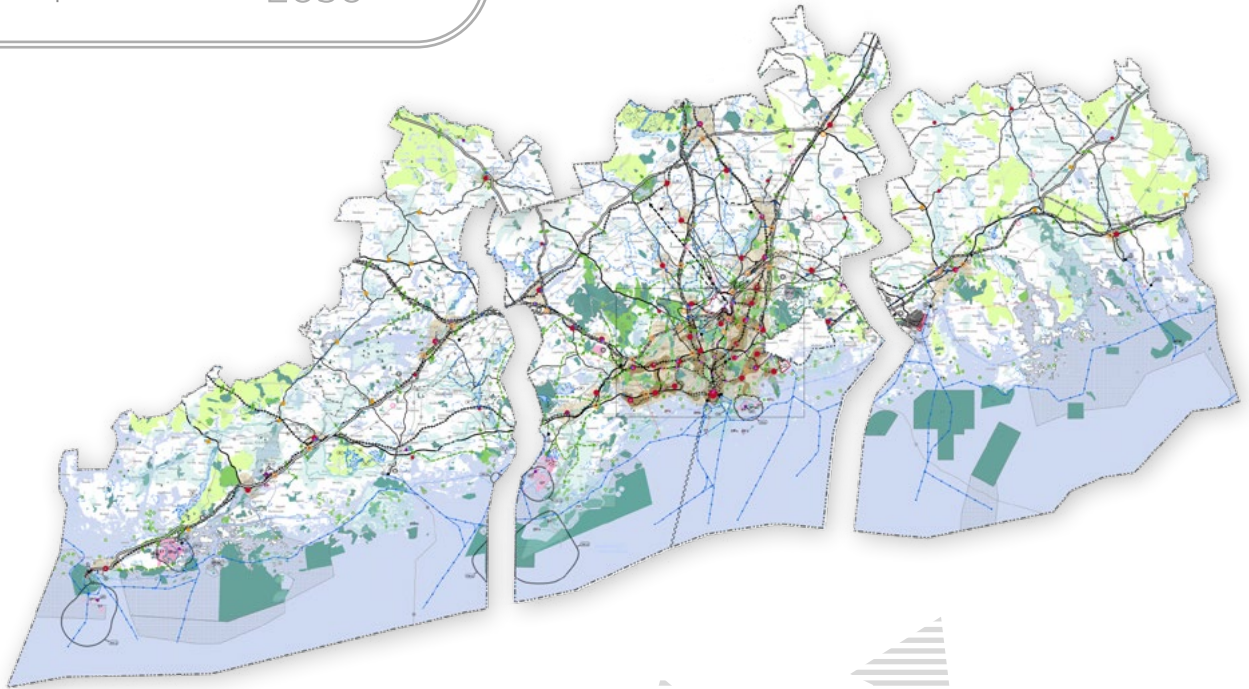




Uudenmaan liitto
Nylands förbund



NYLANDSPLANEN
2050



Nylandsplanen 2050

Etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen,
östra Nyland och västra Nyland

BESKRIVNING



På området för Västra Nylands etapplandskapsplan har man upphävt den del av planeringsbestämmelsen för utvecklingszon för tätortsfunktioner som styr detaljhandel av regional betydelse (beslut av Helsingfors förvaltningsdomstol 24.9.2021 och lagakraftvunnet beslut genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756).

Ändringarna finns på beskrivningens sidor 56, 104, 106, 107 och 113.

Nylandsplanen 2050 – Etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen, östra Nyland och västra Nyland. Beskrivning

Nylands förbunds publikationer A 51 - 2024
ISBN 978-952-448-592-0
ISSN 2342-3781

Helsinki 2024

Översättning: Tiia Härmäläinen
Bilder: Tuula Palaste, Anni Levenon, Mostphotos

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi

Nylandsplanen 2050
Etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen,
östra Nyland och västra Nyland
BESKRIVNING

Nylands landskapsfullmäktige 25.8.2020
Högsta förvaltningsdomstolen 13.3.2023

INNEHÅLL

PRESENTATIONSBLAD	6
SAMMANDRAG	7
FÖRORD	8
1. INLEDNING.....	9
2. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN.....	11
2.1 Behovet av en ny landskapsplan.....	11
2.2 Nylands utmaningar och möjligheter.....	12
2.3 Landskapsplanesituationen i Nyland.....	13
3. NYLANDSPLANENS MÅL OCH INNEHÅLL.....	16
3.1 Mål och planeringsprinciper.....	16
3.2 Strukturöversikten och regionernas etapplandskapsplaner	20
3.3 Planhandlingar.....	24
4. STRUKTURÖVERSIKTEN	26
4.1 Utgångspunkterna för strukturöversikten.....	26
4.2 Strukturöversiktens innehåll.....	28
5. PLANLÖSNINGENS BESKRIVNING OCH MOTIVERINGAR	34
5.1 Planlösningens bakgrund och framställningssätt.....	34
5.2 Hållbar styrning av tillväxten.....	38
5.2.1 Utgångspunkter för planlösningen	38
5.2.2 Centralortsnätet och utvecklingszoner för tätortsfunktioner	43
5.3 Färsätt och logistik.....	66
5.3.1 Utgångspunkter för planlösningen	66
5.3.2 Trafiknätet.....	68
5.3.3 Logistik.....	88
5.3.4 Kollektivtrafik	91
5.3.5 Gång och cykling.....	97
5.4 Näringar och handel.....	99
5.4.1 Utgångspunkter för planlösningen	99
5.4.2 Handel.....	100
5.4.3 Arbetsplats-, industri- och logistikverksamhet	119
5.4.4 Marks substanshantering.....	124
5.4.5 Cirkulär ekonomi.....	127
5.5 Miljöns resurser och dragningskraft	129
5.5.1 Utgångspunkter för planlösningen	129
5.5.2 Rekreatiomsområden och målområden för rekreatiomsbruk.....	134
5.5.3 Behov av grönförbindelse	139
5.5.4 Skyddsområden.....	144
5.5.5 Natura 2000-områdena.....	151
5.5.6 Värdefulla geologiska formationer	153
5.5.7 Skogsbruksdominerat område, som är vidsträckt, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket	156
5.5.8 Kulturmiljöer	160
5.5.9 Helsingforsregionens grönbalte.....	168
5.6 Energi.....	171
5.6.1 Utgångspunkter för planlösningen.....	171
5.6.2 Solenergi.....	173
5.6.3 Skogsbaserad bioenergi	174
5.6.4 Vindkraft.....	176
5.6.5 Kärnkraft	176

5.7 Teknisk försörjning	179
5.7.1 Utgångspunkter för planlösningen.....	179
5.7.2 Energiöverföringsnätet.....	180
5.7.3 Vattenförsörjning.....	184
5.7.4 Avfallshantering.....	190
5.8 Miljölägenheter	195
5.8.1 Anläggningar och magasin som medför risk för en storolycka (Seveso).....	195
5.8.2 Samordning av flygverksamheten vid Helsingfors-Vanda flygplats och markanvändningen.....	198
5.8.3 Skjutbanor	202
5.9 Försvar och gränsbevakning.....	207
6. NYLANDSPLANENS RÄTTSVÄRKNINGAR.....	215
6.1 Planbeteckningar som används i landskapsplanen.....	215
6.2 Hur planen styr kommunernas planläggning.....	217
6.3 Landskapsplanens styrande verkan på annan myndighetsverksamhet.....	218
6.4 Bygginstränkning i landskapsplanen.....	218
6.5 Annan lagstiftning och landskapsplanen	219
7. NYLANDSPLANENS KONSEKVENSER OCH BEDÖMNING AV HUR MÅLEN UPPFYLLS	221
7.1 Nylandsplanens sammantagna konsekvenser.....	223
7.2 Bedömning av hur planens mål förverkligas	228
7.3 Nylandsplanens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen.....	230
7.4 Planens förhållande till kraven på landskapsplanens innehåll.....	233
7.5 Hur regionernas specialfrågor beaktas i planen.....	235
7.6 Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000	238
8. VÄXELVERKAN OCH KOMMUNIKATION.....	239
8.1 Växelverkan kring planen.....	240
8.2 Kommunikation och information	244
9. PLANENS FÖRVERKLIGANDE OCH UPPFÖLJNING	245
9.1 Förverkligandet av landskapsplanen.....	245
9.2 Genomförandeprogram för trafik.....	246
9.3 Uppföljningsplan	255
10. LANDSKAPSPLANEN SOM PLANERINGSREDSKAP OCH PLANARBETET SOM ETT LED I ANNAN PLANERING	256
10.1 Landskapsutvecklingen som helhet i Nyland	256
10.2 Landskapsplanens uppgifter och betydelse.....	257
10.3 Lagstiftning och övrig reglering som styr planläggningen på landskapsnivå	259
10.4 Nylandsplanens planeringsprocess	260
10.5 Anmälnings- och samrådsförfarande med Estland	262
10.6 Aktuella planeringsprocesser i Nyland.....	263
11. ANALYSREDSKAP SOM ANVÄNTS I PLANARBETET	265
12. KARTBILAGOR OCH BILAGSMATERIAL	268
12.1 Kartbilagor	268
12.2 Bilagsmaterial.....	269
13. KÄLLOR.....	270
13.1 Nylandsplanens bakgrundsutredningar.....	270
13.2 Övriga utredningar och material som använts i planarbetet	272

PRESENTATIONSBLAD

Publikation

Nylandsplanen 2050 – Etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen, västra Nyland och östra Nyland.
Beskrivning

Författare

Nylands förbund

Rapporten är utarbetad av

Nylands förbund

Seriens namn och nummer

Nylands förbunds publikationer A 51

Utgivningsdatum

3/2024.

Selostus hyväksyttiin Uudenmaan maakuntavaltuustossa 25.8.2020.

Kaavakokonaisuus sai lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023.

ISBN

978-952-448-591-3

ISSN

2342-3781

Språk

svenska

Sidor

275

Sammanfattning

En sammanfattning finns på sidan 7.

Nyckelord (ämnesord)

regionplanering, Nyland, Nylandsplanen 2050, Helsingforsregionens etapplandskapsplan, västra Nylands etapplandskapsplan, östra Nylands etapplandskapsplan

Övriga uppgifter

På området för Västra Nylands etapplandskapsplan har man upphävt den del av planeringsbestämmelsen för utvecklingszon för tätortsfunktioner som styr detaljhandel av regional betydelse (beslut av Helsingfors förvaltningsdomstol 24.9.2021 och lagakraftvunnet beslut genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756).

Ändringarna finns på beskrivningens sidor 56, 104, 106, 107 och 113.

Publikationen finns också på finska (Uusimaa-kaava 2050 – Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat. Selostus).

SAMMANDRAG

I responsen på de tidigare landskapsplanerna för Nyland och i diskussionerna med kommunerna och de andra intressegrupperna har det lyfts fram ett behov av att utarbeta en övergripande landskapsplan som omfattar centrala markanvändningsteman och som är ännu mer strategisk än de tidigare planerna. Nylandsplanen 2050 är ett nytt slags verktyg som styr planeringen i landskapet och som lämpar sig för den föränderliga verksamhetsmiljön.

Nylandsplanen 2050 omfattar tre etapplandskapsplaner som har utarbetats för Helsingforsregionen, östra Nyland och västra Nyland. Dessa regionala etapplandskapsplaner har utarbetats så att de har rättsverkningar. I planens beredningsfas har utarbetats en strukturöversikt som skildrar målbilden för landskapets regionstruktur kring år 2050. Regionernas etapplandskapsplaner utarbetas så att de har rättsverkningar. Strukturöversikten har inga rättsverkningar, men den är en bakgrundsvision som styr de regionala planerna. Namnet Nylandsplanen 2050 beskriver alltså den helhet som de regionala etapplandskapsplanerna och strukturöversikten bildar.

Nylandsplanen 2050 omfattar hela Nyland, med undantag av det s.k. Östersundomområdet i Helsingfors, Sibbo och Vanda. Östersundomområdet behandlas under en egen planprocess som en del av slutförandet av arbetet med etapplandskapsplan 2.

I etapplandskapsplanernas huvudmålsättning- ar läggs stor vikt vid ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet. Huvudmålsättningarna är att styra tillväxten på ett hållbart sätt och skapa en balans mellan regionerna, svara på klimatförändringen och utnyttja naturen och naturtillgångarna på ett hållbart sätt, öka välbefinnandet och landskapets dragningskraft samt hållbar konkurrenskraft. De här huvudmålsättningarna preciseras av egna målsättningar, av planens planeringsprinciper och av specialfrågorna för respektive regions etappplan, vilka har tagits fram i samarbete med intressegrupperna.

Planmaterialt omfattar en plankarta för varje region (med rättsverkningar), beteckningar och bestämmelser (med rättsverkningar) och den här planbeskrivningen med kartbilagor och bilagsmaterial (inga rättsverkningar) som är gemensam för samtliga planer. Det finns också ett stort antal utredningar som utgör en bakgrund till planen.

Nyland siktar på att vara ett kolneutralt landskap före utgången av år 2035. Nyland växer kraftigt under de kommande årtiondena. Den största utmaningen för landskapet kommer därför att vara att lösa frågan hur befolkningens och arbetsplatsernas ökning ska kunna förverkligas på ett så hållbart sätt som möjligt och så att klimatmålen beaktas. För att kunna kontrollera tillväxten behövs bland annat en effektivare samhällsstruktur, hållbara trafik- och energilösningar, olika näringsformer samt att man ser till att naturens och den byggda miljöns resurser och attraktionsfaktorer tryggas.

Strukturöversikten, som utgör en bakgrund till planhelheten, skapar riktlinjer för en koldioxidneutral och resurseffektiv utveckling av regionstrukturen. I strukturöversikten anges på en översiktlig nivå de områden på vilka landskapet kan växa på ett hållbart sätt. I översikten redogörs också för trafikens, centralortsnätets och grönstrukturens huvudelement.

Regionernas etapplandskapsplaner preciserar strukturöversiktens översiktliga principer och beteckningar. I de regionala planerna har det anvisats objekt, områden, zoner och förbindelser som redan finns, är nya eller som behöver utvecklas. Dessutom har man fastställt utvecklingsprinciperna för dem. I beskrivningen har också redogjorts för etapplandskapsplanernas genomförandeprogram för trafik som innehåller en rekommenderad, hållbar ordning för utvecklingen av trafknätet i Nyland.

FÖRORD

Helheten med Nylandsplanen tar tidsmässigt sikte på år 2050. Huvudmålen som styr arbetet med planen betonar hållbarhet ur olika perspektiv, det vill säga tillväxt, klimat, välfärd och konkurrenskraft. Planens mål har ställts upp utifrån de viktigaste ändringsfaktorer som definierats i framtidsgranskningen för Nyland samt utifrån responsen från intressegrupperna.

Ett av de centrala målen är att styra tillväxten på ett hållbart sätt, vilket eftersträvas med Nylandsplanen. Betydelsen av målet har betonats allt mer under de senaste åren bland annat på grund av företeelser såsom klimatförändring, urbanisering och invandring. Nyland förutses ha en stark tillväxt av befolkningen och arbetsplatserna under de kommande årtiondena. Det är ännu viktigare att se till att landskapets tillväxt på ett så hållbart sätt som möjligt stöder sig på den befintliga strukturen, centrum och hållbara färdsätt, samtidigt som miljöns resurser och attraktionsfaktorer beaktas.

Övriga viktiga planeringsmål som behandlas under den här planomgången är att främja den internationella tillgängligheten, stödja centrumens livskraft, utveckla mera hållbara färdsätt, utvidga arbetsmarknadsområdet genom goda förbindelser och att trygga miljöns värden i fråga om bl.a. grönstrukturen och kulturmiljön.

Planarbetet har genom målen och principerna som styr områdesanvändningen i Nyland framskridit från en omfattande analys av verksamhetsmiljön till en planlösning. I bakgrundsmaterialet utreds framtida förändringstrender och utifrån dessa har man utarbetat alternativa scenarier och strukturmodeller över Nylands befolkningstillväxt och en eventuell utveckling av regionstrukturen. Hur Nyland kopplas till en större kontext har utretts på både internationell och nationell nivå.

I Nylandsplanen har man velat uppfylla målet om en mer strategisk och översiktlig plan samtidigt som man bättre vill beakta regionernas

olika särdrag. Det här har gjorts genom att i strukturöversikten granska de allmänna riktlinjerna inom landskapets utveckling och göra upp etappplansplaner för de tre nyländska regionerna. Etappplansplanerna preciserar strukturöversikten.

I regionernas etapplaner har det varit möjligt att bättre än tidigare fördjupa sig i specialfrågorna för respektive region och fundera över planlösningarna tillsammans med regionernas egna beslutsfattare och sakkunniga. Vad gäller Nylandsplanens strategiska karaktär finns det också ett behov att prioritera olika utvecklingskorridorer. Dessa val och genomförandestigar anges i strukturöversikten samt i genomförandeprogrammet för trafik.

Efter att förslagen var framlagda till påseende hösten 2019 utarbetades bemötanden med anledning av anmärkningarna och planförslagen justerades utifrån dem. Landskapsstyrelsen godkände planförslagen våren 2020 och landskapsfullmäktige godkände dem i juni 2020. Efter att fullmäktige har fattat beslut om planerna kan landskapsstyrelsen besluta att planerna träder i kraft. Planen vinner laga kraft då besvärprocessen är slutförd.

Planmaterialet består av förslagen till kartor över regionernas etappplansplaner jämte beteckningar och bestämmelser (material med rättsverkningar) samt av en gemensam planbeskrivning för planerna. I samband med planbeskrivningen presenteras bland annat Nylands strukturöversikt och en sammanfattning av genomförandeprogrammet för trafik. Planmaterialet omfattar även beskrivningens kartbilagor, bilagor och bakgrundsutredningar. Allt material finns på Nylands förbunds webbplats.

Merja Vikman-Kanerva
direktör för regionplaneringen
Nylands förbund

1. INLEDNING

Vad är en landskapsplan?

I landskapsplanen anges principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen. Man anvisar också områdesreserveringar som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling och översiktliga placeringar av funktioner som är betydande på landskapsnivå. Områdesreserveringar och andra beteckningar 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 behandlar inte lokala behov, som gäller till exempel kommunernas interna områdesanvändning.

Landskapsplanen ska tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas eller ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. På området för en generalplan med rättsverkningar eller för en detaljplan gäller landskapsplanen inte. I arbetet med landskapsplanen ska de av statsrådet godkända riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapets utvecklingsbehov tas i beaktande. Kraven på landskapsplanens innehåll anges i markanvändnings- och bygglagen (MBL 28 §).

Vad är Nylandsplanen 2050?

Nylandsplanen 2050 omfattar alla centrala teman inom markanvändning som landskapsplanen ska ta i beaktande. Planhelheten tar tidsmässigt sikte på år 2050.

Nylandsplanen är en benämning för en ny slags landskapsplanehelhet som består av tre etapplandskapsplaner med rättsverkningar som samtidigt utarbetas: etapplandskapsplanerna för Helsingforsregionen, östra Nyland och västra Nyland. Nylands strukturöversikt saknar rättsverkningar men den utgör bakgrundsvisionen för regionernas etapplaner. Då etapplandskapsplanerna träder i kraft ersätter planerna de gällande landskapsplanerna i Nyland med undantag av lösningen för vindkraft som anges i etapplandskapsplanen 4 för Nyland samt etapplandskapsplanen för Östersundomområdet.

Planhelheten omfattar hela Nylands landskap med undantag av det s.k. Östersundomområdet i Helsingfors, Sibbo och Vanda. Östersundomområdet behandlas under en egen planprocess som en del av slutförandet av arbetet med etapplandskapsplan 2.

Varje etapplan har en egen plankarta samt egna beteckningar och bestämmelser som har rättsverkningar. Planbeskrivningen och det övriga materialet är gemensamma planhandlingar som saknar rättsverkningar.

I planbeskrivningen kan man hänvisa till helheten med Nylandsplanen även med följande ord: planen, Nylandsplanen eller Nylandsplanen 2050.

Hur ser processen med Nylandsplanen ut?

Beredningen av Nylandsplanen inleddes våren 2016. Planens program för deltagande och bedömning skickades för kommentarer i början av år 2017. De viktigaste riktlinjerna för planarbetet fastställdes i beredningsmaterialet som var framlagt i början av år 2018. De preciserade planeringslösningarna framgick av planutkastet som var framlagda hösten 2018. Planförslagen var på remiss våren 2019 och framlagda hösten 2019. Avsikten är att planen godkänns av landskapsfullmäktige våren 2020.



Inlednings- och målfas våren 2016–våren 2017

- Det informeras om programmet för deltagande och bedömning (PDB) och möjlighet ges att komma med respons i början av år 2017.



Beredningsfas våren 2017–hösten 2018

- Utlåtanden och åsikter begärs om beredningsmaterialet i början av år 2018, och respons kan ges under hela beredningsfasen.
- Utkastet till regionernas planer läggs fram till påseende och utlåtanden begärs om dem på hösten 2018.



Förslagsfas våren–hösten 2019

- Utlåtanden om planförslaget begärs under våren 2019.
- Planförslaget läggs fram på hösten 2019 och anmärkningar kan lämnas om planen.



Godkännandefas sommaren 2020

- Planen godkänns i landskapsfullmäktige på våren 2020.



Uppföljnings- och genomförandefas 2020

- Nylands förbund följer och främjar genomförandet av planen på olika sätt samt följer upp behoven av ändringar i planen.



2. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

2.1 Behovet av en ny landskapsplan

I responsen på de tidigare landskapsplanerna för Nyland och i diskussionerna med kommunerna och de andra intressegrupperna har det lyfts fram ett behov av att utarbeta en övergripande landskapsplan som omfattar centrala markanvändningsteman och som är ännu mer strategisk än de tidigare planerna. Nylandsplanen 2050 är ett nytt slags verktyg som styr planeringen i landskapet och som lämpar sig för den föränderliga verksamhetsmiljön. Å ena sidan är målet att utarbeta en mer strategisk och översiktlig landskapsplan än tidigare, å andra sidan strävar man efter att ännu bättre än tidigare kunna ta regionernas egna styrkor och behov i beaktande i planläggningen på landskapsnivå.

Nylandsplanen 2050 är en benämning för en

ny slags landskapsplanehelhet som består av tre etapplandskapsplaner med rättsverkningar som samtidigt utarbetas: etapplandskapsplanerna för Helsingforsregionen, östra Nyland och västra Nyland. Nylandsplanen 2050 omfattar alla centrala teman inom markanvändning som landskapsplanen ska ta i beaktande. Planhelheten tar tidsmässigt sikte på år 2050. Nylands strukturöversikt saknar rättsverkningar men den utgör bakgrundsvisionen för regionernas etapplaner. (Bild 1). I regionernas planer preciseras och kompletteras strukturöversiktens riktlinjer bland annat utifrån regionernas specialfrågor. Områdesindelningen för regionernas planer stöds dels av att trafiksystemplanerna utarbetas för motsvarande områden, dels av att det redan finns en tradition av vedertaget samarbete i regionerna.



Bild 1. Nylandsplanen omfattar tre etapplandskapsplaner med rättsverkningar och en strukturöversikt som saknar rättsverkningar.

Målet med regionernas etapplandskapsplaner har varit att bättre kunna identifiera faktorer som är mest väsentliga med tanke på nationella intressen, landskapets utveckling och regionernas livskraft och att lösa endast dessa frågor. På det här sättet får kommunernas planer mera spelrum att precisera lösningarna efter lokala förhållanden. Ett viktigt mål har varit att omdefiniera vilka frågor som är viktiga för landskapets utveckling som landskapsplanen ska och bör styra och med vilken noggrannhet. Man har velat gallra antalet ärenden som ska lösas med hjälp av landskapsplanen samt förtydliga planeringsbestämmelserna. När etapplandskapsplanerna utarbetas för varje region har detta möjliggjort att de olika regionernas mål och särdrag bättre kan beaktas under planarbetet.

Etapplandskapsplanerna har utarbetats på basis av de befintliga planlösningarna, utredningarna och växelverkan samtidigt som helheten uppdateras och görs tydligare. I och med att etapplandskapsplanerna godkänns är avsikten att upphäva de tidigare landskapsplanerna med undantag av lösningen för vindkraft som anges i etapplandskapsplan 4 för Nyland. Många av de ämnesområden som har behandlats i de gällande planerna har uppdaterats i samband med utredningar och planlösningar. Att planerna upphävs kan för deras del betyda att de gällande planlösningarna anvisas på nytt nästan precis som förut i de nya etapplandskapsplanerna. Vad gäller andra teman har däremot verksamhetsmiljön och framtidsutsikterna förändrats, eller så finns det ny information om dem. Regionernas etapplandskapsplaner reviderar, kompletterar och förnyar de tidigare lösningarna för deras del.

Som ett särskilt viktigt mål i processen med Nylandsplanen 2050 lyfts fram prioriteringen av olika utvecklingskorridorer samt främjandet av genomförandet av landskapsplanens mål och lösningar i den ordning som är ändamålsenlig med tanke på hela landskapets utveckling. Det strategiska grepp och den flexibilitet som eftersträvas i planlösningarna uppnås med en tillräckligt översiktlig nivå, beredskap för olika framtida utvecklingsförlopp och en prioritetsordning för förverkligandet av åtgärder som kan tillämpas i olika situationer. För att kunna fastställa genomförandestigar och genomföra projekt behövs samarbete och överenskommelser med

kommunerna och övriga myndigheter som deltar i utvecklingen av regionerna. Prioriteringarna för utvecklingskorridorer jämte motiveringar samt genomförandestigar anges utifrån utredningar i strukturöversikten och i etapplanernas genomförandeprogram för trafik.

2.2 Nylands utmaningar och möjligheter

Att svara på klimatförändringen är en av de mest aktuella frågorna inom regionplanering både globalt sett och i Nyland. I enlighet med Nylandsprogrammet 2.0 siktar Nyland på att vara ett kolneutralt landskap före utgången av år 2035. Även flera av de nyländska kommunerna har förbundit sig till ambitiösa klimatmål. De åtgärder som kommer att vidtas i Nyland har en stor betydelse för utsläppsutvecklingen i hela landet, bland annat till följd av befolkningens och trafikens mängd och tillväxt. Med planeringen av områdesanvändningen kan man skapa förutsättningar för utsläpps snåla färd-sätt och utsläpps snål energiproduktion samt förbättra en hållbar tillgänglighet till service och trygga bevarandet av grönområden som är viktiga för stävjandet av och anpassningen till klimatförändringen.

Digitaliseringen, urbaniseringen och klimatförändringen är globala megatrender som medför ändringar i verksamhets-sätten på såväl samhällsnivå som på individnivå. Under de kommande årtionena kan man därför förvänta sig stora förändringar i byggverksamheten och färd-sätten samt i sätten att producera och konsumera energi. Å andra sidan sker det ändringar i den nuvarande samhällsstrukturen och infrastrukturen rätt så långsamt. Med tanke på Nylands välfärd och konkurrenskraft är det avgörande hur man tar i beaktande behoven som snabbt förändras och kraven som samhället ställer men samtidigt tryggar förutsättningarna för den långsiktiga utvecklingen på ett hållbart sätt.

Nylands position i den internationella och nationella verksamhetsmiljön har stor betydelse för landskapets utvecklingsbehov. Nylandsplanens större kontext beror på Nylands position i förhållande till internationella och nationella nät av utvecklingskorridorer.

I Nyland finns Finlands enda metropolområde, som konkurrerar med de övriga nordeuropeiska metropolområdena om kunnig arbetskraft, företag och investeringar. Nylands styrkor är i synnerhet en växande befolkning, kunnig arbetskraft och en mångsidig företagsverksamhet. Å andra sidan begränsar bland annat marknadens storlek och den internationella tillgängligheten Nylands konkurrenskraft.

Utmanande för Nyland och hela Finland är dess placering i norra Europa med ett långt avstånd till de europeiska kärnområdena. Internationella förbindelser bygger främst på Finska vikens hamnar och Helsingfors-Vanda flygplats. Från Nyland går också en snabb tågförbindelse till S:t Petersburg. Huvudstadsregionen som växer snabbt utgör ett rikscentrum och en knutpunkt för nationella och internationella förbindelser och från regionen finns det goda förbindelser till övriga delar av Finland.

Tillgängligheten i riktning mot Tallinn är viktig för Nyland med tanke på pendlingen, företagslivet, transporter och turismen. Mellan Helsingfors och Tallinn förekommer det redan i dagens läge frekvent och lönsam linjetrafik som kombinerar person- och godstrafik. Godstrafiken från Finland via Tallinn till Mellaneuropa ökar. Järnvägsförbindelsen Rail Baltica som utvecklas mellan Tallinn och Warszawa i Polen och en eventuell Tallinntunnel som skulle kopplas till Rail Baltica skulle förena Nyland med det övriga Europa och ge transportrutten än ännu viktigare betydelse. Från Nyland går också goda fartygsförbindelser till Sverige och Tyskland och från dessa vidare till Mellaneuropa.

I Nyland växer befolkningen i en skala som är betydande med finska mått mätt och Helsingfors med omgivning är en av Europas snabbast växande stadsregioner. Landskapets specialfråga är därför hur man på ett hållbart sätt ska styra den kraftiga tillväxten. Fram till år 2050 beräknas invånarantalet i Nyland öka till nästan 2,2 miljoner och arbetsplatsernas antal till ungefär en miljon. För Nyland skulle det här innebära 550 000 nya invånare och 290 000 nya arbetsplatser under de kommande årtiondena.

Befolkningen förutspås öka i största delen av de nyländska kommunerna, även om skillnaderna i befolkningstillväxten är stora mellan kommunerna. Befolkningen förutspås öka mest i

huvudstadsregionen. Fenomenet med att befolkningsökningen koncentreras till huvudstadsregionen är en del av urbaniseringstrenden som har pågått redan länge och som också väntas fortsätta i Finland under de kommande årtiondena. Det är till Nylands och hela Finlands fördel att huvudstadsregionen växer till en storlek som motsvarar de övriga stora stadsregionerna i Nordeuropa. Då invånare och arbetsplatser finns nära varandra ökar den ekonomiska aktiviteten samtidigt som det uppstår ett ökat intresse för Nyland och hela Finland på internationell nivå med tanke på investeringar och företag. De största städernas dragningskraft medför fler invånare och arbetsplatser för regionen, vilket i sin tur bidrar till hela Finlands välfärd. Samtidigt är det ändå viktigt att ta hand om invånarnas och naturens välbefinnande.

