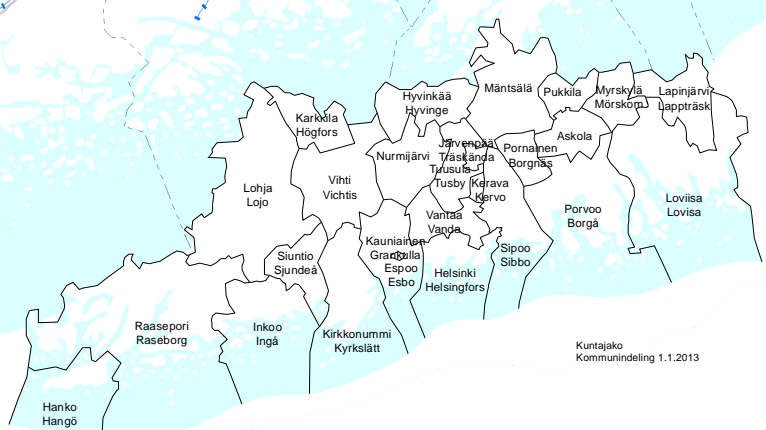
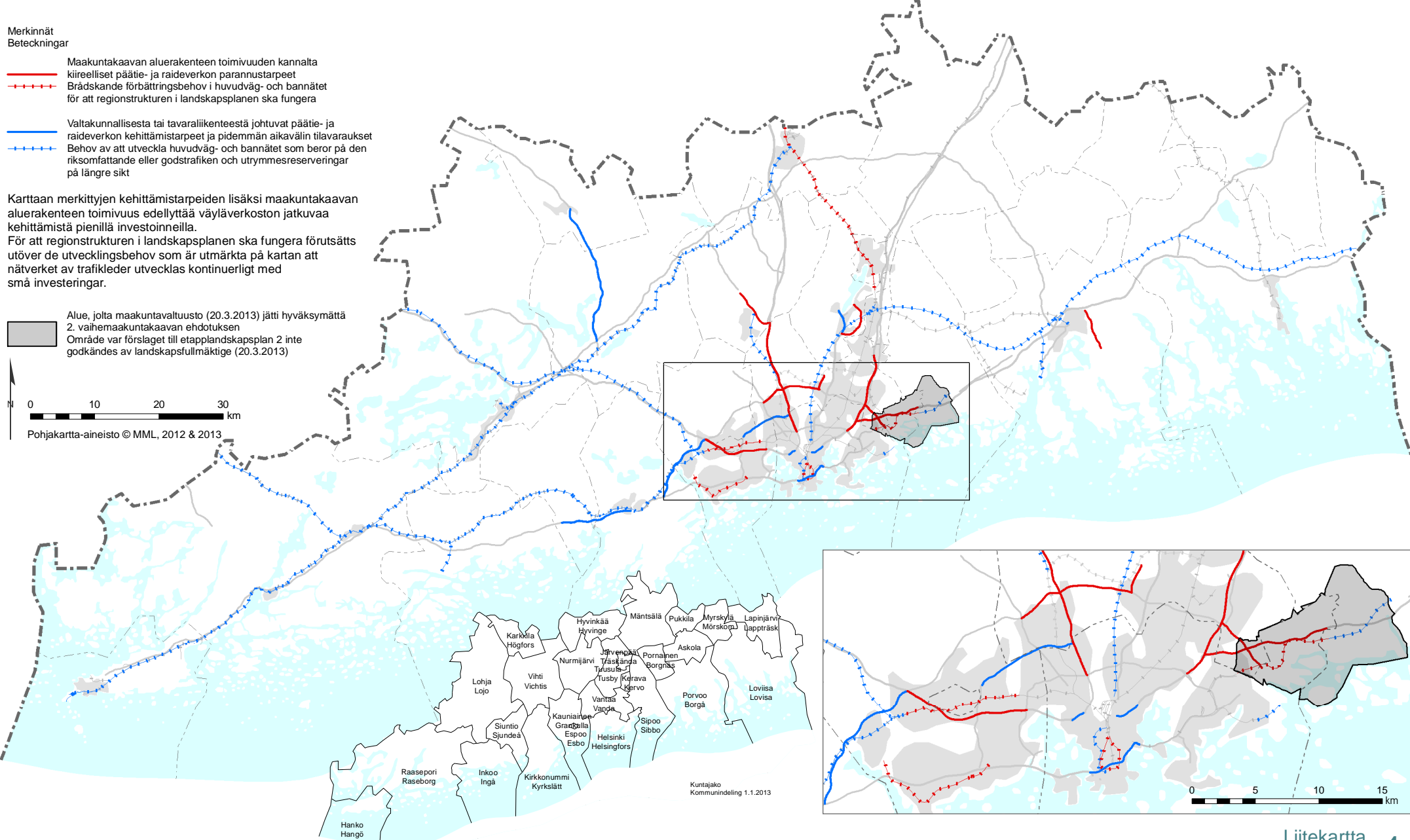
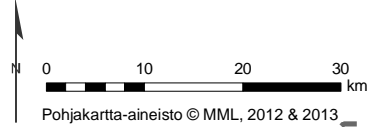
## UUDENMAAN ALUERAKENNETTA 2035 TUKEVAN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISTARPEET BEHOV AV ATT UTVECKLA DET TRAFIKNÄT SOM STÖDER NYLANDS REGIONSTRUKTUR 2035

### Merkinät Beteckningar

- Maakuntakaavan aluerakenteen toimivuuden kannalta kiireelliset päätie- ja raideverkon parannustarpeet
- - - - Brådskande förbättringsbehov i huvudväg- och bannätet för att regionstrukturen i landskapsplanen ska fungera
- Valtakunnallisesta tai tavaraliikenteestä johtuvat päätie- ja raideverkon kehittämistarpeet ja pidemmän aikavälin tilavaraukset
- - - - Behov av att utveckla huvudväg- och bannätet som beror på den riksomfattande eller godstrafiken och utrymmesreserveringar på längre sikt

Karttaan merkittyjen kehittämistarpeiden lisäksi maakuntakaavan aluerakenteen toimivuus edellyttää väylaverkoston jatkuvaa kehittämistä pienillä investoinneilla. För att regionstrukturen i landskapsplanen ska fungera förutsätts utöver de utvecklingsbehov som är utmärkta på kartan att nätverket av trafikleder utvecklas kontinuerligt med små investeringar.

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



Kaavaehdotuksessa (mhs 4.3.2013) esitetty | Det i planförslaget (Is 4.3.2012) presenterade

## UUDENMAAN JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄ KOLLEKTIVTRAFIKSYSTEMET I NYLAND

Merkinät  
Beteckningar

▲ Joukkoliikenteen vaihtopaikka, keskustatoimintojen alueilla ja niiden ulkopuolella  
Omsättningsplats för kollektivtrafiken, på och utanför områden för centrumfunktioner

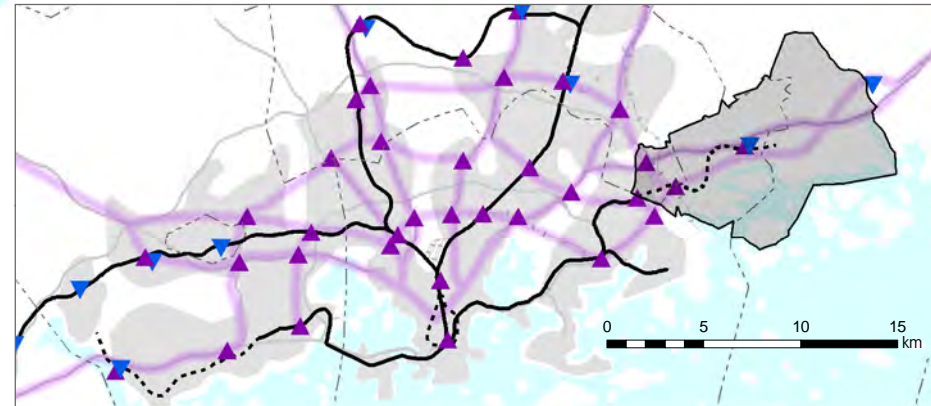
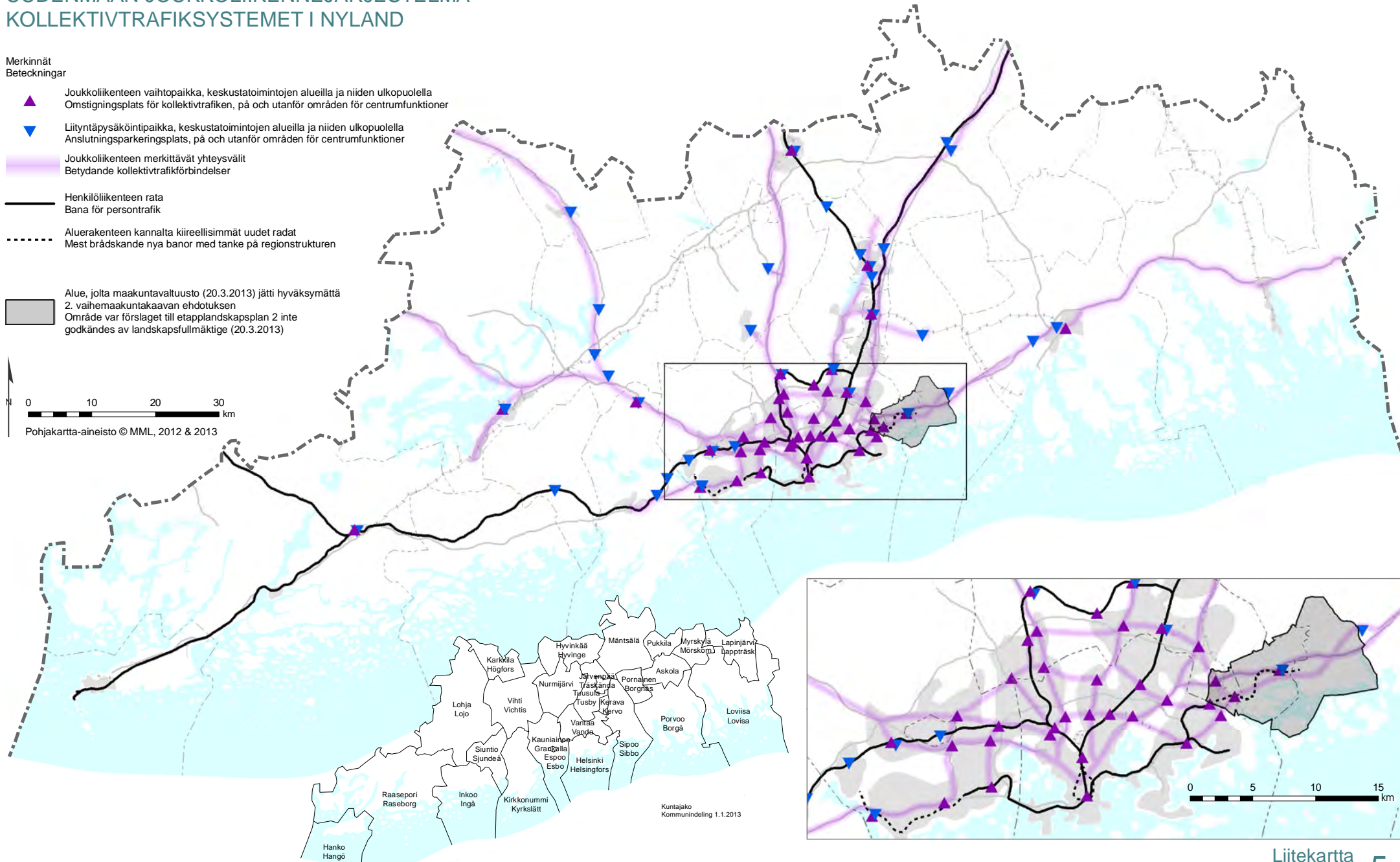
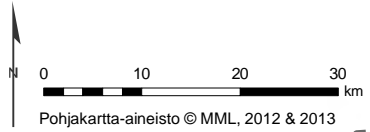
▼ Liityntäpyskötintapaikka, keskustatoimintojen alueilla ja niiden ulkopuolella  
Anslutningsparkeringsplats, på och utanför områden för centrumfunktioner

— Joukkoliikenteen merkittävät yhteysvälit  
Betydande kollektivtrafikförbindelser

— Henkilöliikenteen rata  
Bana för persontrafik

- - - Aluerakenteen kannalta kireellisimmät uudet radat  
Mest brådskande nya banor med tanke på regionstrukturen

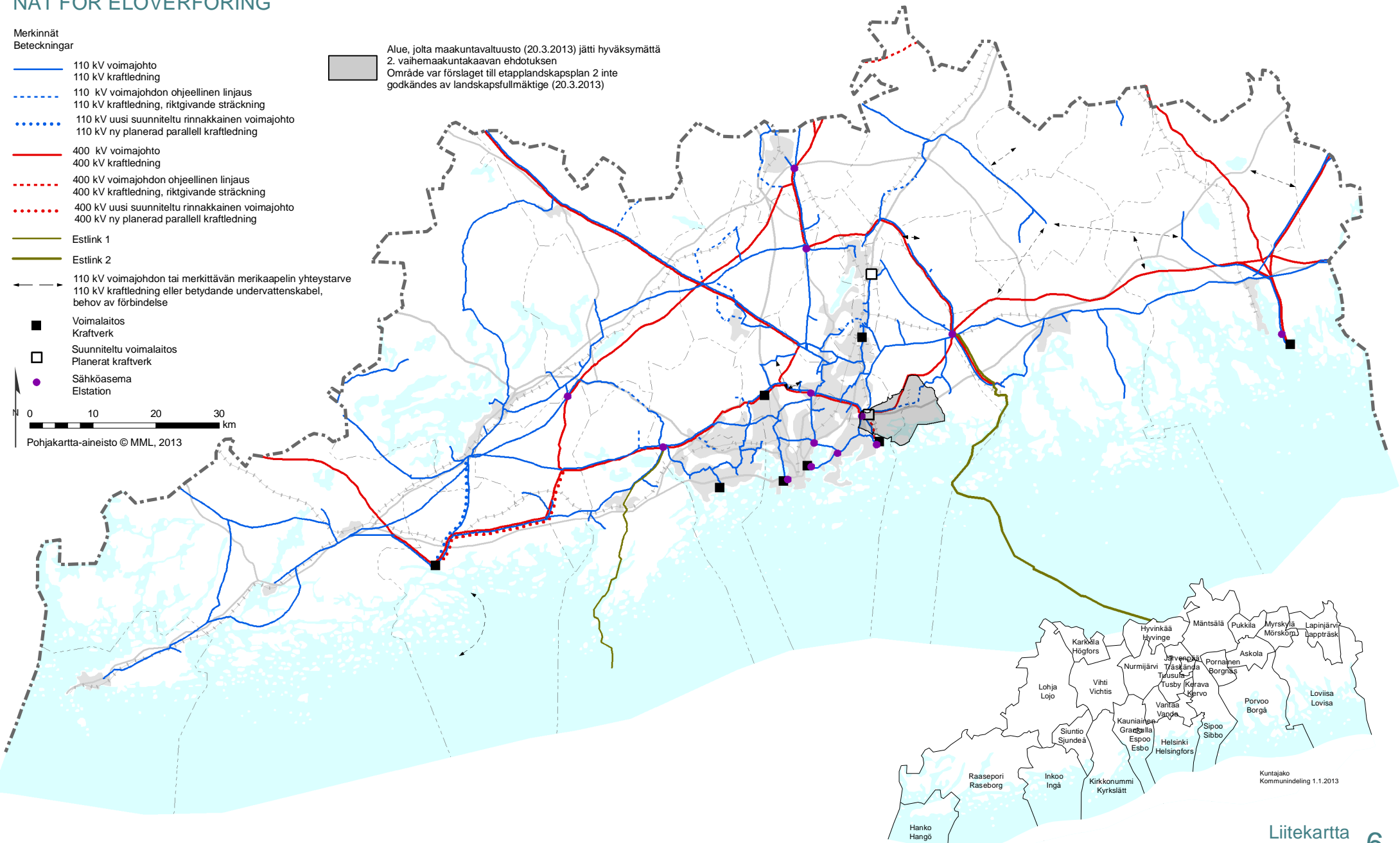
■ Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etappplanskaplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



# SÄHKÖNSIIRTOVERKKO NÄT FÖR ELÖVERFÖRING

- Merkinnet**  
**Beteckningar**
- 110 kV voimajohto  
110 kV kraftledning
  - - - 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus  
110 kV kraftledning, riktgivande sträckning
  - · · 110 kV uusi suunniteltu rinnakkainen voimajohto  
110 kV ny planerad parallell kraftledning
  - 400 kV voimajohto  
400 kV kraftledning
  - - - 400 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus  
400 kV kraftledning, riktgivande sträckning
  - · · 400 kV uusi suunniteltu rinnakkainen voimajohto  
400 kV ny planerad parallell kraftledning
  - Estlink 1
  - Estlink 2
  - - - 110 kV voimajohdon tai merkittävän merikaapelin yhteystarve  
110 kV kraftledning eller betydande undervattenskabel,  
behov av förbindelse
  - Voimalaitos  
Kraftverk
  - Suunniteltu voimalaitos  
Planerat kraftverk
  - Sähköasema  
Elstation
- 0 10 20 30 km
- Pohjakartta-aineisto © MML, 2013