På grund av den kraftiga ökningen av invånare och arbetsplatser har Nyland en avgörande betydelse för hela Finlands ekonomi och konkurrenskraft. Samtidigt betonas den växande befolkningens välbefinnande och tillhörande frågor kring social hållbarhet i fråga om bl.a. en åldrande befolkning och invandring i synnerhet i Nyland. En stark tillväxt skapar särskilda utmaningar också för att trygga den ekologiska hållbarheten samt för stävandet av och anpassningen till klimatförändringen.

Planeringens utgångspunkter beskrivs närmare i rapporterna Framtidsgranskningen för Nyland 2050 och Strukturmodeller för Nyland 2050.

» **Läs mer: [Framtidsgranskningen för Nyland 2050](#)**

» **Läs mer: [Strukturmodeller för Nyland 2050](#)**

2.3 Landskapsplanesituationen i Nyland

I Nyland finns flera gällande landskapsplaner. De omfattar hela landskapet och tjänar till ledning för planläggningen i kommunerna tills landskapsfullmäktige godkänner etapplandskapsplanerna som hör till Nylandsplanen och tills planerna har trätt i kraft. Enligt

markanvändnings- och bygglagen kan landskapsstyrelsen bestämma att etapplandskapsplanerna träder i kraft efter landskapsfullmäktiges beslut om godkännande även om besvär har anförts över planen. Planerna vinner laga kraft när alla eventuella besvär över planerna har avgjorts.

De gällande landskapsplanerna

De gällande landskapsplanerna för Nyland är en central utgångspunkt för Nylandsplanen. När den rådande landskapsplanesituationen tolkas ska samtliga gällande landskapsplaner tas i beaktande. (Bild 2.). En uppdaterad sammanställning av de gällande landskapsplanebeteckningarna i Nyland inklusive bestämmelser finns på Nylands förbunds [karttjänst](#). På karttjänsten kan man också granska beteckningarna i de landskapsplaner som utarbetas för närvarande.

Landskapsplanen för Nyland är en övergripande landskapsplan som gäller inom ett område med 16 kommuner och som behandlar

samtliga markanvändningsformer. Planen fastställdes 2006 och vann laga kraft 2007.

Landskapsplanen för Östra Nyland är en övergripande landskapsplan som gäller på ett område med tio kommuner och som behandlar samtliga markanvändningsformer. Planen fastställdes 2010 och vann laga kraft 2011. På östra Nylands område gäller också beteckningar från Östra Nylands regionplan och Landskapsplanen 2000.

Etapplandskapsplan 1 för Nyland behandlar viktiga frågor i anslutning till miljöolägenheter och kompletterar landskapsplanen för Nyland som fastställdes 2006. Planen fastställdes 2010 och vann laga kraft 2012.

Etapplandskapsplan 2 för Nyland för samman landskapsplanerna för Nyland och Östra Nyland på ett område med 26 kommuner. Planen uppdaterar, kompletterar och reviderar de gällande planerna bland annat vad gäller region- och samhällsstruktur, trafik, handel och glesbebyggelse. Planen fastställdes 2014 och vann laga kraft 2016.

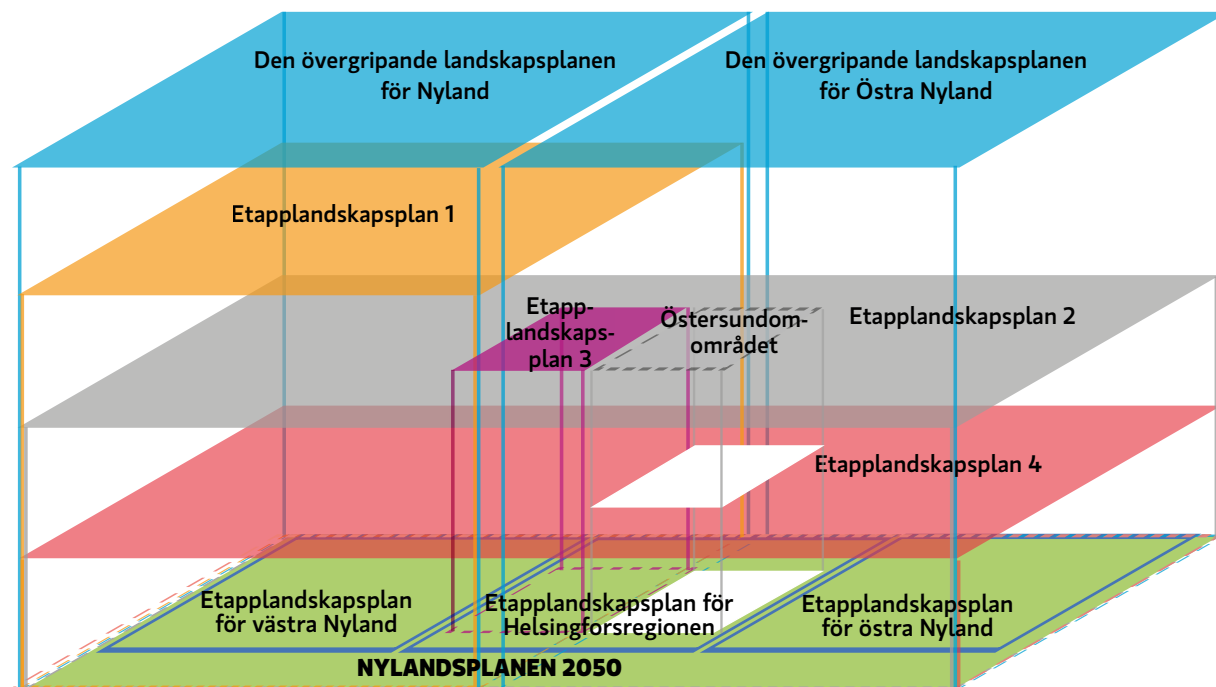


Bild 2. I Nyland finns flera gällande landskapsplaner. Då Nylandsplanen 2050 (Helsingforsregionens, Västra Nylands och Östra Nylands etapplandskapsplaner) träder i kraft ersätter den de gällande landskapsplanerna i Nyland med undantag av lösningen för vindkraft som anges i etapplandskapsplan 4 för Nyland. Till Nylandsplanens planeringsområde hör inte det s.k. Östersundomområdet som behandlas under en egen planprocess som en del av slutförandet av arbetet med etapplandskapsplan 2.

I etapplandskapsplan 3 för Nyland anvisas platsen för ett nytt avloppsreningsverk i Blombacken i Esbo. Planen fastställdes 2012 och vann laga kraft 2014.

Etapplandskapsplan 4 för Nyland omfattar hela Nyland med undantag av Östersundområdet. Planen har fem teman: näringar och innovationsverksamhet, logistik, vindkraft, grönstuktur och kulturmiljöer. Utöver dessa behandlar planen även andra aktuella frågor såsom Malms flygplats och stambanans nya stationsomgivningar. Planen godkändes av landskapsfullmäktige på våren 2017. Landskapsplanen trädde i kraft innan den hade vunnit laga kraft.

Landskapsplaner som för närvarande utarbetas

Etapplandskapsplan 2 för Nyland, Östersundområdet omfattar ett område mellan Östersund i Helsingfors och Söderkulla i Sibbo och en del av Västersundom i Vanda. Landskapsplanen utarbetades som en skild process som en del av etapplandskapsplan 2 för Nyland. Planen godkändes av Nylands landskapsfullmäktige sommaren 2018 och den trädde i kraft hösten 2019 då Helsingfors förvaltningsdomstol förkastade besvären över planen. Östersundområdet behandlas inte i Nylandsplanen.

Jämförelse av Nylandsplanens planbeteckningar med de planbeteckningar som upphävs

Planlösningen för helheten med Nylandsplanen utgår från att regionernas etapplandskapsplaner upphäver de tidigare gällande landskapsplanerna i Nyland då de träder i kraft. Ett undantag är etapplandskapsplanen för Östersundområdet och lösningen för vindkraft i etapplandskapsplan 4 för Nyland som innehåller fyra områden lämpliga för vindkraftsproduktion som anges på plankartan och deras planeringsbestämmelser samt en planeringsrekommendation om lokal vindkraft. Det för vindkraftsproduktion lämpliga området utanför Ingå och Raseborg som angetts i landskapsplanen för Nyland upphävs till följd av Försvarmaktens motiveringar.

Nylandsplanen fokuserar på att lösa frågor på riksnivå och landskapsnivå samt centrala frågor med tanke på regionernas utveckling. Antalet planbeteckningar har minskats och planens



framställningssätt har blivit mer översiktligt jämfört med de gällande landskapsplanerna. Dessutom har man infört nya beteckningssätt och avstått från att behandla vissa teman. Det finns fler allmänna planeringsbestämmelser än tidigare och de har en större styrande verkan. Med tanke på innehållet och framställningssättet är helheten med Nylandsplanen mer översiktlig och strategisk jämfört med de gällande landskapsplanerna. På det här sättet får de kommunala planerna mera spelrum att anpassa den mer detaljerade planeringen efter lokala förhållanden. Av kapitel 5 i planbeskrivningen framgår de centrala ändringar för varje tema i planen som föreslås göras i beteckningarna i de gällande landskapsplanerna.

I Nylandsplanens bilaga 3 "Beteckningar som upphävs" presenteras samtliga planbeteckningar i de gällande landskapsplanerna och i helheten med Nylandsplanen samt förhållandet mellan dem.

3. NYLANDSPLANENS MÅL OCH INNEHÅLL

3.1 Mål och planeringsprinciper

Mål

För planarbetet har uppställts mål som gäller både beredningsprocessen och innehållet. De innehållsmässiga målen för Nylandsplanen beskriver vilka aspekter som anses vara viktiga när det framtida Nyland planeras. Planens huvudmål svarar på aktuella och prognostiserade förändringsfaktorer och utmaningar. Planens mål konkretiseras i takt med att planarbetet fortskrider genom planeringsprinciperna och specialfrågorna för regionernas planer. Nylandsplanens

mål har i nära samarbete med intressegrupper ställts upp utifrån de mest betydande framtida förändringsfaktorerna som lyftes fram i prognostiseringen. Planens huvudmål är:

- Att styra tillväxten på ett hållbart sätt och skapa en balans mellan regionerna
- Att svara på klimatförändringen och utnyttja naturen och naturtillgångarna på ett hållbart sätt
- Öka välbefinnandet och landskapets dragningskraft
- Hållbar konkurrenskraft



Bild 3. Målen för Nylandsplanen 2050.

Hållbarhet har beaktats i alla huvudmål för Nylandsplanen med tanke på det ekonomiska, ekologiska, sociala och kulturella perspektivet. De fyra huvudmålen preciseras av 28 undermål (Bild 3) Bild 3. Målen för Nylandsplanen 2050.. Planens mål ska styra planens mer konkreta planeringsprinciper, planlösningarna, bedömningen av deras konsekvenser och jämförelsen av olika alternativ. Senare styrs också främjandet och uppföljningen av hur planens mål uppfylls. I kapitel 7.2 beskrivs hur planens huvudmål beaktas i planlösningen eller i den övriga planberedningen och dessutom bedöms hur målen har uppfyllts.

Bakom planens mål ligger de riksomfattande målen för områdesanvändningen, Nylandsprogrammets mål, övriga mål och strategier på riksnivå och landskapsnivå samt målen i de gällande landskapsplanerna. Även målen för strategin Europa 2020 har beaktats. Genom växelverkan har man strävat efter att beakta målen för planens viktigaste intressegrupper.

Planens processmål beskriver hurdan landskapsplan och planprocess som eftersträvas med arbetet. Med målen för planprocessen svarar man på de ändringsbehov som har iakttagits vid tidigare planomgångar samt på förändringarna i verksamhetsmiljön för planläggningen på landskapsnivå, såsom reformeringen av markanvändnings- och bygglagen. De viktigaste målen för planprocessen är:

- landskapsplanens strategiska och översiktliga karaktär
- planprocessens öppenhet och växelverkan samt
- beredningen av landskapsplanen i nära samarbete med övriga planeringsprocesser som framskrider parallellt med planarbetet.

Ett nytt slags tillvägagångssätt som man har velat inkludera i planprocessen är att bättre beakta egna utgångspunkter och synpunkter

hos Nylands regioner. För att stödja regionernas etapplandskapsplaner har man inrättat grupper som består av beslutsfattare och sakkunniga i respektive region. Hur Nyland kopplas till en större nationell och internationell kontext betonas också på ett nytt sätt i processen. Nylands ställning som en del av södra Finlands nät och internationella nät av utvecklingskorridorer har granskats i samarbete med grannlandskapen och internationella samarbetsnätverk (se publikationerna Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta 2016; Etelä-Suomen käytäväverkoston profiloitiselvitys 2017; Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys 2017; Nordic-Baltic Space Transnational Development Perspective 2019).

» **Läs mer:** [Programmet för deltagande och bedömning](#)

Planeringsprinciper

Utgående från målen och bakgrundsutredningarna har man sammanfattat gemensamma planeringsprinciper för Nylandsplanen som landskapsstyrelsen godkände i oktober 2017. Planeringsprinciperna beskriver hur planeringsfrågorna ska lösas i planen. Planeringsprinciperna styr lösningarna i både strukturöversikten och regionernas planer. I strukturöversikten presenteras lösningarna på en mer översiktlig nivå än i regionernas etapplaner. Det är också ändamålsenligt att behandla flera teman på samma sätt i de olika regionernas etapplaner. Planens planeringsprinciper beskriver dessa gemensamma spelregler.

Planeringsprinciperna har närmare beskrivits med hjälp av särskilda planeringsprincipkort i beredningsmaterialet för Nylandsplanen som var framlagt och på remiss på våren 2018.

Nylandsplanens planeringsprinciper är:

1. Tillväxt på hållbara områden

- Tillväxten (boende och arbetsplatser) styrs till områden och centrum som lätt kan nås med hållbara färdvägar.
- Tillväxten styrs i första hand till huvudstadsregionen, stationsomgivningarna och kollektivtrafikens övriga knutpunkter samt till regioncentrum.
- Tillräckliga skyddsavstånd beaktas till verksamhet som försämrar bebyggelsens och livsmiljöns trivsel och hälsa.

2. Nätverk med livskraftiga centrum

- Centrumens utveckling som mångsidiga koncentrationer med boende, arbetsplatser, handel och service ska stödas.
- Centrumområdenas profil och betydelse som en del av en större helhet identifieras.
- Centrumen ska bli attraktivare utgående från deras egna styrkor och profiler.
- Stora enheter för dagligvaruhandel och centruminriktad specialhandel styrs i första hand till centrumen.

3. Hållbara färdvägar

- Förutsättningarna för hållbara färdvägar i tätorterna stöds med hjälp av en tätare samhällsstruktur.
- Kollektivtrafikprojekt som är nödvändiga för Helsingforsregionens nätliknande struktur främjas.
- Utvecklingen av trafikförbindelserna mellan huvudstadsregionen och regioncentrumen stöds, med tyngdpunkt på i synnerhet kollektiv- och anslutningstrafik.
- Viktiga kollektivtrafikkorridorer, kollektivtrafikens knutpunkter, bytesplatser och andra betydande anslutningsplatser tas i beaktande.

4. Ett lättillgängligt Nyland

- Arbetsmarknadsområdets utvidgning och internationella konkurrenskraft stöds med hjälp av landskapets projekt som strävar efter att främja tillgängligheten.
- Den internationella flyg- och sjöfartens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar stöds genom att trygga Helsingfors-Vanda flygplats och de internationellt viktiga hamnarnas och logistikområdenas förbindelser och behov som gäller områdesanvändningen.

- Man förbereder sig för byggandet av Tallinntunneln och Flygbanan. Man förbereder sig för förverkligandet av Östbanan efter år 2050.
- Man stöder vägtrafikens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar genom att främja utvecklingen av stambanan, öka kapaciteten på avsnittet Böle–järnvägsstationen samt förbereda sig för byggandet av ESA-banan och Esbo stadsbana som banan förutsätter.

5. Specialiserade regioner och näringar

- Styrkorna och särdragen som olika delar av landskapet har och regionernas smarta specialisering inom näringslivet tas i beaktande.
- Näringslivets verksamhets- och utvecklingsförutsättningar stöds på landskapets olika områden.
- En hållbar användning av miljöns styrkor och särdrag möjliggörs.
- Kompetenscentrum som är viktiga för rikscentrumet och övrigt näringsliv på internationell nivå ska bli mer lockande och lättare att nå med hjälp av effektivare markanvändning och ett bättre utvecklat trafiksystem.

6. En attraktiv miljö

- Man ska värna om grönstrukturens och kulturmiljöns värden och harmoni genom att trygga områden och förbindelser som är viktiga för naturens mångfald, landskapet, kulturmiljön, naturresurserna och rekreationen.
- Miljöns resurser och dragningskraft upprätthålls genom att styra tillväxten så att den stöder sig på den befintliga strukturen.
- Grönstrukturens betydelse för klimatförändringen och miljöns avkastningsförmåga tas i beaktande.
- Landsbygdsnäringsarnas verksamhetsförutsättningar främjas.
- Miljöns dragningskraft främjas med tanke på boende, fritid och turism.

7. Fungerande samhällsteknisk försörjning och hållbar energi

- Man främjar övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet.
- Områden och nätverk för samhällsteknisk försörjning av betydelse på landskaps- och riksnivå samt deras utvecklingsbehov tryggas.



3.2 Strukturöversikten och regionernas etappplansplaner

Nylands strukturöversikt skildrar målbilden för landskapets regionstruktur kring år 2050 som är landskapsplanens mållår. I strukturöversikten anges på en översiktlig nivå de områden dit landskapets tillväxt kan riktas på ett hållbart sätt. Sådana områden är landskapets kärn- och randområde som stöder sig på huvudstadsregionen och dess olika centrum samt landskapets övriga centrum. På kartan anges också huvudelementen och utvecklingskorridorerna för grönstrukturen och trafiknätet på internationell, nationell och landskapsnivå.

I det beredningsmaterial till Nylandsplanen som var framlagt på våren 2018 gick strukturöversikten under namnet strukturplan. Utifrån responsen på beredningsmaterialet har avsikten varit att bereda en lösning i en mer visionär riktning. På grund av strukturöversiktens strategiska karaktär framställs strukturöversikten på ett förenklat sätt och den består av översiktliga utvecklingsprincipbeteckningar. Strukturöversikten har inte heller några rättsverkningar. Strukturöversiktens innehåll och utgångspunkter beskrivs närmare i kapitel 4.

Principerna för områdesanvändning som anges i strukturöversikten preciseras i regionernas etappplansplaner. Vid utarbetandet av

regionernas etappplansplaner har det också varit möjligt att fokusera på teman som ansetts vara väsentliga för respektive region, det vill säga så kallade regionernas specialfrågor. Valet av dessa teman har gjorts i samarbete med regionens kommuner och andra myndigheter. Trots att ett tema behandlas i samband med planarbetet innebär det inte nödvändigtvis att temat i fråga ingår i landskapsplanens lösning.

I regionernas etappplansplaner anvisas objekt, områden, zoner och förbindelser som är viktiga med tanke på landskapets utveckling. Dessutom fastställer man utvecklingsprinciperna för dem. Det har också utfärdats allmänna planeringsbestämmelser som gäller hela planområdet.

Lösningarna i regionernas etappplansplaner presenteras temavis i kapitel 5:

- 5.2 hållbar styrning av tillväxten
- 5.3 färd sätt och logistik
- 5.4 näringar och handel
- 5.5 miljöns resurser och dragningskraft
- 5.6 energi
- 5.7 teknisk försörjning
- 5.8 miljöolägenheter
- 5.9 försvar och gränsbevakning



Bild 4. Nylandsplanen omfattar Helsingforsregionen, västra Nyland och östra Nyland, och varje region har fått sin egen etappplansplan.

Lösningarna för trafiken i etappplansplanerna för västra och östra Nyland är utgångspunkten för trafiksystemplaner som utarbetas för dessa regioner. Trafiklösningarna i Helsingforsregionens etappplansplan utgår från den del av MBT 2019-arbetet som berör trafiksystemet. I arbetet med Helsingforsregionens etappplansplan och MBT 2019-planen har man också haft ett tätt samarbete vad gäller fokusområdena för markanvändningen.

Regionernas specialfrågor

Regionernas specialfrågor preciserar Nylandsplanens allmänna planeringsprinciper ur varje regions perspektiv. Specialfrågorna har utarbetats skilt för varje region i planens beredningsfas utifrån omfattande växelverkan med politiska styrgrupper bestående av kommunala

beslutsfattare i respektive region, med kommunernas tjänstemän och övriga intressegrupper samt på basis av bakgrundsutredningar. Specialfrågorna tar fasta vid regionernas särdrag och lyfter fram vad respektive region särskilt vill fokusera på i planarbetet utöver de gemensamma planeringsfrågorna som berör hela Nyland.

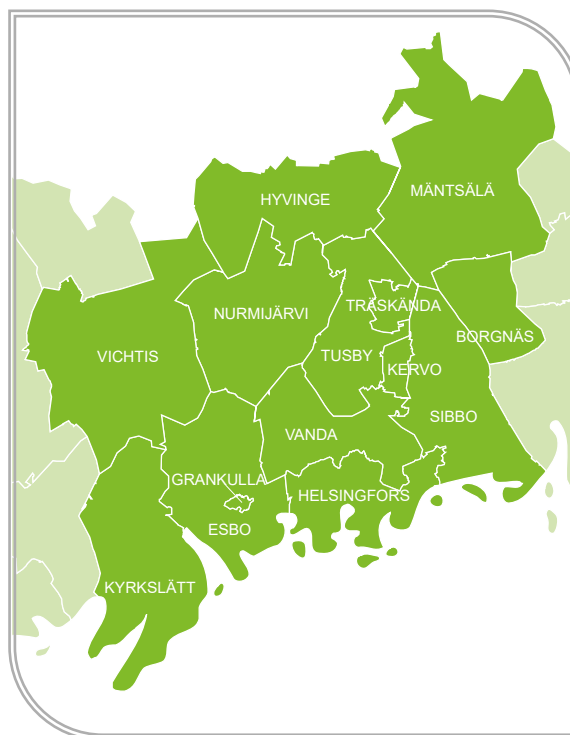
Regionernas etappplansplaner har utarbetats i växelverkan med de politiska styrgrupperna, regionernas sakkunniggrupper och övriga centrala intressegrupper. Alla regionala specialfrågor som har identifierats syns nödvändigtvis inte i de regionala etappplansplanernas lösningar, men de kan behandlas till exempel genom utredningar eller genom främjandet av genomförandet av landskapsplanen. I kapitel 7.5 beskrivs hur regionernas specialfrågor har beaktats i planlösningarna eller i den övriga planberedningen.

Specialfrågor i Helsingforsregionen

- Samordna Helsingforsregionens etapplandskapsplan och MBT 2019-planen
- Skapa förutsättningar för en betydande tillväxt av bostadsproduktionen och service- och näringsverksamheten utgående från den befintliga strukturen.
- Kontrollerat styra tillväxten till centrumen, områden med järnvägstrafik och andra områden för hållbar trafik med beaktande av miljöns värden
- Förbättra utvecklingsförutsättningarna för en nätverksliknande kollektivtrafik och samtidigt främja smidiga, trygga och utsläppsnåla färdstätt.
- Trygga verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för koncentrationer och trafikförbindelser som är viktiga med tanke på den internationella konkurrenskraften
- Ta i beaktande Helsingfors-Vanda flygplats betydelse och inverkan
- Främja närings- och företagsverksamheten med beaktande av regionens olika behov och styrkor
- Främja grönbältets dragningskraft så att det svarar på den växande efterfrågan på rekreation och turism

Det viktigaste med arbetet med Helsingforsregionens etapplandskapsplan har varit att samordna de parallella planeringsprocesserna som berör regionens landskapsplan och MBT 2019-planen. Dessa kompletterar varandra och inverkar båda på hur området markanvändning, boende, trafik, service, näringar och miljö utvecklas i Helsingforsregionen i framtiden. Landskapsplanen är en långsiktig och, vad gäller dess ämnesområden, en omfattande och översiktlig plan. MBT 2019-planen fokuserar på det kommande årtiondet, på förverkligandet och i synnerhet på trafik och boende.

Man strävar efter att i första hand styra den kommande befolkningstillväxten till områden som lätt nås med hållbara färdstätt. På det här sättet vill man stöda hållbara sätt att ta sig fram, såsom att promenera, cykla och använda kollektivtrafik, vilket har en central betydelse



för klimatutsläppen och för att vardagen ska vara smidig för invånarna. Samtidigt förhindrar man att den omkringliggande grönstrukturen splittras.

Med tanke på hela Finlands internationella konkurrenskraft är viktiga utvecklingsobjekt bland annat regioncentrumen, internationella hamnar, Helsingfors-Vanda flygplats och övriga kompetenscentrum samt förbindelserna mellan dem. Trafiksystemet ska utvecklas så att dess struktur är mer nätverkslik. Det sker bland annat genom att förbättra de tvärgående förbindelserna. Koncentrationerna i regionen och förbindelserna mellan dem är avgörande för hela regionens dragningskraft eftersom regionen i huvudsak tävlar om invånare, experter och företag med andra internationella metropolområden.

Befolkningstillväxten medför en ökad efterfrågan på kvalitativa och lättillgängliga rekreationsområden. I Helsingforsregionen svarar speciellt regionens grönbälte och utvecklingen av det på den ökande efterfrågan på rekreationsområden. Grönbältet är inte viktigt bara för människornas välbefinnande utan också för ekosystemtjänster som naturen producerar samt för naturens mångfald.

Specialfrågor i östra Nyland

- Förbättra tätortsstrukturens tillgänglighet och trafiknätet
- Ta i beaktande en mångsidig näringsstruktur
- Trygga verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsmöjligheterna för energi- och den kemiska industrin
- Stöda centrumen och möjliggöra en attraktiv bostadsmiljö och fungerande vardag samt olika boendeformer
- Lyfta fram och utnyttja miljöns värden och potential inom t.ex. turismen
- Förstärka Borgås ställning som regionens "motor"



Ett av de viktigaste temana som ska behandlas i etappplansplanen för östra Nyland är trafik och rörlighet. Viktiga frågor är bland annat utvecklingen av pendeltrafiken i riktning mot huvudstadsregionen och regionens interna trafik samt förbindelserna till centrumen i de närliggande landskapen.

I regionen finns ett brett utbud av olika näringsformer. Det omfattar allt från naturresurss ekonomi till högteknologiföretag, handel och utbildning. En egen speciell helhet bildar den omfattande energi- och kemiindustrin i Sköldvik, vars utveckling förutsätter planering även på landskapsnivå.

En varierande och rik miljö gör östra Nyland till en attraktiv region för såväl invånare som besökare och olika näringar. Utöver den byggda miljöns attraktiva objekt hör till värdefulla landskapselement bland annat ådalarnas

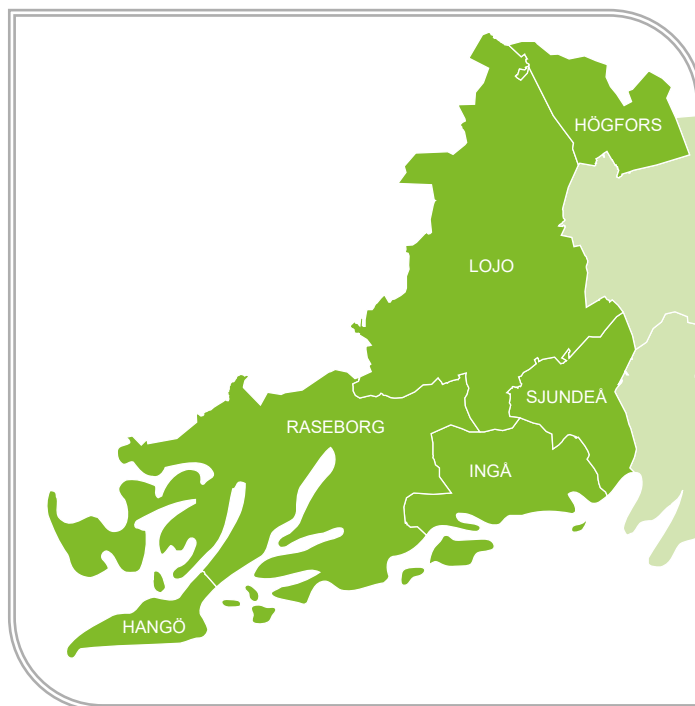
kulturlandskap jämte byar och herrgårdar samt kustens och skärgårdens maritima miljö.

Det är viktigt att även i framtiden kunna erbjuda mångsidiga alternativ för boende i regionen. Genom planläggningen försöker man hitta en balans mellan att skydda miljön och utnyttja den på ett hållbart sätt.

Centrumen i regionen är olika till sin natur och skapar en god utgångspunkt för att planera Östra Nyland som ett nätverk där varje centrum har sin egen roll. Borgå är regionens starkaste centrum och "motor", vars framgång är viktig för hela regionens konkurrenskraft. Det är också viktigt att förstärka de övriga centrumen genom att skapa förutsättningar för närservice, kollektivtrafikförbindelser och övrig verksamhet. Landsbygdsnäringsarna och den landsbygdsmiljö de bevarar har sin egen viktiga roll för regionens livskraft.

Specialfrågor i västra Nyland

- Person- och godstrafiken ska vara smidig
- Näringslivet främjas med beaktande av regionens olika behov och styrkor
- Se till att det ekologiska nätverket är funktionsdugligt samt värna om naturvärdena
- Ta i beaktande förnybara energiformer och den samhällstekniska försörjningens behov
- Styra nybyggande på ett hållbart sätt till de bäst tillgängliga tätorterna
- Göra samhällsstrukturen tätare i de mest mångsidiga centrumområdena
- På ett hållbart sätt utveckla turism- och fritidsverksamhet som utnyttjar de värdefulla kulturmiljöerna och regionens vattendrag och närheten till havet



Västra Nylands etappplansplan tar särskilt fokus på smidiga trafikförbindelser såväl för person- som för godstrafiken. Från regionen pendlar man i synnerhet till huvudstadsregionen, och därför är det viktigt att kollektivtrafiken är fungerande på vägarna och banorna. Godstrafiken i sin tur grundar sig på hamnarna som är viktiga för regionens mångsidiga näringsliv, av vilka Hangö hamn är den viktigaste hamnen för import och export. Förutom genom att utveckla trafiklederna är det också möjligt att främja en smidig och säker godstrafik genom att fästa uppmärksamhet vid markanvändningen invid lederna.

Servicen i regionens attraktiva städer och tätorter som kan nås med hållbara färdsätt tryggas bäst genom att förtäta och utveckla samhällsstrukturen i de befintliga centrumen så att deras särdrag tas i beaktande. Man strävar också efter att nybyggande i första hand styrs till lättillgängliga centrum.

Det är också viktigt att värna om det ekologiska nätverket och naturvärdena, eftersom det i västra Nyland finns naturområden som är värdefulla såväl på landskapsnivå som på riksnivå. Naturvärdenas särdrag grundar sig framför allt

på Salpausselkä, Lojo sjö, kalksten i jorden och den vidsträckta skärgården. De rika kulturmiljöerna ökar också regionens dragningskraft. De omfattar bland annat gamla trästäder, bruksmiljöer, nationellt värdefulla landskapsområden och vårdbiotoper.

Regionen erbjuder goda förutsättningar för ett högklassigt boende samt för att utveckla turismen och fritidsverksamheten. Naturen och miljön måste ändå utnyttjas på ett hållbart sätt.

3.3 Planhandlingar

Nylandsplanen 2050 omfattar tre separata plankartor för Helsingforsregionens, Västra Nylands och Östra Nylands etappplansplaner samt tre separata dokument med beteckningar och bestämmelser för varje etappplansplan. Planbeskrivningen, kartbilagorna till planbeskrivningen och de övriga bilagorna är gemensamma för samtliga tre etappplansplaner. I planbeskrivningen beskrivs målen och utgångspunkterna för Nylandsplanen 2050, planlösningarna och deras motiveringar, resultatet av



konsekvensbedömningen samt övriga väsentliga frågor som gäller planerna. Plankartorna samt beteckningarna och bestämmelserna är handlingar som har rättsverkningar. Planbeskrivningen, kartbilagorna till planbeskrivningen och de övriga bilagorna är planhandlingar som saknar rättsverkningar.

Plankartorna för regionernas etapplandskapsplaner anges i skalan 1:250 000. Av plankartorna har sammanställts också en inofficiell sammanställning som omfattar hela Nyland eller planområdet för Nylandsplanen 2050.

Kartbilagorna är en del av planbeskrivningen och de har sammanställts som ett eget material. Kartbilagorna framställs i form av förminskningar i storlek A3 och de anges i ändamålsenlig skala. Det finns två olika typer av kartbilagor: I de förtydligande kartbilagorna anges separat särskilda beteckningshelheter som också finns på plankartan med rättsverkningar. I kartbilagorna som ger bakgrund anges bland annat bakgrundsinformation som använts vid beredningen av Nylandsplanen, till exempel utredningar om

ämnesområden som inte behandlas som en egen helhet i planarbetet.

I regionernas etapplandskapsplaner används områdesreserverings-, objekts- och linjebeteckningar samt egenskaps- och utvecklingsprincipbeteckningar. Till de flesta planbeteckningarna hör planeringsbestämmelser, som i första hand styr kommunernas planläggning och olika myndigheters övriga planering av områdesanvändningen. Utöver dessa ges också allmänna planeringsbestämmelser som till exempel berör stora områdeshelheter eller hela planområdet. Planernas beteckningstyper och bestämmelser samt hur de ska tolkas beskrivs närmare i kapitel 6.1 och i dokumentet Beteckningar och bestämmelser.

Då regionernas etapplandskapsplaner träder i kraft upphäver etapplandskapsplanerna de gällande planerna inom sitt område med undantag av lösningen för vindkraft i etapplandskapsplanen 4 för Nyland samt landskapsplanen för Östersundomområdet. Den rådande landskapsplanesituationen beskrivs i kapitel 2.3.

4. STRUKTURÖVERSIKTEN

Nylands strukturöversikt skildrar målbilden för landskapets regionstruktur kring år 2050. Strukturöversikten är en bakgrundsvision utan rättsverkningar som styr regionernas planer. I beredningsmaterialet för Nylandsplanen 2050 kallades strukturöversikten för strukturplan. Utifrån responsen har avsikten varit att bereda en lösning i en mer visionär riktning och strukturplanen ändrades till en strukturöversikt utan rättsverkningar.

4.1 Utgångspunkterna för strukturöversikten

Nyland kommer att växa kraftigt i framtiden. Den största utmaningen för landskapet kommer därför att vara att lösa frågan hur befolkningens och arbetsplatsernas ökning ska kunna förverkligas på ett så hållbart sätt som möjligt. För Nyland godkändes år 2017 en målsättning om att landskapet ska vara kolneutralt senast 2035. Målet för Nylands strukturöversikt är att svara på detta mål, i synnerhet då det gäller region- och samhällsstruktur, grönstruktur och trafik. Beträffande region- och samhällsstrukturen och trafiken är målsättningen i första hand att minska på energibehovet genom att stödja sig på den befintliga strukturen. Grönstrukturen har i sin tur stor betydelse för stävjandet av och anpassningen till klimatförändringen samt för miljöns produktionsförmåga och dragningskraft.

Strukturöversikten utgår från utredningen Strukturmodeller för Nyland 2050 där man granskade tre olika utvecklingsmöjligheter för regionstrukturen och trafiksystemet i Nyland fram till år 2050. Enligt konsekvensbedömningen verkar en modell där tillväxten koncentreras till ett ställe och en modell där tillväxten koncentreras till flera centrum bäst uppfylla planens mål. Därmed utgår också strukturöversikten från dessa modeller. Då det gäller trafiken framhävs i strukturöversikten internationella

och riksomfattande utvecklingskorridorer, som skapar en grund för Nylands och hela Finlands konkurrenskraft. Genom strukturöversikten ingår Nyland i en vidare referensram som en del av nätverken för utvecklingskorridorer på internationell nivå och i Södra Finland.

Ur ett internationellt perspektiv är Nyland beläget där två TEN-T-kärnnätsskorridorer korsar varandra (Bild 5). TEN-T är ett trafiknät som omfattar hela Europa och vars kärnnätsskorridorer borde vara klara i slutet av 2030. Rail Baltica och Tallinntunneln som bägge planeras skulle bättre än i dagens läge koppla samman Nyland och Finland med kärnnätsskorridoren Nordsjön–Östersjön som går i nord-sydlig riktning.

Helsingfors-Vanda flygplats, hamnarna samt vägarna och järnvägen kopplar samman Nyland med det internationella nätet av utvecklingskorridorer. Nyland är också en knutpunkt för

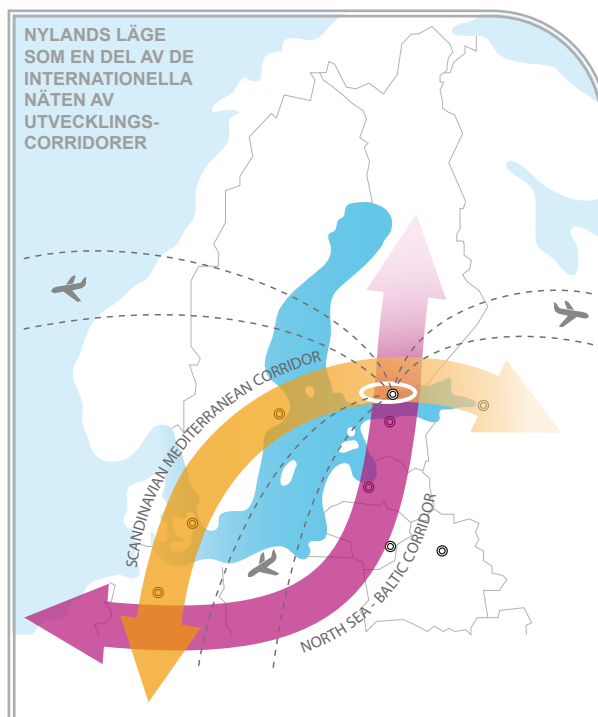


Bild 5. Nyland ligger i knutpunkten mellan två internationella utvecklingskorridorer.

internationella transporter från övriga delar av Finland, vilket betyder att det är avgörande för hela landets internationella handel att exporten och importen via Nyland tryggas. Från Nyland går redan nu en snabb tågförbindelse via Lahtis och Kouvola till S:t Petersburg. Mellan Helsingfors och Tallinn förekommer det redan i dagens läge frekvent och lönsam linjetrafik som kombinerar person- och godstrafik. Från Nyland går också goda fartygsförbindelser till S:t Petersburg, Sverige och Tyskland och från dessa vidare till Mellaneuropa.

Som en följd av snabbare förbindelser kan närapå hela södra Finland och till och med Tallinnregionen i framtiden utgöra ett enda stort pendlingsområde. Genom att förbättra dessa förbindelser utvidgas Nylands arbetsmarknadsområde samtidigt som det skapar bättre förutsättningar för arbetskraftens rörlighet. Det här förbättrar avsevärt regionens konkurrenskraft och dragningskraft och har betydande nytta för den regionala ekonomin.

Särskilt betydande för hela Finland är den tillväxttriangel som huvudstadsregionen, Tammerforsregionen och Åboregionen bildar i södra Finland. I framtiden är det viktigt att utveckla

trafikförbindelserna inom triangelområdet och vidare till övriga delar av Finland. Södra Finlands område förenas av ett nätverk bestående av fyra betydande utvecklingskorridorer (Bild 6). Varje korridor kopplas till Nyland och huvudstadsregionen och sträcker sig därifrån antingen i västlig, nordvästlig, nordostlig eller östlig riktning. Korridorerna är Helsingfors–Åbo, Helsingfors–Tavastehus–Tammerfors, Helsingfors–Lahtis–Kouvola och Helsingfors–Kotka. Därtill är Hangö–Hyvinge–Borgå en utvecklingskorridor av betydelse på landskapsnivå.

Utvecklingskorridorer som med tanke på den regionala ekonomin och en utvidgning av arbetsmarknadsområdet i första hand ska utvecklas är Helsingfors–Tammerfors och Helsingfors–Åbo. Av dessa finns den största potentialen i riktning mot Tammerfors på grund av att Tammerforsregionens invånarantal, den förväntade tillväxten och randområdet (annorlunda knutpunkt för trafiken) är större, samt även på grund av att den internationella tillgängligheten förbättras för hela Finlands del till följd av Flygbanan och Tallinntunneln.

Utvecklingskorridorer som med tanke på logistiken och godstrafiken i första hand ska



Bild 6. Nyland som en del av södra Finlands nät av utvecklingskorridorer.

utvecklas är Helsingfors–Tammerfors och Helsingfors–Lahtis–Kouvola. Utvecklingskorridoren Helsingfors–Tammerfors ingår i Finlands tillväxtkorridor, som fortsätter från Tammerfors vidare norrut i Finland. Utvecklingskorridoren Helsingfors–Lahtis–Kouvola utgör en förbindelse till östra Finland och Ryssland. Transportvägarna österut kommer i framtiden att få en större betydelse om transportererna till Ryssland ökar.

Den tvärgående utvecklingskorridoren Hangö–Hyvinge–Borgå är viktig för Nylands interna logistik men också för den internationella logistiken som löper via Hangö. Förbindelserna i riktning mot Åbo och Kotka hör till den internationella utvecklingskorridoren E-18, som fortsätter från Stockholm till södra Sverige och från Kotka till Ryssland. Dessa förbindelser för person- och godstrafik som kopplar samman det övriga Finland med det internationella korridornätet ska förstärkas ytterligare bland annat genom att utveckla bannätet samt Nylands interna förbindelser och områden för logistik.

Nya initiativ som på längre sikt är viktiga för både person- och godstrafiken är utvecklingen av förbindelsen till Tallinn och Europa och utvecklingen av förbindelsen till S:t Petersburg. Tillgängligheten i riktning mot Tallinn är särskilt viktig för Nyland på grund av den livliga pendlingen, godstrafiken och turismen. Godstrafiken från Finland via Tallinn till Mellaneuropa ökar och planerade Tallinntunneln och Rail Baltica-förbindelsen ger transportrutten en ännu större betydelse än tidigare. En fast järnvägsförbindelse via Baltikum till Polen, Tyskland och Holland för Finland allt närmare Europa och kopplar samman Estlands och södra Finlands marknadsområden, vilket har regionalekonomisk nytta för hela Finland. Det är viktigt att förbereda sig på Östbanan för snabb passagerartrafik.

Val som berör utveckling grundar sig dels på utredningar som utarbetats i samarbete med grannlandskapen och internationella samarbetsnätverk. De viktigaste utredningarna är följande: Uudenmaan rakennemallit från 2017 (strukturmodeller för Nyland) och dess konsekvensbedömning, Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta från 2016 (jämförelse av södra Finlands transportkorridorer utgående från regionalekonomin), Etelä-Suomen käytäväverkoston profiloitiselvitys

från 2017 (profilering av södra Finlands korridornätverk) och Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys från 2017 (utredning av logistiken på södra Finlands trafikkorridorer).

4.2 Strukturöversiktens innehåll

Nylands strukturöversikt omfattar hela Nyland och presenterar en målbild av Nylands regionsstruktur år 2050 (Bild 7). Avsikten är att strukturöversikten ska skapa förutsättningar för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling i enlighet med Nylandsplanens mål och de riksomfattande målen för områdesanvändningen. I strukturöversikten anges på en översiktlig nivå de områden dit landskapets tillväxt kan riktas på ett hållbart sätt. På kartan anges också trafikens och centralortsnetets samt grönstrukturens huvudelement.

På grund av strukturöversiktens strategiska karaktär är framställningssättet förenklat och visionärt. Principerna som anges i strukturöversikten konkretiseras i form av planlösningar i regionernas etapplaner. Strukturöversiktens innehåll har presenterats utgående från följande helheter:

- Tillväxt på hållbara områden
- Internationella och nationella förbindelser
- Hållbara dagliga färdsätt
- En attraktiv miljö
- Specialiserade regioner och näringar

Tillväxt på hållbara områden

Enligt strukturöversikten sker tillväxten i Nyland i första hand i områden för hållbar tillväxt. På dessa områden finns bättre förutsättningar för hållbara färdsätt och god tillgänglighet till service jämfört med andra områden, och de grundar sig i huvudsak på den befintliga regionstrukturen. För att uppnå målen för Nylandsplanen styrs tillväxten i första hand till huvudstadsregionen, centrum, stationsomgivningar och andra knutpunkter för kollektivtrafiken. På dessa områden ska särskild uppmärksamhet fästas vid att skapa förutsättningar för ett mångsidigt bostadsutbud, hållbara färdsätt och närings- och företagsverksamhet som befolkningsutvecklingen förutsätter.

STRUKTURÖVERSIKT FÖR NYLAND

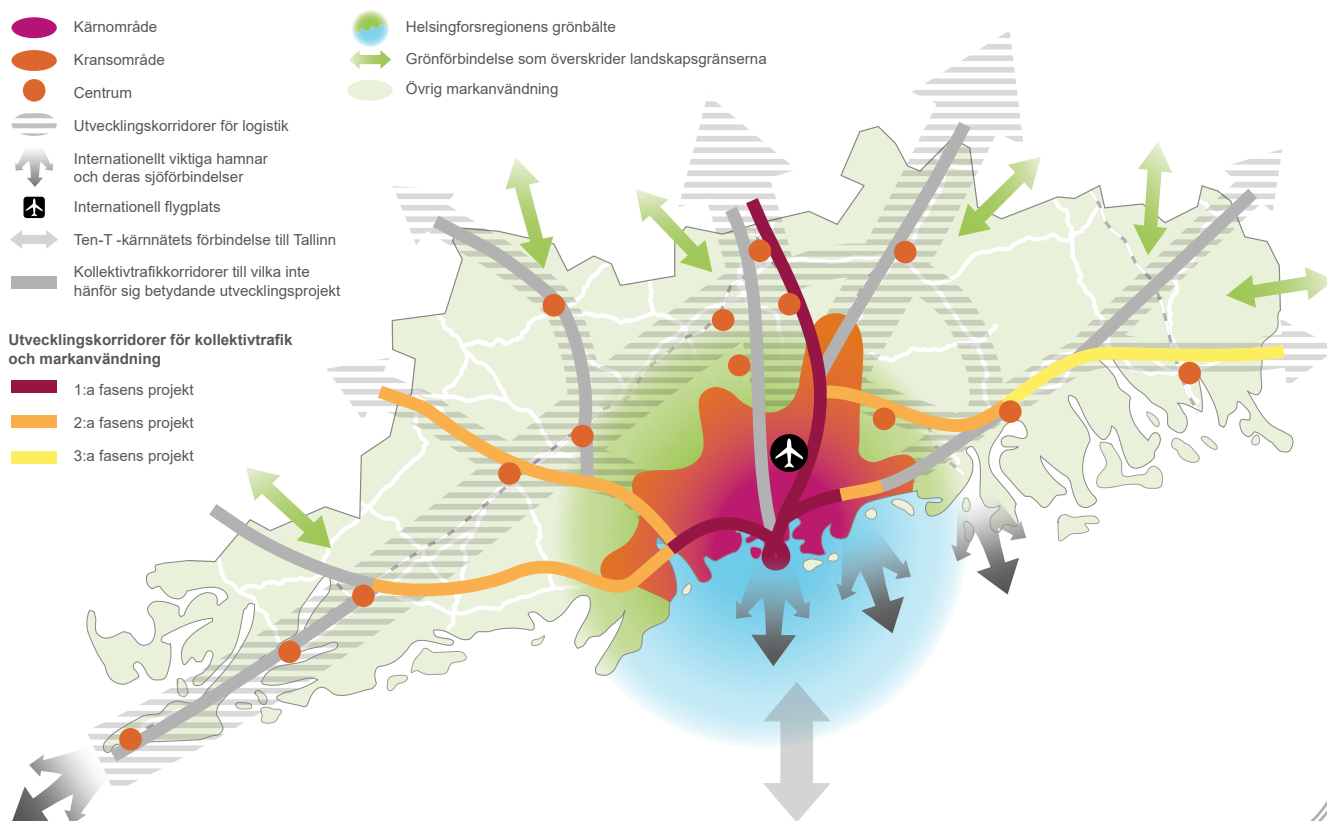


Bild 7. Strukturöversikt för Nyland 2050.

För att ange områden för hållbar tillväxt har man använt en stor mängd bakgrundsinformation. De mest centrala utgångspunkterna har varit god tillgänglighet till service och servicens mångsidighet (centrum), tillgängligheten vad gäller hållbara färdstätt och hur dessa kan stöda sig på den befintliga strukturen. I arbetet har man utnyttjat allt material som berör planläggningen på landskapsnivå, av vilket strukturmottredningen jämte utvärderingar och konklusioner har varit ett av de viktigaste.

I strukturöversikten anges med röd och mörkorange färg de zoner och centrum, till vilka största delen av den tillväxt som förutspås i Nyland riktas. Markanvändningen ska effektiviseras i synnerhet i centrumen och de närliggande områdena, vilket stöder förutsättningarna för service och hållbara färdstätt. Centrumen ska utvecklas som mångsidiga koncentrationer för boende, arbetsplatser, detaljhandel och övriga servicekoncentrationer.

Det röda området i mitten på kartan är kärnområdet. Detta tätbebyggda och funktionellt enhetliga område omfattar Helsingfors och delar av Esbo och Vanda. På kärnområdet kan tjänsterna lätt nås med hållbara färdmedel, det vill säga till fots, med cykel och kollektivtrafik. Kärnområdet utvecklas som en nätverkslik stad med kollektivtrafik, vilket innebär att förutom att utveckla de nuvarande radiella kollektivtrafikkörbindelserna som löper från Helsingfors centrum i olika riktningar ska man också utveckla huvudstadsregionens tvärgående förbindelser.

Kärnområdet omges av ett randområde i orange färg. Området är tätbebyggt och urbant. De närliggande centrumen och deras service kan lätt nås och från området finns det också goda kollektivtrafikkörbindelser till huvudstadsregionen. Bland annat Kyrksläotts huvudtätort och Veikkola, Klövskog i Nurmijärvi, Kervo och Träskända hör till randområdet.



Nylands mångsidigaste och viktigaste centrum syns på kartan i form av orangefärgade punkter. Det är viktigt att stödja centrumens livskraft genom att koncentrera tillväxten till centrumen. Centralorts nätet anges inte skilt för sig i kärnområdet eller randområdet, utan centrumen ingår i dessa områden. De mångsidigaste och mest betydande centrumen som ligger utanför dessa områden har identifierats med hjälp av geografisk information och expertkunskap.

I strukturöversikten anges de mångsidigaste och största centrumen i varje region. Dessa ligger invid huvudleder eller utvecklingskorridorer och kan nås med hållbara färdmedel. Centrumbebyggelse preciseras i regionernas planer.

I strukturöversikten strävar man efter att tillväxten styrs på ett hållbart sätt som en del av den befintliga region- och samhällsstrukturen. Målsättningen är att ingen betydande andel ny markareal ska tas i användning för byggverksamhet, utan den befintliga infrastrukturen ska först utnyttjas till fullo. Ur miljöns synvinkel främjar det här bland annat bevarandet av gröna och rekreativområden och ekologiska nätverk. Kompletterande byggande stöder närservicens verksamhetsförutsättningar och ökar möjligheterna

att färdas på ett hållbart sätt. Ur den kommunala ekonomins synvinkel är det betydligt förmånligare att styra ny markanvändning i närheten av befintlig service och infrastruktur än att bygga helt nya områden. Eventuella nya områden ska kopplas till den övriga samhällsstrukturen med hjälp av tillräckliga kollektivtrafikförbindelser.

Internationella och nationella förbindelser

Huvudstadsregionen som växer snabbt utgör ett rikscentrum och en knutpunkt för internationella förbindelser och från regionen ska det finnas goda internationella och nationella förbindelser. Ett av strukturöversiktens mål är att ange en prioritetsordning för den internationella flyg- och sjötrafikens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar och för logistik- och kollektivtrafikförbindelserna på nationell nivå och landskapsnivå.

I strukturöversikten ingår de viktigaste utvecklingskorridorerna för kollektivtrafik och markanvändning. De kopplar huvudstadsregionen till övriga Nyland och de övriga landskapen i Finland. För att bättre koppla kollektivtrafiken på nationell och landskapsnivå till den regionala kollektivtrafiken ska trafiklederna och kollektivtrafikens omstigningsplatser och anslutningsparkeringar förbättras. Till en del av kollektivtrafikkorridorerna hänför sig också ett betydande utvecklande av markanvändningen och dessa korridorer anges i strukturöversikten som utvecklingskorridorer för kollektivtrafik och markanvändning.

I strukturöversikten anges de viktigaste utvecklingskorridorerna för logistiken i Nyland. Till dessa koncentreras förutom godstrafik också branschens arbetsplatser och produktion. En del av korridorerna omfattar både järnväg och landsväg, och en del innefattar endast någondera. Genom att logistikverksamheten koncentreras till stora enheter i närheten av trafiksystemets viktiga knutpunkter är det möjligt att effektivisera verksamheten så att transporternas internationella konkurrenskraft förbättras och det uppstår nya tjänster för logistikaktörerna. I strukturöversikten anges också logistikens viktigaste knutpunkter i Nyland: den internationella flygplatsen Helsingfors-Vanda och de

internationellt mest betydande hamnarna i Hangö, Helsingfors och Sköldvik. Hamnbeteckningarna anger samtidigt också hamnarnas sjöförbindelser.

Östbanan, ESA-banan och Tallinntunneln är de viktigaste projekten som förbättrar internationell tillgänglighet och dessa projekt förbättrar både Nylands och hela Finlands konkurrenskraft. TEN-T-kärnnettkorridoren till Tallinn anges i strukturöversikten med pil. Pilen beskriver den nuvarande förbindelsen som grundar sig på fartygstrafik, men samtidigt också den planerade Tallinntunneln. Verksamhets- och utvecklingsförutsättningar för hamnarna i Helsingfors centrum ska tryggas fram till att tunnelförbindelsen byggs och även efter det, eftersom efterfrågan på fartygstrafiken ännu efter att tunneln har byggts torde vara på nuvarande nivå till följd av att transporterna ökar.

Hållbara dagliga färdstätt

Förutsättningarna för hållbara färdstätt stöds bäst med en tätare samhällsstruktur och genom att styra tillväxten till områden som lätt kan nås med hållbara färdmedel samt intill kollektivtrafikkorridorer och centrum. Kollektivtrafikprojekt som en kraftig befolkningstillväxt och en nätverksliknande stadsstruktur förutsätter ska främjas på kärnområdet och randområdet som stöder sig på kärnområdet. Utvecklingen av de största stadscentrumen och trafikförbindelserna mellan centrumen och huvudstadsregionen ska stödas, i synnerhet med kollektivtrafik och anslutningstrafik. Förbindelserna till det närmaste stadscentrumet från de mindre centrumen, tätorterna och glesbebyggelsen ska utvecklas med hjälp av anslutningstrafik.

För att förbättra Nylands och hela södra Finlands arbetsmarknadsområde är det viktigt att främja stambanans utveckling och ökandet av dess kapacitet med hjälp av olika åtgärder (bland annat med Flygbanan och genom att öka kapaciteten på järnvägen mellan Helsingfors och Böle stationer) samt att förbereda sig på byggandet av ESA-banan i riktning mot Åbo (s.k. entimmeståg), Esbo stadsbana som är en förutsättning för banan och Östbanans banavsnitt som sträcker sig till Borgå. Kollektivtrafikförbindelserna från Borgå och Lojo i riktning

mot huvudstadsregionen ska förbättras innan järnvägsinvesteringarna förverkligas. Kustbanans kollektivtrafik mellan Helsingfors och Åbo och kollektivtrafiken i riktning mot Klövskog och Nickby ska också utvecklas på ett sätt som stöder sig på de befintliga järnvägarna.

Inom randområdet framhävs goda förbindelser till närliggande centrum och radiella förbindelser till huvudstadsregionen. På längre sikt ska man också satsa på de tvärgående förbindelserna och bereda sig på kollektivtrafikprojekt som en mer nätverksliknande samhällsstruktur förutsätter. På strukturöversiktens områden för hållbar tillväxt koncentreras tillväxten i synnerhet utgående från centrumen, vilket stöder servicens verksamhetsförutsättningar och möjligheterna till hållbara färdstätt.

Strukturöversiktens linjer i olika färger skildrar i vilken ordning Nylands utvecklingskorridorer för kollektivtrafik och markanvändning ska förverkligas. Längs de här korridorerna finns i framtiden de bästa förutsättningarna för att utveckla både markanvändningen och kollektivtrafiken.

En attraktiv miljö

En mångsidig miljö som inbegriper grönområden, naturtillgångar och kulturmiljöer är en viktig resurs för landskapet. Den gör landskapet mera attraktivt för såväl invånare och företag som turister. En kraftig tillväxt medför ett betydande tryck på Nylands gröstruktur till följd av såväl ökad byggverksamhet som den växande befolkningens behov av rekreation. Skyddsvärden, naturens mångfald, en enhetlig gröstruktur, ekosystemtjänster, det ekologiska nätverkets kontinuitet och kulturmiljöns värden ska tas i beaktande och tryggas på samtliga planeringsnivåer. Det rekommenderas att en hållbar användning av naturresurserna främjas på hela planeringsområdet.

I strukturöversikten anges landskapsöverskridande grönförbindelser och annan markanvändning som förutom boende och produktionsområden också omfattar grönområden. Grönstrukturen spelar en stor roll för stävjandet av och anpassningen till klimatförändringen samt för miljöns produktionsförmåga och dragningskraft. Skogar och andra obebyggda grönområden

fungerar som kolsänkor och dämpar översvämningar och ytvattenavrinning. Ny byggverksamhet ska således i huvudsak planeras intill den befintliga strukturen, så att så lite ny markareal som möjligt används för byggverksamhet. Det här bidrar till att trygga de ekologiska nätverkens och grönförbindelsernas kontinuitet i Nyland samt på landskapsöverskridande nivå. Genom att undvika byggande på och en splittring av vidsträckta och sammanhängande skogs- och åkerområden tryggar man också verksamhetsförutsättningarna för jord- och skogsbruk.

Helsingforsregionens grönbälte anges i strukturöversikten. Syftet med beteckningen är att lägga fokus på den helhet som Helsingforsregionens grönområden och -förbindelser bildar. Med hjälp av grönbältet vill man svara på den allt större efterfrågan på rekreativsmöjligheter och undvika trängsel på grönområdena och den negativa inverkan det skulle ha på grönområdenas kvalitet. Samtidigt vill man värna om grönstrukturens värden och se till att områden och ekologiska förbindelser som är viktiga för naturens mångfald bevaras.

I Helsingforsregionen är det särskilt viktigt att fästa uppmärksamhet vid grönstrukturhelheten eftersom en betydande del av befolkningstillväxten och nybyggandet i Nyland riktas till huvudstadsregionen och de omgivande kranskommunerna. Grönbältet omfattar vid sidan av grönstrukturen också havsområdet och skärgården utanför Helsingforsregionen, vilka har en allt större betydelse som en attraktionsfaktor för turismen och en resurs för nylänningarna. Kusten och skärgården ska utvecklas som ett mångsidigt område som inbegriper olika funktioner och markanvändningsformer, med beaktande av områdets naturvärden och övriga ramvillkor.