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



# KAUPAN OHJAUKSEEN LIITTYVÄT MAAKUNTAKAAVAMERKINNÄT LANDSKAPSPLANEBETECKNINGAR SOM HÄNFÖR SIG TILL STYRNING AV HANDELN

- Merkinät**  
**Beteckningar**
- Keskustatoimintojen alue**  
Område för centrumfunktioner
- Valtakunnan keskus: Ei kaupan mitoitusta  
Rikscentrum: Ingen dimensionering av handeln
  - Pääkaupunkiseudun aluekeskukset: Ei kaupan mitoitusta  
Områdescentrum i huvudstadsregionen: Ingen dimensionering av handeln
  - Seutukeskus: Ei kaupan mitoitusta  
Regioncentrum: Ingen dimensionering av handeln
  - Kuntakeskus: Ei kaupan mitoitusta  
Kommuncentrum: Ingen dimensionering av handeln

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

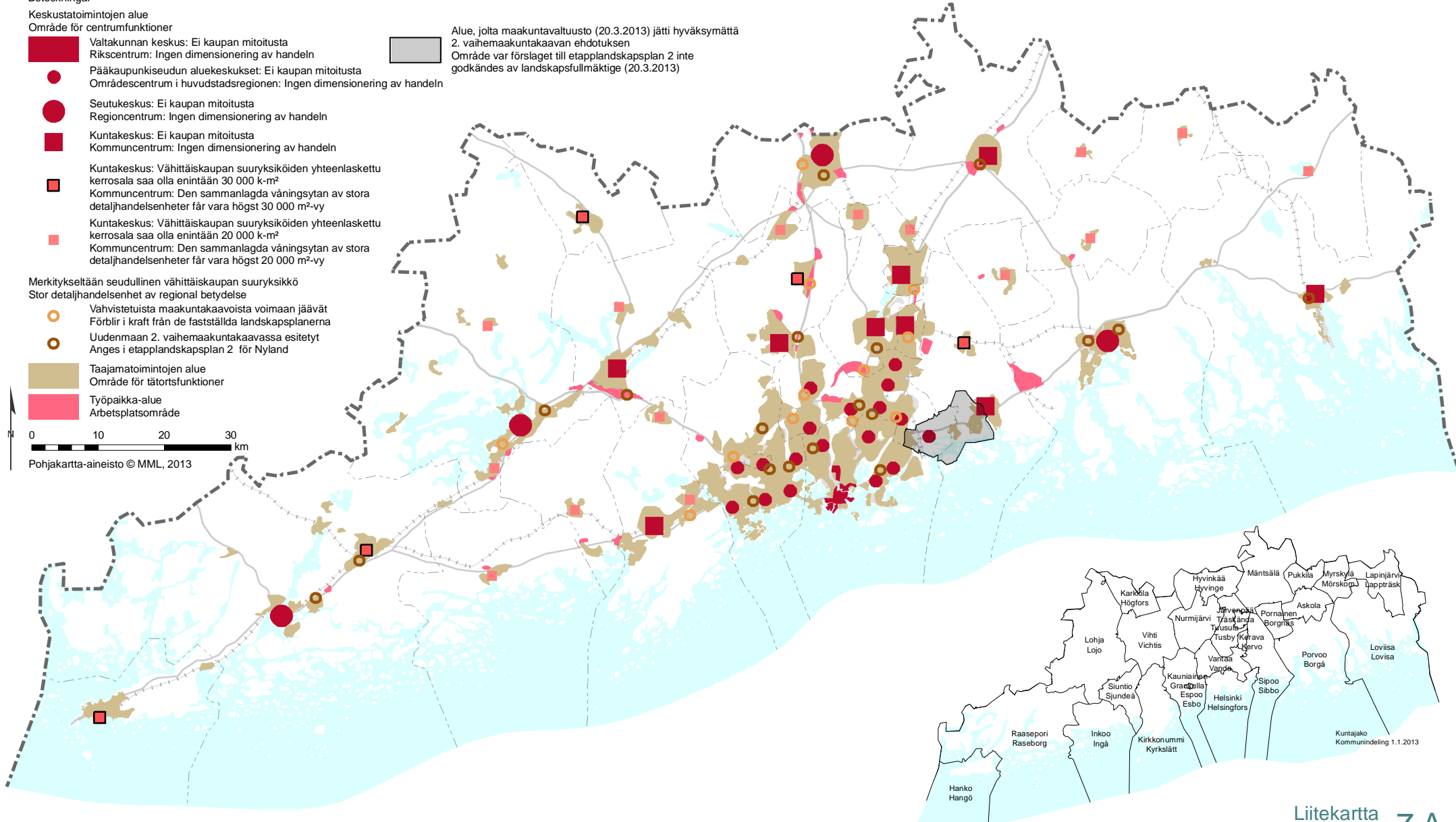
- Kuntakeskus: Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m<sup>2</sup>  
Kommuncentrum: Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m<sup>2</sup>-vy
- Kuntakeskus: Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m<sup>2</sup>  
Kommuncentrum: Den sammanlagda våningsytan av stora detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m<sup>2</sup>-vy

- Merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö**  
Stor detaljhandelsenhet av regional betydelse
- Vahvistetuista maakuntakaavoista voimaan jäävät  
Förblir i kraft från de fastställda landskapsplanerna
  - Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa esitetyt  
Anges i etapplandskapsplan 2 för Nyland

- Taajamatoimintojen alue  
Område för tätortsfunktioner
- Työpaikka-alue  
Arbetsplatsområde

0 10 20 30 km


Pohjakartta-aineisto © MML, 2013





# KESKUSVERKKO 2035, KAUPAN MITOITUS KESKUSTOISSA CENTRALORTSNÄTET 2035, DIMENSIONERING AV HANDELN I CENTRALORTERNA

Merkinnät  
Beteckningar


METROPOLIN YDINALUE  
METROPOLENS KÄRNOMRÅDE

 Valtakunnan keskus: Ei kaupan mitoitusta  
Rikscentrum: Ingen dimensionering av handeln


 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)


 Pääkaupunkiseudun aluekeskukset: Ei kaupan mitoitusta  
Områdesentrum i huvudstadsregionen: Ingen dimensionering av handeln


SEUTUKESKUS  
REGIONCENTRUM

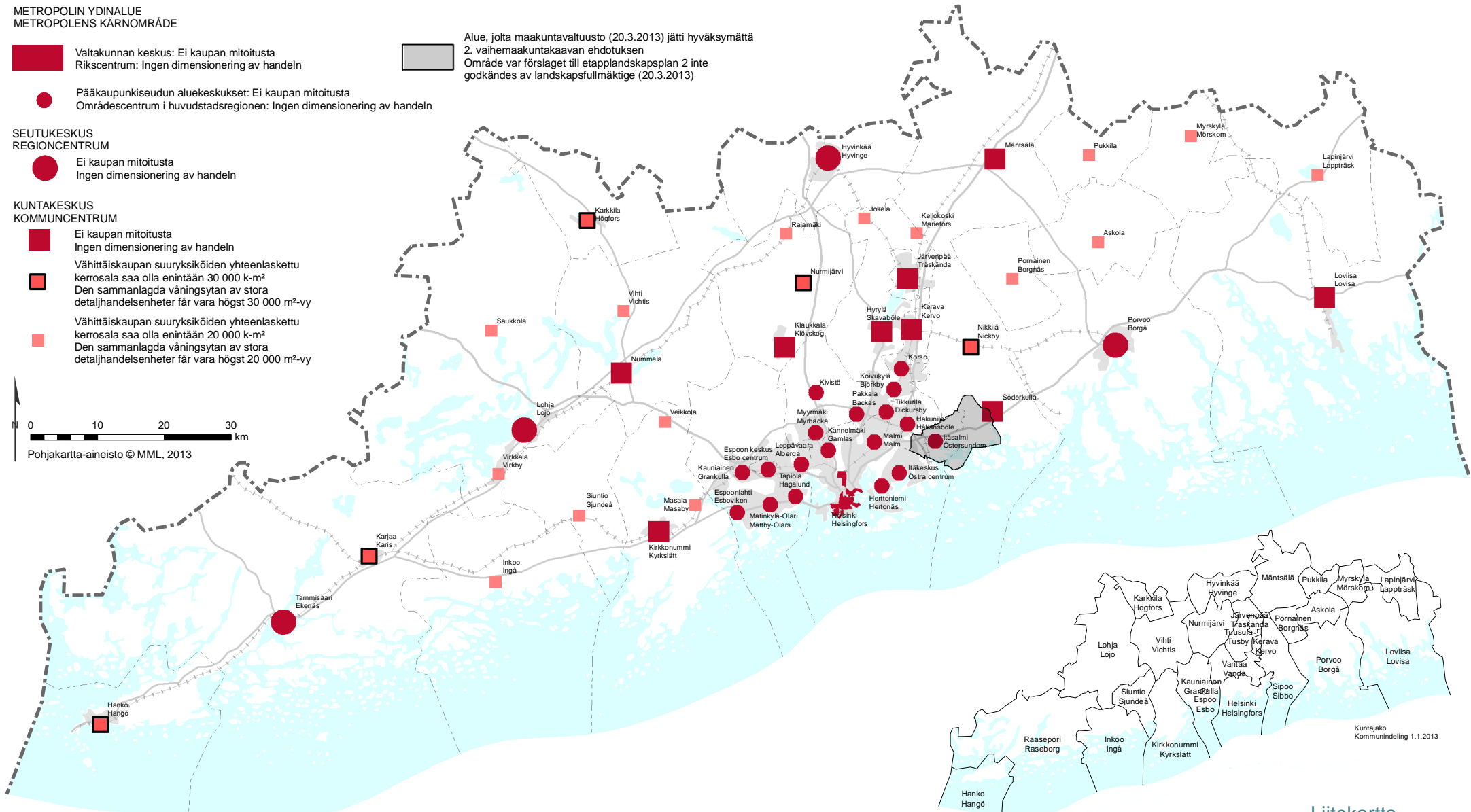
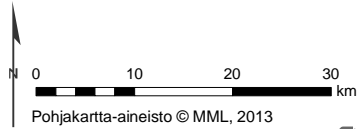
 Ei kaupan mitoitusta  
Ingen dimensionering av handeln

KUNTAKESKUS  
KOMMUNCENTRUM

 Ei kaupan mitoitusta  
Ingen dimensionering av handeln

 Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu  
kerrosala saa olla enintään 30 000 k-m<sup>2</sup>  
Den sammanlagda våningsytan av stora  
detaljhandelsenheter får vara högst 30 000 m<sup>2</sup>-vy

 Vähittäiskaupan suuryksiköiden yhteenlaskettu  
kerrosala saa olla enintään 20 000 k-m<sup>2</sup>  
Den sammanlagda våningsytan av stora  
detaljhandelsenheter får vara högst 20 000 m<sup>2</sup>-vy



Kuntajako  
Kommunindelning 1.1.2013



## Kulttuurihistoriallisesti arvokas alue tai kohde Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse

### Askola

- 1 Särkijärven kylä- ja kartanomaisema
- 2 Vakkolan kylä

### Espoo Esbo

- 3 Espoon kirkonmäki
- 4 Espoonkartano
- 5 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Soukanniemi, Tallholma, Pentala ja Suvisaaristo
- 6 Kaukalahden rautatieasema
- 7 Otaniemen kampusalue
- 8 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Westend
- 9 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori
- 10 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio
- 11 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara
- 12 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio
- 13 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä
- 14 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Miessaari
- 15 Snettans-Rödskogin kylä- ja viljelymaisema
- 16 Tapiola
- 17 Tarvaspään ateljeehuvila
- 18 Träskändan kartano

### Hanko Hangö

- 19 Hangon Itäsatama
- 20 Hangon Keksien teollisuusrakennukset
- 21 Hangon Länsisatama
- 22 Hangon rautatieasema
- 23 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustav Adolf
- 24 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Gustavsvärn

- 25 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Meijerfelt
- 26 Hauensuolen kalliopiirrosalue
- 27 Itäisen Kylpyläpuiston huvila-alue

- 28 Kudeneule Oy:n tehdasalue
- 29 Oy Forcit Ab:n tehdasalue

### Helsinki Helsingfors

- 30 Alppilan kirkko
- 31 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Riihitie
- 32 Alvar Aallon oma talo ja arkkitehtitoimisto - Tiilimäki
- 33 Arabian tehtaati
- 34 Eiran kaupunginosa, Huvilakadun korttelit ja Mikael Agricolan kirkko
- 35 Eläintarhan huvilat ja yleishyödylliset laitokset
- 36 Esplanadi-Bulevardi
- 37 Etu-Töölön kaupunginosa
- 38 Kulttuuritalo
- 39 Finlandia-talo
- 40 Kaupunginteatteri
- 41 Helsingin Aleksanterinkatu
- 42 Helsingin höyrylaivareittien huvila-asutus - Degerön kartano
- 43 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvia-asutus - Itä-Jollas
- 44 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Matosaari
- 45 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Stansvik - Hevossalmi
- 46 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Vartiosaari
- 47 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Villinki
- 48 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Tullisaari
- 49 Helsingin Kauppatori rajaavine rakennuksineen
- 50 Helsingin Rautatienkatu
- 51 Helsingin suomenkielinen työväenopisto
- 52 Helsingin synagoga
- 53 Helsingin Vanhakaupunki

- 54 Helsingin yliopiston rakennukset - Siltavuorenpenger
- 55 Helsingin yliopiston rakennukset - keskustakampus
- 56 Herttoniemen ja Kumpulan siirtolapuutarhat - Herttoniemen siirtolapuutarha
- 57 Herttoniemen ja Kumpulan siirtolapuutarhat - Kumpulan siirtolapuutarha
- 58 Herttoniemen kartano
- 59 Hietaniemen hautausmaat
- 60 Huopalahden rautatieasema
- 61 Johanneksen kirkko ympäristöineen
- 62 Kaartin kasarmi
- 63 Kaisaniemen puisto ja kasvitieteellinen puutarha
- 64 Kaivopuisto
- 65 Kallion kirkko
- 66 Kannelmäen kirkko
- 67 Kansanpuisto - Korkeasaari
- 68 Kansanpuisto - Seurasaaari
- 69 Katajanokan vanha osa
- 70 Kirurginen sairaala
- 71 Kulosaaren huvilakaupunki
- 72 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo
- 73 Käpylän puutaloalueet ja Käärmetalo
- 74 Lapinlahden sairaala-alue
- 75 Lauttasaaren kirkko
- 76 Länsi-Herttoniemen pientaloalue
- 77 Malmin hautausmaa
- 78 Malmin lentoasema
- 79 Malmin rautatieasema
- 80 Maunulan asuntoalue
- 81 Meilahden huvila-alue
- 82 Meilahden kirkko ja koulu
- 83 Meilahden sairaala-alue



84 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi  
85 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi  
86 Olympiarakennukset - Ruskeasuon ratsastushalli  
87 Olympiarakennukset - Soutustadion  
88 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi  
89 Olympiarakennukset - Olympiastadion, Kisahalli ja Uimastadion  
90 Olympiarakennukset - Tennispalatsi  
91 Olympiarakennukset - Olympiatermiaali  
92 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä  
93 Olympiarakennukset - Olympiakylä ja Kisakylä, maauimala ja Velodromi  
94 Osuusliikkeiden ja teollisuuden Sörnäinen  
95 Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit  
96 Pasilan veturitallit, konepaja ja SOK:n teollisuuskorttelit  
97 Pihlajamäen lähiö  
98 Pirkkolan omakotialue ja rintamamiestalon  
99 Pitäjänmäen rautatieasema  
100 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Sotilassairaala Tilkka  
101 Puolustusvoimien 1930-luvun arkkitehtuuri Helsingissä - Autokomppania  
102 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki, Kontula  
103 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän Linnavuori  
104 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro  
105 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi  
106 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi, Ormusmäki  
107 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva  
108 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maununneva  
109 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki  
110 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki  
111 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi

112 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki  
113 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Isosaari  
114 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari  
115 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Harmaja  
116 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari  
117 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto  
118 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari  
119 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori  
120 Salmisaaren teollisuusalue  
121 Santahamina  
122 Senaatintori ympäristöineen  
123 Suomen Pankki, Kansallisarkisto ja Säätytalo  
124 Suomenlinna  
125 Suvilahden voimalaitosalue  
126 Sörnäisten vankila  
127 Taka-Töölön kerrostaloalue  
128 Torkkelinmäen asuinalue  
129 Tuomarinkylän kartano  
130 Tähtitorninmäen observatorio ja puisto  
131 Lasipalatsi  
132 Rautatalo  
133 Vakuutusyhtiö Pohjan talo  
134 Vallilan asuinalueet  
135 Vantaanjokisuun vesi- ja viemärlaitokset  
136 Viikin opetus- ja koetila  
137 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila  
138 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila  
139 Östersundomin kartano, kappeli ja Björkuddenin huvila

## Hyvinkää Hyvinge

140 Hyvinkään kirkko ja seurakuntakeskus  
141 Hyvinkään rautatieasemat  
142 Hyvinkään Villatehdas  
143 Kytäjän kirkko

## Inkoo Ingå

144 Barösundin väylä  
145 Degerbyn kirkonkylä  
146 Fagervikin ruukinalue  
147 Inkoon kirkko ja pappila  
148 Tähtelän kylä  
149 Österkullabäckenin kylä- ja viljelymaisema

## Järvenpää Träskända

150 Järvenpään kirkko  
151 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema  
152 Tuusulan reservikomppania

## Karjalohja Karislojo

153 Karjalohjan kirkonkylän kulttuurimaisema  
154 Kärkelän ruukkiyhdyksunta  
155 Nummijärven kylä ja kulttuurimaisema

## Karkkila Högfors

156 Högforsin ruukinalue - Kulosuonmäen kaivos  
157 Högforsin ruukinalue

## Kauniainen Grankulla

158 Kauniaisten huvilakaupunki  
159 Kauniaisten rautatieasema

## Kerava Kervo

160 Keravan rautatieasema

161 Keravan vankila

### **Kirkkonummi Kyrkslätt**

162 Hvitträskin ateljeehuvi

163 Kallbådan majakat

164 Rönnskärin majakat

165 Oitbackan kartano

### **Lapinjärvi Lapträsk**

166 Lapinjärven huoltola

167 Lapinjärven kirkonkylä

168 Struven astemittausketju

### **Lohja Lojo**

169 Elias Lönnrotin Sammatti - Sammatin kirkko ja Lönnrotin hauta

170 Elias Lönnrotin Sammatti - Lammin talo

171 Elias Lönnrotin Sammatti - Paikkarin torppa

172 Elias Lönnrotin Sammatti - Nikun talo

173 Kirkiniemen kartano

174 Lohjan kirkko ympäristöineen

175 Ojamon rautakaivos ja kartano

176 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta

### **Loviisa Lovisa**

177 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

178 Ahvenkosken historiallinen ympäristö

179 Fasarbyn kylä

180 Horslökin kylä

181 Härkäpään kylä

182 Koskenkylän ruukinalue

183 Koskenkylän ruukinalue

184 Kullaan kartanomaisema

185 Loviisan alakaupunki

186 Loviisan Esplanadi

187 Loviisan maalinnoitus

188 Loviisan maalinnoitus

189 Loviisan maalinnoitus

190 Malmgårdin kartano

191 Michelspiltomin rautatieseisake

192 Orrengrundin tunnusmajakka ja luotsiasema

193 Pernajan kirkko ja pappila

194 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti

195 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Norrsarvlax

196 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hormnäs

197 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms

198 Sjögårdin kartano

199 Strömforsin ruukkiyhdyskunta

200 Suuri Rantatie - Holmgård

201 Svartholman linnoitus

202 Tervikin kartano

203 Tjusterbyn kartano

### **Myrskylä Mörskom**

204 Myrskylän kirkonmäki

### **Mäntsälä**

205 Frugårdin kartano ja viljelymaisema

206 Mäntsälän kirkonmäki

207 Saaren kartano

### **Nummi-Pusula**

208 Myllymäen torppa

209 Nummen kirkonkylä

210 Nummen kirkonkylä

### **Nurmijärvi**

211 Aleksis Kiven Palojoki

212 Museosilta

213 Nurmijärven kirkonmäki

214 Rajamäen tehdasyhdyskunta, kirkko ja rautatieasema

215 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

216 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto

### **Porvoo Borgå**

217 Björkholmin luotsiasema

218 Drägsbyn kartano

219 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

220 Empire-Porvoon puutalokorttelit ja julkiset rakennukset

221 Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysahan paikka

222 Hinthaaran rautatieasema

223 Husholmenin keskiaikainen linnasaari ympäröivine maisemineen

224 Jakkariilan kartano

225 Kulloon kartano

226 Näsin hautausmaa

227 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Andersholmen

228 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Onas

229 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Pirttisaari

230 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Rågskår

231 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Söderskår

232 Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Långholmen

233 Porvoon rautatieasema

234 Porvoon saaristokylät - Bengtsby

235 Porvoon saaristokylät - Sondby

236 Porvoon saaristokylät - Londböle

237 Porvoon saaristokylät - Österby

238 Porvoon saaristokylät - Söderby

239 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Strömsbergin kartano

240 Porvoonjokilaakson kartano- ja kylämaisema - Kiiala ja Saksala

241 Postimäki

242 Vanha Porvoo ja Porvoon linnamäki

243 Yliken kylä

### **Raasepori Raseborg**

244 Bromarvin kirkonkylän kesäasutus

245 Dagmarkällanin lähde

246 Dragsvikin kasarmit

247 Grabbackan kartanolinnan raunio ja Gösbäckavikenin viljelymaisema

248 Gullön kartano

249 Hagenin ja Ramsholmenin puistoalue

250 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

251 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

252 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog-linja

253 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Lärkkulla

254 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kilan koulukeskus

255 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karis-Billnäs samskolan

256 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Karjaan kaupungintalo

257 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Västra Nylands yrkeskolan

258 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Katrinakodin vanhustentalo

259 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - Kappeli ja seurakuntakeskus

260 Hilding Ekelundin arkkitehtuuri Karjaalla - vesitorni

261 Junkarsborgin keskiaikainen niemilinna ja Päsärträsketin viljelymaisema

262 Jussarön kaivossaari

263 Karjaan kirkko ja pappila

264 Karjaan rautatieasema ympäristöineen

265 Kosken ruukinalue

266 Lindön kartanomaisema

267 Mustion ruukinalue

268 Olsbölen kartano

269 Pohjan kirkonmäki ympäristöineen

270 Pohjan ruukkiympäristöt - Fiskarsin ruukinalue

271 Pohjan ruukkiympäristöt - Billnäsän ruukinalue

272 Pohjan ruukkiympäristöt - Antskogin ruukinalue

273 Pohjankurun rautatieasema ja satama

274 Prästkullan kartano

275 Raaseporin linna

276 Riilahden kartano

277 Riilahden kartano - Muistomerkit

278 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn masuuni

279 Skogbyn masuuni ja sahan alue - Skogbyn sahayhdyskunta

280 Snappertunan kirkonkylä

281 Tammisaaren rautatieasema-alue

282 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

283 Tammisaaren seminaari ja koulukorttelit

284 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Alglo

285 Tammisaaren ulkosaariston kalastajatilat - Espingskär

286 Tammisaaren vanha kaupunki ja satama

287 Tenholan kirkko ja pappila

288 Västankärin kartano

### **Sipoo Sibbo**

289 Hindsbyn kylä

290 Löparön kartano

291 Nikkilän sairaala-alue

292 Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema

293 Sipoon kirkot ja pitäjänkeskus

### **Siuntio Sjundeå**

294 Kelan rautatiepysäkki

295 Pikkalan kartano

296 Sjundbyn kartano

297 Suitian kartano ja Siuntion kirkko

### **Tuusula Tusby**

298 Jokelan teollisuusalue

299 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala

300 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema

### **Vantaa Vanda**

301 Backas - Elannon suurtila

302 Helsingin pitäjän kirkonkylä

303 Jokiniemen koelaitos

304 Korson rautatieasema

305 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto

306 Pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki

307 Sotungin kylä ja Håkansböle

308 Tikkurilan rautatieasema

### **Vihti Vichtis**

309 Otalammen rautatieasema-alue

310 Selin rautatievahtitupa

311 Suontaan viljelymaisema

312 Vanjärven asutuskylä

313 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema

314 Vuorelan koulukoti

## **Valtakunnallisesti arvokas maisemakokonaisuus**

### **Nationellt värdefullt landskapsområde**



- A Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema
- B Fiskarsin - Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat
- C Kymijoen laakso
- D Mustionjokilaakson kulttuurimaisemat
- E Nummenjoen - Pusulanjoen viljelylaakso
- F Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso
- G Porvoonjokilaakso
- H Skärlandet
- I Snappertunanjoki - Fagervik
- J Suomenlinna
- K Vantaanjokilaakso


Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus


Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral


VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT  
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT MAISEMA-ALUEET  
BYGGDA KULTURMILJÖER AV RIKSINTRESSE OCH  
NATIONELLT VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN

Merkinnät  
Beteckningar

 Kultuurihistoriallisesti merkittävä alue  
tai kohde (RKY-09)  
 Område eller objekt av  
kulturhistorisk betydelse (RKY-09)

 Suuri rantatie (Kuninkaantie)  
Stora strandvägen (Kungsvägen)

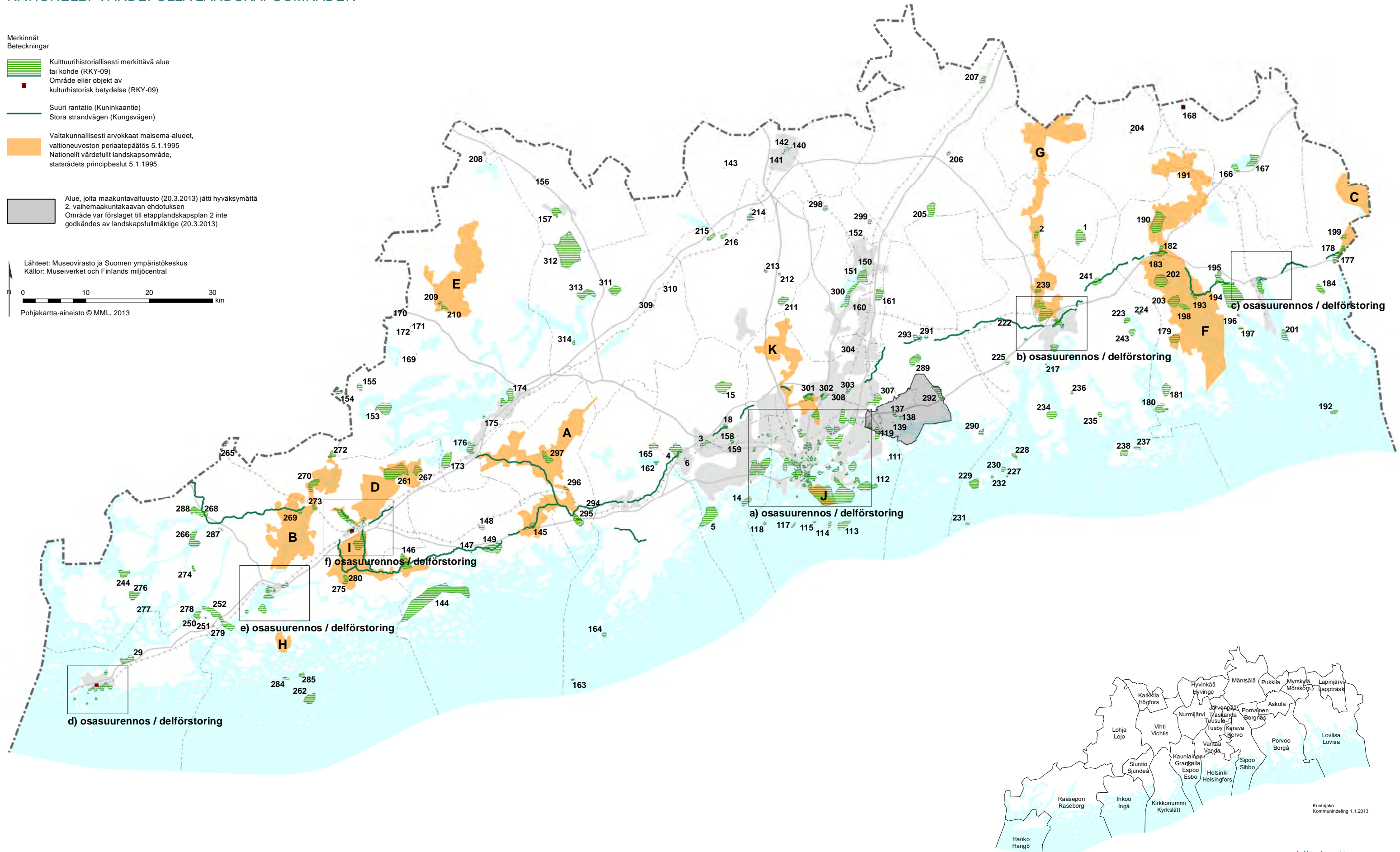
 Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet,  
valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995  
Nationellt värdefullt landskapsområde,  
statsrådets principbeslut 5.1.1995

 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus  
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2013



VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT  
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT  
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT  
MAISEMA-ALUEET - OSASUURENNOS A

BYGGDA KULTURMILJÖER  
AV RIKSINTRESSE OCH  
NATIONELLT VÄRDEFULLA  
LANDSKAPSOMRÅDEN  
- DELFÖRSTÖRING A

Merkinät  
Beteckningar



Kulttuurihistoriallisesti merkittävä alue  
tai kohde (RKY-09)



Område eller objekt av  
kulturhistorisk betydelse (RKY-09)



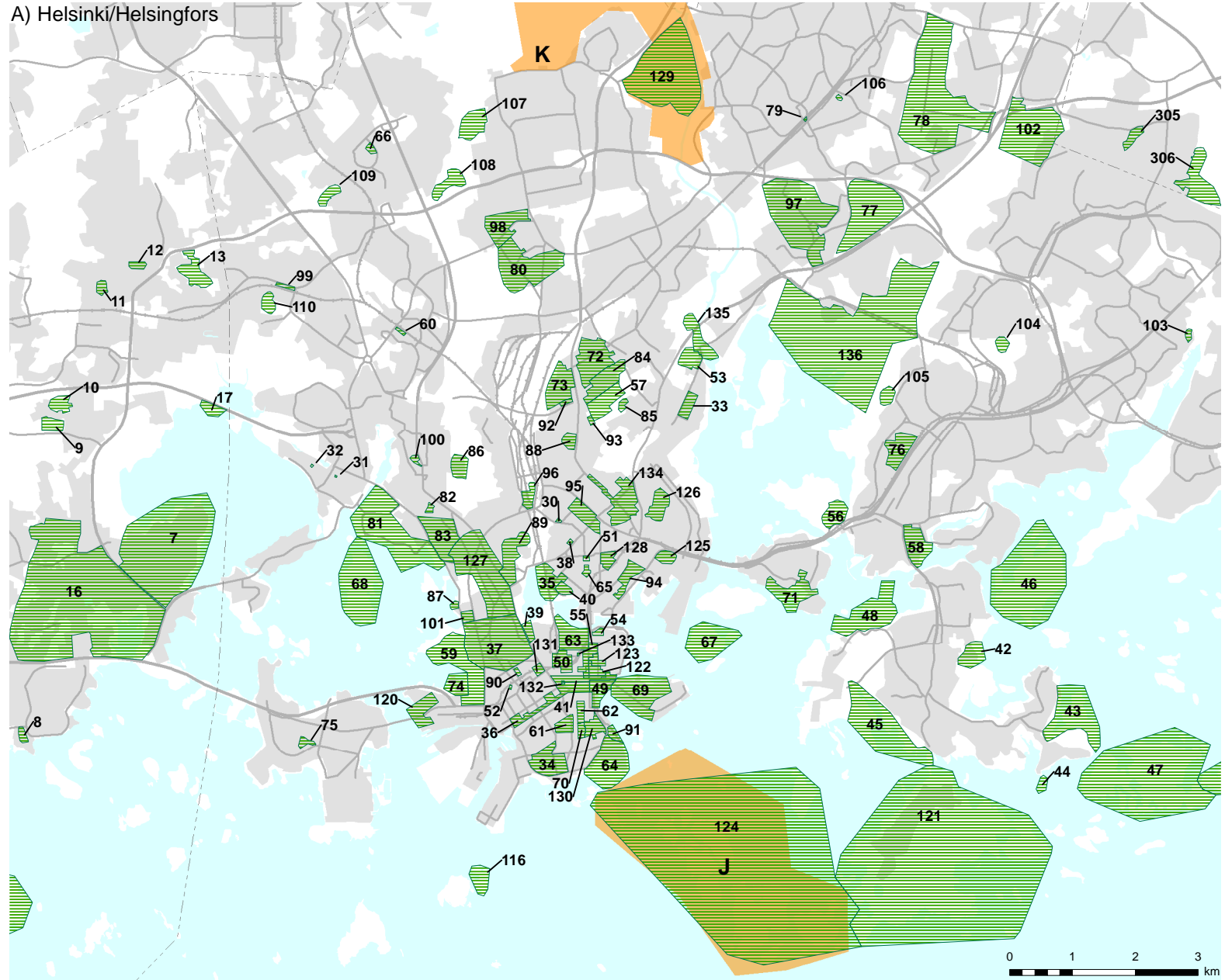
Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet,  
valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995  
Nationellt värdefullt landskapsområde,  
statsrådets principbeslut 5.1.1995



Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus  
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012





A) Helsinki/Helsingfors



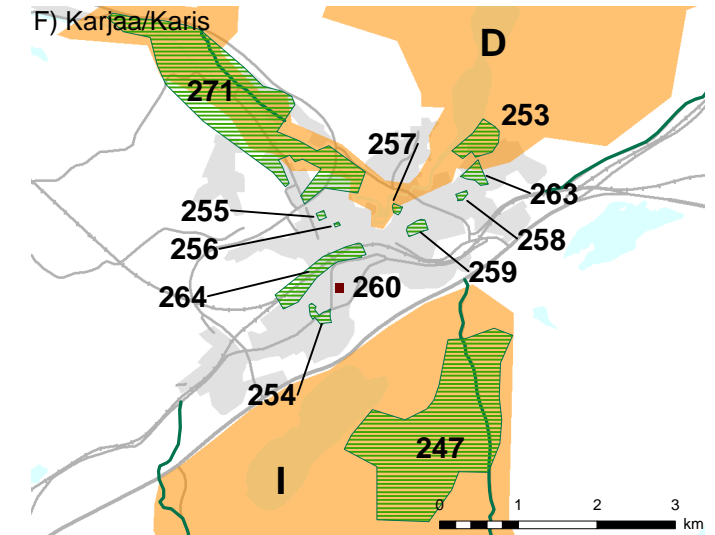
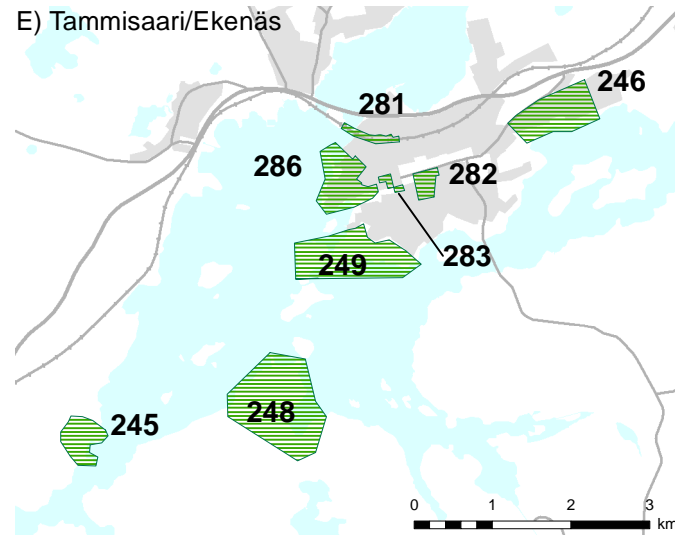
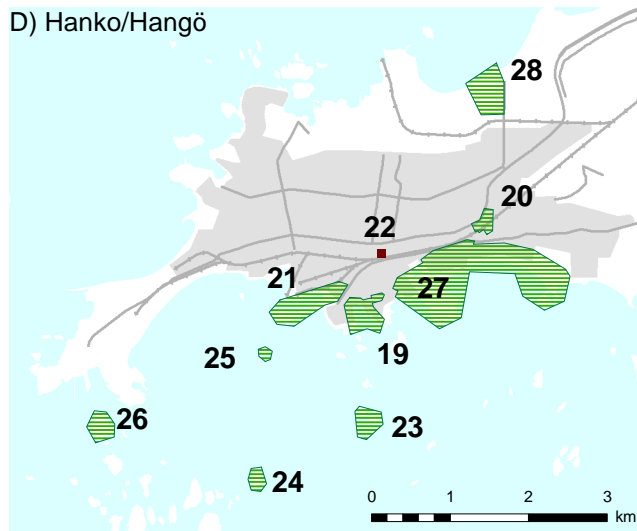
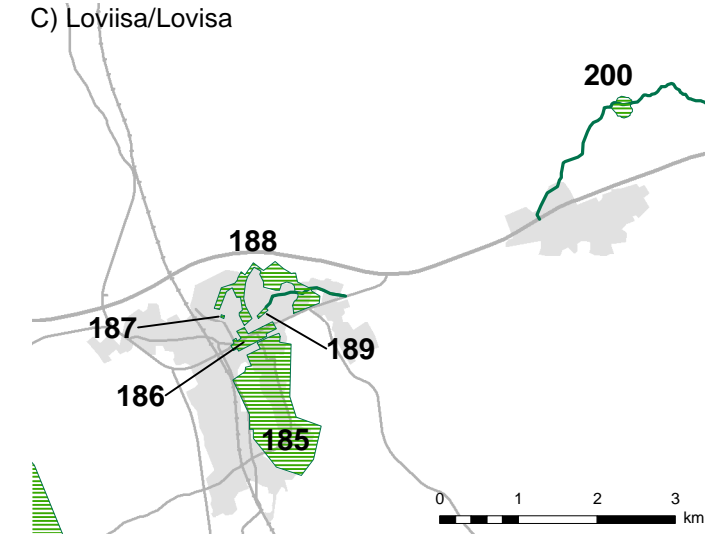
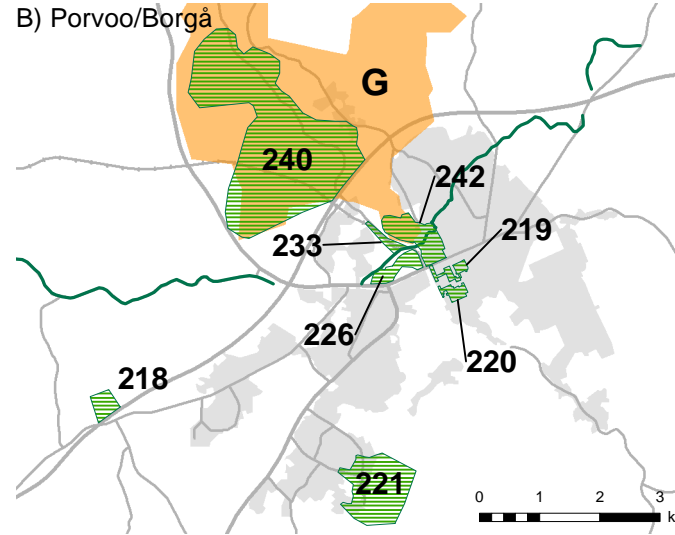
VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT  
RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT  
SEKÄ VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT  
MAISEMA-ALUEET - OSASUURENNOKSET B-F

BYGGDA KULTURMILJÖER AV  
RIKSINTRESSE OCH NATIONELLT  
VÄRDEFULLA LANDSKAPSOMRÅDEN  
- DELFÖRSTORINGAR B-F

Merkinät  
Beteckningar

-  Kultuurihistoriallisesti merkittävä alue tai kohde (RKY-09)
-  Område eller objekt av kulturhistorisk betydelse (RKY-09)
-  Suuri rantatie (Kuninkaantie)  
Stora strandvägen (Kungsvägen)
-  Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, valtioneuvoston periaatepäätös 5.1.1995  
Nationellt värdefullt landskapsområde, statsrådets principbeslut 5.1.1995

↑  
Lähteet: Museovirasto ja Suomen ympäristökeskus  
Källor: Museiverket och Finlands miljöcentral  
Pohjakartta-aineisto © MML, 2012



**Maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt****Värdefulla kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå****NRO. NIMI****NR. NAMN****PINTA-ALA (ha)****AREAL (ha)****Askola**

1 Särkijärven-Tiilään kylä- ja kartanomaisema

1076,7

**Hanko Hangö**

233 Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema

502,0

23 Breidablickin kesäsiirtola

9,1

234 Porvoonjokilaakson maisema-alue

14810,6

24 Hangon kulttuurimaisema

1857,8

**Espoo Esbo**

2 Bodomjärven ympäristö

1609,2

25 Hangon pohjoiset pientaloalueet

106,8

3 Espoon kartanon kulttuurimaisema

446,5

26 Hankoniemen sotahistorian kohteet - Lappohja

758,5

4 Haukilahden asuntoalue

34,7

27 Kappelisatama

17,3

5 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Karhusaaren huvila

14,9

28 Kudeneule Oy:n tehdasalue

22,9

6 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Skatanniemi-Kaitalahti-Rulludd

213,7

29 Oy Forcit Ab:n tehdasalue

150,8

7 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Iso  
Vasikkasaari

41,9

30 Russarön majakka ja linnoituslaitteet

145,9

8 I maailmansodan linnoitteet - Leppävaara

3,3

31 Tvärminnen kylä ja tehdas

151,9

9 I maailmansodan linnoitteet - Lupauksenvuori

6,5

32 Täktomin kylä

122,4

10 I maailmansodan linnoitteet - Miessaari

124,3

**Helsinki Helsingfors**

11 I maailmansodan linnoitteet - Mäkkylä

15,2

33 Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki

1631,8

12 I maailmansodan linnoitteet - Vahvialankallio

7,5

34 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Degerön kartano

30,9

13 I maailmansodan linnoitteet - Vallikallio

2,9

35 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Itä-  
Helsingin huvilakulttuuri ja rannat

221,2

14 I maailmansodan linnoitteet - Westend

2,7

36 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Tullisaari

55,5

15 Kilon viljelyaukeat ja huvila-asutus

133,1

37 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Vartiosaari

144,7

16 Nuuksion erämaakylä- ja huvila-alue

189,4

38 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus -  
Villinki

224,7

17 Olarin asuntoalue

19,3

39 Helsingin keskuspuisto

627,2

41 Herttoniemen asuntoalue

166,4

42 Herttoniemen kartano

20,1

43 Huopalahden asema

0,9

44 I maailmansodan linnoitteet - Ala-Malmi,  
Maununneva

0,6

45 I maailmansodan linnoitteet - Harmaja

11,7

46 I maailmansodan linnoitteet - Isosaari

176,2

47 I maailmansodan linnoitteet - Itä-Villinki

62,8

48 I maailmansodan linnoitteet - Itäinen Pihlajasaari

14,0

49 I maailmansodan linnoitteet - Kannelmäki

6,1

50 I maailmansodan linnoitteet - Katajaluoto

21,9

51 I maailmansodan linnoitteet - Kivikko, Jakomäki,  
Kontula

70,7

52 I maailmansodan linnoitteet - Kuivasaari

40,0

53 I maailmansodan linnoitteet - Länsi-Herttoniemi

5,5

54 I maailmansodan linnoitteet - Maununneva

11,4

55 I maailmansodan linnoitteet - Maununneva

15,8

56 I maailmansodan linnoitteet - Melkki

64,9

57 I maailmansodan linnoitteet - Mustavuori

116,2

58 I maailmansodan linnoitteet - Myllypuro

4,0

59 I maailmansodan linnoitteet - Pajamäki

6,0

60 I maailmansodan linnoitteet - Rysäkari

17,6

61 I maailmansodan linnoitteet - Skatanniemi

4,4

62 I maailmansodan linnoitteet - Vartiokylän  
linnavuori

1,6

63 Kallahti - Ramsinniemi - Uutela

379,8

64 Kannelmäen kirkko

1,8

65 Keski-Vuosaari

209,2

66 Kivinokka ja Herttoniemen siirtolapuutarha

73,0

67 Korkeasaaren eläintarha

52,9



68 Kulosaaren huvilakaupunki	24,9			276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2
<b>Hyvinkää Hyvinge</b>					
69 Käpylä-Koskela asuntoalue	312,8	92 Hiiltomon teollisuusalue	7,7	<b>Karjalohja Karislojo</b>	
70 Lauttasaaren eteläkärjen linnoitteet ja kesämajat	30,8	93 Hiiltomon teollisuusalue	0,3	111 Kirkonkylän - Lohjantaipaleen kulttuurimaisema	1053,1
71 Lauttasaari	278,2	94 Hyvinkään huoltola eli Ridasjärven päihdehuoltokeskus	18,2	112 Kärkelän ruukinalue ja kulttuurimaisema	55,6
72 Malmin hautausmaa	71,2	95 Hyvinkään keskusta	155,8	113 Nummijärven kulttuurimaisema	115,0
73 Malmin lentoasema	158,2	96 Hyvinkään Sveitsi	137,8	114 Tammiston - Tallaan kulttuurimaisema	215,4
74 Malmin rautatieasema	0,2	97 Hyvinkäänkylän kulttuurimaisema	194,8	157 Lohjansaaristo	3308,2
75 Malminkartanon lähiö	186,3	98 Kalkkivuori	4,3	<b>Karkkila Högfors</b>	
76 Maunulan ja Pirkkolan asuntoalueet	79,3	99 Kaukasten teollisuusympäristö	38,6	115 Ahmoon kylä ja kulttuurimaisema	181,4
77 Meilahden huvila-alue ja Seurasaari	174,0	100 Kruununpuiston pientaloalue jälleenrakennuskaudelta	68,5	116 Haaviston kylä	104,3
78 Munkkivuoren asuntoalue	62,0	101 Kytäjän kartanon kulttuurimaisema	1589,5	117 Järvenpään kylä ja kulttuurimaisema	438,9
79 Olympiarakennukset - Velodromi	5,7	200 Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	118 Karkkilan teollisuus ja puutarhakaupunki	481,6
80 Pihlajamäen lähiö	112,8	<b>Inkoo Ingå</b>		119 Kulosuonmäen kaivos	1,6
81 Pihlajasaaret	55,3	102 Inkoon kirkonkylä	35,5	296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0
82 Pitäjänmäen rautatieasema	1,8	103 Tähtelän kylä ja Ingarskilanjoen varren kyläasutus	859,9	<b>Kauniainen Grankulla</b>	
83 Salmisaaren teollisuusalue	26,1	104 Vassbölen kylä ja kulttuurimaisema	347,3	120 Gallträskin huvila- ja omakotiasutus	32,6
84 Santahaminan sotilassaari	792,0	105 Västankvarnin maatalousoppilaitos ympäristöineen	803,6	121 Kauniaisten asema	1,3
85 Siltamäen asuntoalue	55,7	106 Österkullabäckenin, Westerbyn ja Lågnäsin viljelymaisema	590,2	<b>Kerava Kervo</b>	
86 Suomenlinna	937,0	107 Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orslandet, Stor Ramsjö	8960,3	122 Ala-Koivikon pientaloalue, Savio	4,5
87 Talin siirtolapuutarha	18,4	260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0	123 Keravan asemanseutu	1,4
88 Tapaninkylän asuntoalue	64,7	261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1	124 Keravan nuorisovankila	165,4
89 Viikin opetus- ja koetila	305,1	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	125 Savion teollisuusympäristö	21,8
90 Östersundomin kulttuurimaisema	223,8	<b>Järvenpää Träskända</b>		<b>Kirkkonummi Kyrkslätt</b>	
91 Laajalahden kulttuurimaisema: Munkkiniemi - Tarvaspää - Ruukinranta	166,2	108 Järvenpään rautatieasema	0,5	21 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Suvisaaristo	2828,7
287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3	109 Pajalan teollisuusympäristö	20,4	126 Eestinkylän ja Piispankylän kulttuurimaisema	1954,8
288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7	110 Tuusulan reservikompania	3,9	127 Haapajärven kulttuurimaisema	415,6