Den övriga markanvändning som anges i strukturöversikten omfattar huvudsakligen funktioner i anslutning till boende, produktion och grönstruktur på landskaps- och lokal nivå. Det rekommenderas att bostads- och arbetsplatsbyggande som riktas till området i första hand styrs till områden för tätortsfunktioner. Verksamhetens miljökonsekvenser ska vara sådana att de passar in i den helhet som den omgivande markanvändningen bildar och inte märkbart försämrar miljöns värdefulla egenskaper.

Specialiserade regioner och näringar

Med hjälp av landskapsplanen är det möjligt att både direkt och indirekt stöda näringslivets verksamhets- och utvecklingsförutsättningar. Landskapsplanen påverkar indirekt till exempel då arbetskraftens tillgänglighet och rörlighet förbättras till följd av att trafiksystemet utvecklas. En tätare markanvändning har samma effekt då nya invånare och arbetsplatser slår sig ner i en redan befintlig struktur, vilket leder till att den lokala köpkraften ökar.

Tillgängligheten ska förbättras på både internationell nivå (utveckling av flygplatsen och hamnarna) och nationell och regional nivå (såsom utveckling av gods- och persontrafikens förbindelser). Genom att förbättra tillgängligheten stöder man också en utvidgning av Nylands arbetsmarknadsområde, vilket i sin tur förbättrar arbetskraftens rörlighet och har fördelar för den regionala ekonomin. Sådana strategiska infrastrukturprojekt som "utvidgar regionen" är bland annat: Flygbanan, ESA-banan, Tallinntunneln och Östbanan.

Genom att tillväxten koncentreras till centrumen och kollektivtrafikens knutpunkter stöder man verksamhetsförutsättningarna för arbetsplats- och kompetenskoncentrationer samt för service, såsom handel. Värnandet om miljöns attraktionsfaktorer, såsom naturobjekt och kulturmiljöer, samt utvecklingen av Helsingforsregionens grönbälte och den nyländska kusten och skärgården har indirekta verkningar på näringslivet. Miljöns attraktionsfaktorer gör Nyland mera attraktivt för invånarna, företagen och turisterna. Naturtillgångarna ska användas på ett hållbart sätt, bland annat genom att undvika att splittra enhetliga skogs- och åkerområden. Samtidigt tryggar man bland annat jord- och skogsbruksnäringarnas verksamhetsförutsättningar.

De nyländska kommunernas, regionernas och utvecklingskorridorernas olika styrkor och särdrag som berör näringslivet tas i beaktande i regionernas etappplansplaner. I den mer detaljerade planeringen ska skapas förutsättningar för att utveckla närings- och företagsverksamheten och även ta i beaktande en mångsidig bostadsproduktion som är viktig för näringslivet och som den växande befolkningen förutsätter.

» PLANLÖSNINGENS BESKRIVNING OCH MOTIVERINGAR



5. PLANLÖSNINGENS BESKRIVNING OCH MOTIVERINGAR

5.1 Planlösningens bakgrund och framställningssätt

Framtida förändringsfaktorer som ligger bakom planlösningen

Med Nylandsplanen avses en helhet som Helsingforsregionens, Östra Nylands och Västra Nylands etapplandskapsplaner bildar. Etapplandskapsplanerna utarbetas samtidigt. Bakom planlösningarna för dessa regionala etapplandskapsplaner ligger de framtida förändringsfaktorerna samt planarbetets mål och planeringsprinciper som fastställts utifrån dem. För att stödja arbetet med Nylandsplanen och Nylandsprogrammet som utarbetades parallellt utarbetade man år 2016 en framtidsgranskning som i stor utsträckning behandlar framtida förändringsfaktorer. I framtidsgranskningen lyftes fram flera förändringsfaktorer med inverkan på Finland och Nyland som planeringen bör förbereda sig på. En del av dessa fenomen är direkt kopplat till planeringen av områdesanvändningen, en del har främst indirekta konsekvenser genom andra kopplingar.

De mest betydande förändringsfaktorerna och megatrenderna med tanke på planarbetet är klimatförändring, internationalitet och urbanisering. Klimatförändringen är ett globalt, av människan orsakat miljö- och hållbarhetsproblem och stävjandet av klimatförändringen kräver stora förändringar i markanvändning, färd sätt, produktion och konsumtionsvanor. Nylandsplanen strävar för sin del efter att främja lösningar som är hållbara för klimatet bl.a. genom att styra tillväxten till den befintliga strukturen.

Internationalitet kommer fram i form av en tätare ekonomisk koppling till andra länder, en utvidgning av samarbete och integration samt blandade kulturer. Internationalitet framgår av flera mål och lösningar i landskapsplanarbetet.

Nylandsplanen främjar Nylands internationella tillgänglighet genom att beakta intressen på landskapsnivå samt landskapsövergripande och nationella intressen. Nylands internationella konkurrenskraft ökar tack vare den förbättrade tillgängligheten samt koncentration av tillväxten och en tätare samhällsstruktur. Det är av betydelse att trygga även miljövärden och grönsstruktur med tanke på Nylands internationella dragningskraft.

Megatrenden urbanisering har i Nylandsplanen nära samband speciellt med hållbar styrning av tillväxten, en tätare struktur och centrumens livskraft. Tillväxten styrs i första hand till centrum, huvudstadsregionens kärnzoner och tätorter. Livskraftiga centrum stöds genom lösningar för handel, markanvändning och trafik och man förbereder sig för tillväxt bl.a. genom att utveckla trafikförbindelser och anvisa rekreationsområden som lätt kan nås.

I enlighet med dessa förändringsfaktorer sammanfattar bild 8 de viktigaste planeringsfrågorna för planlösningen och de viktigaste metoderna genom vilka Nylandsplanen svarar på dem. Varje betydande förändringsfaktor beskrivs också närmare.

Efter att framtidsgranskningen blev färdig har klimatförändringen blivit ett allt viktigare tema i den samhälleliga diskussionen. På hösten 2018 publicerade den mellanstatliga klimatpanelen IPCC en rapport om att jordklotets temperatur har stigit med cirka en grad jämfört med den förindustriella tiden. Om klimatet fortsätter att bli varmare i nuvarande takt, överskrids målet från klimatmötet i Paris (2015) om att begränsa klimatuppvärmningen till 1,5 grader redan före mitten av seklet. Om denna gräns överskreds skulle det medföra betydande risker för både människor och naturen. Rapporten ger ett tydligt budskap om att klimatpolitiken ska bli mer ambitiös på alla nivåer och alla samhällssektorer.



Bild 8. Genom de viktigaste förändringsfaktorerna, planeringsfrågorna och metoderna som beaktats i arbetet med Nylandsplanen svarar man på de utmaningar och behov som identifierats.

(IPCC 2018.) I IPCC:s rapport från 2019 fäster man uppmärksamhet särskilt vid markanvändningens klimatkonsekvenser. Rapporten betonar mer än tidigare bland annat skogarnas betydelse som kolsänkor. (IPCC 2019.) Nyland siktar på att vara ett klimatneutralt landskap före utgången av 2035. Nylands landskapsfullmäktige godkände målet i december 2017 som en del av Nylandsprogrammet 2.0.

Under den senaste tiden har det kommit ny information om att naturens mångfald har utarmats. Den internationella naturpanelen IPBES:s forskning (Assesment report ... 2018) visar att naturens mångfald som försämras är ett lika stort hot för människan som klimatförändringen. Enligt Världsnaturfonden WWF:s Living Planet-index (2018) har populationer av vilda djur runtom i världen minskat alarmerande under de senaste 25 åren. I Finland har man fem gånger bedömt hur hotade arterna är. Enligt den nyaste bedömningen (2018) är 11,9 procent av 22 500 arter hotade, medan andelen hotade arter var 10,5 procent i den tidigare bedömningen. Den största orsaken till att arterna har blivit hotade är det minskade antalet livsmiljöer för arter och deras försämrade kvalitet. Särskilt förändringar i livsmiljöer i skogar, såsom förnyelse och skötsel

av skogar samt minskning av antalet gamla skogar, högväxta träd och murkna träd, ligger bakom att många arter är hotade. (Röda boken för Finlands arter 2019).

Digitalisering och bättre kommunikationsförbindelser har åtminstone inte hittills minskat antalet resor. Till exempel har antalet passagerare som färdas via Helsingfors-Vanda flygplats ökat från och med 2012 (Finavia 2019). Bakom rörligheten ligger bl.a. internationalisering som har ökat betydelsen av snabba förbindelser och god tillgänglighet. Till detta hänför sig också fungerande logistikkedjor, tillgången till kunnig arbetskraft och utvidgade arbetsmarknadsområden som förutsätter en fungerande infrastruktur. I Nylandsplanen bygger utvecklingen av internationell och nationell tillgänglighet främst på tillgängligheten av Helsingfors-Vanda flygplats, en förbättrad kapacitet för spårtrafiken och utveckling av nya förbindelser samt på att trygga verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för internationella hamnar. Med tanke på den logistiska tillgängligheten är det ytterst viktigt även med en smidig vägtrafik, även om man på längre sikt i allt större utsträckning strävar efter att övergå från vägtransporter till transporter på spår.

Nylands betydelse som Finlands främsta tillväxtområde kommer inte att förändras utan man förutser att tillväxten fortsätter och till och med blir snabbare. Detta påverkas framför allt av urbanisering, flyttningsrörelsen inom landet och invandring. Å andra sidan är det tydligt att tillväxten inte fördelar sig jämnt i Nyland utan tillväxten är störst i Nylands mest attraktiva områden. En sådan trend har varit synlig redan en längre tid och kan ta sig uttryck i spänningar mellan tillväxtområden och områden som stagnerat. Genom Nylandsplanen strävar man efter att förebygga polariseringen mellan områdena genom att skapa förutsättningar för tillväxt i olika regioner så att man beaktar principerna för en hållbar region- och samhällsstruktur och regionernas särdrag. Å andra sidan är målet för planen att se till att det finns tillräckliga förutsättningar för en tätare samhällsstruktur i områden med den allra största tillväxten också på lång sikt. Hållbarhet och livskraft bör främjas också till exempel med trafiklösningar och genom att trygga miljöns resurser och attraktionsfaktorer.

Struktur för planlösningen

Nylandsplanen har fyra huvudmål (Bild 9) och de har flera delmål (se kapitel 3.1). Utifrån målen, utredningarna och växelverkan har man fastställt planeringsprinciperna som utgångspunkter för beredningen av planlösningen. De skildrar hur de ovannämnda planeringsfrågorna ska lösas i helheten med Nylandsplanen.

I detta kapitel (kapitel 5) presenteras planlösningen genom åtta teman. Varje tema har delats in i avsnitt i enlighet med olika planbeteckningar eller som större beteckningshelheter. I början av varje temaavsnitt finns de viktigaste delmålen som anknyter till temat samt planeringsprinciperna för temat. Därefter beskrivs kortfattat temats innehåll och utgångspunkter, planlösningens allmänna och/eller beteckningsspecifika principer samt hur planlösningen ska tolkas och dess konsekvenser. Även de väsentliga skillnaderna i förhållande till de gällande landskapsplanerna beskrivs.

I kapitel 6 beskrivs i allmänhet hur landskapsplanens beteckningar ska tolkas och hur planeringsbestämmelserna ska beaktas. I kapitlet presenteras också landskapsplanens rättsverkningar för den kommunala planläggningen och den övriga mer detaljerade planeringen, myndighetsverksamheten, byggandet och den övriga områdesanvändningen.

Ny plan, nytt framställningsätt

Avsikten är att regionernas etapplandskapsplaner har ett mer översiktligt och strategiskt framställningsätt än de gällande landskapsplanerna. Det centrala målet har varit att förtydliga landskapsplanens roll i att avgöra planeringsfrågor på riksnivå, landskapsnivå och regionnivå som en del av planhierarkin enligt markanvändnings- och bygglagen samt att utveckla landskapsplanen till ett mer strategiskt och flexibelt verktyg.



Bild 9. Nylandsplanens huvudmål.

Kommunerna får således mer spelrum än tidigare för att precisera landskapsplanens lösningar så att de lämpar sig för de lokala förhållandena (Bild 10) Den översiktliga karaktären berör såväl planens innehåll som framställningssätt samt hur den ska tolkas. Lösningarna som gäller områdesanvändningen ska preciseras i den mer detaljerade planeringen eller i samband med myndighetsbeslut.

Landskapsplanlösningen består av allmänna planeringsbestämmelser samt av planbeteckningar och tillhörande planeringsbestämmelser. De allmänna planeringsbestämmelserna kan till exempel behandla ett visst tema eller en viss områdeshelhet. I planbeskrivningen beskrivs principerna för planlösningen och hur den tolkas i förhållande till den mera detaljerade planeringen och genomförandet av planen.

I de gällande landskapsplanerna anges planeringsbestämmelser och utvecklingsrekommendationer för så kallade vita områden. De

så kallade vita områdena är områden för vilka man inte har angett något särskilt användningsändamål i landskapsplanen. När det gäller Nylandsplanen används inte längre begreppet "vita områden" som hänvisar till områden som inte omfattas av landskapsplanens beteckningar. Till dessa områden som saknar planbeteckningar hör betydande intressen på riks-, landskaps- eller regionnivå som också lyfts fram i målen som ställts för Nylandsplanen. De mål som speciellt lyfts fram är hållbarhet, stävjande av klimatförändringen och anpassning till den, tryggnad av naturens mångfald samt profilering och utveckling som utgår från regionernas styrkor. På de områden som saknar planbeteckningar styrs områdesanvändningen av Nylandsplanens allmänna planeringsbestämmelser. De allmänna planeringsbestämmelserna omfattar bland annat principerna för att beakta en ändamålsenlig och hållbar region- och samhällsstruktur och grönstrukturens värden.

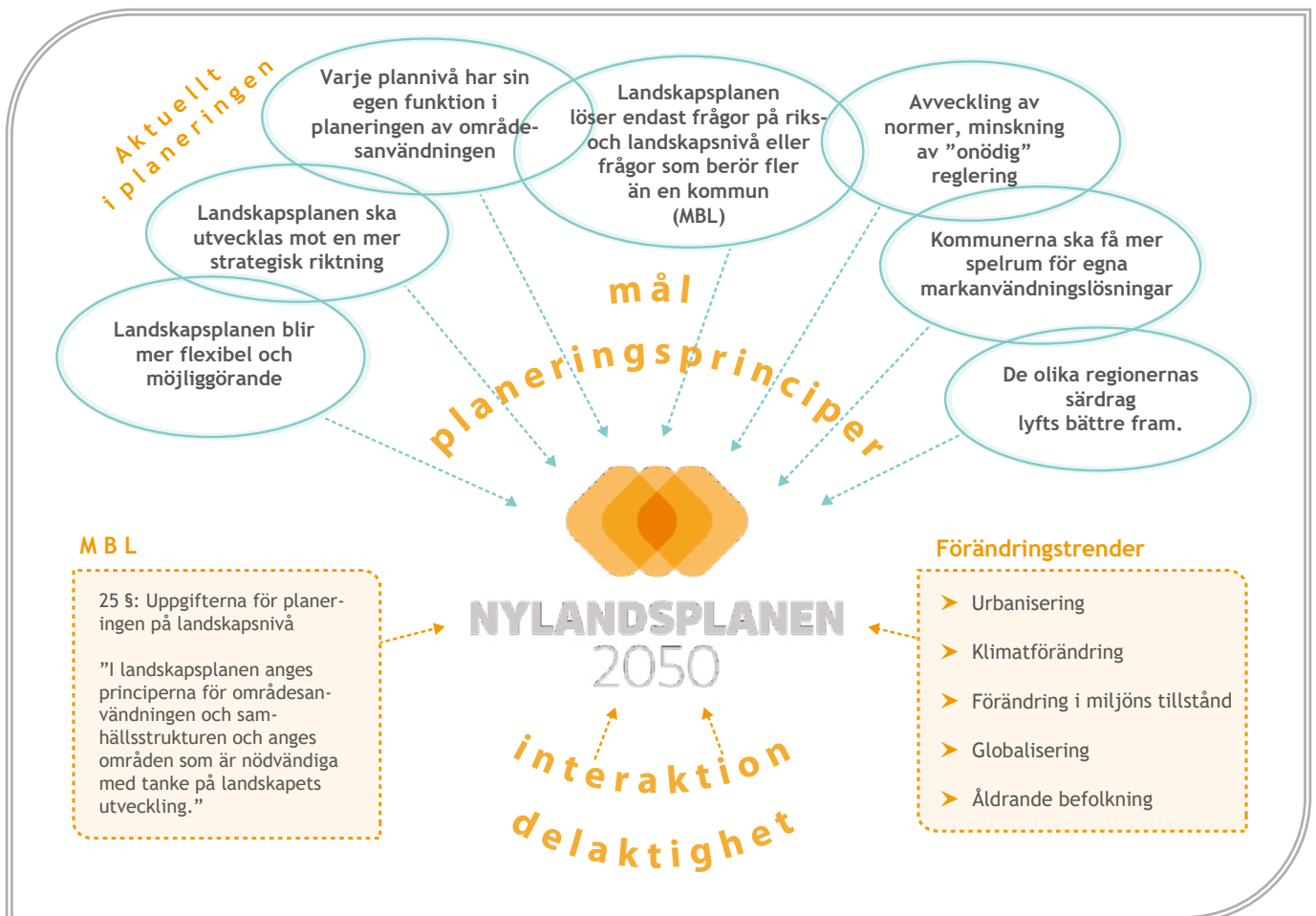


Bild 10. Referensram för arbetet med Nylandsplanen.



5.2 Hållbar styrning av tillväxten

5.2.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Tillväxten (boende och arbetsplatser) styrs till områden och centrum som lätt kan nås med hållbara färdssätt.
- Tillväxten styrs i första hand till huvudstadsregionen, stationsomgivningarna och kollektivtrafikens övriga knutpunkter samt till regioncentrum.
- Tillräckliga skyddsavstånd beaktas till verksamhet som försämrar bebyggelsens och livsmiljöns trivsel och hälsa.
- Centrumens utveckling som mångsidiga koncentrationer med boende, arbetsplatser, handel och service ska stödas.
- Centrumområdenas profil och betydelse som en del av en större helhet identifieras.
- Centrumen ska bli attraktivare utgående från deras egna styrkor och profiler.
- Dagligvaruhandel och stora enheter för centruminriktad specialhandel styrs i första hand till centrumen.

Temats innehåll

I temat för hållbar styrning av tillväxten ingår beteckningar och bestämmelser som berör både centralortsnätet och tätorter. Nylandsplanens viktigaste mål är att styra den växande befolkningen och arbetsplatserna i Nyland på ett hållbart sätt. Hur hållbar region- och samhällsstrukturen är grundar sig på flera olika faktorer och hållbarheten kan betraktas på olika planeringsnivåer och ur olika synvinklar. Faktorer i anslutning

till boende och arbetsplatser som är centrala för hållbarheten och som landskapsplanens lösningar kan inverka på är att minska på energin som används för olika färdstätt och på trafikutsläppen samt att utnyttja den samhällsstruktur som redan finns. En central planeringsprincip är att på lättillgängliga områden uppnå en effektivare samhällsstruktur som stöder sig på centrumen och den befintliga tätortsstrukturen.



Bild 11. De viktigaste delfaktorerna för hållbara områden och möjligheter för planeringen av hållbara områden på olika planeringsnivåer. (Green Building Council Finland 2016, <https://figbc.fi/kestavan-alueen-maarittely/>)

Med hjälp av en tätare samhällsstruktur skapar man förutsättningar för efterfrågan på närservice och för en ekonomiskt lönsam kollektivtrafik. En tillväxt som stöder sig på centrumen och den befintliga strukturen möjliggör en smidig vardag i en stadsmiljö med mångsidiga funktioner. En tät och blandad samhällsstruktur möjliggör kortare resor för att uträtta ärenden. Istället för att ta bilen kan man gå eller cykla. Längre arbetsresor eller resor för att uträtta ärenden kan göras med kollektivtrafik. Till sammans möjliggör dessa faktorer minskade trafikutsläpp.

En tillväxt som stöder sig på den befintliga strukturen gör det möjligt för grönområdena utanför den täta samhällsstrukturen att bevaras så vidsträckta och enhetliga som möjligt. Det här har betydelse för klimatet, naturens mångfald, rekreationen och landskaps- och

kulturmiljövärdena samt för många näringar. En följd av att centrumen och tätorterna förtätas kan vara att grönområdenas areal minskar på dessa områden som förtätas, men å andra sidan skapar också en ökad mängd användare förutsättningar för att utveckla mångsidigare verksamhet på offentliga områden utomhus och en mångsidigare stadsbild.

I utvecklingsbilderna för centralorts- och servicenätet och för tätorterna som utarbetats som bakgrundsmaterial för Nylandsplanen ingår en stor mängd information om hur dessa teman har utvecklats, deras nuläge och framtidsutsikter. Utvecklingsbilderna och andra bakgrundsutredningar om dessa teman skapar grunden för planlösningen.

» Läs mer: [Nylandsplanen 2050: Utvecklingsbilder](#)

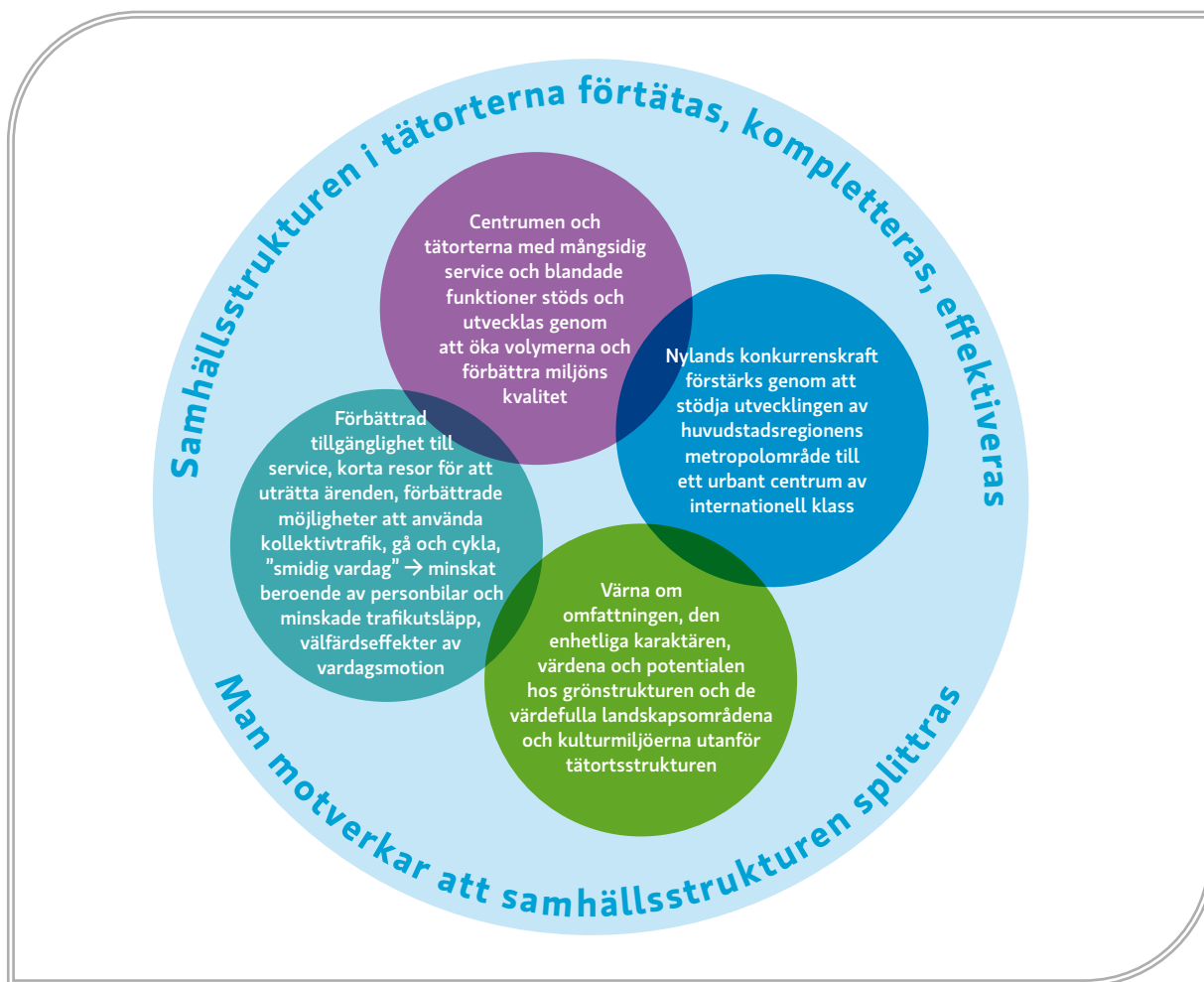


Bild 12. Verknningar som eftersträvas med en tätare samhällsstruktur.

Centrum

Centralortsnätet är en del av region- och samhällsstrukturen, där centrumen bildar en struktur som grundar sig på kärnområden i olika storlekar. Ett centrum utgör en knutpunkt i det regionala systemet. I det regionala systemet utvärderas centrumen i förhållande till övriga centrum och omgivande områden.

Med centrum avses ett område i landskapet, kommunen eller en del av kommunen som är centralt med tanke på verksamheten. På ett centrumområde finns mångsidiga, centruminriktade tjänster belägna nära varandra, såsom specialhandel, dagligvaruhandel samt offentliga och privata tjänster. I centrum finns också en betydande mängd arbetsplatser inom olika branscher och bosättning. Vad gäller markanvändningen är centrum alltid tätare och till sin verksamhet mångsidigare än tätorterna som omger centrumen. Centrum kan lätt nås och till området finns goda trafikförbindelser från de omgivande bostadsområdena och övriga centrum. I bästa fall är centrumen knutpunkter för kollektivtrafiken. Centrumens dragningskraft ökas av kvalitetsfaktorer som är bland annat goda förutsättningar att cykla och gå, trivsamma stadsmiljöer och utbudet av kulturtjänster.

Urbaniseringen har inverkat på centrumens utveckling redan i årtionden och gör det fortfarande. Den senaste trenden inom urbaniseringen har varit metropolisering, dvs. flyttningsrörelsen styrs från de minsta centrumen och tätorterna i synnerhet till huvudstadsregionen och de största städerna i tillväxtcentrumen. Från landsbygden flyttar man till regionens små centrum och tätortskoncentrationer.

Den flyttningsrörelse som i början av 2000-talet riktade sig till Helsingforsregionens kranskommuner har vänt och riktar sig tillbaka mot huvudstadsregionens centrumområden. I synnerhet i Helsingfors har befolkningstillväxten varit kraftig under de senaste tio åren. Den gällande generalplanen för Helsingfors grundar sig på ett alternativt utvecklingsförlopp där tillväxten är snabb och enligt alternativet förväntas Helsingfors ha hela 860 000 invånare år 2050. Invånarantalet i de centrum som har angetts innanför Ring III i landskapsplanen har fördubblats jämfört med de största centrumen utanför huvudstadsregionen.

Det centrala vad gäller styrningen av centrumområdenas markanvändning i den gällande landskapsplanen har förutom en balanserad utveckling av centralorts- och servicenätet och förenhetligandet av samhällsstrukturen också varit att hitta en lösning för detaljhandel av regional betydelse. Utvecklingen i olika centrum har styrts av olika dimensioneringar av handeln. Endast en del av de största centrumen har inte dimensionerats. I och med lagändringen som berör handeln i markanvändnings- och bygglagen (2017) kan man nu utan begränsningar förlägga handel till centrumen. Ändringarna har ändå inte avlägsnat behovet av att styra placeringen av affärerna i synnerhet i centrumen för att uppnå en livskraftig samhälls- och näringsstruktur.

Tätorter

För ett tätbebyggt område eller ett bosättningscentrum används benämningen tätort. Vad gäller tätorternas storlek, samhällsstrukturens effektivitet, mångsidiga funktioner och invånarantalet finns det betydande skillnader i olika delar av landskapet.

Finland har urbaniserats kraftigt under de senaste årtiondena. Ändringarna i arbetsplats- och näringsstrukturen har lett till att städernas dragningskraft och betydelse som arbetsplats- och befolkningskoncentrationer har ökat. I snabbt växande regioner, som i Nyland, ställer befolkningens och arbetsplatsernas kraftiga tillväxt behov att styra samhällsstrukturen. Under de senaste åren har en av de största utmaningarna inom tillväxtkommunerna varit att svara på behovet av bostäder som uppstår till följd av den snabba befolkningstillväxten.

Under de senaste 25 åren har Nylands samhällsstruktur blivit tätare på landskapets urbana kärnområden, medan strukturen har blivit glesare på den täta stadsstrukturens randområden. Under granskningsperioden har areal som använts för att bygga nya tätorter som helhet ökat mer i förhållande till befolkningen. Vid utkanterna av den tätbebyggda tätortszonen har det glesa och ostrukturerade randområdet spridit sig över ett allt större område. Nya byggnader har också förlagts till områden som är helt utanför tätortsstrukturen (Bild 13).

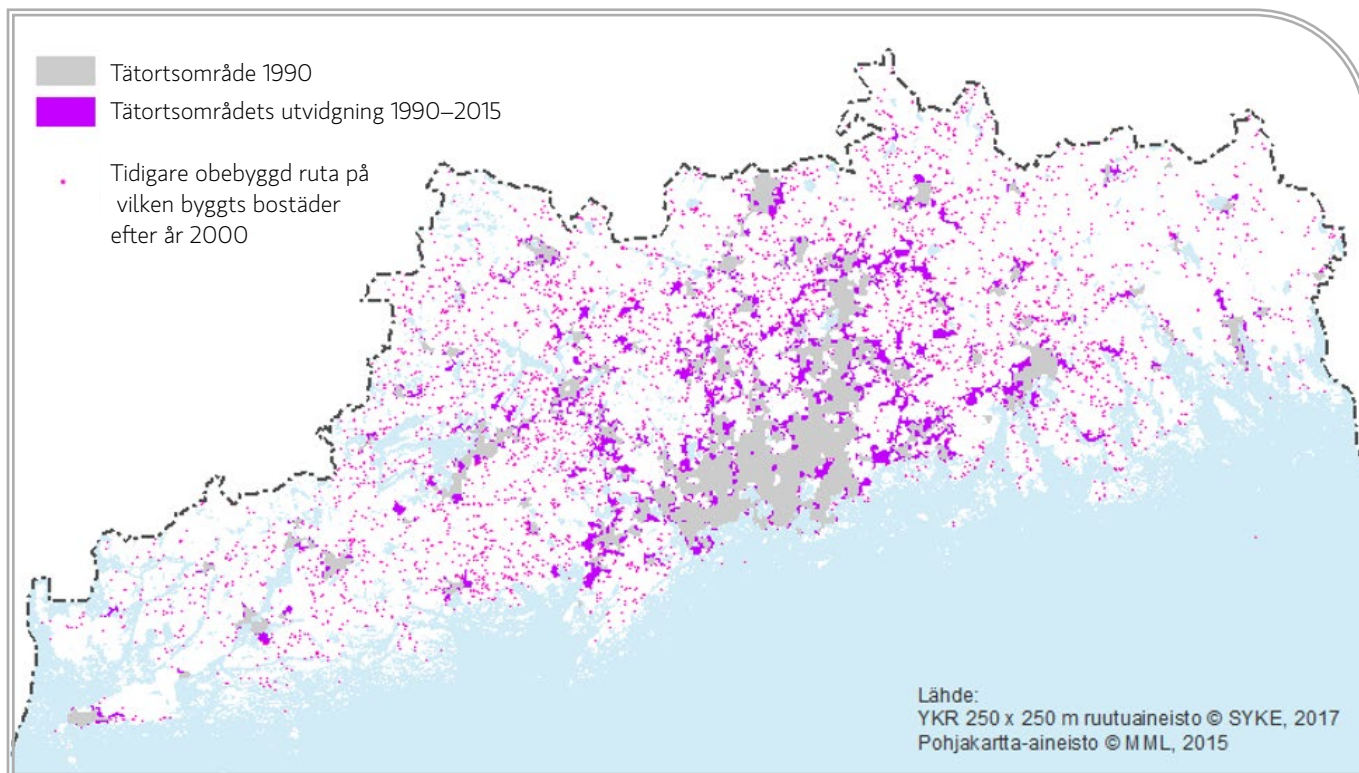


Bild 13. Byggnationens utveckling i Nyland: Utvidgningen av tätorten mellan 1990 och 2015 och tidigare obebyggda rutorna på vilka bebyggelse har placerats efter år 2000 (Nylands förbund 2017).

Samhällsstrukturen i Nyland och Helsingforsregionen är gles jämfört med övriga europeiska metropolområden. En utveckling som splittrar strukturen har av många orsaker ansetts vara önskad eller skadlig. En splittrad tätortsstruktur skapar inga förutsättningar för nya tjänster eller för kollektivtrafik. På ett område med en gles struktur är resorna för att uträtta ärenden långa och man färdas i huvudsak med personbil. I bruktagandet av obebyggd mark har splittrat de enhetliga grönområdena och gjort dem mindre samt inverkat negativt på funktionaliteten av de ekologiska nätverken och minskat kolsänkornas areal. Ur kommunalekonomins synvinkel ökar en splittrad samhällsstruktur bland annat kostnaderna för tillhandahållandet av tjänster och för byggandet och underhållet av infrastrukturen.

Ännu i början av 2000-talet skedde mer än en tredjedel av befolkningstillväxten i Nyland i kranskommunerna. Sedan det har människorna börjat flytta mer aktivt och befolkningstillväxten har ökat kraftigt samtidigt som tillväxten

koncentreras till huvudstadsregionen. På områden utanför huvudstadsregionen har Nyland inte längre växt så kraftigt, och i en del kommuner har befolkningen till och med minskat och det har blivit svårare att upprätthålla tjänster.

Nyland växer kraftigt under de kommande årtiondena. Under 2010-talet har intresset för att bo i stan ökat avsevärt i de största stadsregionerna. Det här har syns bland annat i form av livligt byggande i centrumen och i investeringar för att förbättra centrummiljöernas kvalitet. Betydande processer i anslutning till det här är bland annat utvidgningen av Helsingfors stadskärna och andra centrum samt kompletteringsbyggandet i centrum och tätorter. Som en följd av den kraftiga tillväxten och klimatmålen har det blivit en allt viktigare del av att förbereda sig inför framtiden genom att på ett hållbart sätt planera och hantera den helhet som bostäder, tjänster, arbetsplatser, trafik och grönsstruktur bildar.

5.2.2 Centralortsnetet och utvecklingszoner för tätortsfunktioner

Allmänna principer för planlösningen

Nylandsplanens centrala planeringsprincip går ut på att region- och samhällsstrukturen utvecklas så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centralortsnetet, och effektiviserar den nuvarande samhällsstrukturen på områden som lätt nås med hållbara färdssätt.

Planeringslösningarna för centrum och tätorter är av betydelse med tanke på att styra tillväxten på ett hållbart sätt i landskapsplanen. Planlösningen grundar sig på en nulägesanalys av centrum och tätortsstruktur, en bedömning av centrumens och tätorternas framtida utvecklingsutsikter, kommunernas planer för områdesanvändningen, bakgrundsutredningar och på en omfattande växelverkan i samband med planarbetet.

Planeringslösningens centrala kunskapsunderlag har varit:

- den nuvarande tätortsstrukturen (tätorternas placering, områdeseffektivitet, var invånarna och arbetsplatserna finns)
- data i anslutning till förutsättningarna för hållbara färdssätt (tillgänglighetsanalyser, mål för kollektivtrafikens servicenivå etc.)
- centralortsnetanalyser (invånar- och arbetsplatsvolym, servicenät, mångsidig verksamhet, tillgänglighet, profilering)

Vid fastställandet av centralortsnetet har man särskilt använt sig av:

- centrumanalysen
- planeringsmodellen IPM
- utredningen om Nylands centralortsprofiler (Nylands förbund 2018)

I centrumanalysen beaktades centrumens invånare och antalet centruminriktade arbetsplatser, hur mångsidiga tjänsterna är samt kommunens administrativa centrum (Bild 14). I analysen

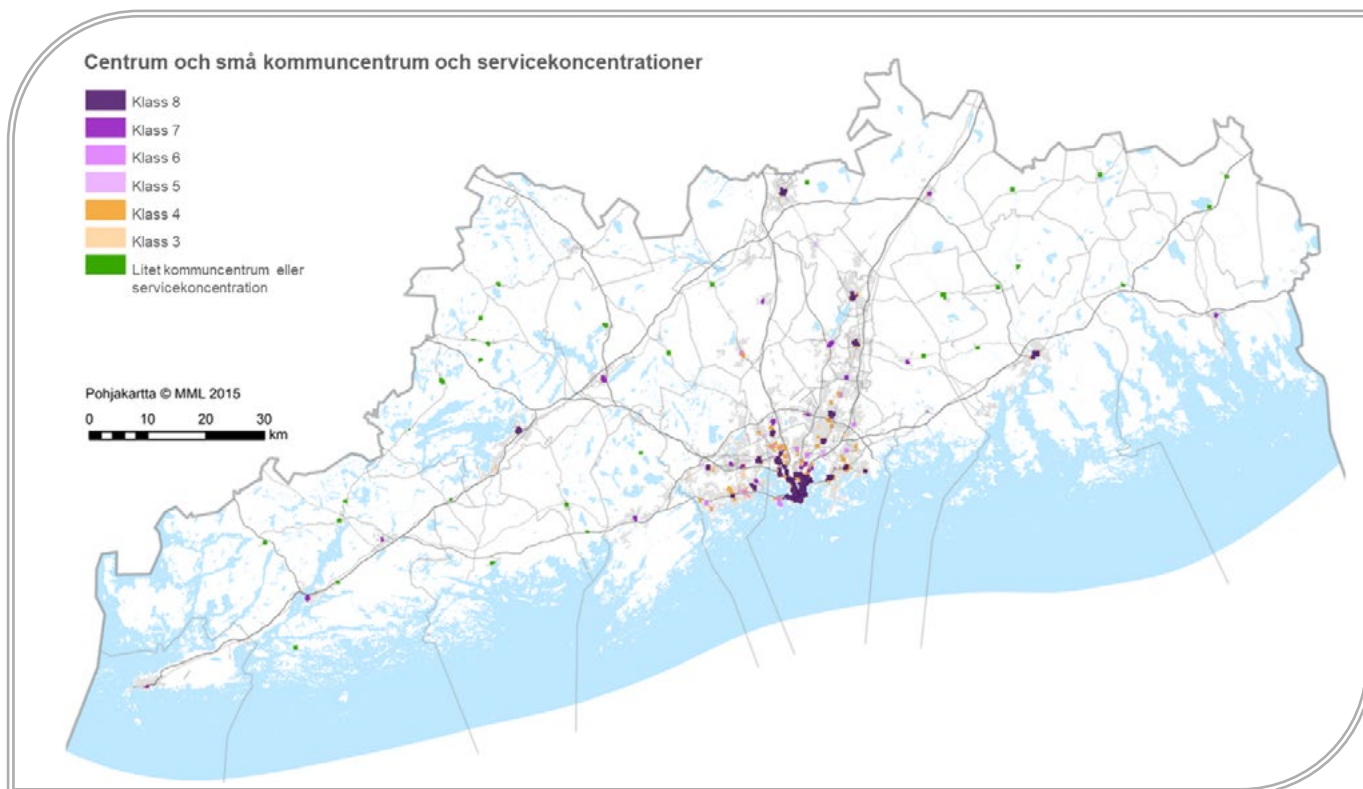


Bild 14. Nylands mångsidigaste centrum samt små kommuncentrum och servicekoncentrationer enligt centrumanalysen. En analys med geografiska data identifierar de nuvarande nyländska centrumens läge, storlek på regional nivå och hur mångsidig verksamheten är (Nylands förbund 2018).

identifierades inte mindre centrum, centrumens förhållande till varandra, deras tillgänglighet eller kommande utveckling. Centrumanalysen och planeringsmodellen IPM har presenterats närmare i kapitel 11.

Vad gäller centrumens utvecklingsutsikter har man granskat den hållbara tillgängligheten, befolknings- och arbetsplatsprognoserna fram till 2050 och centrumens läge i förhållande till regionens övriga centrum. Ett centrum som till antalet invånare och arbetsplatser är litet kan ha en större betydelse i utkanten av landskapet än i huvudstadsregionen. I utredningen om Nylands centralortsprofiler (Nylands förbund 2018) har man granskat centrumens kvalitetsfaktorer, som bland annat framhäver betydelsen av centrumens stadskultur som en del av kommunens profil.

Syftet med utredningen om Nylands centralortsprofiler är att ge ytterligare information om styrkor hos olika centrum i Nyland, deras potential och utvecklingsbehov och att hitta grupper av likartade centrum som kan ha enhetliga utvecklingsmål. Centrumens roll och skala avviker från varandra i olika regioner.

I utredningen identifierades sex olika centralortsprofiler: Helsingfors centrum och stadskärna, regioncentrum, stadscentrum, service- och bosättningscentrum, kulturcentrum och kommun- eller tätortscentrum. När man bearbetade planlösningen beslutade man dock att anvisa tre olika typer av centrum samt en servicekoncentration, för enligt den mer strategiska landskapsplanen är centrumens behov av styrning enhetliga. Det är inte heller nödvändigt att utfärda detaljerade bestämmelser om centrumens kvalitet på landskapsplanenivå.

Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner har bildats utifrån planens mål och planeringsprinciper genom att stödja sig till de största centrumen och den nuvarande tätortsstrukturen som omger dem. Vid avgränsningen och omfattningen av zonen har man beaktat mål och möjligheter som anknyter till hållbarhet, till exempel gång-, cykel- och kollektivtrafik, tjänsternas tillgänglighet och grönstrukturen. Som utvecklingszoner för tätortsfunktioner anges de områden kring de största centrumen som redan i dag

följer, eller som har de bästa förutsättningarna för att utvecklas så att de följer, principerna för en hållbar miljö. Som stöd för tätortslösningen har man också tillämpat planeringsmodellen IPM, med vilken man har identifierat de områden som på landskapsnivå bäst lämpar sig för bostads- och arbetsplatsbyggande. IPM-modellen presenteras närmare i kapitel 11. I utarbetande av Helsingforsregionens etapplandskapsplan har man också använt sig av utredningarna som gjorts om centrum- och tätortsstrukturen i samband med MBT 2019-planen.

Nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik hänför sig till eventuella kommande ban- och/eller stationsprojekt. Som bakgrund för planlösningen har man gått igenom lösningarna för nya stationsomgivningar i de gällande landskapsplanerna och bedömt deras aktualitet. Det har inte varit motiverat att i Nylandsplanen anvisa alla de stationsomgivningar som angetts i de gällande planerna. De zoner som anges i Nylandsplanen är förknippade med aktuella banprojekt och genomför planens mål och planeringsprinciper. Avgränsningen av zonerna sker på en principiell nivå och planeringen av områdena preciseras i den kommunala planläggningen.

Planlösningen för centralortsnätet och utvecklingszonerna för tätortsfunktioner omfattar planbeteckningar och beteckningsspecifika planeringsbestämmelser. Även de allmänna planeringsbestämmelserna ska beaktas i den mer detaljerade planeringen av områdena.

Principerna för att utveckla områden utanför centrumen, servicekoncentrationerna och utvecklingszonerna för tätortsfunktioner har fastställts i de allmänna planeringsbestämmelserna. I de allmänna planeringsbestämmelserna betonas att nytt byggande ska stödja sig på den befintliga samhällsstrukturen och att den befintliga infrastrukturen ska utnyttjas. Målet med bestämmelserna är att främja lösningar som är hållbara för miljön och som bidrar till utvecklingen av bebyggda områden, stävandet av och anpassningen till klimatförändringen, förbättrar förutsättningarna för hållbara färd sätt, främjar tjänsternas tillgänglighet och som värnar om grönstrukturen.

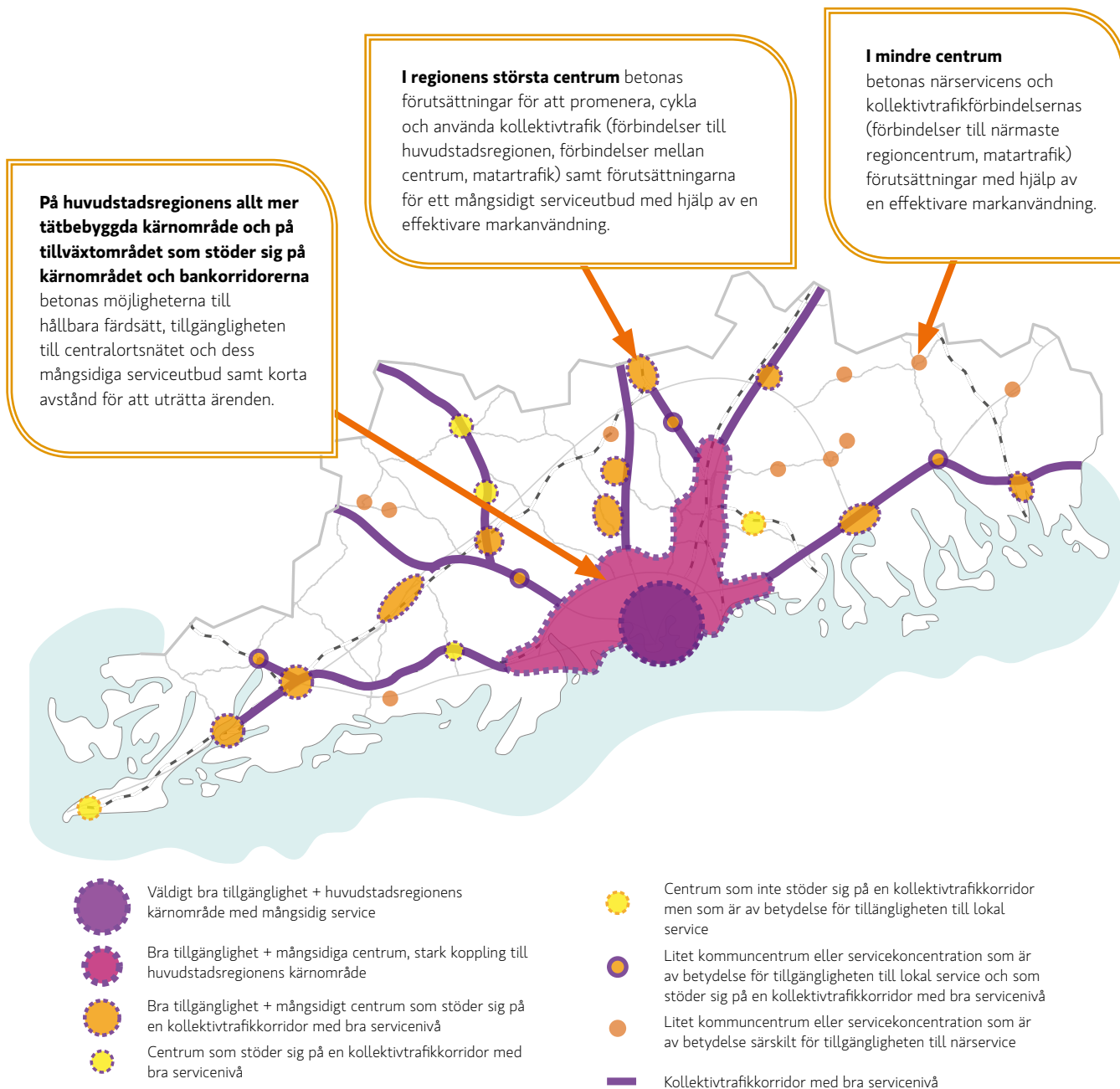


Bild 15. Utgångspunkter för planlösningen: Centrala principer och möjligheter för en hållbar områdesanvändning i olika regioner. Principerna för hållbar styrning av tillväxten varierar något i regionens olika delar eftersom det finns olika utgångspunkter till exempel för hållbara färd sätt på olika håll i Nyland. (Nylandsplanen 2050, kort över planeringsprinciperna för beredningsfasen)

Följande beteckningar och planeringsbestäm-
melser berör planlösningen för hållbar styrning
av tillväxten:

- Rikscentrum
- Centrum
- Litet centrum
- Servicekoncentration
- Utvecklingszon för tätortsfunktioner
- Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
- Huvudstadsregionens kärnzon

I kartbilagorna för temat Hållbar styrning av till-
växten (kartbilagorna KK1 och KK2) åskådliggörs
planlösningens förhållande till Nylands nuvarande
region- och samhällsstruktur och placeringen
av befolkningen.

Områden för hållbar tillväxt?

Faktorer som gör det motiverat att anvisa ny markanvändning i området

- Bra tillgänglighet med hållbara färdssätt
- Goda verksamhets- eller utvecklingsbetingelser för gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Centrum eller dess närhet
- Bra tillgänglighet till service eller goda utvecklingsbetingelser för service
- Utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Inga betydande ramvillkor för miljöns värden eller miljöolägenheter

Faktorer som gör det motiverat att inte anvisa ny markanvändning i området

- Dålig tillgänglighet med hållbara färdssätt, beroendet av personbilar
- Dåliga betingelser för service
- Långa resor för att uträtta ärenden
- Byggandet förutsätter en stor mängd ny infrastruktur
- Obebyggda naturområden, värdefulla helheter av grönsstruktur, landskap eller kulturmiljö, landsbygdsnäringar och naturresurser
- Miljöolägenheter, miljörisiker (skydds-zoner, bullerområden osv.)

Bild 16. Allmänna planeringsprinciper för en hållbar region- och samhällsstruktur som är förknippade med temat Hållbar styrning av tillväxten. (Utvecklingsbilder för Nylandsplanen 2050 från 2017).

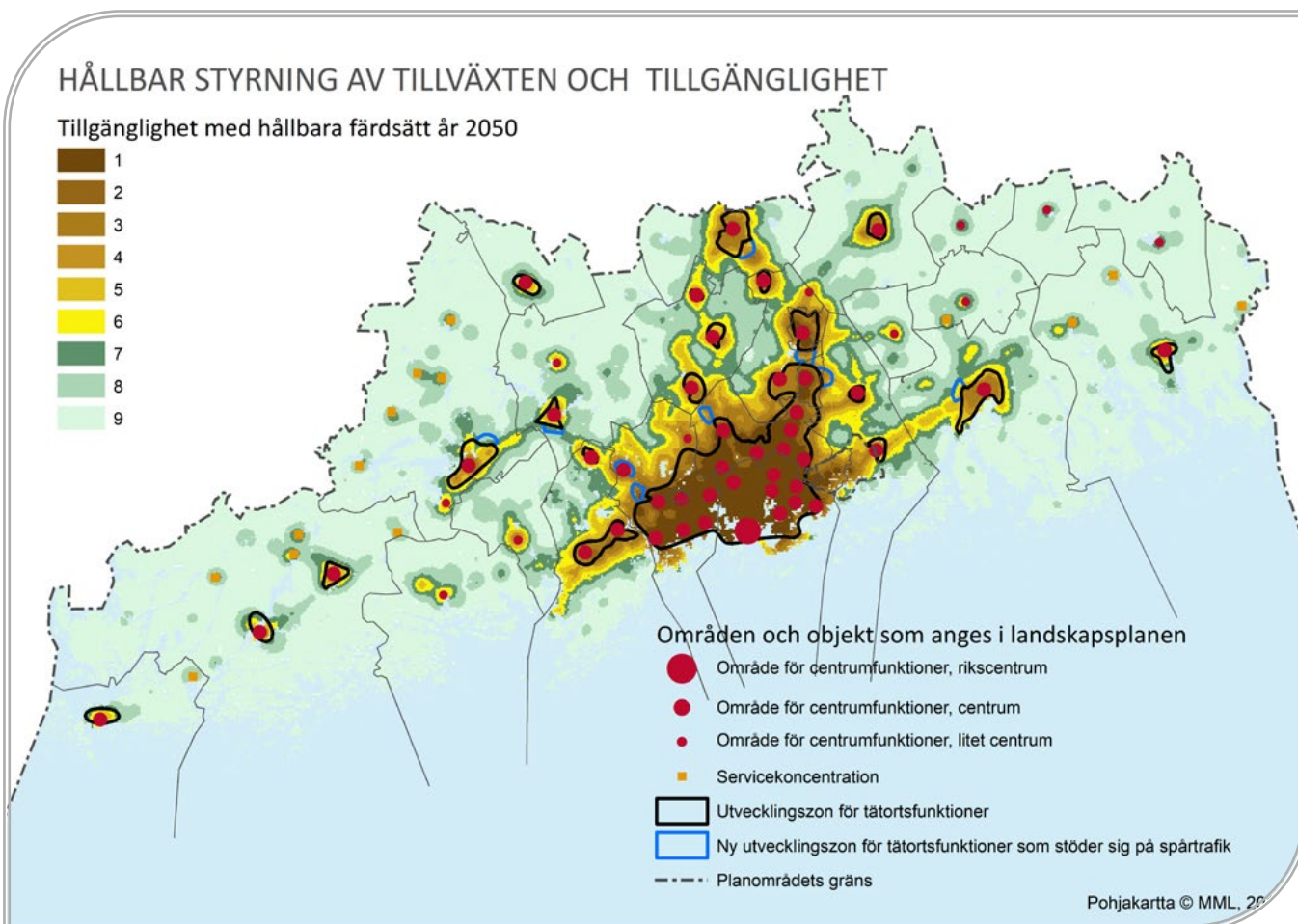


Bild 17. Planlösningen för hållbar styrning av tillväxten i förhållande till tillgängligheten med hållbara färdssätt år 2050. Materialet om tillgänglighet grundar sig på analyser av tillgängligheten i Nyland (Nylands förbund 2018).

Planlösningens beteckningsspecifika principer

Område för centrumfunktioner, rikscentrum

Rikscentrum anges med objektsbeteckningen. Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet. Helsingfors kärncentrum och de växande områdena i stadskärnan kan anses vara ett område för centrumfunktioner. Redan i dagens läge är området ett tätbebyggt område med karaktär av centrum och stadskärna. Då områdena Böle-Fiskehamnen och Munkshöjden–Sockenbacka förtätas och utvecklas sker denna utveckling i enlighet med Helsingfors generalplan. Till rikscentrumets område, såsom till övriga centrum som anges i landskapsplanen, kan förläggas stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utan begränsningar.

Rikscentrum är huvudstaden och hela landets och landskapets viktigaste centrum. Rikscentrumet utvecklas som ett tätt och funktionellt mångsidigt område med bostäder, arbetsplatser, handel och andra tjänster. På området finns nationellt och på landskapsnivå betydande administrativ, kulturell, utbildningsmässig och ekonomisk verksamhet samt kunskapskoncentrationer. Området är Finlands största koncentration med arbetsplatser och invånare. Området omfattar förutom Helsingfors kärncentrum även ett tillhörande område som är tätbebyggt och funktionellt mångsidigt.

Det går inte att jämföra rikscentrumet med landskapets eller ens landets övriga centrum utan det kan jämföras med centrum i Norden och övriga Europa. Rikscentrumets utveckling har betydelse för hela Finlands dragningskraft och den ekonomiska konkurrenskraftens utveckling.

Område för centrumfunktioner, centrum

Med objektsbeteckningen anges de nuvarande och kommande största och till sin verksamhet mångsidigaste centrumen i Nyland eller sekundärcentrumen i huvudstadsregionen samt stads- och kommuncentrumen, vilkas befolkningsunderlag och regionala placering möjliggör att

attraktiva bostadsområden och arbetsplatser utvecklas och att mångsidig service kan ordnas. Centrumen kan också lätt nås med kollektivtrafik. Vid nya stationsomgivningar är byggandet av centrum förknippat med byggandet av en spårtrafikförbindelse och station (Hista i Esbo).

Antalet invånare och invånartätheten i huvudstadsregionens centrum är i egen klass och kan inte jämföras med centrumområden utanför huvudstadsregionen. De är ofta trafiknätets knutpunkter, viktiga omstigningsplatser för kollektivtrafiken eller de finns i närheten av järnvägsförbindelser och stationer. Huvudstadsregionens centrum bildar ett nätverk där centrumen tillhandahåller olika tjänster och därmed har sin egen roll i centralortsnetet. De flesta av dem har i den gällande landskapsplanen angetts som regioncentrum för huvudstadsregionen. I förhållande till den gällande landskapsplanen anges Nordsjö, Gårdsbacka och Vik som nya centrum i huvudstadsregionen på basis av deras framtida befolknings- och arbetsplatsprognoser och tillgänglighet.

Centrumen är koncentrationer med boende, arbetsplatser, handel och annan service på vilka markanvändningen i första hand ska utvecklas. Centrumen kan också erbjuda specialtjänster som inte finns i små centrum. Pendlings- och serviceområden för centrum kan ligga längre bort från centrumets närområde. Genom att utveckla och bygga tätare centrum förbättrar man förutsättningarna för hållbara färdsätt. Att styra tillväxten till centrumen skapar bättre förutsättningar för att ordna mångsidig service samt stöder utvecklingen och främjandet av stadskulturen. Ett mångsidigt serviceutbud och en särpräglad stadskultur, som beaktar centrumets särdrag, ökar centrumens livskraft och dragningskraft. Centrumens livskraft främjas i landskapsplanen i synnerhet genom att styra centruminriktad handel till centrumen, där handelns dimensionering inte har begränsats.

Område för centrumfunktioner, litet centrum

Principen för planlösningen är att minst ett centrum anvisas i varje kommun. Med objektsbeteckningen Litet centrum anges de nuvarande mindre kommuncentrumen och kommunernas sekundärcentrum där det finns bostäder,

arbetsplatser och tjänster. I de mindre centrumen uppfyller centrumens invånar- och arbetsplatsantal, tjänsternas mångsidighet eller områdenas tillgänglighet inte samma kriterier som för de större centrumen. Med beteckningen litet centrum vill man framhäva att centrumen har olika betydelser för och roller i centralortsnätet. Små centrum kan till exempel vara viktiga centrum för det egna områdets administration och service. Eftersom dimensioneringen av handeln inte begränsas i små centrum, har kommunerna möjlighet att utveckla centrumets kommersiella tjänster enligt behov.

Små centrum kan utvecklas utifrån deras egna karakteristiska drag. De små centrumen får

en del av sin tillväxtpotential från att de ligger inom utvecklingskorridorerna och att deras tillgänglighet utvecklas. En del av potentialen beror på de små centrumens etablerade ställning som region- eller områdescentrum när det gäller läge eller lokalhistoria. Med planlösningen strävar man efter att stödja och främja det redan befintliga serviceutbudet, tillgängligheten och dragningskraften i små centrum, till exempel med hjälp av kompletteringsbyggande som lämpar sig för centrum. Genom att utveckla små centrum stöder man också landskapets mångsidiga möjligheter till boende och arbete.