128 Humaljärven kulttuurimaisema: Volsin kartano ja kulttuurimaisema	275,8	152 Paloniemen kulttuurimaisema	256,1	176 Vådholmsfjärden	358,7
129 Kurkin kartano viljelymaisemineen	171,6	153 Sammatin kulttuurimaisema	2185,3	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
130 Luoman kylä ja Vitträskin ympäristö	773,7	154 Vaanilan kartanomiljö ja Pulli - Kouvola	672,1	232 Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullsundet	199,5
131 Oitbackan kartano ja kulttuurimaisema	127,8	155 Virkkalan kalkkitehdas ja yhdyskunta	165,4	<b>Myrskylä Mörskom</b>	
132 Pikkalanlahden teollisuusalueet	218,0	156 Vohloisten kartano ja malmikaivannot	44,3	177 Pernajanlahden ympäristö ja Koskenkylänjokilaakso	19839,5
133 Kallbådan majakka	11,4	157 Lohjansaaristo	3308,2	178 Hyövinkylän, Jaakkolan ja Hallilan kylien tiemaisema	1340,7
134 Porkkalan saariston merireitti ja linnoitteet	2797,0	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	179 Myrskylän kirkonmäki	123,2
135 Porkkalanniemen kulttuurimaisema	2072,9	<b>Loviisa Lovisa</b>		<b>Mäntsälä</b>	
136 Upinniemen varuskunta-alue	589,9	158 Bästö-Sandön saaristomaisema	940,8	180 Hautjärven kartanomaisema	182,3
137 Vanha Heikkiläntien ympäristö	91,1	159 Kullaan kartano ja Taasianjoen kulttuurimaisema	239,6	181 Murroslaakson kulttuurimaisemaa Mäntsälässä - Kaukalammi, Etola ja Saari	725,7
138 Överbyn ja Vuohimäen kulttuurimaisema	211,6	160 Kungshamnin historiallinen satamapaikka	460,8	182 Mäntsälän kirkon ja kartanon ympäristöt	42,7
<b>Lapinjärvi Lapträsk</b>		161 Kymijoen laakso - Strömforsin ruukki ja Ahvenkosken ympäristö	24431,4	183 Ohkolan kylä	362,2
139 Heikinkylän kulttuurimaisema	446,8	162 Loviisan Esplanadi, alakaupunki ja maalinnoitus	209,1	184 Ohkolan sairaala	12,6
140 Kimonkylän kulttuurimaisema	783,9	163 Loviisanjoen ja -harjun kulttuurimaisema	4220,0	185 Sälinkään kylä	87,3
141 Lapinjärven kirkonkylä ja kulttuurimaisema	208,2	164 Meriväylien rakennusperintö - Boistö ja Lehtinen	138,7	186 Sääksjärven tienvarsiasiatus	671,6
142 Porlammin ja Käkikosken kulttuurimaisema	791,7	165 Meriväylien rakennusperintö - Korvör	6,1	201 Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7
143 Sjökuulla, Lapinjärven huoltola	82,8	166 Meriväylien rakennusperintö - Risholm	12,1	<b>Nummi-Pusula</b>	
144 Taasianjoen kulttuurimaisema	2662,7	167 Meriväylien rakennusperintö - Rönskär	4,7	187 Ariman entinen lasitehdas	24,9
		168 Orregrundin tunnusmajakka ja luotsiasema	49,4	188 Koisjärven-Retlahden-Vörlön jne. kulttuurimaisema	668,2
<b>Lohja Lojo</b>		169 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Hormnäs	9,5	189 Kärkölän kirkonseutu	23,0
145 Elias Lönnrotin vanhuuden koti	11,8	170 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Sarvilahti	1055,1	190 Myllymäen torppa	23,4
146 Iso-Teutarin kartanoympäristö	136,7	171 Sarvilahden kartano ympäristöineen - Ströms	38,8	191 Nummenjoen-Pusulanjoen viljelylaakso	6504,2
147 Kirniemen kartanomaisema	428,4	172 Sarvisalon keskiaikaiset kylät - Härkäpää, Hörslök ja Rösund	565,2	192 Taustan torppien ja asutustilojen maisema	450,9
148 Lohjan kirkko ympäristöineen	331,9	173 Suuri Rantatie - Holmgård	40,9	<b>Nurmijärvi</b>	
149 Lylyisten kylä	75,1	174 Svartholman linnoitus	117,7	193 Myllykosken silta	24,7
150 Ojamon rautakaivos ja kartano	13,1	175 Valkon satama ja ympäröivät asuinalueet	132,6	194 Nummenpään kylämaisema	583,5
151 Paksalon kylä	154,0			195 Nurmijärven kirkonmäki ja Pukkilan kylä	16,7

196	Palojoen kylän kulttuurimaisema	492,3	217	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Andersholmen	4,7	236	Båsan kylä	143,8
197	Perttula, Uotila, Numlahti, Valkjärvi	1281,2	218	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Långholmen	12,2	237	Dagmarkällanin lähde Källvikenin lahdella	25,4
198	Raalan kartano ja kulttuurimaisema	311,8	219	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Onas	44,5	238	Dragsvikin varuskunta	64,5
199	Rajamäen teollisuusympäristö	88,0	220	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Pirttisaari	170,6	239	Espingskärin saaristokylän kulttuurimaisema	1366,7
200	Sääksjärven parantolat ja Kiljavan opisto sekä Sääksjärven vapaa-ajan alue	585,8	221	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Rågskår	38,9	240	Fiskarsin-Antskogin ja Pohjanpitäjänlahden kulttuurimaisemat	8542,2
			222	Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat - Söderskärin majakka	20,8	241	Gullön kartano - Dragonsin torppa	3,6
<b>Pornainen Borgnäs</b>			223	Porvoon saaristokylät - Emäsälön kulttuurimaisema	800,0	242	Gullön kartano - Gullön mylly	6,4
201	Mustijokilaakson kulttuurimaisema	4287,7	224	Porvoon saaristokylät - Sondby	44,2	243	Gullön kartano ja kulttuurimaisema	118,2
<b>Porvoo Borgå</b>			225	Porvoon saaristokylät - Vessölandetin kulttuurimaisema	418,3	244	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	7,4
202	Barnens by ja Mikaelkapellet	11,6	226	Porvoon vanha kaupunki ja sitä ympäröivä kaupunkirakenne	502,5	245	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	5,8
203	Björkholmin luotsiasema	3,9	227	Postimäki, Ilolan kylä ja Ilolanjoen kulttuurimaisema	382,4	246	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Harparskog - linja	664,5
204	Gammelbackan kerrostalolähiö	40,9	228	Stensbölen kartano ja kulttuurimaisema	32,9	247	Hankoniemen sotahistorian kohteet - Koön linnoituslaitteet	82,0
205	Haikon kartano ja Edelfeltin kulttuurimaisema	22,0	229	Svartbäckin kivilouhos ja Pedarsändan kalmisto	2,0	248	Hästö-Busö	115,0
206	Hamarin asuntoalue ja Porvoon höyrysahan paikka	110,8	230	Tolkkisten teollisuusympäristö	47,1	249	Jussarö-Gaddfjärden	430,8
207	Jakkarilan kartano	48,5	231	Yliken kylä	317,6	250	Jussarön kaivossaari	257,5
208	Kulloon kartano	38,0	232	Pellinki - Pellinginsalmen väylän kulttuuriympäristö, Tullsundet	199,5	251	Kosken rautaruukki	209,8
209	Larsskärin satamapaikka	18,9	234	Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	252	Meltolan sairaala	17,3
210	Ilolanjoen kulttuurimaisema, Sannäsin kartano ja Husholmenin linnasaari	442,5				253	Olsbölen kartano	1087,5
211	Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Boen kartano	241,2	<b>Pukkila</b>			254	Riilahden taistelun muistomerkit	0,4
212	Mustijokilaakson kulttuurimaisema - Tjusterby, Treksilä, Brasas ja Åminsby	537,8	233	Kyrölän ja Mättähistön kulttuurimaisema	502,0	255	Skogbyn masuuni ja sahan alue	92,9
213	Pellinki - Glosholm, Äggskär ja Ednäsinniemi	455,3	234	Porvoonjokilaakson maisema-alue	14810,6	256	Skärlandet/Skåldön viljelymaisema	582,2
214	Pellinki - Klovharun	2,6	<b>Raasepori Raseborg</b>			257	Tammisaaren kaupunki	277,2
215	Pellinki - Sundön tilakeskus	25,1	107	Inkoon saariston kulttuurimaisema - Barölandet, Barösund, Orslandet, Stor Ramsjö	8960,3	258	Vitsandin skanssi	7,4
216	Pellinki - Söderbyn ja Österbyn kylät	244,0	235	Bromarvin ja Tenholan kulttuurimaisema	9570,0	259	Västerbyn kartano	21,3

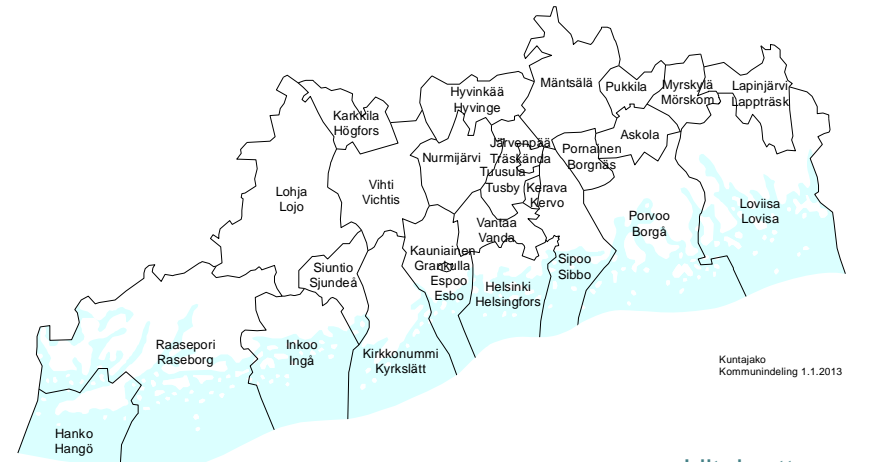
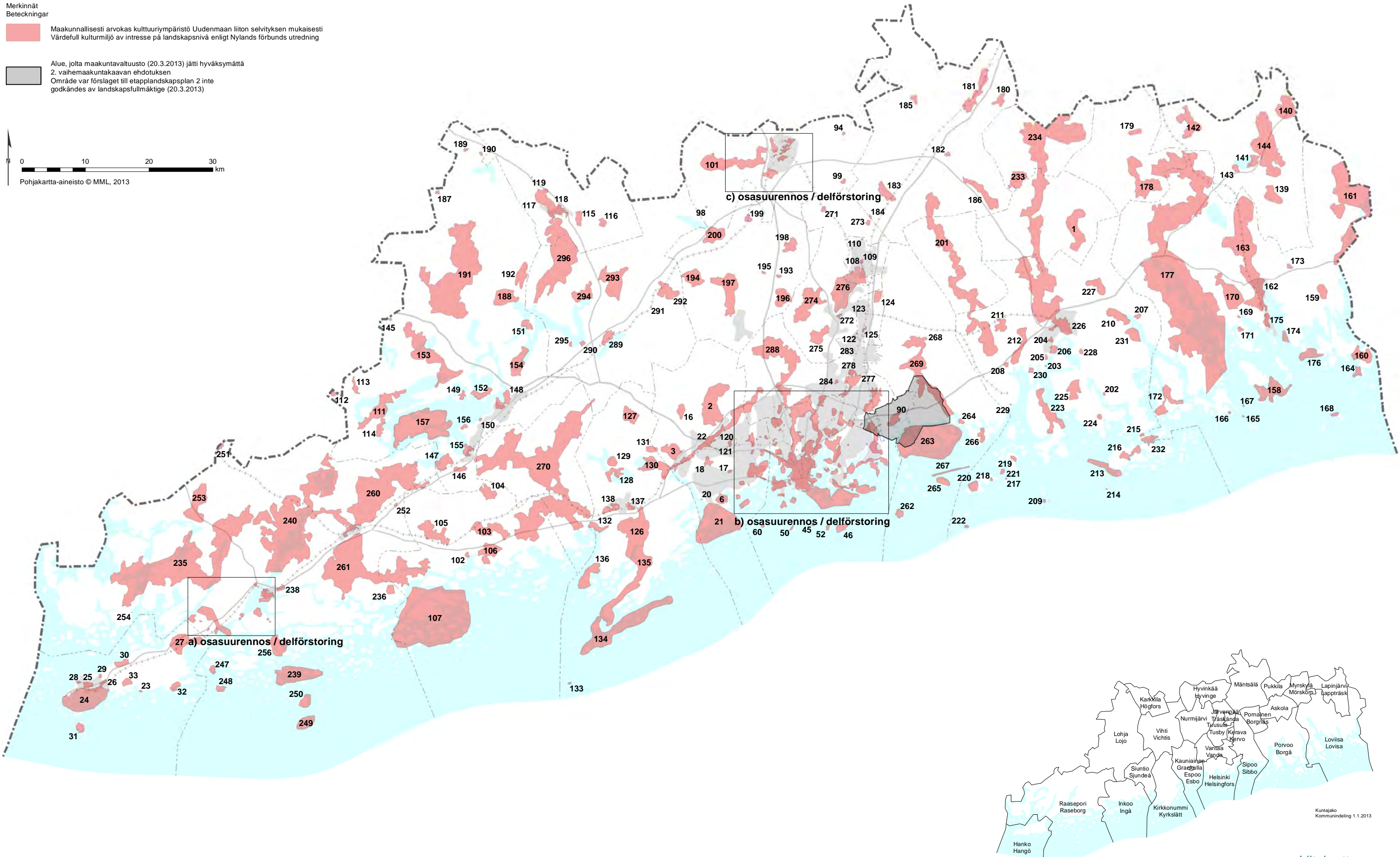
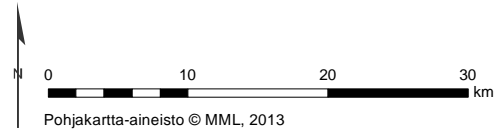
260 Mustionjokilaakson kulttuurimaisema	5798,0	284 Simonmetsän kerrostaloalue	21,3
261 Snappertunan - Fagervikin kulttuurimaisema	5694,1	285 Sotungin kylämaisema ja Håkansbölen kartano	500,8
<b>Sipoo Sibbo</b>		286 Tikkurilan kulttuurimaisema	62,6
262 Eestiluoto	108,8	287 Länsisalmen kulttuurimaisema	120,3
263 Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutus - Sipoon saaristo	4300,3	288 Vantaanjokilaakson maisema-alue	3416,7
264 Kalkkirannan teollisuusalue	42,3	<b>Vihti Vichtis</b>	
265 Kaunissaaren virkistysalue	169,0	270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4
266 Löparön kulttuurimaisema	152,0	289 Enäjärven kulttuurimaisema	251,2
267 Meriväylien rakennusperintö - Gråskär ja Tallörn	125,1	290 Kopun kartano sekä Luontolan ja Päivölän virkistyskodit	44,2
268 Nikkilän sairaala-alue	22,8	291 Otalammen asemanseutu	1,3
269 Sipoonjokilaakson kulttuurimaisema	2201,9	292 Selin maisema	498,5
<b>Siuntio Sjundeå</b>		293 Suontaan viljelymaisema ja Olkkalan ja Kourlan kartanomaisemat	1186,6
270 Degerbyn - Pikkalanjoen - Palojoen kulttuurimaisema	10920,4	294 Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema	497,4
<b>Tuusula Tusby</b>		295 Vuorelan koulukoti	26,0
271 Jokelan teollisuusalue	40,2	296 Vanjärven asutuskylä ja Jokikunnan kulttuurimaisema	3789,0
272 Klaavolan tila ja Hyrylän kasarmialue	25,1		
273 Marieforsin ruukki ja Kellokosken sairaala	34,3		
274 Rusutjärven, Siippoon ja Nahkelan kylien viljelymaisema	1215,7		
275 Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisema	468,2		
276 Tuusulan Rantatien kulttuurimaisema ja Tuusulanjärven ympäristö	1844,2		
<b>Vantaa Vanda</b>			
22 Espoonjokilaakson maisema-alue	1468,1		
277 Hanabölen kylämaisema	322,2		
278 Havukosken asuntoalue (Koivukylä)	77,5		
279 Helsingin pitäjän kirkonkylä	72,9		
280 I maailmansodan linnoitteet - Länsimäki	29,4		
281 I maailmansodan linnoitteet - Maratonpuisto	5,9		
282 Kaivokselan asuntoalue	65,9		
283 Korson rautatieasema	0,6		

# MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT KULTTUURIYMPÄRISTÖT VÄRDEFULLA KULTURMILJÖER AV INTRESSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ

Merkinnet  
Beteckningar

Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti  
Värdefull kulturmiljö av intresse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning

Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)