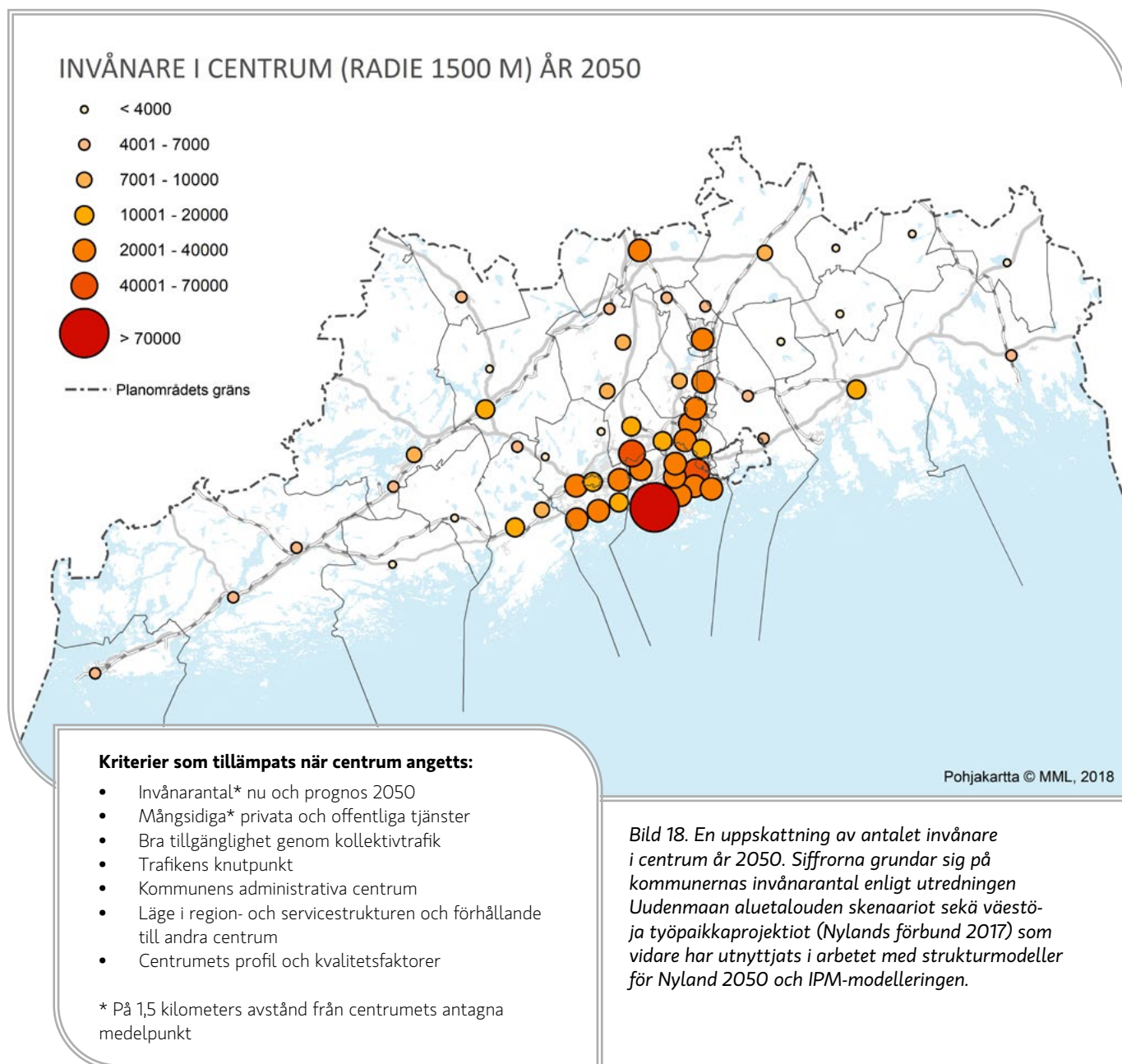


Bild 18. En uppskattning av antalet invånare i centrum år 2050. Siffrorna grundar sig på kommunernas invånarantal enligt utredningen Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestöja työpaikkaprojektio (Nylands förbund 2017) som vidare har utnyttjats i arbetet med strukturmodeller för Nyland 2050 och IPM-modelleringen.

Servicekoncentration

Med objektsbeteckningen anges befintliga små tätorter i västra och östra Nyland som är belägna utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Servicekoncentrationerna erbjuder när- eller turistservice och mångsidigare möjligheter till boende och arbete. Till servicekoncentrationerna kan också förläggas sådana näringar och arbetsplatser som behöver mera utrymme omkring sig och som inte kan förläggas till en tät stadsstruktur. Det finns begränsningar för hur mycket och hurdan handel som kan förläggas till servicekoncentrationerna. I Helsingforsregionen är centrumen och de små centrumen större och mångsidigare än i övriga delar av Nyland och de täcker regionens servicebehov, vilket innebär att servicekoncentrationer inte anvisas i Helsingforsregionen.

Genom att ange servicekoncentrationer främjar man livskraften i de befintliga tätorterna, stöder förutsättningarna för tillgänglighet och när- och turistservice samt upprätthållandet av den befintliga infrastrukturen. Med beteckningen lyfter man fram de små tätorternas och den landsbygdslika miljöns dragningskraft samt allt mångsidigare möjligheter till boende och arbete. Målet är att stödja utvecklingen av sådana särpräglade och kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Nyland som är viktiga för turismen och fritidsboendet, till exempel gamla kyrkbyar och bruksmiljöer.

Centrumens och servicekoncentrationernas planlösning som berör handeln beskrivs närmare i kapitel 5.4.2.

Utvecklingszon för tätortsfunktioner

Med utvecklingsprincipbeteckning anges sådana tätortszoner som omger de största och mångsidigaste centrumen i landskapet och som utöver centrumen och huvudstadsregionens kärnzona är landskapets primära områden för utvecklingen av markanvändningen. Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner omfattar i huvudsak befintliga tätorter som ska förtätas och utvecklas som en nätverkslik zon som i synnerhet stöder sig på centrum och stationsomgivningar och möjliggör hållbara färdvägar och korta resor att uträtta ärenden.

En effektivare samhällsstruktur på utvecklingszoner för tätortsfunktioner stöder förverkligandet av flera mål på riks- och landskapsnivå. Genom att effektivera markanvändningen på tätortszonerna strävar man efter att skapa bättre förutsättningar för mångsidig närservice, korta resor för att uträtta ärenden samt för att gå, cykla och använda kollektivtrafik. Effektivare markanvändning stöder också till exempel näringslivet och konkurrenskraften, värnar om att grönstrukturen utanför tätorterna bevarar sin storlek och enhetlighet samt beaktar olika behov beträffande boende hos olika människorgrupper. Planlösningen som utgår från att effektivera den befintliga samhällsstrukturen och från hållbara färdvägar stöder uppnåendet av landskapets klimatmål. Då områden effektiveras och förtätas ska respektive områdes särdrag och särskilda värden tas i beaktande. Möjligheterna till och konsekvenserna av ett tätare byggnadsbestånd till exempel i områden med värdefulla kulturmiljöer eller i närheten av sådana ska bedömas från fall till fall. Så som bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner förutsätter och så som det konstateras i beskrivningen av beteckningen, är avsikten inte att utveckla zonen så att den bildar ett effektivt bebyggt område, utan zonen kan omfatta områden av olika karaktär allt från obebyggda områden till effektivt bebyggda områden.

Utvecklingszonen för tätortsfunktioner är en utvecklingsprincipbeteckning och således en beteckning som anger principerna för områdesanvändningen (MBL 25 §). Beteckningen tar ställning till zonen omfattning och avgränsning på en principiell nivå. Att effektivera zonen samhällsstruktur sker genom kommunal planläggning och förverkligas som en helhet som består av olika områdesanvändningsformer. Kommunerna ska i den mera detaljerade planeringen fastställa de noggrannare lösningarna för att utveckla områdesanvändningen i utvecklingszonerna för tätortsfunktioner så att lösningarna stöder en hållbar samhällsstruktur på zonen och exempelvis förbättrar möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt närtjänsternas tillgänglighet och verksamhetsförutsättningar samt centrumens livskraft, samtidigt som de beaktar till exempel rekreativitet och särskilda miljövärden. Frågor som berör

HÅLLBAR STYRNING AV TILLVÄXTEN

Mål och centrala planeringsprinciper för utvecklingszoner för tätortsfunktioner

- Stöd till de största och mångsidigaste centrumen, att stödja sig på centrum
- Att stödja sig på den nuvarande samhällsstrukturen, utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, utveckling av mångsidiga funktioner i befintliga tätorter
- Korta resor för att uträtta ärenden, möjligheter för gång och cykling
- Att stödja förutsättningar för kollektivtrafik

Hur hänför sig det till hållbarhet?

Hållbarhet med tanke på miljön

Att värna om grönstrukturens omfattning och enhetlighet genom att stödja sig på den befintliga samhällsstrukturen klimatpåverkan, att värna om naturens mångfald. Minskning av beroendet av personbilar klimatpåverkan, minskning av utsläpp. Effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen, hållbar användning av naturtillgångar.

Social hållbarhet

Genom att effektivisera den befintliga strukturen får närtjänsterna fler kunder, tjänsterna kan nås med hållbara färdmedel, minskning av beroendet av personbilar, trygghet av verksamhetsförutsättningar för olika människogrupper.

Ekonomisk hållbarhet

Effektivt utnyttjande av den befintliga strukturen, fördelar med en tätare struktur, Nylands och Helsingfors metropolområdes konkurrenskraft, verksamhetsförutsättningar för olika näringar i olika områden (stad ... kärnlandsbygd).

Bild 19. Hållbar styrning av tillväxten: förhållandet mellan delfaktorerna för en hållbar miljö och de centrala målen och planeringsprinciperna för utvecklingszoner för tätortsfunktioner.

funktioner som förläggs till utvecklingszonerna för tätortsfunktioner, deras områdesreserveringar, områden som förblir obebyggda och övriga arrangemang kring områdesanvändningen som sker på en noggrannare nivå än landskapsplanen ska utredas och avgöras i samband med den kommunala planläggningen eller någon annan planering på genomförandenivå.

Utvecklingszonernas planlösning som berör handeln beskrivs närmare i kapitel 5.4.2.

Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

I planlösningen förbereder man sig också på att skapa nya tillväxtkorridorer och stationsomgivningar längre in i framtiden.

Med utvecklingsprincipbeteckningen anges sådana nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på kommande

stationsomgivningar och är betydande för landskapets utveckling och i vilkas planering man ska ta i beaktande var den kommande stationen placeras. I zonerna ska markanvändningen på området och planeringen av en ny eller befintlig spårtrafikförbindelse och en ny station kopplas samman med varandra. Zonerna ska utvecklas som tätbebyggda tätortsområden som stöder sig på spårtrafiken och som har mångsidig verksamhet och service.

Landskapets primära utvecklingszoner för markanvändningen är centrum, huvudstadsregionens kärnzon och utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Genomförandet av nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik blir aktuellt först då den nuvarande strukturen har effektiviserats och då det finns verkliga förutsättningar och behov för att utvidga region- och samhällsstrukturen till nya områden. Man har velat säkerställa med planen

att det på kommande, nya stationsomgivningar också i fortsättningen finns förutsättningar för att genomföra tillräckligt tätbebyggda tätorter som genuint stöder sig på spårtrafiken.

Vid förverkligandet av nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik ska man innan stationen byggs se till att det på området ordnas kollektivtrafik med en tillräcklig servicenivå. I den mer detaljerade planeringen av zonen ska man således skapa förutsättningar för en tillräcklig servicenivå för kollektivtrafiken redan innan spårtrafiken och stationen för spårtrafik som betjänar området har genomförts och är i bruk. Detta förutsätter att det finns ett tillräckligt antal invånare och/eller arbetsplatser som förläggs till zonen samtidigt som kollektivtrafiken så att det stöder kollektivtrafiken med tanke på samhällsstrukturen.

I Nylandsplanen anges följande nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik: Hista, Höytiönnummi, Käinby-Kongo, Kungsporten, Lempola, Myntbacken, Palopuro, Ristikytö och Tallmo. Dessa nya stationsomgivningar placeras på områden för alla tre regionala etappplansplaner som utarbetas för Helsingforsregionen, Östra Nyland och Västra Nyland.

Förverkligandet av zonen kan börja redan innan det finns en station på området eller förverkligandet av stationen har fastställts. Undantag är Hista i Esbo och Lempola i Lojo. Förverkligandet av dessa områden ska vara kopplat till ett bindande beslut om att bygga en ny spårtrafikförbindelse och station. Dessa områden ligger utanför och längre bort från den befintliga samhällsstrukturen och förutsättningarna för att ordna hållbara färdvägar på dessa områden är därför mer beroende av att nya projekt med spårtrafik och station genomförs. Dessutom öppnar de en helt ny huvudriktning för att utveckla kommunens samhällsstruktur. Utvecklingen av huvudriktningen binder mycket resurser då spårtrafiken tas i beaktande. Därför är det ytterst viktigt att se till att utvecklingen av samhällsstrukturen som prioriteras på ett helt nytt sätt sker på ett hållbart sätt så att man stöder sig på en bana, och att dess konsekvenser för samhällsstrukturen, trafiken, ekonomin och miljön är positiva.

En mera detaljerad planläggning av dessa områden är möjlig, så länge man ser till att området planeras som en tätort som stöder sig på spårtrafiken och att villkoret i landskapsplanens planeringsbestämmelse som gäller förverkligandet av området överförs till kommunala planer. Kommunal planläggning behöver främjas så att det är möjligt att förverkliga området när beslut om att förverkliga banan eller stationen fattas. Med ett bindande beslut avses ett finansieringsbeslut som fattas av antingen staten eller kommunen och som gäller utarbetandet av en byggplan eller inledande av byggandet. Beslutet kan till exempel ingå i budgeten, rambeslutet för statsfinanserna eller i något annat finansieringsprogram som förverkligas under de närmaste åren. Även en kommun kan fatta beslut om att bygga nya stationer eller spårförbindelser, om stationen eller spårförbindelsen helt finansieras av kommunen, till exempel en metrostation eller en snabbspårväg. Om ett banprojekt anges i en trafiksystemplan är det inte fråga om ett bindande finansieringsbeslut för att genomföra projektet.

De övriga nya stationsomgivningarna (Höytiönnummi, Käinby-Kongo, Kungsporten, Myntbacken, Palopuro, Ristikytö och Tallmo) bildar en naturlig, förmånlig och ändamålsenlig kompletteringszon för befintliga tätorter av betydelse på landskapsnivå antingen så att området är direkt kopplat till den nuvarande strukturen och infrastrukturen eller så att området utgör den bästa utvecklingsriktningen för den befintliga strukturen. Dessa områden ligger inom eller vid kanten av den befintliga samhällsstrukturen, varvid områdena lätt kan kopplas till den befintliga strukturen och kollektivtrafiken, medan de områden som är bundna till ett beslut om förverkligande (Hista och Lempola) ligger utanför och längre bort från den befintliga strukturen.

För nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik gäller även bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortszoner, förutom för handel. För handelns del beskrivs planlösningen för nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik närmare i kapitel 5.4.2.



Huvudstadsregionens kärnzon

Med utvecklingsprincipbeteckningen anges områden i huvudstadsregionen som ska utvecklas mer effektivt än den omgivande utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Planlösningen stöder utvecklingen av huvudstadsregionens nätverkliga stadsstruktur och kollektivtrafik i och med att byggandet styrs intill starka radiella och tvärgående kollektivtrafikförbindelser. För huvudstadsregionens kärnzon gäller också bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner bland annat för handelns del.

På huvudstadsregionens kärnområde finns kunskaps- och innovationskluster som är viktiga för Finlands ekonomi och konkurrenskraft och vilkas verksamhets- och utvecklingsförutsättningar man strävar efter att främja med en tätare markanvändning och förbättrad tillgänglighet på områdena. En tätbebyggd struktur skapar förutsättningar för att utveckla boenderelaterade tjänster och hållbar tillgänglighet till fots, med cykel och kollektivtrafik.

I den mera detaljerade planeringen bestäms närmare hur stor huvudstadsregionens kärnzon

är och hur området förverkligas. När områdesstrukturen förtätas ska man fästa uppmärksamhet vid särdrag och särskilda värden hos varje region samt vid livsmiljöns kvalitet. Möjligheterna till och konsekvenserna av en tätare struktur till exempel i områden med värdefulla kulturmiljöer eller i närheten av sådana ska bedömas från fall till fall.

Stommen för huvudstadsregionens kärnzon har bildats genom att välja de områden där zonen, som enligt MBT 2019-planen omger kollektivtrafikens stamnät 2050, och de primära zonerna enligt MBT 2019-planen överlappar varandra. I avgränsningen av zonerna beaktas också olika ramvillkor som inverkar på områdenas byggnadspotential, såsom skydds- och rekreationsvärden, samt uppgifter enligt planeringsmodellen IPM om de områden som bäst lämpar sig för bostads- och arbetsplatsbyggnad. Avgränsningen av zonerna som analyserna resulterat i har slutligen ändrats så att den är mer översiktlig och motsvarar landskapsplanens skala och framställningssätt.

Beteckningar och bestämmelser

Särskilt följande allmänna planeringsbestämmelser hänför sig till att styra tillväxten på ett hållbart sätt:

Vid planeringen av områdesanvändningen ska man främja hållbara lösningar för stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen.

Region- och samhällsstrukturen ska utvecklas så att den stöder sig på den befintliga strukturen.

Åretruntboende och arbetsplatsbyggande ska i första hand styras till de centrum, huvudstadsregionens kärnzonen, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och servicekoncentrationer som anges i landskapsplanen. Utvecklingen av trafikförbindelser mellan centrumen ska stödas, i synnerhet utgående från kollektivtrafiken.



De befintliga tätorterna ska utvecklas så att markanvändningen kompletteras och effektiveras och att deras struktur funktionellt sett blir mångsidigare. I den mer detaljerade planeringen som gäller tätorterna ska möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt tillgängligheten till dagliga tjänster främjas. Därtill ska tillräckliga rekreativmöjligheter och rekreativförbindelser till rekreativområden på landskapsnivå tryggas.

Nya bostads- och arbetsplatsområden ska planeras så att de uppfyller kriterierna för en hållbar miljö: områdena ska vara belägna i region- och

samhällsstrukturen och byggandets omfattning och effektivitet ska vara sådana att det skapar förutsättningar för mångsidig verksamhet, närservice och kollektivtrafikförbindelser samt för att korta resor för att uträtta ärenden kan göras till fots eller med cykel.

Byggande av bostäder och arbetsplatser utanför centrum, servicekoncentrationer och utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anges i landskapsplanen ska i första hand äga rum invid den befintliga samhällsstrukturen. Då byggandet styrs ska man se till att så effektivt som möjligt utnyttja den befintliga infrastrukturen, tjänsternas tillgänglighet och förutsättningarna för hållbara färdvägar.

Det ska tas i beaktande vilken betydelse vidsträckta, sammanhängande natur- och kulturlandskapsområden har för stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen, för utvecklingen av jord- och skogsbruket och näringar som stöder dem samt för naturens mångfald och rekreativbruk. Man ska undvika att vidsträckta, sammanhängande obebyggda områden splittras och att deras areal blir mindre, särskilt på områden som ligger utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Utvecklingen av helheten med Helsingforsregionens grönbälte ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Område för centrumfunktioner, rikscentrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges området för riksomfattande service-, förvaltnings- och annan verksamhet i Helsingfors centrum och de nuvarande och växande områdena i stadskärnan.</p>	<p>De här planeringsbestämmelserna berör rikscentrum, centrum och små centrum. Planeringsbestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzonen berör också centrumen och rikscentrumet som finns på dessa områden.</p> <p>De här planeringsbestämmelserna berör rikscentrum, centrum och små centrum. Planeringsbestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzonen berör också centrumen och rikscentrumet som finns på dessa områden.</p>
<p>Område för centrumfunktioner, centrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges de största och mångsidigaste centrumen utanför rikscentrum, där det förekommer boende, arbetsplatser och offentliga och privata tjänster. Centrumen kan också lätt nås med kollektivtrafik.</p> <p>(Esbo centrum, Esboviken, Håkansböle, Hangö, Hertonäs, Hista, Hyvinge, Hyrylä, Östra centrum, Jokela, Träskända, Gamlas, Karis, Högfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Kivistö, Klövskog, Björkby, Korso, Gårdsbacka, Alberga, Lojo, Lovisa, Malm, Mårtensdal-Myrbacka, Masaby, Mattby, Mäntsälä, Nickby, Nummela, Nurmijärvi, Backas, Borgå, Rajamäki, Söderkulla, Ekenäs, Hagalund-Otnäs, Dickursby, Veikkola, Vik, Nordsjö)</p>	<p>Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet.</p> <p>Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med kollektivtrafik och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla. I samband med planeringen ska tillräckliga områden för lokal anslutningsparkering för personbilar och cyklar anvisas utanför huvudstadsregionen. Därtill ska tillräckliga områden för anslutningsparkering för cyklar anvisas i huvudstadsregionen.</p> <p>I utvecklingen av centrumet ska man värna om och utnyttja miljöns särdrag.</p>
<p>Område för centrumfunktioner, litet centrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges små centrum som är en kommuns administrativa centrum eller ett centrum för boende, arbetsplatser och tjänster.</p> <p>(Askola, Ingå, Kalajärvi, Mariefors, Lapträsk, Mörskom, Borgnäs, Pukkila, Sjundeå, Vichtis, Virkby)</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>Till området kan förläggas stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen av följande nya centrum ska förverkligandet av området vara kopplat till ett bindande beslut om byggandet av en ny spårtrafikförbindelse och station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hista

<p>Servicekoncentration</p>  <p>- Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges befintliga små tätorter för boende, arbetsplatser samt för när- och turisttjänster utanför Helsingforsregionen.</p> <p>(Fiskars, Karislojo, Forsby, Lappvik, Liljendal, Monby, Svartå, Nummi, Pojo, Pusula, Sammatti, Saukkola, Strömfors bruk, Tenala)</p>	<p>Området ska utvecklas som en koncentration för boende, arbetsplatser och närservice.</p> <p>Hur områdesanvändningen i koncentrationen utvecklas avgörs i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med hållbara färd sätt och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla.</p> <p>I utvecklingen av koncentrationen ska miljöns särdrag värnas om och utnyttjas.</p> <p>De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande, om inte utredningar visar annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centrumriktad handel 6 000 m²-vy och • Utrymmeskrävande specialvaruhandel 6 000 m²-vy.
<p>Utvecklingszon för tätortsfunktioner</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges zoner för tätortsfunktioner av betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå som stöder sig på de största och mångsidigaste centrumen och där en utvecklad och effektivare samhällsstruktur är särskilt viktig med tanke på hela landskapets utveckling.</p> <p>Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner omfattar huvudsakligen befintliga tätorter där den nuvarande samhällsstrukturen redan är hållbar eller kan utvecklas till en sådan. På en utvecklingszon för tätortsfunktioner ska samhällsstrukturen i sin helhet vara tillräckligt effektiv så att målen för en hållbar samhällsstruktur kan uppnås. Zonen kan omfatta delområden av olika karaktär allt från obebyggda områden till effektivt bebyggda områden.</p> <p>Förutom boende, tjänster och arbetsplatser kan zonen omfatta till exempel rekreations- och skyddsområden, trafikleder och andra områden som behövs för trafiken, områden för samhällsteknisk försörjning och andra specialområden, områden för industriproduktion som passar in i omgivningen, jord- och skogsbruksområden samt vattenområden.</p>	<p>Samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner ska effektiveras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik förbättras. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet med bostäder, arbetsplatser, tjänster och grönstruktur så att miljöns särskilda värden beaktas. Helsingforsregionens zon ska utvecklas som en kollektivtrafikstad som till sin struktur påminner om ett nätverk.</p> <p>De mer detaljerade behoven av områdesreserveringar som hänför sig till utvecklingen av zonen och de övriga arrangemangen kring områdesanvändning ska utredas i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen av zonen ska man trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden samt främja hur det ekologiska nätverket kopplas till grönstrukturen utanför zonen. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonen värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet. Dessutom ska man trygga tillräckliga rekreativmöjligheter samt rekreativförbindelser inom och utanför zonen.</p>

Planbeteckningen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och dess bestämmelser fastställer de allmänna principerna för utvecklingen av en omfattande områdeshelhet med mångsidig verksamhet. En annan landskapsplanebeteckning på ett område för en zon som angetts med utvecklingsprincipbeteckning visar att på det aktuella delområdet är utvecklingen av zonen förenad med andra intressen på landskapsnivå eller ramvillkor som ska beaktas i den närmare planeringen av delområdet.

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de förbindelser i planen som förenar grönstrukturens delar samt riktar sig mot Helsingforsregionens grönbälte och strandområden samt som finns parallellt med havsstranden.

I den mera detaljerade planeringen ska zonen obebbyggda stränder reserveras för allmän rekreation, ifall inte något särskilt behov förutsätter att området anvisas för annat bruk.

I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.

Hamnarnas och Helsingfors-Vanda flygplats verksamhets- och utvecklingsförutsättningar ska tryggas.

I den mer detaljerade planeringen ska distributionstrafikens verksamhetsförutsättningar tryggas.

I samband med den mer detaljerade planeringen av zonen ska tillräckliga depåområden som krävs för att utveckla spår- och kollektivtrafiken tas i beaktande och tryggas. När annan markanvändning planeras på områden för existerande depåer ska det säkerställas att ersättande depåkapacitet har förverkligats innan verksamheten vid den existerande depån upphör.

De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande, om inte utredningar visar annat:

På utvecklingszonen för tätortsfunktioner i huvudstadsregionen (Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda)

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 30 000 m²-vy

På övriga utvecklingszoner för tätortsfunktioner

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 m²-vy

i

Den kursiverade delen av planeringsbestämmelsen upphävdes på området för Västra Nylands etappplansplan genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 24.9.2021 och beslutet vann laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756)

Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik



- Helsingforsregionens plan
- Västra Nylands plan
- Östra Nylands plan

Med utvecklingsprincipbeteckningen anges nya zoner för tätortsfunktioner som stöder sig på kommande stationsomgivningar och som är viktiga med tanke på landskapets utveckling.

(Hista, Höytiönummi, Käinby-Kongo, Kungspporten, Lempola, Myntbacken, Palopuro, Ristikytö, Tallmo)

För zonen gäller planeringsbestämmelsen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner förutom för handels del. Därtill gäller följande bestämmelse för zonen:

Markanvändningen på en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och planeringen av en ny eller befintlig spårtrafikförbindelse och en ny station ska kopplas samman med varandra. På zonen ska inte planeras sådan områdesanvändning som hindrar eller märkbart försvårar området framtida utveckling som ett tätbebyggt tätortsområde som möjliggör mångsidig verksamhet och service och som stöder sig på spårtrafik. På zonen ska särskild uppmärksamhet fästas vid förutsättningarna för att gå och cykla.

Förverkligandet av zonen kan börja redan innan det finns en station på området. Undantag är Hista och Lempola. Förverkligandet av dessa områden ska vara kopplat till ett bindande beslut om att bygga en ny spårtrafikförbindelse och station. Vid förverkligandet av zonen ska det innan en station byggs ses till att det på området ordnas kollektivtrafik med en tillräcklig servicenivå.

Zonens exakta läge och omfattning ska preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen.

Därtill gäller följande bestämmelse för detaljhandel alla nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik:


Ett bindande beslut om byggande av en ny spårtrafikförbindelse och station ändrar den undre gränsen på 4 000 m²-vy för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse enligt följande, om inte utredningar visar annat:

I huvudstadsregionen (Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda)

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 30 000 m²-vy

Utanför huvudstadsregionen

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 m²-vy

<p>Huvudstadsregionens kärnzonen</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckning anges huvudstadsregionens områden för tätorts- och centrumfunktioner som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem och som främjar utvecklingen av en nätverkslik stadsstruktur.</p>	<p>För huvudstadsregionens kärnzonen gäller också bestämmelserna för utvecklingszon för tätortsfunktioner.</p> <p>Zonen ska planeras som ett område som stöder sig på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner.</p> <p>I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonen värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet.</p>
--	---	--

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Centrum, servicekoncentrationer, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzoner är landskapets primära utvecklingsområden för markanvändningen, till vilka den största tillväxten bör styras. Att effektivera samhällsstrukturen i dessa områden stöder landskapsplanens mål och lösningar som är gynnsamma för miljön, ekonomin och olika människogrupperns preferenser och behov som gäller boende. På dessa områden är utvecklingen av samhällsstrukturen förknippad i synnerhet med att förbättra förutsättningarna för hållbara färdvägar, utbudet av mångsidiga tjänster och näringslivet samt med att värna om omfattningen och den enhetliga karaktären av grönstrukturen som ligger utanför de mest centrala tätorterna.

Objektsbeteckningen för **centrum** anger centrumets ungefärliga placering. Den exakta placeringen och omfattningen av området för centrumfunktioner ska fastställas i samband med den mer detaljerade planeringen. Området ska bilda en funktionellt enhetlig helhet som fokuserar på centruminriktade funktioner. Centruminriktade funktioner är till exempel dagligvaruhandel, specialhandel, offentliga tjänster, fritidstjänster, många arbetsplatser och boende.

Centrumens dragningskraft kan förbättras genom att utnyttja respektive centrumets egna särdrag. De kan gälla centrumets natur- eller kulturmiljövärden eller andra miljövärden. De

kan vara bland annat värdefullt byggnadsarv, kulturhistoria, stadsbild och stadsutrymmen, placering i närheten av vattendrag och grönmiljö.

Genom att effektivera markanvändningen i centrumen och de omgivande utvecklingszonerna för tätortsfunktioner skapar man förutsättningar för korta resor för att uträtta ärenden, minskat beroende av personbilar och för en stadsstruktur som är socialt hållbar med tanke på olika människogrupper. I planen anvisas inga utvecklingszoner för tätortsfunktioner som omger små centrum eftersom befolkningsprognoserna visar att befolkningstätheterna i små centrum i nuläget eller i framtiden inte är sådana att det skulle vara motiverat att genom landskapsplanen styra områdesutvecklingen i större utsträckning än genom objektsbeteckningen för litet centrum. I den kommunala planläggningen ska man fastställa området för och omfattningen av centrumfunktioner, vilket gäller även placeringen av detaljhandel. När tätorter som omger små centrum planeras, tillämpar man samma principer för hållbar tillväxt som i övrigt i Nylandsplanen: samhällsstrukturen i tätorterna ska effektiveras så att den stöder sig på den nuvarande strukturen, i synnerhet på centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att gå, cykla och använda kollektivtrafik förbättras.

Med utvecklingsprincipbeteckningen för **utvecklingszonen för tätortsfunktioner** anges zoner för boende, arbetsplatser och tjänster som stöder sig på de största och mångsidigaste centrumen och som är betydande med tanke på

landskapets utveckling. Dessa zoner är till stor del bebyggda områden för tätortsfunktioner där den nuvarande samhällsstrukturen är hållbar eller kan utvecklas till en hållbar struktur. Utanför zonerna finns inga motsvarande intressen av riks-, landskaps- eller regional nivå för att effektivisera tätortsstrukturen. Därför har dessa områden inte anvisats med sådana landskapsplanebeteckningar som styr tillväxten på ett hållbart sätt. I den egna planeringen kan kommunerna dock utveckla markanvändningen på områdena i en lokal skala i enlighet med principerna i landskapsplanens allmänna bestämmelser.

Plankartan visar den eftersträvade utvecklingen – hurdan region- och samhällsstruktur kommunen bör prioritera år 2050. De viktigaste insatserna för områdesanvändningen bör gälla de områden som anges i landskapsplanen. När kommunen planerar sin områdesanvändning ska den främja genomförandet av landskapsplanens helhetslösning. Betydelsen av kommunala planer för områdesanvändningen ska bedömas i förhållande till en kommunal eller en större regional helhet till exempel genom att beakta den prognostiserade befolkningsutvecklingen.

Planlösningens grundläggande tankesätt och planeringsgrepp avviker från tätortslösningarna i de gällande landskapsplanerna. I de gällande planerna anvisas områdesreserveringar för områden för tätortsfunktioner, medan Nylandsplanen fastställer enligt vilka principer respektive zon bör utvecklas (MBL 25 §). Avsikten är att upphäva områdesreserveringarna för områden för tätortsfunktioner som anges i de gällande planerna när planen godkänns. Utvecklingsprincipbeteckningen för utvecklingszon för tätortsfunktioner är en helt ny beteckning. Detta innebär att man inte kan eller bör tolka beteckningen på samma sätt som områdesreserveringsbeteckningarna i de gällande landskapsplanerna.

På utvecklingszoner för tätortsfunktioner ska samhällsstrukturen i sin helhet vara tillräckligt effektiv så att målen för en hållbar samhällsstruktur kan uppnås. Avsikten är dock inte att zonen ska bilda ett effektivt bebyggt område, utan den kan bestå av bebyggda och obebyggda områden av olika karaktär. På zonen får inte anvisas sådan markanvändning som försämrar möjligheterna till att bilda en helhet som följer principerna för en hållbar miljö. Till exempel



stöder glest bebyggda småhusområden i regel inte verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafik eller närservice, men det kan finnas även sådana områden på zonen, om de områden och nätverk som är viktiga med tanke på verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafik- och servicenätet är tillräckligt effektiva.

Utvecklingsprincipbeteckningen skapar allmänna ramar för att planera en omfattande, funktionellt mångsidig områdeshelhet. En områdesreserverings-, objekts-, linje- eller egenskapsbeteckning som gäller på en omfattande zon som angetts med utvecklingsprincipbeteckningen för utvecklingszon för tätortsfunktioner visar att utvecklingen av respektive delområde inom zonen är förknippad med intressen av betydelse på landskapsnivå (t.ex. rekreation) eller ramvillkor (t.ex. en värdefull kulturmiljö) som ska beaktas i den mer detaljerade planeringen av respektive delområde. Detta kan till exempel innebära att tätortsstrukturen i delområdet i fråga inte effektiviseras i enlighet med de allmänna principerna för zonen. Detta lyfts fram i landskapsplanens planeringsbestämmelse för utvecklingsprincipbeteckningen för tätortsfunktioner samt i de allmänna planeringsbestämmelserna. Den mer detaljerade planeringen av delområden omfattas också av kraven på generalplanens och detaljplanens innehåll som föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen. Dessa krav förutsätter till exempel också att miljöns särskilda

värden ska beaktas i planeringen. Det finns ofta olika, även kontroversiella intressen när det gäller enskilda områden. De riksomfattande målen för områdesanvändningen samt kraven på planernas innehåll kräver i praktiken att flera olika synpunkter och markanvändningsbehov ska samordnas när planen utarbetas. Därför är det inte alltid möjligt att helt och hållet beakta alla de olika målen.

I de allmänna planeringsbestämmelserna konstateras att man ska sträva efter att bostads- och arbetsplatsbyggande som sker utanför centrumen, servicekoncentrationerna och utvecklingszonerna för tätortsfunktioner styrs till den befintliga samhällsstrukturen så att man utnyttjar den befintliga infrastrukturen. I samband med den kommunala planläggningen får inga områden för tätortsfunktioner av betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå anvisas i områden utanför centrumen, servicekoncentrationerna och utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Såsom ovan konstateras, bör de viktigaste insatserna för områdesanvändningen gälla de områden som anges i landskapsplanen.

I landskapsplanen anges avgränsningen av utvecklingszoner för tätortsfunktioner och nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik på en principiell nivå. I samband med den mer detaljerade planeringen ska kommunen anvisa områdesreserveringar i anslutning till utvecklingen av dessa zoner samt avgöra övriga arrangemang i anslutning till områdesanvändningen så att landskapsplanens mål uppfylls och att det uppstår en enhetlig tätort som följer principerna för hållbara områden och som stöder sig på centrumet.

Med beteckningen **Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik** anges områden vilkas utveckling beror på eventuella kommande ban- och/eller stationsprojekt. Om en bana eller station inte byggs, styr planeringsbestämmelsen också fortsättningsvis planeringen av markanvändningen på dessa zoner så att områdets samhällsstruktur ska planeras så att området är tillräckligt tätbebyggt och har mångsidiga funktioner så att det kan stödja sig på kollektivtrafiken. På zonen ska särskild uppmärksamhet också fortsättningsvis fästas vid förutsättningarna för att gå och cykla. När zonen förverkligas, ska man innan en station

byggs se till att ordna kollektivtrafik med en tillräcklig servicenivå på området.

Förverkligandet av zonen, vilket sker i enlighet med bestämmelserna, kan inledas innan det finns en station på området. Undantag är Hista i Esbo och Lempola i Lojo. Förverkligandet av dessa områden ska vara kopplat till ett bindande beslut om att bygga en ny spårtrafikförbindelse och station. Om det inte byggs en ny spårtrafikförbindelse eller station på dessa zoner, styr bestämmelsen ändå planeringen av dessa zoner så att man ska ha beredskap att ordna kollektivtrafik. Man får därför inte planera sådan områdesanvändning som hindrar eller märkbart försvårar områdets framtida utveckling som ett tätbebyggt tätortsområde som möjliggör mångsidig verksamhet och service och som stöder sig på spårtrafiken. Bestämmelsen förutsätter att det ska finnas ett bindande beslut om att bygga en ny spårtrafikförbindelse och station innan förverkligandet av dessa zoner kan inledas.

Huvudstadsregionens kärnzon ska utvecklas som ett område med mera effektiv byggverksamhet än den omgivande utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Kärnzonen ska omfattning och hur den förverkligas preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen. Det är också nödvändigt att förtäta samhällsstrukturen på utvecklingszonerna för tätortsfunktioner utanför kärnzonen, men det är särskilt viktigt att strukturen förtätas i kärnzonen med tanke på den nätverkslika kollektivtrafiksstadens utvecklingsförutsättningar.

Då områdena förtätas ska man i den kommunala planläggningen fästa särskild uppmärksamhet vid områdenas värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet, kulturmiljöerna, det ekologiska nätverkets funktionsduglighet och tillräckliga rekreativmöjligheter. Att trygga tillräckliga och kontinuerliga rekreativmöjligheter på tätortszonen förutsätter en funktionell och kvalitativ granskning av lokala rekreativområden i förhållande till landskapets rekreativområden och behov av grönförbindelse. Målet är en enhetlig helhet som fortsätter även utanför zonen.

Målet att förbättra förutsättningarna att gå och cykla innebär att omständigheterna för dessa beaktas på ett övergripande sätt. Detta beskrivs i kapitel 5.3.5.

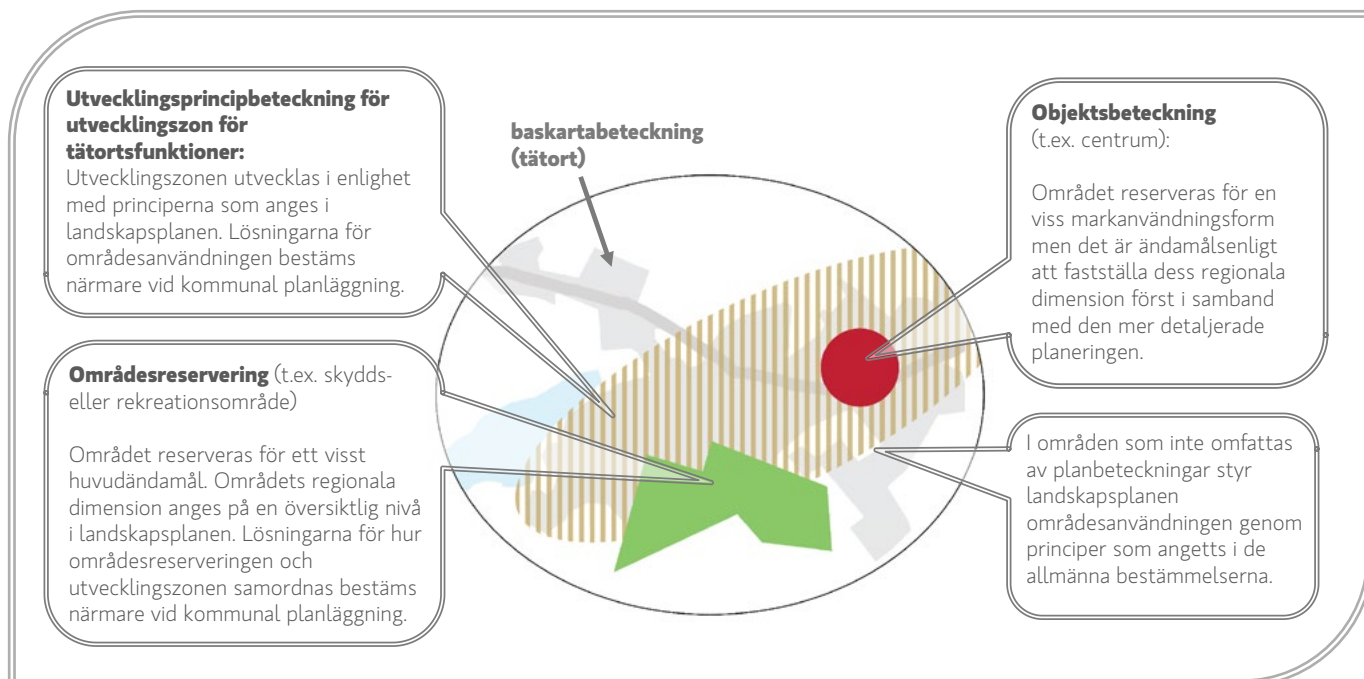


Bild 20. Principbild: Anvisningar för hur planbeteckningarna som gäller hållbar styrning av tillväxten (tätortsfunktioner, centrum) ska tolkas.



Bild 21. Frågor som fungerar som stöd vid bedömningen av kommunens markanvändningslösningar: Vad är förhållandet mellan kommunens markanvändningslösningar och landskapsplanens mål för hållbar styrning av tillväxten?

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- I de gällande landskapsplanerna har rikscentrum angetts med en områdesreserveringsbeteckning, men i Nylandsplanen anges rikscentrum med en objektsbeteckning på samma sätt som de övriga centrumen.
- De regioncentrum som har angetts i de gällande planerna anges inte separat i Nylandsplanen. I Nylandsplanen är bestämmelserna för alla centrum likvärdiga, vad gäller bl.a. affärernas placering och antal.
- Servicekoncentrationer är det minsta beteckningssättet i Nylandsplanen för sådana tätortskoncentrationer utanför Helsingforsregionen som är av betydelse på landskapsnivå.
- Byar anges inte längre i landskapsplanen.
- Planeringsbestämmelserna som gäller centrum har justerats så att de bättre motsvarar behovet att styra markanvändningen på landskapsnivå. När centrum utvecklas framhävs deras mångsidiga funktioner inklusive boende.
- I de gällande landskapsplanerna har områdena för tätortsfunktioner angetts som områdesreserveringar. Sådana utvecklingszoner för tätortsfunktioner som är betydande för landskapets utveckling anges med en utvecklingsprincipbeteckning i Nylandsplanen.
- En del av de områden för tätortsfunktioner som angetts i de gällande landskapsplanerna anvisas inte på utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anges i Nylandsplanen. I Nylandsplanen anges utvecklingszoner för tätortsfunktioner endast i de största och mångsidigaste centrumen så att de stöder sig på de områden där en effektivare samhällsstruktur och annan utveckling av tätorterna är av särskild betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå.
- I de gällande landskapsplanerna anges planeringsbestämmelser och utvecklingsrekommendationer för så kallade vita områden i landskapsplanen, på vilka inget särskilt användningsändamål har anvisats på plankartan. I miljöministeriets handböcker om

tolkning av markanvändnings- och bygglagen (Markanvändnings- och bygglagen. Landskapsplanens rättsverkningar. Miljöministeriet 2002) konstateras bland annat att ett vitt område visar att det på området inte finns några sådana intressen på riksnivå, landskapsnivå eller regionnivå som undersökts i landskapsplanen.

I Nylandsplanen ingår inte längre begreppet "vita områden". I Nylandsplanen har man också identifierat betydelsen av områden som inte omfattas av landskapsplanebeteckningar som en del av landskapets helhet. Användningen av dessa områden är förenad med betydande intressen på riksnivå, landskapsnivå eller regionnivå samt med mål som ställts upp för Nylandsplanen. Dessa gäller i synnerhet stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till den samt tryggheten av naturens mångfald. Vad gäller den framtida användningen av dessa områden betonar Nylandsplanen hållbarhet. De allmänna bestämmelserna förutsätter bland annat att region- och samhällsstrukturen ska utvecklas så att man stöder sig på den befintliga strukturen, utnyttjar den befintliga infrastrukturen, värnar om grönstrukturen och dess enhetliga karaktär samt beaktar miljöns särskilda värden.

- Principerna för och avgränsningen av områden som ska förtätas har förändrats avsevärt i jämförelse med de gällande landskapsplanerna. Utvecklingsprincipbeteckningen för områden som ska förtätas har slopats helt. Principerna för en tätare samhällsstruktur förverkligas genom Nylandsplanens beteckningar och bestämmelser som gäller centrum, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzoner samt genom allmänna bestämmelser.
- I de gällande landskapsplanerna finns beteckningar för reservområden för tätortsfunktioner eller arbetsplatsområden som inte anges i Nylandsplanen.
- Beteckningarna "Utvecklingsområde för stationstrakt som stöder sig på spårtrafik" och "Område för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik" som ingår i de gällande

landscapsplanerna ingår inte i Nylandsplanen. En del av dessa områden anges i Nylandsplanen med beteckningen "Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik". Bestämmelsen för den nya beteckningen avviker delvis från bestämmelserna för stationstrakter i de gällande landskapsplanerna.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

I Nylandsplanen anvisas områdena för tätortsfunktioner med utvecklingsprincipbeteckningar och i de gällande landskapsplanerna anvisas tätorterna med områdesreserveringsbeteckningar. Jämfört med områdesreserveringsbeteckningarna ger utvecklingsprincipbeteckningarna större spelrum för den mer detaljerade planeringen av områdesanvändningen på kommunal nivå. Vad gäller centrum som angetts med objektsbeteckningar avgörs centrumens exakta läge, storlek och omfattning samt hur de förverkligas i den mer detaljerade planeringen. Slopandet av reservområden skjuter upp tidsplanen i anslutning till områdesanvändning mot den mera detaljerade planeringen. Styrningen av områdesanvändningen på vita områden som anges i de gällande landskapsplanerna har överförts till de allmänna planeringsbestämmelserna.

Beteckningarna för centralortsnätet strukturerar samhällsstrukturen och stärker dess funktionsduglighet genom att styra placeringen av boende, arbetsplatser, handel och övrig service. Dessutom stöder beteckningarna trafiksystemlösningen i landskapet. Tack vare att boende, arbetsplatser och tjänster blandas i centrum blir resorna för att uträtta ärenden kortare, tjänsterna och arbetsplatserna blir lättillgängliga och dessutom skapar de förutsättningar för att utveckla hållbara färdvägar. Centralortsnätet och huvudstadsregionens kärnzonen stärker metropolområdets konkurrenskraft och skapar grunden för en hållbar samhällsstruktur. På lång sikt kan tillväxten i centrumen öka byggnadstrycket på de omkringliggande tätortsområdena och eventuellt även behovet av att ta i bruk obebyggda markområden.

En enhetligare och tätare struktur har en positiv inverkan på region- och samhällsstrukturen på både riksnivå och landskapsnivå. Planen främjar en kontrollerad utveckling av en hållbar samhällsstruktur, i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den största tillväxten riktas till huvudstadsregionen och kranskommunerna. Bygandet äger i huvudsak rum i befintliga tätorter så att det förtätar dem och förenhetligar strukturen. På det viset stöder planlösningen bevarandet av obebyggda markområden till exempel när det gäller odlings- och skogsmark.

Nya banförbindelser öppnar nya tillväxtkorridorer. Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och centrumen som förläggs till dessa områden möjliggör för sin del ökningen av antalet invånare och arbetsplatser i enlighet med principerna för en hållbar region- och samhällsstruktur. Då områdena kopplas till ett bindande beslut om att bygga en bana stöder detta genomförandet av en hållbar regionstruktur som sker gradvis.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

När bosättningen koncentreras förbättras möjligheterna att utveckla spårtrafiken och kollektivtrafiken. Planlösningen kräver investeringar i såväl landsvägar som banor men trafikinvesteringarnas lönsamhet förbättras av att samhällsstrukturen samtidigt förtätas och utvecklas. Ett fungerande kollektivtrafiksystem minskar på personbilstrafiken.

Mångsidigare kommersiella tjänster i centrum minskar antalet resor till specialaffärer i riktning mot Helsingfors. Om tjänsternas tillgänglighet förbättras blir det mer lockande att röra sig till fots och med cykel lokalt.

Tätbebyggda centrum möjliggör effektiva centraliserade lösningar, såsom fjärrvärme och fjärrkyla och utnyttjande av befintliga nätverk och centraliserade energilösningar. Bland annat ordnandet av avfallshantering och vattentjänster blir förmånligare. Å andra sidan kan den ökade belastningen försämra den nuvarande tekniska försörjningens funktionsduglighet, varvid nya investeringar och lösningar för teknisk försörjning behövs. I bruktagandet av centraliserade



energilösningar på nya områden kan förutsättas att nätverken utvidgas. På dessa områden möjliggör planen också främjandet av lokala energilösningar.

Lokala energilösningar, såsom jordvärme och solenergi, kan möjliggöra utnyttjandet av utsläppsnåla förnybara energikällor snabbare än de centraliserade lösningarna.

Konsekvenser för naturen och miljön

Nya områden för tätortsfunktioner som byggs förändrar naturen och miljön på flera olika sätt. Byggnadstrycket och konsekvenserna som försämrar naturmiljöns tillstånd berör i synnerhet obebyggda natur- och rekreationsområden inom nuvarande tätorter men också helt nya obebyggda områden som stöder sig på spårtrafik.

Landskapsplanen tar dock ställning till i vilken ordning områdena som stöder sig på spårtrafik ska genomföras genom att förutsätta att man har tillräcklig säkerhet om att de nya spårtrafikförbindelser som utgör stommen för trafiken på områdena genomförs, vilket minskar klimatriskerna i anslutning till trafiken på områdena. En tät samhällsstruktur, kompletteringsbyggande och utnyttjande av den befintliga strukturen skonar viktiga områden med tanke på kolsänkor. Inget nytt byggande förläggs till värdefulla landskaphelheter. En tätare struktur och ökad bebyggelse ökar å andra sidan belastningen på natur- och rekreationsområden som ligger i närheten av tätorterna.

Byggande i tätorts- och centrumområden ändrar vattenbalansen på området vilket leder till ett ökat behov av dagvattenhantering.

Hantering av dagvatten och beaktandet av översvämningsriskerna förutsätter att grönnätets omfattning och dess enhetliga karaktär i tillräcklig utsträckning beaktas i samband med den mer detaljerade planeringen. Då byggandet allt mer koncentreras till tätorterna möjliggörs bland annat centraliserade vattentjänster och avfallshantering, vilket dämpar miljöbelastningen från glesbygden. När nya tätorter och tillhörande trafikförbindelser byggs kan det ekologiska nätverkets funktionsduglighet försämrats. Om grönförbindelserna är tillräckligt breda och fungerande kan de minska de negativa konsekvenserna.

Beteckningarna för centrumfunktioner förläggs till den befintliga samhällsstrukturen på nuvarande områden för tätortsfunktioner, vilket dämpar konsekvenserna för naturen och miljön. Centrumens läge och utträttandet av ärenden i dem har en betydande inverkan på trafikmängderna och trafikutsläppen. Planlösningen möjliggör en tillräcklig servicenivå i centrum och detta minskar det lokala behovet av att färdas.

Konsekvenser för ekonomin och näringarna

Rikscentrum har en positiv inverkan på landskapets konkurrenskraft och främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar på nationell och internationell nivå. Också övriga centrumområden med mångsidig service och verksamhet ökar områdets dragningskraft som en verksamhetsmiljö för näringsliv, handel och boende. Konsekvenserna för den kommunala ekonomin och företagsekonomin är i regel positiva. I centrumområden kan kraftigt stigande markvärde, priset på fastigheter och hyresnivån å andra sidan ha negativ inverkan på möjligheterna att få tillräckligt mångsidig service och företagsverksamhet till centrumen.

Kommunerna kan mer effektivt använda resurserna genom att styra bosättningen och annan verksamhet till områden för tätortsfunktioner, varvid glesbebyggelsens negativa konsekvenser minskar. Tätorternas växande befolkningsunderlag skapar möjligheter till ett allt mångsidigare serviceutbud i synnerhet i kommuncentrum. Att koncentrera centruminriktade offentliga tjänster till allt färre centrum kan ge besparingar till kommunerna men också minska på tjänster i en del av kommunen och försämra förutsättningarna för företagsverksamhet.

Förutsättningarna för att bevara industriverksamhet och utrymmeskrävande funktioner i tätortsområden kan försämrats bland annat till följd av ett stigande markvärde samt miljöolägenheter och miljöstörningar som dessa funktioner eventuellt medför för bosättningen.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Ett regionalt balanserat centralortsnät har positiv inverkan på tjänsternas balanserade tillgänglighet och minskar avståndet mellan bosättning, arbetsplatser och tjänster. Invånarna upplever förändringarna som sker i tätorterna på olika sätt. Exempelvis de nuvarande invånarna kan uppleva kompletteringsbyggande i tätorterna som negativt och som en försämring av livsmiljön. Å andra sidan kan bättre service och förutsättningar för kollektivtrafik samt eventuellt en stadsbild i förändring upplevas som en positiv utveckling. Byggande i centrum kan skapa olika tidsskikt och särpräglade miljöer i stadsbilden. Störningar under byggtiden försämrar tillfälligt trivseln på området. De negativa konsekvenserna är mindre på nya områden för tätortsfunktioner där bebyggelsen från början är tät.

5.3 Färd sätt och logistik

5.3.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Förutsättningarna för hållbara färd sätt i tätorterna stöds med hjälp av en tätare samhällsstruktur.
- Kollektivtrafikens projekt som är nödvändiga för Helsingforsregionens nätverksstruktur främjas.
- Utvecklingen av trafikförbindelserna mellan huvudstadsregionen och regioncentrumen stöds, med tyngdpunkt på kollektiv- och anslutningstrafiken.
- Betydande kollektivtrafikskorridorer och -knutpunkter, omstigningsplatser och andra viktiga anslutningsplatser beaktas.
- Arbetsmarknadsområdets utvidgning och internationella konkurrenskraft stöds med hjälp av landskapets projekt som strävar efter att främja åtkomligheten.
- Den internationella flyg- och sjöfartens verksamhets- och utvecklingsbetingelser stöds genom att trygga Helsingfors-Vanda flygplats och de internationellt viktiga hamnarnas och logistikområdenas förbindelser och behov i fråga om områdesanvändningen.
- Man förbereder sig på byggandet av Tallinntunneln och Flygbanan. Man förbereder sig för byggandet av Östbanan efter år 2050.
- Man stödjer vägtrafikens verksamhets- och utvecklingsbetingelser genom att främja utvecklingen av stambanan, öka kapaciteten på avsnittet Böle-järnvägsstationen samt förbereda sig för byggandet av ESA-banan och Esbo stadsbana.

Temats innehåll

Målet för Nylandsplanen är ett trafiksystem baserat på hållbara färdstätt som stöder Nylands centrala ställning i landet och landskapets internationella konkurrenskraft. De färdstätt som förbrukar minst naturresurser är de mest hållbara. Utöver energiförbrukningen måste man beakta de naturresurser som gått åt vid tillverkning av färdmedlet och det utrymme som färdmedlet kräver. På korta sträckor är gång och cykling de mest hållbara färdstätt. På längre sträckor är kollektivtrafiken, speciellt färdmedel som drivs med hållbart producerad el, det mest hållbara färdstätt. I områden med otillräcklig kollektivtrafik kan trafikens hållbarhet förbättras genom samåkning, anslutningsparkering, alternativa drivmedel och tjänster nära hemmet.

Hållbara färdstätt kan bäst främjas genom placering av funktioner på ett sådant sätt att långa sträckor inte behövs och det är möjligt att ordna kollektivtrafik till ett rimligt pris. Bästa sättet att främja detta är genom att förtäta samhällsstrukturen och i Helsingforsregionen dessutom genom kollektivtrafiksprojekt som stödjer nätverksstrukturen. Trafikförbindelserna mellan huvudstadsregionen och de största centrumen bör utvecklas framför allt baserat på kollektivtrafiken. Man ska se till att kollektivtrafikskorridorerna är smidiga och att byten mellan kollektivtrafikskorridorerna eller till Helsingforsregionens trafik är enkelt. Där som ordnandet av kollektivtrafik inte är möjligt ska nödvändiga resor med personbil kortas ned genom att anvisa områden för anslutningsparkering.

Den regionala åtkomligheten har inom EU identifierats som en viktig konkurrensfaktor. Till följd av globaliseringen ökar betydelsen av de nätverk och sammanslutningar som bildas av stater, regioner och organisationer. I Finland ökar vikten av dessa på grund av den exportberoende ekonomin och den relativt låga självförsörjningsgraden. Nästan hälften av Finlands export går till länderna i Östersjöområdet och även exportgods som ska färdas längre bort lastas ofta om vid Östersjö- eller Nordsjöhamnar. Därmed är Finlands export och import kraftigt beroende av sjötransporter och pålitliga landförbindelser för hamnarna.

För att företagen ska kunna ansluta sig till internationella kompetens- och värdenätverk förutsätts global tillgänglighet. Huvudstadsregionen är en central knutpunkt för trafiken såväl på internationell som på nationell nivå. På grund av de långa avstånden har flygtrafiken stor betydelse. Helsingfors-Vanda flygplats (nedan även flygplatsen) är ett viktigt centrum för inhemsk och internationell trafik. Flygfrakt är en transportform som betjänar globala behov och som normalt används för värdefulla produkter som kräver snabba leveranser. I framtiden kan Flygbanan, Östbanan och Tallinntunneln komplettera flygtrafiken, i synnerhet om de byggs som höghastighetsbanor.

Med tanke på den internationella konkurrenskraften spelar arbetsmarknadsområdets storlek och sammanhållighet stor betydelse. När åtkomligheten förbättras så att arbetsmarknaden i två olika områden integreras kan en ekonomisk tillväxt uppnås i båda regionerna. Det är speciellt krävande att hantera tillväxten av pendlings- och ärenderesor inom växande arbetsmarknadsområden, såsom i Nyland. Ökad pendling betyder att arbetskraftsresurserna kan bättre utnyttjas, men å andra sidan leder den till att arbetsresorna blir längre. För att utbud och efterfrågan på arbetskraft ska mötas i de allt större arbetsplatsområdena måste arbetskraften vara rörlig och trafiktjänsterna fungera väl.

De åtkomlighetsfrämjande projekten i Nyland är viktiga med tanke på den internationella konkurrenskraften och utvidgningen av arbetsmarknadsområdet. Enligt målsättningarna för planen måste Helsingfors-Vanda flygplats och de internationellt viktiga hamnarnas och logistikområdenas åtkomlighet och behov i fråga om områdesanvändningen tryggas samt vägtrafikens verksamhets- och utvecklingsbetingelser stödjas. Detta sker genom att främja utvecklingen av stambanan, öka kapaciteten mellan Böle station och Helsingfors centralstation samt förbereda sig på byggandet av ESA-banan och Esbo stadsbana.

Urbaniseringen har under de senaste årtiondena medfört tillväxt åt de största stadsregionerna. Företagens möjligheter att placera sig globalt ökar, men på områdesstrukturens nivå verkar det som att företagen fortsätter

att koncentrera sig till attraktiva knutpunkter och utvecklingskorridorer. Befolkningskoncentrationen till de största städerna och deras randområden medför stora utmaningar för en balanserad utveckling av områdesstrukturen och trafiksystemet. För att kunna hantera tillväxten måste samhällenas funktionsförmåga förbättras, vilket även innefattar goda kollektivtrafikförbindelser. Helsingfors metropolområde växer och dess centra stärks och tillsammans bildar de en stadsregion med nätverksstruktur.

Utvecklingsbilden för färdväg och logistik innefattar en stor mängd information om temats utveckling, nuläge och framtidsutsikter som underlag för planlösningen.