Kuntajako  
Kommunindelning 1.1.2013

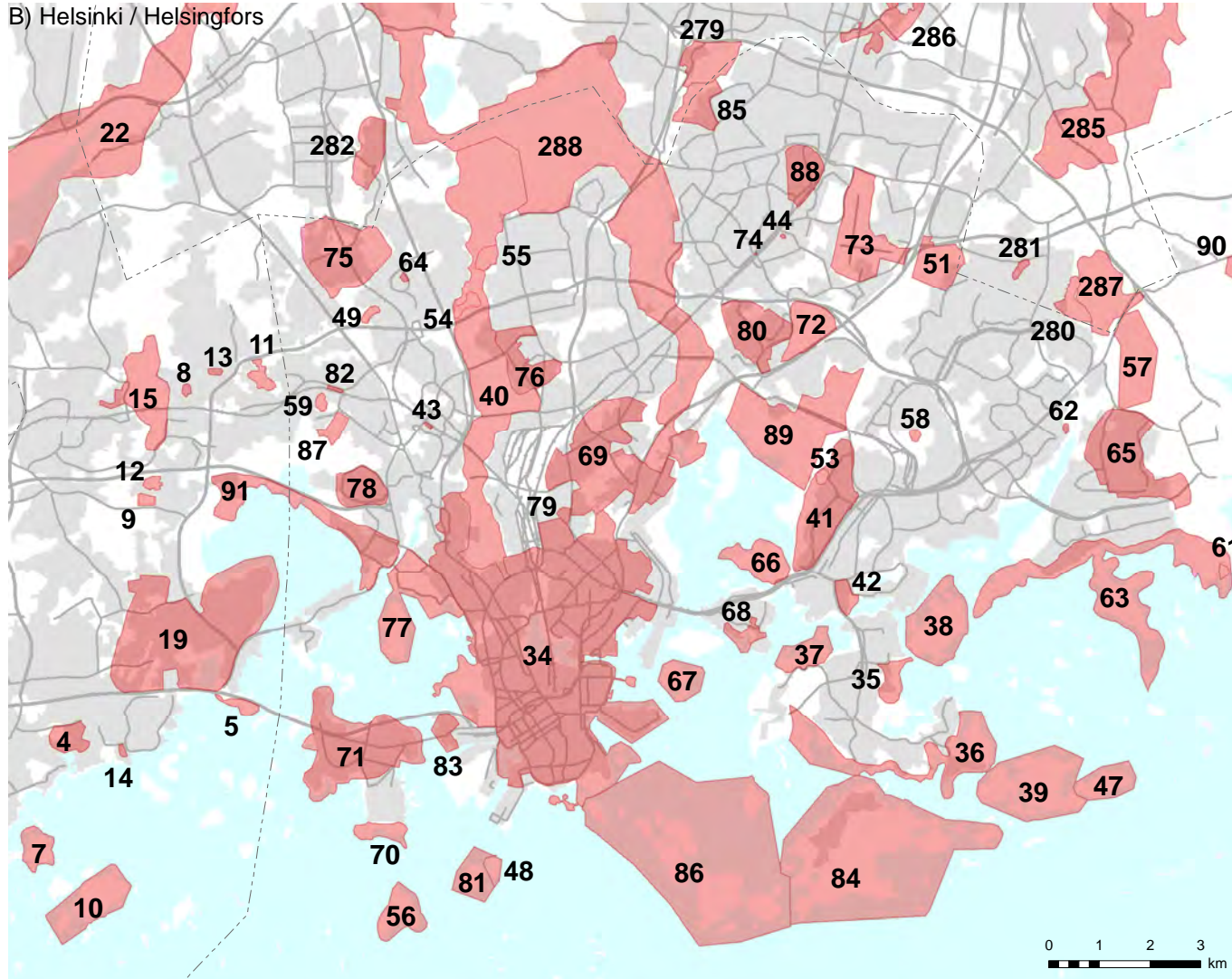
# MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT KULTTUURIYMPÄRISTÖT - OSASUURENNOKSET A-C VÄRDEFULLA KULTURMILJÖER AV INTRESSE PÅ LANDSKAPSNIVÅ - DELFÖRSTÖRNINGAR A-C

Merkinnet  
Beteckningar

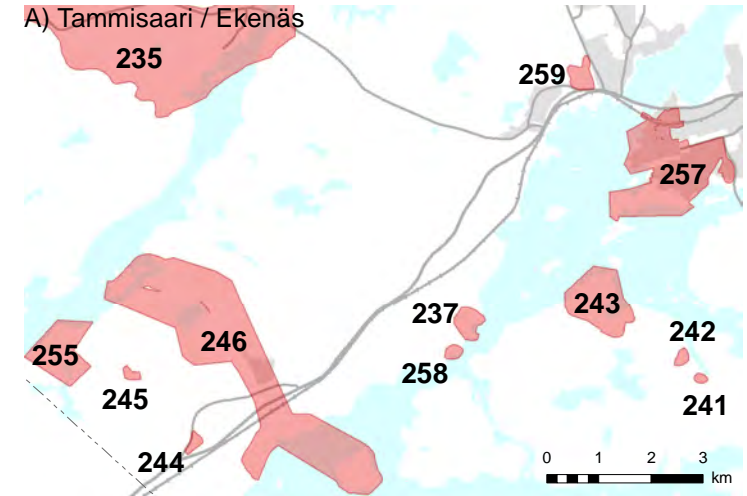
Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö Uudenmaan liiton selvityksen mukaisesti  
Värdefull kulturmiljö av intresse på landskapsnivå enligt Nylands förbunds utredning

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012

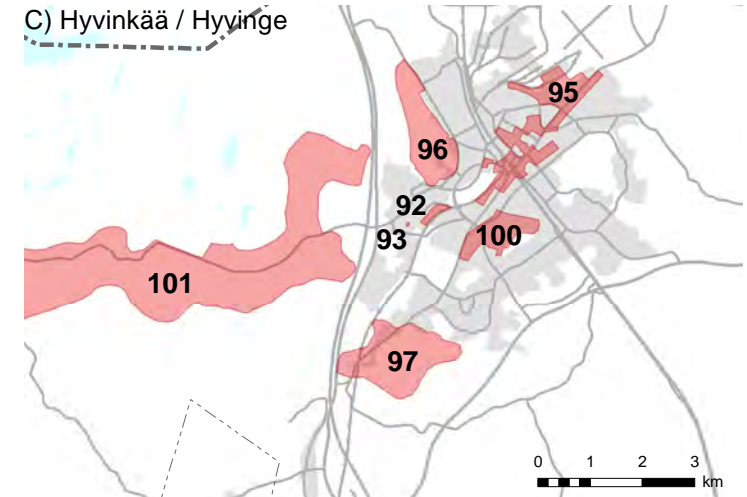
B) Helsinki / Helsingfors



A) Tammisaari / Ekenäs



C) Hyvinkää / Hyvinge



# MUUTOKSET VIHERJÄRJESTELMÄSSÄ ÄNDRINGAR I GRÖNSTRUKTUREN

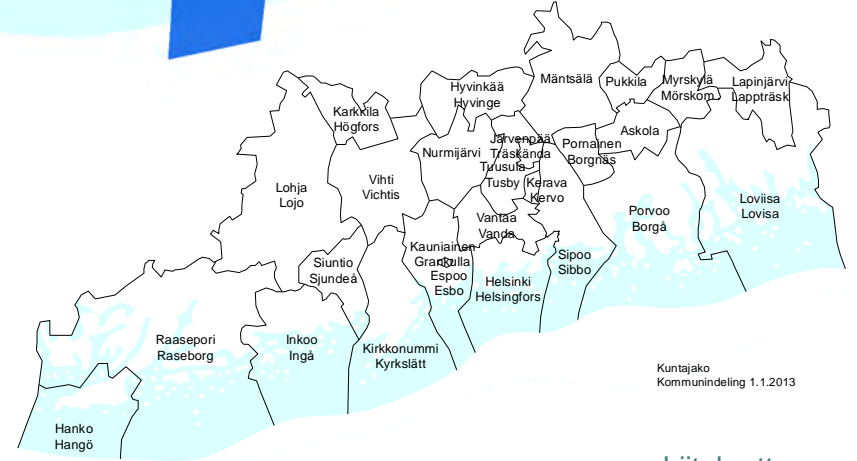
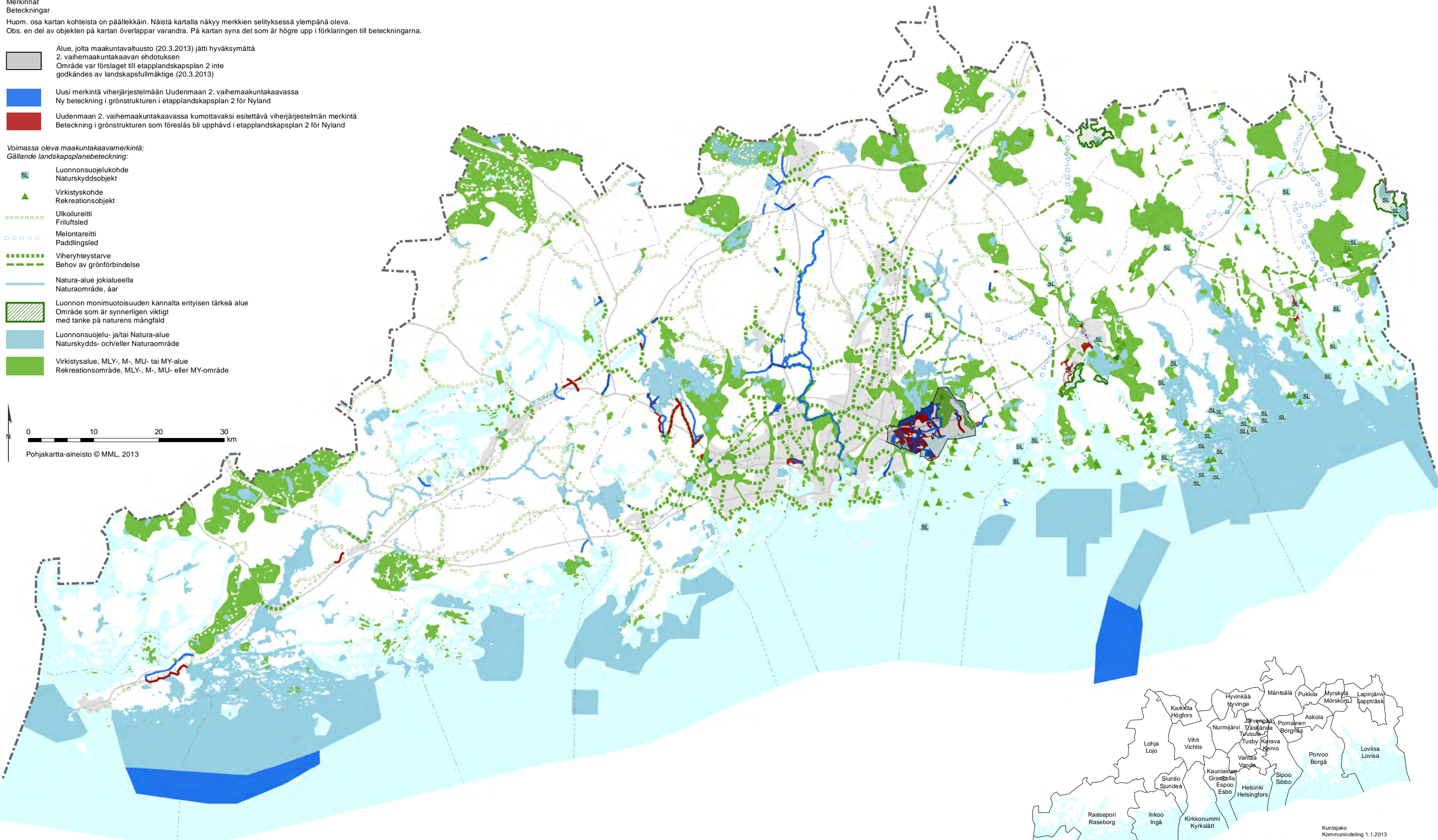
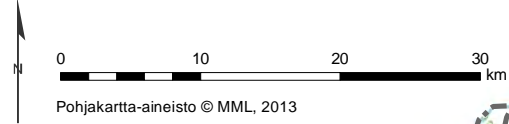
## Merkinnät Beteckningar

Huom. osa kartan kohteista on päällekkäin. Näistä kartalla näkyy merkien selityksessä ylempänä oleva.  
Obs. en del av objekten på kartan överlappar varandra. På kartan syns det som är högre upp i förklaringen till beteckningarna.

- Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä 2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etappplansplan 2 inte godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)
- Uusi merkintä viherjärjestelmään Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa  
Ny beteckning i grönstrukturen i etappplansplan 2 för Nyland
- Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa kumottavaksi esitettävä viherjärjestelmän merkintä  
Beteckning i grönstrukturen som föreslås bli upphävd i etappplansplan 2 för Nyland

## Voimassa oleva maakuntakaavamerkintä: Gällande landskapsplanebeteckning:

- SL Luonnonsuojelukohde  
Naturskyddsobjekt
- Virkistyskohde  
Rekreatjonsobjekt
- Ulkoilureitti  
Frituftsled
- Melontareitti  
Paddlingsled
- Viheryhteystarve  
Behov av grönförbindelse
- Natura-alue jokialueella  
Naturaområde, åar
- Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue  
Område som är synnerligen viktigt med tanke på naturens mångfald
- Luonnonsuojelu- ja/tai Natura-alue  
Naturskydds- och/eller Naturaområde
- Virkistysalue, MLY-, M-, MU- tai MY-alue  
Rekreatjonsområde, MLY-, M-, MU- eller MY-område



## Natura 2000-ohjelman alueet

### Områden som hör till programmet Natura 2000

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA				
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN				
Ahvenkoskenlahti	446	SPA	FI0416005	Pyhtää, Loviisa	Konianvuori	123	SCI	FI0100039 Vihti
Asemansuo	18	SCI	FI0100047	Karkkila	Kotojärvi - Isosuo	365	SPA/SCI	FI0100058 Mäntsälä
Bengtsårin lehto	17	SCI	FI0100008	Hanko	Kullaffjärdenin lintuvesi	185	SPA/SCI	FI0100081 Loviisa
Boxin suot	156	SCI	FI0100068	Sipoo, Porvoo	Kummelbergen	166	SCI	FI0100099 Sipoo
Byträsket	19	SCI	FI0100098	Sipoo	Kymijoki	4250	SCI	FI0401001 Kouvola, Kotka, Pyhtää, Loviisa
Bånbergetin aarnialue	18	SCI	FI0100091	Espoo	Kytäjän - Usmin metsäalue	2266	SCI	FI0100051 Hyvinkää
Bölsviken-Stormossen	282	SCI	FI0100001	Raasepori	Källaudden - Virstholmen	87	SCI	FI0100080 Loviisa
Elisaaren ja Rövassin lehdot	23	SCI	FI0100016	Inkoo	Laajalahden lintuvesi	192	SPA/SCI	FI0100028 Espoo
Emäsalon suot	100	SCI	FI0100076	Porvoo	Lakimäen metsä	50	SCI	FI0100035 Lohja
Espoonlahti-Saunalahti	223	SCI	FI0100027	Espoo, Kirkkonummi	Lampisuo	120	SCI	FI0100070 Pornainen
Finnräskin vanhat metsät	154	SCI	FI0100022	Kirkkonummi	Lemmenlaakson lehto	94	SCI	FI0100044 Järvenpää
Gästerbyn järvet ja suot	199	SCI	FI0100067	Sipoo	Lintuikiimanvuori	42	SCI	FI0100032 Nummi-Pusula
Haaviston alueet	59	SCI	FI0100050	Karkkila	Lohjanharju ja Ojamonkangas	272	SCI	FI0100031 Lohja
Hangon itäinen selkä**	11098	SCI	FI0100107	Hanko, Raasepori	Lohjanjärven alueet	213	SCI	FI0100036 Lohja, Karjalohja, Raasepori
Harpar Storträsket ja Lillträsket	225	SCI	FI0100003	Raasepori	Långån kosteikko	46	SCI	FI0100055 Raasepori
Haukkamäki	23	SCI	FI0100090	Nummi-Pusula, Somero	Läpträsket	199	SPA/SCI	FI0100011 Raasepori
Hyppärän harjualue	2468	SCI	FI0200010	Salo, Somero, Nummi-Pusula	Matalajärvi	112	SCI	FI0100092 Espoo
Ilveskallion vanha metsä	21	SCI	FI0100079	Lapinjärvi	Medvastö - Stormossen	821	SPA/SCI	FI0100024 Kirkkonummi
Inkoon saaristo	203	SPA/SCI	FI0100017	Inkoo	Meiko - Läpträsk	1949	SCI	FI0100021 Kirkkonummi, Siuntio
Järvisuo - Ridasjärvi	686	SPA/SCI	FI0100052	Hyvinkää	Metsäkulma	151	SCI	FI0100094 Mäntsälä
Kaanaan vanha metsä	17	SCI	FI0100037	Nurmijärvi	Mustametsä	30	SCI	FI0100060 Mäntsälä
Kairassuon vanha metsä	9	SCI	FI0100088	Mäntsälä	Mustasuo	214	SCI	FI0305004 Hausjärvi, Hyvinkää
Kalkkilampi - Sääksjärvi	976	SCI	FI0100056	Hyvinkää, Nurmijärvi	Mustavuoren lehto ja Östersundomin lintuvedet	355	SPA/SCI	FI0100065 Helsinki, Vantaa
Kalkkimäki ja Laukmäki	67	SCI	FI0100014	Karjalohja	Mustionjoki	188	SCI	FI0100023 Raasepori
Kallahden harju-, niitty- ja vesialueet	251	SCI	FI0100063	Helsinki	Myllymäki	7	SCI	FI0100015 Nummi-Pusula
Kallbådanin luodot ja vesialue	1520	SCI	FI0100089	Kirkkonummi, Inkoo	Nummi-Pusulan lintuvedet	423	SPA	FI0100042 Nummi-Pusula, Lohja
Kanteleenjärven lintuvesi	93	SPA/SCI	FI0100072	Pukkila	Nuuskio	5644	SPA/SCI	FI0100040 Vihti, Espoo, Kirkkonummi
Karkali, Suuriniemi ja Mailan alueet	120	SCI	FI0100012	Karjalohja	Ohkolanjokilaakso	22	SCI	FI0100061 Mäntsälä
Karstunlahden metsä ja kalliot	34	SCI	FI0100034	Lohja	Peltolan vanha metsä	48	SCI	FI0100095 Mäntsälä
Keihässuo	127	SCI	FI0100049	Karkkila, Loppi	Pernajanlahtien ja Pernajan saariston merensuojelualue	65775	SPA/SCI	FI0100078 Porvoo, Loviisa
Keravanjokikanjonin lehto	54	SCI	FI0100045	Tuusula	Petkelsuo	284	SCI	FI0100053 Hyvinkää, Nurmijärvi
Keräkankare ja Kylmälähde	171	SCI	FI0100043	Nummi-Pusula	Pikkujärvi	87	SPA/SCI	FI0100030 Lohja
Kilpisuo	333	SCI	FI0305005	Hausjärvi, Mäntsälä	Pohjan - Kiskon järvi	1038	SCI	FI0100029 Raasepori, Salo
Kirkkonummen saaristo (SCI)	1750	SCI	FI0100026	Kirkkonummi, Inkoo	Porvoonjoen suisto - Stensböle	1331	SPA/SCI	FI0100074 Porvoo
Kirkkonummen saaristo (SPA)	14234	SPA	FI0100105	Kirkkonummi, Inkoo	Puujärvi	694	SCI	FI0100013 Karjalohja
Kiskonjoen latvavedet	56	SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori	Rientolan metsä	39	SCI	FI0100097 Pornainen
Kiskonjoen vesistö	309	SPA/SCI	FI0200083	Salo, Raasepori	Rörstrandin vanha metsä	287	SCI	FI0100069 Sipoo
Kivilamminsuu - Pitkästenjärvet	220	SCI	FI0100059	Mäntsälä, Hyvinkää	Saltfjärdenin - Tavastfjärdenin lintuvedet	260	SPA/SCI	FI0100025 Kirkkonummi
Klaukkalan Isosuo	148	SCI	FI0100038	Nurmijärvi	Sandkallanin eteläpuolinen merialue**	7468	SCI	FI0100106 Porvoo
Koivumäki - Luutasuo	287	SCI	FI0323001	Kärkölä, Mäntsälä	Santalankorpi	73	SCI	FI0100007 Hanko
Sipoonkorpi	1267	SCI	FI0100066	Sipoo, Vantaa				



Siuntionjoki	303	SCI	FI0100085	Siuntio
Stormossen	107	SCI	FI0100018	Inkoo
Stormossenin aarnialue	93	SCI	FI0100093	Hanko
Svinberget - Lagerholmen	56	SCI	FI0100054	Raasepori
Söderskärin ja Långörenin saaristo	18219	SPA/SCI	FI0100077	Porvoo
Tammisaaren ja Hangon saariston ja	52630	SPA/SCI	FI0100005	Raasepori, Hanko, Inkoo
Pohjanpitäjänlahden merensuojelualue				
Tapelsåsen - Lindövikens - Heimlax	516	SCI	FI0100002	Raasepori
Tervalamminsuu	255	SCI	FI0344008	Tammela, Karkkila
Teutjärven ja Suvijärven lintuvedet	568	SPA	FI0100082	Loviisa, Kouvola
Tomasbölebäcken	10	SCI	FI0100096	Raasepori
Torsgårdin metsä	44	SCI	FI0100100	Siuntio
Tulijärvi - Makubergen	47	SCI	FI0100010	Raasepori, Karjalohja
Tulliniemen linnustonsuojelualue	2566	SPA/SCI	FI0100006	Hanko
Tungträsketin vanha metsä	20	SCI	FI0100075	Porvoo
Tuusulanjärven lintuvesi	200	SPA	FI0100046	Tuusula, Järvenpää
Vaanilanlahti	68	SCI	FI0100102	Lohja
Vahterpään fladat	104	SCI	FI0100083	Loviisa
Valkaman metsä	44	SCI	FI0200167	Somero
Vanhankaupunginlahden lintuvesi	316	SPA/SCI	FI0100062	Helsinki
Vanjärvi - Laukkamäki	156	SPA	FI0100103	Vihti
Vanjärvi, Märjäntienmäki ja Laukkamäki	180	SCI	FI0100041	Vihti
Varvarinsuo	60	SCI	FI0100009	Raasepori, Inkoo
Vaskijärven metsä	106	SCI	FI0100048	Karkkila
Venunmetsä	41	SCI	FI0100071	Pukkila
Vestran suot, lehdot ja vanhat metsät	369	SCI	FI0100064	Vantaa, Espoo
Vähäjärvenkallioiden vanha metsä	74	SCI	FI0100057	Mäntsälä
Åkärr, Strykmossen ja Pytberg	73	SCI	FI0100033	Lohja, Siuntio
Österfjärden	95	SCI	FI0100101	Raasepori

#### Natura-alueet jokialueilla

Naturaområden, år

NIMI	PINTA-ALA, ha	SCI, SPA*	TUNNUS	KUNTA
NAMN	AREAL, ha	SCI, SPA*	KOD	KOMMUN
Kiskonjoen latvavedet		SCI	FI0200120	Salo, Karjalohja, Raasepori
Mustionjoki		SCI	FI0100023	Karjaa, Raasepori
Sipoonjoki		SCI	FI0100086	Sipoo, Pornainen
Siuntionjoki		SCI	FI0100085	Siuntio
Vantaanjoki**		SCI	FI0100104	Helsinki, Nurmijärvi, Tuusula, Vantaa

\* SCI = Sites of Community Importance (luontodirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt habitatdirektivet)

SPA = Special Protection Areas (lintudirektiivin mukainen Natura-alue/Naturaområde enligt fågeldirektivet)

\*\* Valtioneuvoston päätös 1.3.2012


Lähteet: Suomen ympäristökeskus, Uudenmaan ELY-keskus

Källor: Finlands miljöcentral, Nylands ELY-central



# MAATALOUDEN KANNALTA HYVÄT JA YHTENÄISET PELTOALUEET BÖRDIGA OCH ENHETLIGA ÅKRAR FÖR JORDBRUKSPRODUKTION

Merkinät  
Beteckningar


 Hyvät ja yhtenäiset peltoalueet "Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla" -selvityksen mukaisesti  
Bördiga och enhetliga åkrar enligt utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland"

Kriteerit:

- Muista peltokuvioista erillisen peltokuvion laajuus vähintään 20 ha
- Erillisten peltokuvioiden välinen etäisyys on alle 300 metriä
- Enintään 300 metrin etäisyydellä toisistaan olevan peltokuvioiden muodostaman peltoalueen on oltava kokonaispinta-alaltaan vähintään 100 ha

Kriterier:

- En åkerfigur som ligger separat från andra åkerfigurer är minst 20 ha stor
- Avståndet mellan separat belägna åkerfigurer är under 300 meter
- Ett åkerområde som bildas av åkerfigurer som ligger högst 300 meter från varandra ska ha en totalareal av minst 100 ha

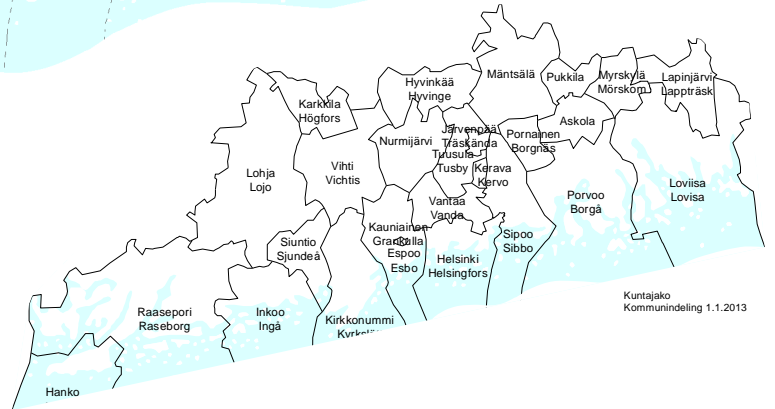
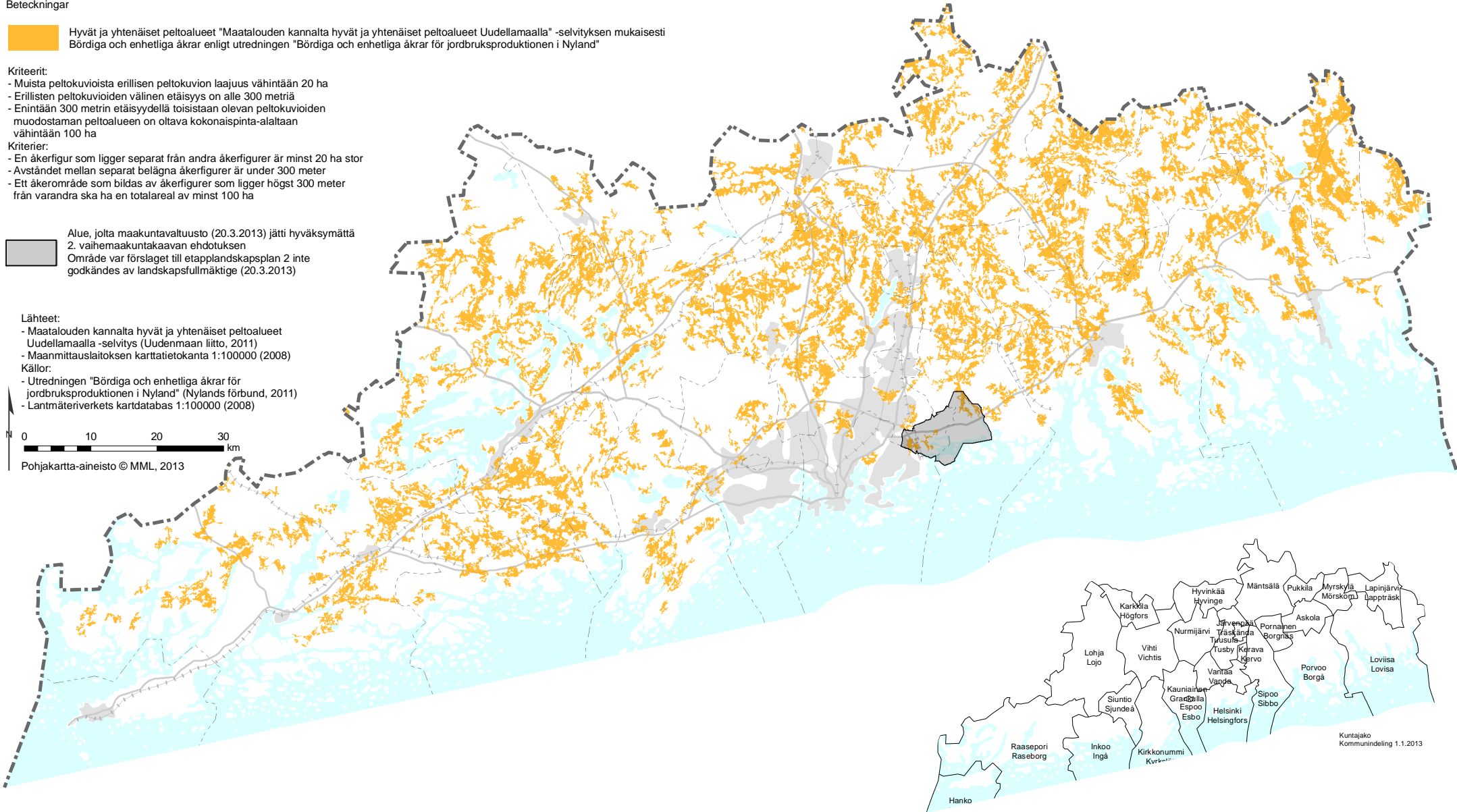
 Alue, jolta maakuntavaltuusto (20.3.2013) jätti hyväksymättä  
2. vaihemaakuntakaavan ehdotuksen  
Område var förslaget till etappplanskapsplan 2 inte  
godkändes av landskapsfullmäktige (20.3.2013)

Lähteet:

- Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla -selvitys (Uudenmaan liitto, 2011)
- Maanmittauslaitoksen karttatietokanta 1:100000 (2008)
- Källor:
- Utredningen "Bördiga och enhetliga åkrar för jordbruksproduktionen i Nyland" (Nylands förbund, 2011)
- Lantmäteriverkets kartdatabas 1:100000 (2008)

0 10 20 30 km

Pohjakartta-aineisto © MML, 2013



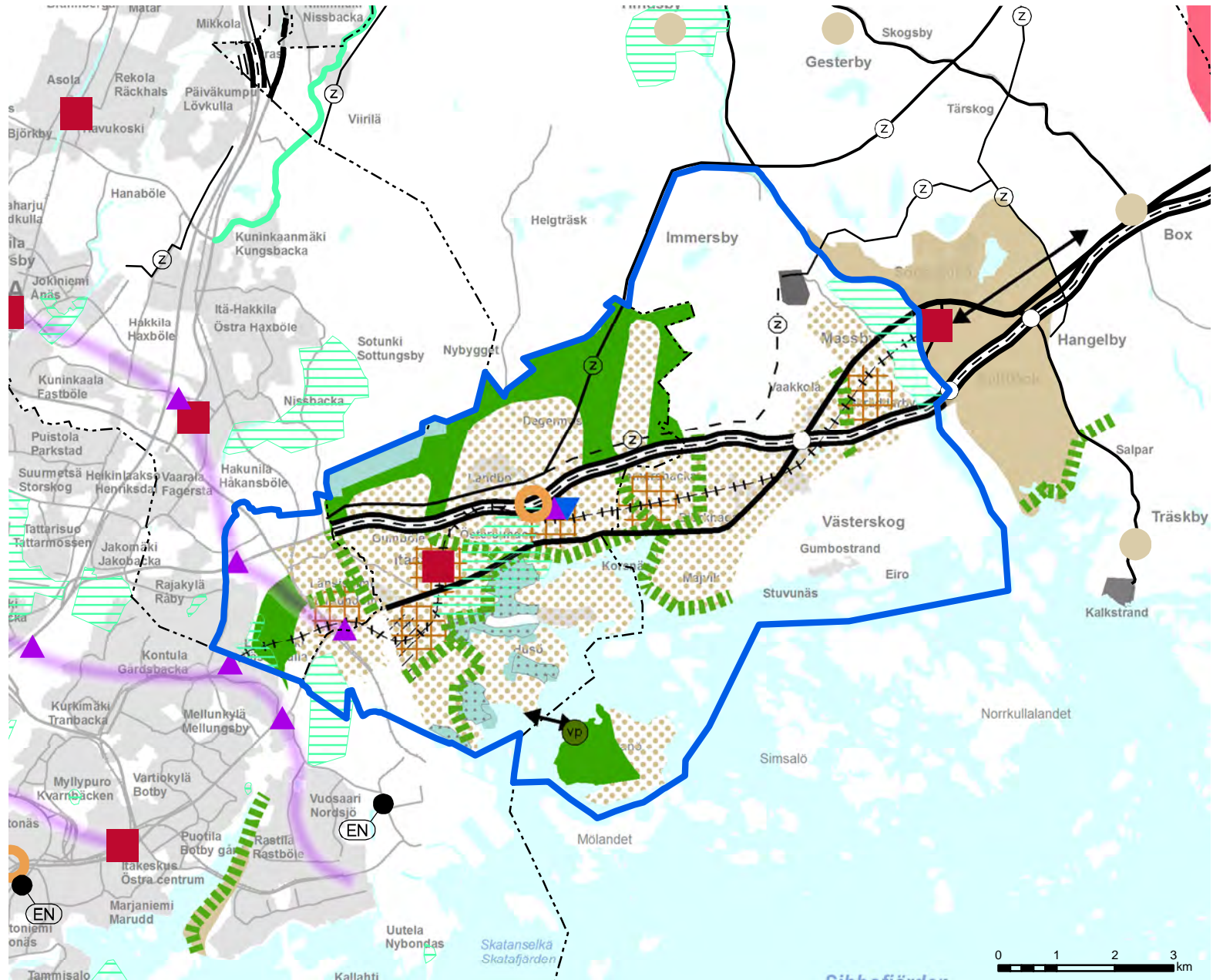
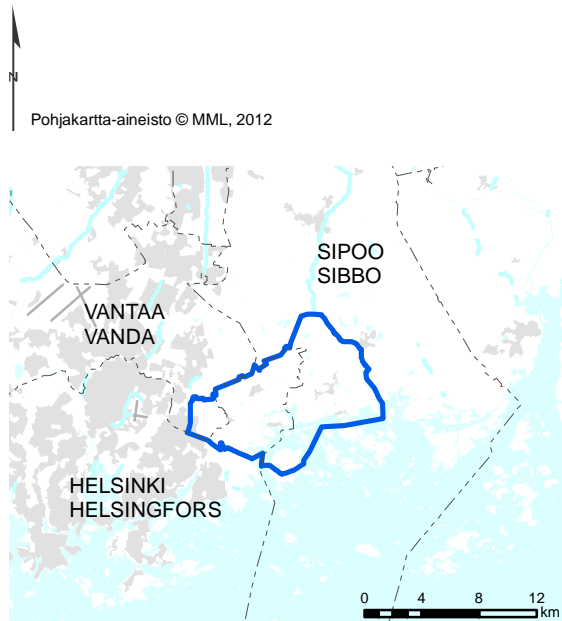
Kuntajako  
Kommunindelning 1.1.2013

# UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND

Merkinnät  
Beteckningar



Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige



# UUDENMAAN 2. VAIHEMAAKUNTAKAAVA - KUMOTTAVAT MERKINNÄT

## ETAPPLANDSKAPSPLAN 2 FÖR NYLAND - BETECKNINGAR SOM UPPHÄVS

Merkinnät  
Beteckningar

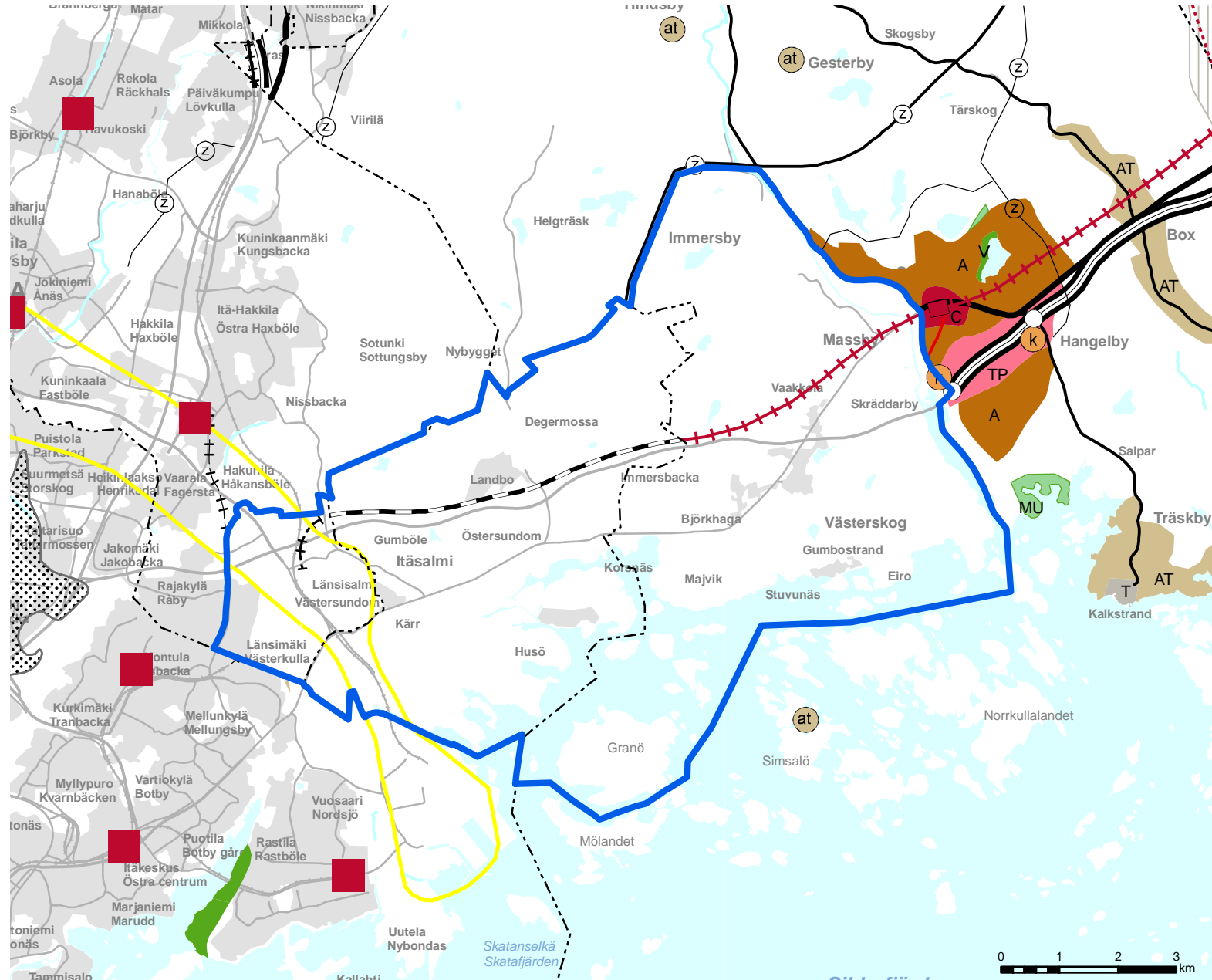


Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakunta- ja aluekehittämisen Osa-alueen 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen. Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige.

Tältä alueelta kumotaan seuraavat voimassa olevien maakuntakaavojen merkinnät  
Följande beteckningar från de fastställda landskapsplanerna upphävs från detta område

- Yhdys- tai sivurata  
Förbindelse- eller sidobana
- Uusi päärata  
Ny stambana
- Pääradan vaihtoehtoinen ratkaisu tai ohjeellinen linjaus  
En alternativ lösning eller riktgivande sträckning för huvudbana
- Yhdysradan vaihtoehtoinen ratkaisu tai ohjeellinen linjaus  
En alternativ lösning eller riktgivande sträckning för förbindelsebana
- Kehäkaupungin kehittämissvyöhyke  
Utvecklingszonen kring Ring III

Pohjakartta-aineisto © MML, 2012



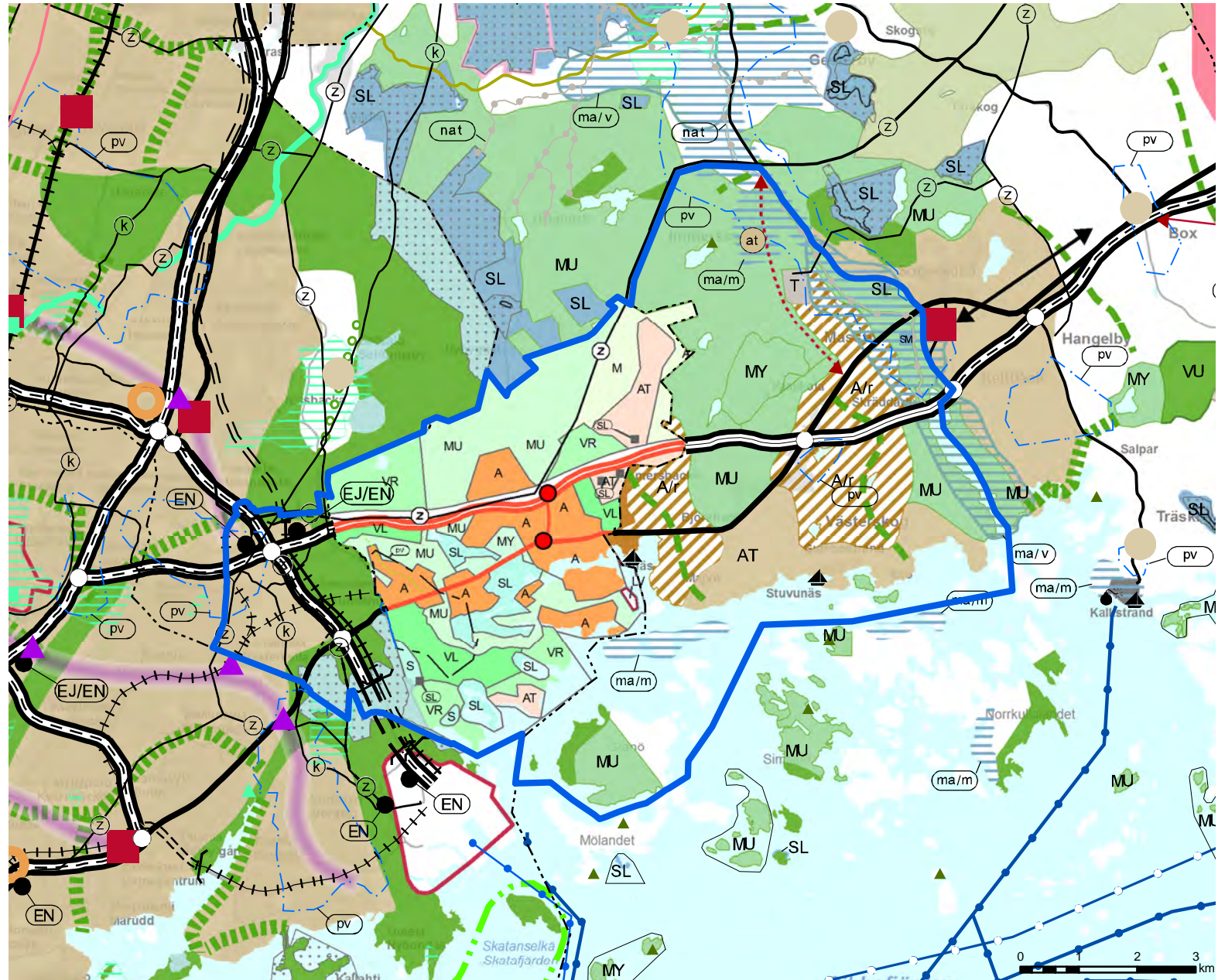
# MAAKUNTAKAAVOJEN EPÄVIRALLINEN YHDISTELMÄ

## LANDSKAPSPLANERNAS INOFFICIELLA SAMMANSTÄLLNING

Merkinnät  
Beteckningar



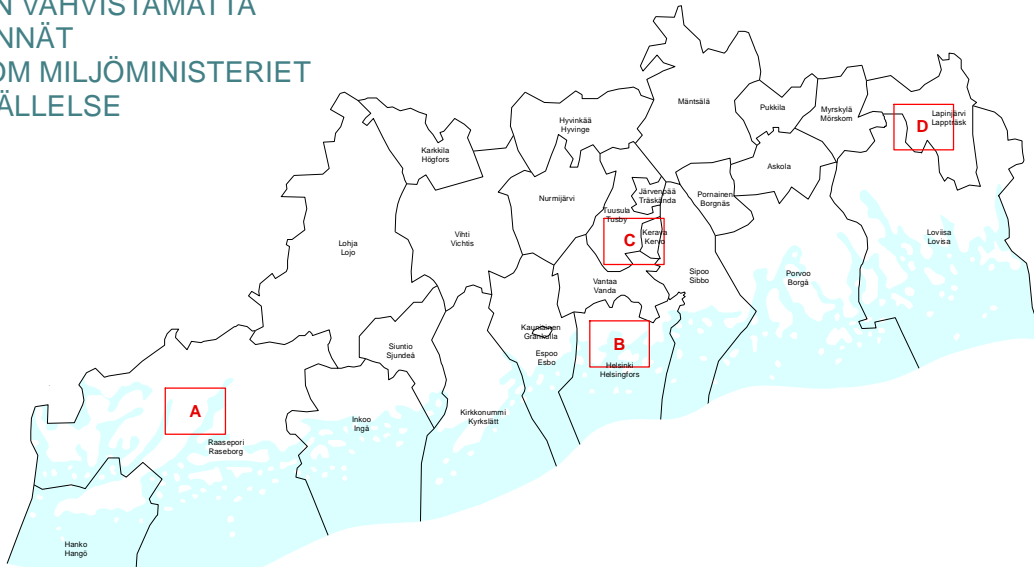
Alue, jolta maakuntavaltuusto jätti hyväksymättä Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavaehdotuksen  
Område var förslaget till etapplandskapsplan 2 för Nyland inte godkändes av landskapsfullmäktige



Pohj kartta-aineisto © MML, 2012



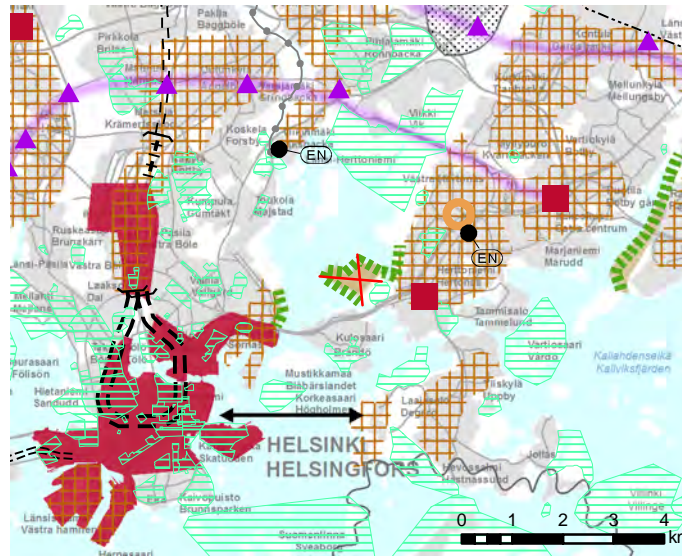
YMPÄRISTÖMINISTERIÖN VAHVISTAMATTA  
JÄTTÄMÄT KAAVAMERKINNÄT  
PLANBETECKNINGAR SOM MILJÖMINISTERIET  
LÄMNANDE UTAN FASTSTÄLLELSE



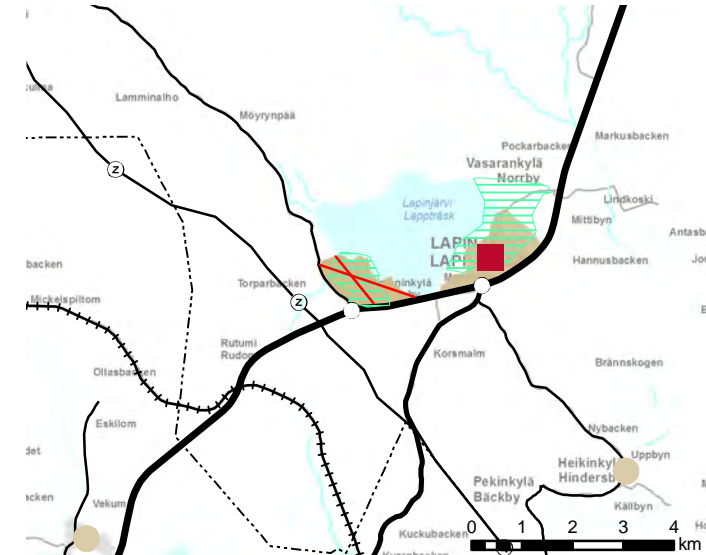
**A** Raaseporin Skarpkullan ja Österbyn välille osoitettu 110 kV voimajohdon ohjeellinen linjaus  
Riktgivande sträckning för kraftledning för 110 kV mellan Skarpkulla och Österby i Raaseborg



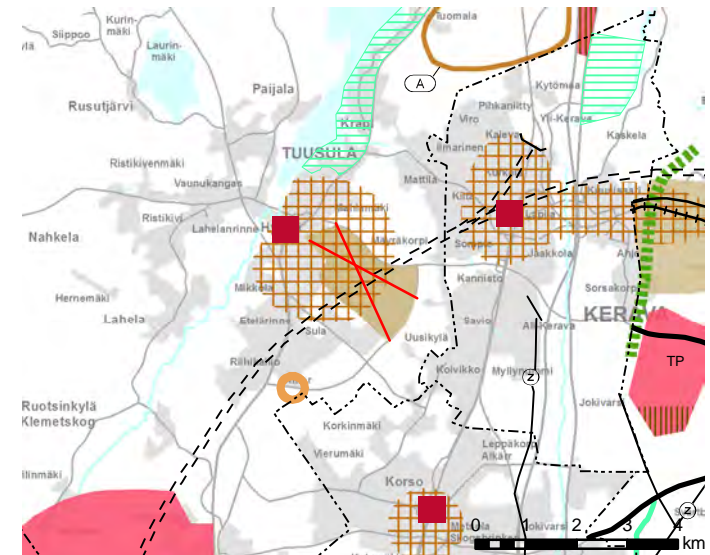
**B** Taajamatoimintojen alue ja viheryhteystarve Helsingin Kivinkassa  
Område för tätortsfunktioner och behov av grönförbindelse på Stenudden i Helsingfors



**D** Taajamatoimintojen alue Lapinjärvellä  
Område för tätortsfunktioner i Lapträsk



**C** Taajamatoimintojen alue Tuusulan Rykmentinpuistossa  
Område för tätortsfunktioner vid Rykmentinpuisto i Tuusula







**Uudenmaan liitto // Nylands förbund // Helsinki-Uusimaa Region**

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland  
+358 9 4767 411 • [toimisto@uudenmaanliitto.fi](mailto:toimisto@uudenmaanliitto.fi) • [uudenmaanliitto.fi](http://uudenmaanliitto.fi)