» **Läs mer: Nylandsplanen 2050: Utvecklingsbilder**

Trafiksystemplaner

I Nyland finns tre områden som omfattas av trafiksystemplaner (Helsingforsregionen, Östra Nyland och Västra Nyland). I trafiksystemplanerna definieras områdets viktigaste utvecklingsbehov och -projekt med anslutning till trafiksystemet och anges en måltidsplan för genomförandet av dem. Åtgärder som anses vara nödvändiga under de närmaste åren antecknas i ett avtal som staten och kommunerna samt andra parter försöker främja i sitt beslutsfattande.

Nylandsplanen och MBT 2019-planen som beretts samtidigt i Helsingforsregionen har utarbetats i nära samarbete och har likadana huvudmål. MBT 2019-arbetet påverkar i stor omfattning trafiklösningarna speciellt i Helsingforsregionens etappplansplan. Trafiknätet för Helsingforsregionens etappplansplan utgår från det trafiknät som framställts i samband med MBT-arbetet och har kompletterats med nationellt betydande trafikprojekt som förverkligas efter år 2030.

Trafiksystemplanerna för Östra och Västra Nyland har beaktats i sammanställandet av landskapsplanen. Trafikstrategin för Östra Nyland färdigställdes 2009 och det senast uppdaterade avtalet godkändes 2015. Trafiksystemplanen för Västra Nyland färdigställdes 2014 och avtalet godkändes samma år.

I Nylandsplanen behandlas trafikfrågorna på ett mer generellt plan än i trafiksystemplanerna och således framgår inte alla utvecklingsbehov för trafiksystemet ur planen. MBT 2019-planen och följande trafiksystemplaner för Östra och Västra Nyland preciserar Nylandsplanens trafiklösningar.

Den nationella tolvåriga trafiksystemplanen upprättas under åren 2019–2020. Avsikten med planen är att trafiksystemplaneringen sker mer långsiktigt. Den nationella trafiksystemplanen kommer att tas i beaktande när följande trafiksystemplaner för Östra och Västra Nyland utarbetas.

5.3.2 Trafiknätet

Allmänna principer för planlösningen

Infrastrukturen ändras långsamt och oftast kräver förändringarna stora investeringar. Trafiknäten är mycket beständiga delar av områdesstrukturen, vars utveckling kräver långsiktighet. Förutom att utvecklingen av vägar och spårvägar tryggar de transporter som boendet och näringslivet behöver samt resor i de olika delarna av landet, innebär de också förberedelser för och skapande av möjligheter för den kommande utvecklingen av områdena. Betydelsen av ett mindre prioriterat vägnät är större för mindre tätorter och landsbygdsområden. Vid utbyggnad och förbättring av trafiknäten ska man beakta de konsekvenser som detta kommer att ha för resvanorna och därigenom för bland annat koldioxidutsläppen. Även byggandet av lederna orsakar betydande koldioxidutsläpp.

Knappa ekonomiska resurser kan inverka på möjligheterna att upprätthålla infrastrukturen. I fortsättningen kommer mer resurser att allokeras till upprätthållande av trafikinfrastrukturen än till helt nya investeringar. Eftersom underhållsskulden riskerar att bli ett bestående fenomen som berör hela Finlands vägnät, är det nödvändigt att ange de leder som är mest kritiska med tanke på Nylands åtkomlighet och interna förbindelser. I Nyland finns rikscentrumet och flera knutpunkter för den internationella trafiken och därför ska också de riksomfattande och internationella behoven tas i beaktande.

Klassificering av vägar

Vägarna anvisas så att de indelas i vägar av betydelse på nationell nivå, landskapsnivå och regional nivå, medan järnvägarna indelas i huvudbanor, förbindelsebanor och metron. Trafiklederna i landskapsplanen grundar sig på en funktionell klassificering och genom landskapsplanen definieras inga administrativa kategorier som kan ändras när markanvändningen utvecklas.

Många olika kriterier har tillämpats vid klassificering av vägar så att man har betonat vägnas roll i person- och godstrafiken. Vid fastställandet av vägar av regional betydelse har man beaktat mängden regional trafik och dess andel av den totala trafikmängden. Dessutom har man beaktat antalet transporter inom näringslivet och den regionala pendlingstrafiken. Vägar har anvisats som vägar av regional betydelse även då de fungerar som förbindelser till kommuncentrum, servicekoncentrationer eller något annat betydande objekt på landskapsnivå, såsom hamnar.

Kriterierna för vägar av betydelse på landskapsnivå är desamma som för regionala vägar, men de har en viktigare roll med tanke på landskapet. Dessa vägar kan tekniskt sett och till sin trafikmängd ligga även på samma nivå som riksvägarna, men de betjänar mer den regionala trafiken och markanvändningen än sådan trafik som överskrider landskapsgränser. Vägarna av betydelse på landskapsnivå kompletterar också vägar av betydelse på riksnivå eller fungerar som tvärgående förbindelser mellan dem. Parallellvägar till motorvägarna tryggar landskapsöverskridande förbindelser vid störningar och har en specialroll till exempel vid specialtransporter. De tvärgående logistiklederna förbättrar tillgängligheten och funktionsdugligheten för näringslivets transporter genom att skapa förbindelser mellan radiella logistikkorridorer.

Vägarna av betydelse på riksnivå har anvisats i enlighet med kommunikationsministeriets förordning om huvudvägar. Vägarna betjänar i regel långväga och landskapsöverskridande trafik. Detta innebär att vägarna underhålls och utvecklas så att åtgärderna inte medför olägenhet för långväga trafik. Vägarna har indelats i vägar med en körbana och två körbanor. Denna indelning inverkar på vägnas anslutningslösningar.

Klassificeringen av vägarna har behandlats med enhetliga principer i hela Nyland, med undantag av Helsingforsregionen, inom vilken klassificeringen av vägnätet innanför Ring III utgår från de regionala aktörernas och statens gemensamma syn våren 2018 när det gäller klassificering av och servicenivåmål för vägnätet i Helsingforsregionen (Helsingin seudun tieverkko luokitus ja palvelutasotavoitteet). Innanför Ring I har förbindelser till knutpunkter för passagerar- och godstrafiken av betydelse på nationell nivå anvisats med en separat beteckning som beaktar målen för tillgänglighet till de nationella gods- och kollektivtrafikterminalerna samt för utveckling av markanvändningen.

Utöver klassificeringen kan beteckningen för väg och järnväg även omfatta ytterligare information; att trafikleden är belägen i en tunnel, att sträckningen är riktgivande samt när trafikleden förväntas genomföras.

Nya banor

Tallinntunneln

Den södergående riktningen är viktig för Nyland redan i dagsläget på grund av den livliga pendlingstrafiken, godstrafiken, företagslivets funktioner och turismen. Tallinntunneln som planeras samt järnvägskorridoren Rail Baltica som är under utveckling bidrar ytterligare till vikten av denna transportrutt. Tunneln skulle möjliggöra pendling, turism, transporter, investeringar och fri rörlighet för företagslivets funktioner mellan städerna och mer omfattande i städernas influensområde.

Tallinntunneln skulle sträcka sig från Helsingfors-Vanda flygplats till flygplatsen Ülemiste i Tallinn och förkorta restiden mellan Finland och Estland från det nuvarande cirka två timmar till 30 minuter. Utöver tunneln med europeisk normalspårvidd behövs också en terminal för godstrafik norr om flygplatsen och en järnvägsförbindelse till Hangö–Hyinge-banan. Från terminalen fortsätter fraktgodset med landsvägstransport eller på järnväg med finländsk spårvidd. I gällande etapplandskapsplan 4 för Nyland anvisas Tallinntunneln med beteckningen för riktgivande sträckning för trafikunnel. Tunnelförbindelsen börjar från Helsingfors-Vanda

flygplats och löper via Helsingfors centrum mot Tallinn. Denna sträckning grundade sig på en förhandsutredning där konstaterades att de största ekonomiska fördelarna och effekterna som skapar tillväxt fås av att tunneln kopplar samman pendlingsområdena i Helsingfors och Tallinn där restiden är ytterst viktig. Den fasta förbindelsen ska därför löpa via Helsingfors järnvägsstation, Böle station och Helsingfors-Vanda flygplats.

Utredningar om Tallinntunneln har utarbetats i samband med det EU-finansierade projektet FinEst Link samt inom det privatfinansierade projektet FinEst Bay Area. FinEst Link-projektet undersökte bland annat vilka möjligheter det finns att förverkliga Tallinntunneln och tunnelns lönsamhet ur ett ekonomiskt och tekniskt perspektiv. Man utgick från den riktgivande sträckning som valts i förhandsutredningen och som angetts i etappplansplan 4. Inom FinEst Bay

Area-projektet pågår miljökonsekvensbedömningen. Projektens sträckningar anges i bild 22.

Enligt FinEst Link-projektet fortsätter sträckningen från Tallinns flygplats i form av Rail Baltica-järnvägen och kopplas vidare till Mellan- och Östeuropas järnvägsnät. En fast järnvägsförbindelse via Baltikum till Europa skulle föra samman Estlands och södra Finlands arbetsmarknadsområden, det skulle medföra regionalekonomiska fördelar för hela Finland och skulle klart förbättra Nylands tillgänglighet och konkurrenskraft på internationell nivå. En fast förbindelse skulle också på många sätt förbättra godstrafikens förutsättningar och förbindelser.

Enligt FinEst Link-projektets preliminära planer skulle Tallinntunneln, som består av järnvägstunneln under vatten, omfatta både passagerar- och godstrafik. Tunnelns järnvägsförbindelse skulle för passagerartrafikens del

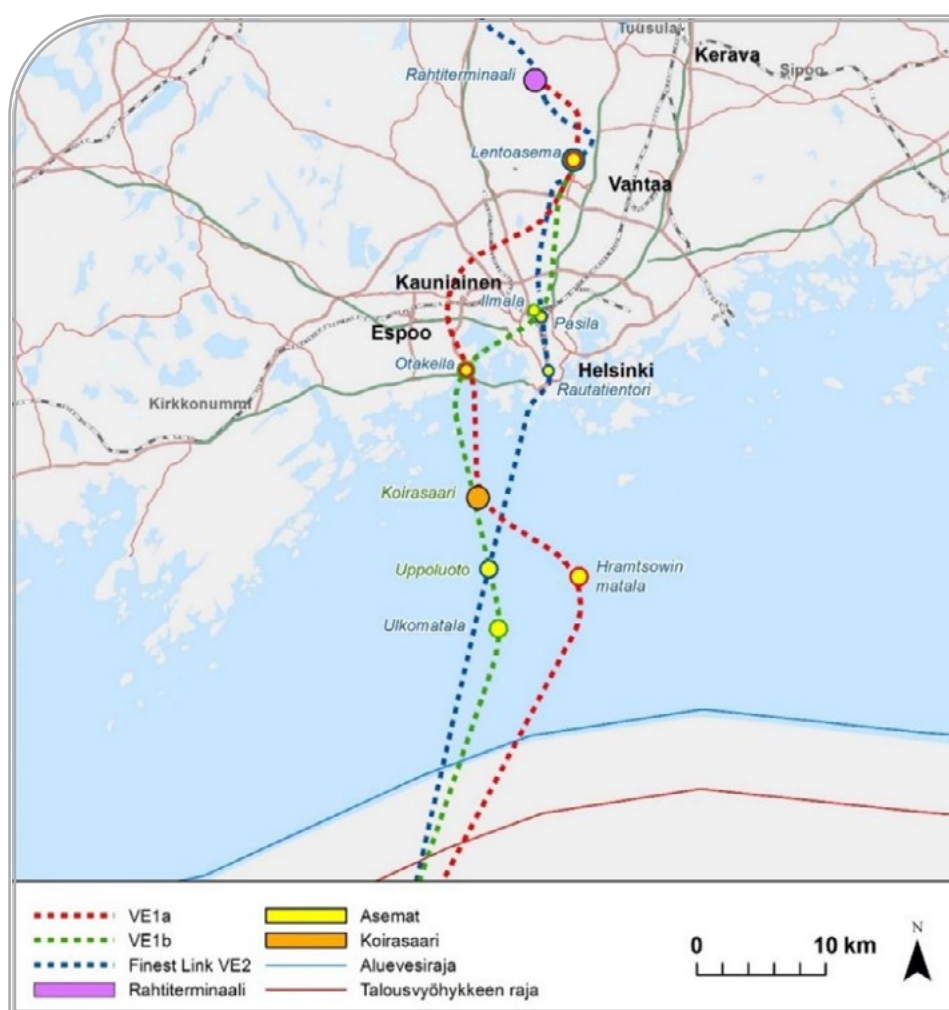


Bild 22. Alternativa sträckningar för Tallinntunneln (FinEst Bay Area 2018).

fortsätta med europeisk normalspårvidd via Helsingfors centrum och Böle till flygplatsens passagerarterminal. För godstrafikens del skulle järnvägen fortsätta till godsterminalen norr om flygplatsen. Vid dessa ändstationer skulle den europeiska spårvidden övergå till den standardiserade spårvidden som används inom det finska spårnätet. (Bild 23).

Från flygplatsens passagerarterminal, Böle station och järnvägsstationen i Helsingfors centrum skulle det finnas förbindelser till det övriga persontrafiksystemet. Via godsterminalen och dess rangerbangård skulle det löpa en förbindelse till järnvägs- och vägnätet samt flygplatsen. Nya förbindelser som skulle vara betydande för godstrafiken skulle vara landsväg 152 som för samman riksväg 3 och 4 via Tusby och godstrafikens banförbindelsebehov som skulle löpa från

godsterminalen via Hangö–Hyvinge-banan till stambanan.

Utöver den alternativa sträckning som löper via Helsingfors föreslår projektet Finest Bay Area också två alternativa sträckningar som löper via Esbo. Båda alternativen går mellan flygplatserna via en konstgjord ö som skulle byggas för tunneln samt via Kägeludden i Esbo. Det ena alternativet som löper via Esbo löper också via Ilmala.

De alternativa sträckningarna som löper via Esbo har inte tillräckligt god anslutning till det riksomfattande trafiksystemet i Finland, det saknas utredningar som är tillräckligt omfattande och de stöder inte tvillingstadsutvecklingen av Helsingfors och Tallinn. Planens beredskap i Nyland stöder inte heller dessa sträckningar. Man bör också märka att samtliga alternativa

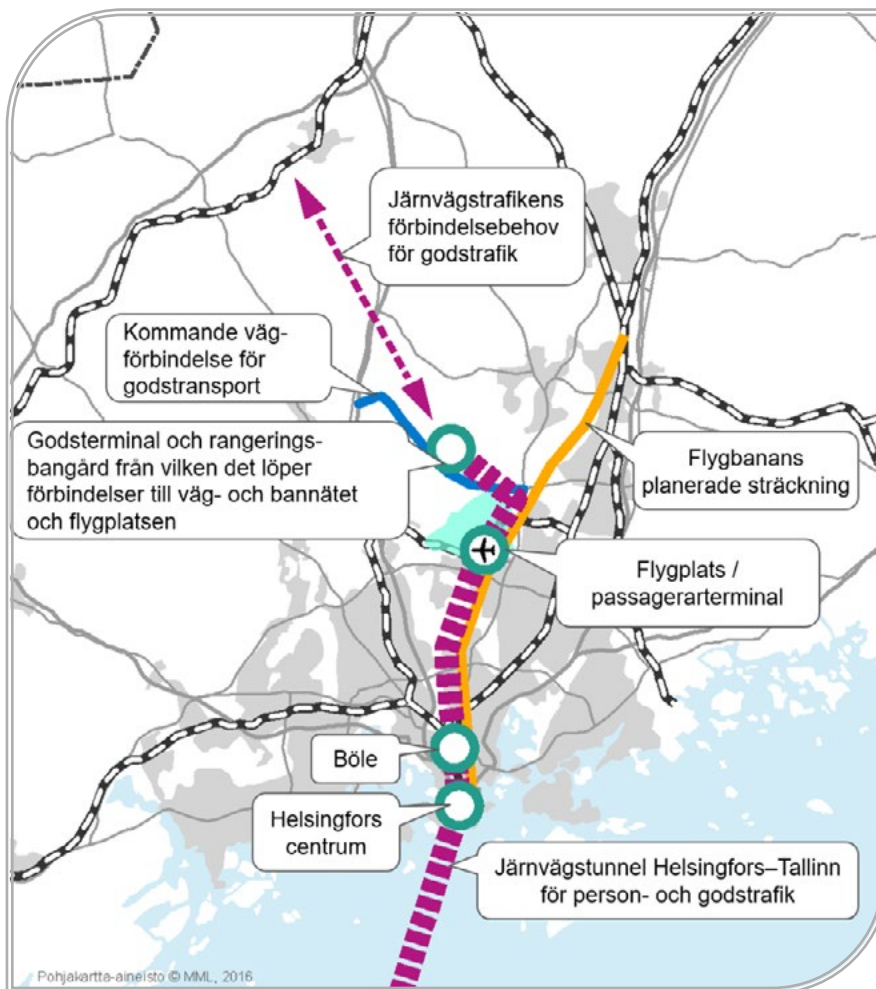


Bild 23. Anknytning av Tallinntunneln till trafiksystemet (FinEst Link 2018).

sträckningar som ingår i förslaget till landskapsplan ska grunda sig på utredningar enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen och 1 § i markanvändnings- och byggförordningen. Därför har endast FinEst Link-projektets sträckning som löper via Helsingfors angetts i landskapsplanen. I Helsingforsregionens etapplandskapsplan anges dessutom behoven för godstrafikförbindelser mellan Tallinntunneln, godsterminalen och Hangö–Hyvinge-banan.

För att göra mer detaljerade planer för tunneln och järnvägskorridorerna i anslutning till den krävs närmare utredningar bland annat i form av en utredningsplan och en miljökonsekvensbedömning. Järnvägstunneln till Tallinn anges med en riktgivande beteckning i landskapsplanen som inte förutsätter att MKB-förfarandet tillämpas i samband med planarbetet. Miljökonsekvensbedömningen av sträckningsalternativen enligt FinEst Bay Area-projektet inleddes vid ingången av år 2019, men man hinner inte behandla resultaten av bedömningen i samband med processen med Nylandsplanen.

Till förbättring av den internationella tillgängligheten hör även projektet North Sea Baltic Connector of Regions (NSB CoRe) för trafik- och tillväxtkorridorer som bereddes under ledning av Nylands förbund 2016–2019. Projektet hade i syfte att utveckla trafiken och markanvändningen inom Nordsjön–Östersjön-korridoren, som ingår i transportnätet TEN-T, så att nyttan av trafikinvesteringarna skulle vara möjligast stor. Projektet främjar för sin del järnvägsprojektet Rail Baltica som kopplas till Tallinntunneln. Målet var att kedjan av enskilda städer ska bilda en funktionellt enhetlig helhet. I projektet deltog sammanlagt sexton partner från Finland, Estland, Lettland, Litauen, Polen och Tyskland.

När det gäller helheten med Nylandsplanen förläggs Tallinntunneln till områden som ingår i både Helsingforsregionens etapplandskapsplan och Östra Nylands etapplandskapsplan.

» **Läs mer:** [NSB CoRe](#)

» **Läs mer:** [Bedömning av Tallinntunnelns konsekvenser](#)

Direktbanan Esbo–Salo (ESA-banan)

Helsingfors, Åbo och Tammerfors bildar en betydande tillväxttriangel. Trafikledsverket har gjort utredningar gällande utvecklingsutsikterna för Helsingfors–Åbo-banan, dess ekonomiska konsekvenser och utvecklingen av ett omfattande metropolområde. Avsnittet Helsingfors–Åbo (den s.k. Entimmesbanan) har en strategisk betydelse i trafiksystemet i Finland och en snabb tågförbindelse mellan städerna betjänar ett stort antal människor. Med projektet kortas restiden mellan Helsingfors och Åbo, vilket förbättrar trafikförbindelserna mellan städerna och utvidgar på detta sätt pendlings- och arbetsmarknadsområdet. Projektet strävar även efter att utvidga företagens verksamhetsområden, stödja turismen och öka områdenas attraktions- och konkurrenskraft.

De nationella områdesanvändningsmålen förutsätter att man i hela landet främjar en multicentrisk och nätverkande områdesstruktur och kollektivtrafik som baserar sig på goda förbindelser. Nätverkandet och samarbetet mellan områdena stärker deras verksamhetsbetingelser och attraktionskraft. En kontinuitet i och utvecklingsmöjligheter för internationellt och nationellt betydande trafikförbindelser nämns separat.

Markanvändnings- och bygglagen uppmanar till att i samband med planläggningen på landskapsnivå fästa särskild uppmärksamhet vid trafikarrangemang som är hållbara både miljömässigt och ekonomiskt. Även i de nationella områdesanvändningsmålen uppmanas till att i första hand utnyttja befintliga trafiknätverk. I nationella områdesanvändningsmålen konstateras emellertid att nya förbindelser utvecklas i enlighet med trafikbehoven. Trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Åbo utgör en del av den transeuropeiska TEN-T-kärnnätets korridoren och därmed är det önskvärt att öka hastigheterna inom spårtrafiken på detta avsnitt. I miljökonsekvensbedömningen (MKB) för ESA-banan konstateras att banan kommer att öka Helsingfors och Åbo stadsregioners attraktionskraft om den byggs. Detta skulle förbättra förutsättningarna att utveckla närings- och företagsverksamheten enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Kommunikationsministeriet tillsatte i slutet av 2004 en arbetsgrupp som fick till uppgift att utreda behovet av den så kallade ELSA-banan (Esbo–Lojo–Salo) och potentiella alternativa sträckningar för ett beslut om fortsatt planering och kommande planreservationer. Arbetsgruppen presenterade sin slutsats från utredningen 2006, och enligt denna bör man, med beaktande av den strategiska betydelse som avsnittet Helsingfors–Åbo har för trafiksystemet i Finland, inkludera en ny, snabb tågförbindelse i de långsiktiga markanvändningsplanerna.

I de granskningar av strukturmodeller som utarbetades i samband med arbetet med etapp-landscapsplan 2 för Nyland undersöktes vilka konsekvenser de olika järnvägsprojekten skulle ha. En strukturmodell baserad på de befintliga järnvägarna stärker rollen av de nuvarande koncentrationerna och främjar koncentrationen av företagsverksamheten. De fingermodeller som innefattar nya banor utvidgar i sin tur ett åtkomligt kärnområde för företagsverksamheten. Fingermodellen som omfattar ESA-banan och dess fyra nya stationsomgivningar förbättrar förbindelsen mellan företagskoncentrationen i Lojo och företagskoncentrationen i huvudstadsregionen samt tillväxten av dessa på ett bättre sätt än de övriga alternativen. Utvecklingen av antalet invånare och arbetsplatser i kommunerna längs med kustbanan är enligt prognoser identisk i den strukturmodell som baserar sig på de nuvarande järnvägarna och i den strukturmodell som innefattar ESA-banan.

När den nationella förbindelsen mellan Helsingfors och Åbo flyttas till en ny järnväg kan kustbanan och trafiken på den utvecklas till att bättre tjäna rörlighetsbehovet på landskapsnivå. Enligt MKB förutses lokaltrafiken mellan Esbo och Sjundeå öka trots direktbanan. Förbättringsåtgärderna som planeras till kustbanan förbättrar åtkomligheten för stationerna längs med banan i någon mån och nya stationer kan inrättas om befolkningsökningen är tillräcklig. Även dessa konsekvenser främjar utvecklingen av närings- och företagsverksamheten enligt de nationella områdesanvändningsmålen. Att fjärtrafiken utgår kan dock ses som en imageförlust för Karis och det skulle även öka privatbilismen på resor till huvudstadsregionen. Olika trafikföretag kan senast när konkurrensen för spårtrafiken

öppnas ersätta och till och med öka tågtrafiken, om det finns tillräcklig efterfrågan.

En ny spårförbindelse mellan Helsingfors och Åbo som stämmer överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen (ESA-banan) har angetts med beteckningen huvudbana i Nylandsplanen i enlighet med den gällande landskapsplanen och den sträckning som fastställs i den preliminära utredningsplanen från 2010. Till beteckningen för huvudbana hänförs sig bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Banans sträckning och stationsplatser specificeras i utredningsplanen som började utarbetas 2018. Utredningsplanen ska enligt plan vara klar senast 2020.

I planlösningen har man förberett sig för att ESA-banan genomförs i etapper, först som stadsbana till Lojo. När det gäller behov hos den regionala tågtrafiken till Lojo centrum har en kort förbindelsebana från ESA-banan till Hangö–Hyvinge-banan anvisats i planen utifrån den gällande landskapsplanen. I landskapsplanens lösning möjliggörs såväl en bana för fjärtrafik mellan Helsingfors och Åbo som en tätortsbana till Lojo centrum.

När det gäller helheten med Nylandsplanen förläggs ESA-banan till områden som ingår i både Helsingforsregionens etapp-landscapsplan och Västra Nylands etapp-landscapsplan.

Flygbanan

Flygbanan är en bana för fjärtrafik som huvudsakligen löper i tunnlar. Flygbanan löper via flygplatsen från Helsingfors till stambanan norr om Kervo. Flygbanan skulle möjliggöra förbindelser utan omstigning från landskapen till flygplatsen och skulle i betydande utsträckning frigöra stambanans kapacitet mellan Kervo och Böle för närtrafik och godstrafik.

Flygbanans riktgivande sträckning motsvarar sträckningen i utredningarna om Flygbanan från 2010 och 2018 och sträckningsalternativ A2.2 i utredningen om en snabb järnvägsförbindelse från Helsingfors österut från 2012 (Nopea ratayhteys Helsingistä itään). Flygbanan betjänar snabb fjärtrafik och utgör en del av utvecklingen av förbindelsen Entimmesbanan mellan Helsingfors och Tammerfors samt Östbanan. Av dessa anledningar är banans sträckning den

rakaste som utretts. I utredningen om Flygbanan som gjordes 2018 preciserades planerna för flygplatsens station och punkten där Flygbanan, stambanan och direktbanan möts. Flygbanans exakta placering på banavsnitten avgörs i den fortsatta planeringen. I Flygbanans och Östbanans riktgivande sträckningar tas inte ställning till en eventuell station för Östbanan i Kervo. Tallinntunneln anges med en beteckning för riktgivande sträckning för en trafikunnel. Mellan Böle och flygplatsen följer Tallinntunneln nästan helt Flygbanans sträckning och därför anges dess sträckning inte separat.

Östbanan

I etappplansplan 2 och förslaget till Nylandsplanen 2050 anges en riktgivande sträckning för Östbanan, som är en ny snabb fjärrtrafikbana från Helsingfors österut och till S:t Petersburg. Banan är en förlängning på Flygbanan som går via flygplatsen norr om Kervo och Nickby mot Borgå och vidare längs med riksväg 7 till landskapets östra gräns. Sträckningen löper i en tunnel mellan Böle och området öster om Tallmo i Sibbo. Sträckningen är riktgivande och därför har sträckningen inte belagts med bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Östbanan utgör en fjärrtågsförbindelse utan omstigning från S:t Petersburg till Helsingfors och även till flygplatsen.

Vid Forsby har man dessutom med beteckningen för behov av förbindelse angett en alternativ sträckning längs med riksväg 6 mot Kouvola. Dessa beteckningar motsvarar beteckningarna i den gällande landskapsplanen för Nyland samt beteckningarna i Kymmenedalens landskapsplan och lämnar rum för lösningar som utarbetas i samband med den nationella trafiksystemplanen.

Uppdateringen av utredningarna om Östbanan som färdigställdes vid ingången av år 2019 visade att det är främst invånarna i Borgå som har nytta av Östbanan, om det byggs en snabb järnvägsförbindelse till huvudstadsregionen. Tidsplanen för Östbanan tidigarelades med anledning av detta. Utredningen gav inga sådana resultat som förutsätter att andra ändringar görs i planbeteckningarna.

Öster om Borgå uppfyller geometrin för den

föreslagna sträckningen inte kraven för höghastighetståg, och den måste därför preciseras i kommande landskapsplaner.

När det gäller helheten med Nylandsplanen förläggs Östbanan till områden som ingår i både Helsingforsregionens etappplansplan och Östra Nylands etappplansplan.

Granskning av stadsbanan Dickursby–Borgå

Planreserveringen för Helibanan från Helsingfors österut, som planerades 1982, hävdades i samband med etappplansplan 2 för Nyland på grund av problematisk anslutning till stambanan och svåra etapper över Fazerila grundvattenområde. Som ersättare för Helibanan antecknades i etappplansplan 2 för Nyland Östbanans sträckning som löper via flygplatsen (se föregående kapitel). I samband med Nylandsplanen utreddes möjligheten att hitta en ny genomförbar terrängkorridor mellan Dickursby och Borgå för den kustnära banan för att åstadkomma en direkt spårförbindelse från Helsingfors till Borgå.

Den terrängkorridor som fastställdes i utredningen går från Dickursby längs med norra sidan av riksväg 7 till Kungsposten i Borgå. Efter Dickursby går järnvägssträckningen i en tunnel de första tio kilometrarna. Sträckningen löper genom eller nära flera områden med natur- och landskapsvärden samt kulturhistoriska värden och skulle ha betydande försvagande konsekvenser för dessa.

Kapaciteten medger inte anslutning av Borgå stadsbana till lokaltrafikens spår på stambanan och detta är dessutom mycket svårt att lösa tekniskt. Således måste stadsbanan avslutas i Dickursby, vilket innebär att tågbytet i Dickursby gör att restiden till Helsingfors blir betydligt längre. Byggandet av järnvägen skulle avsevärt försvåra utvecklingen av markanvändningen i Dickursby och Östersundom, men förbättra villkoren för utveckling i Söderkulla och Borgå.

Projektets nytto-/kostnadsförhållande blir mycket låg på grund av den stora investeringskostnaden i förhållande till banans längd, de fördelar i restid som uppnås samt antalet passagerare.

Utifrån resultatet från utredningen beslutade man att i landskapsplanen endast föreslå Östbanan via flygplatsen som sträckning för banan österut.

Centrumslingan

Centrumslingan är en stadsbana för närtåg som går under Helsingfors centrum. Centrumslingan har stationer i Tölö, Helsingfors centrum och Hagnäs. Centrumslingan har angetts med en beteckning för trafikunnel i Helsingforsregionens etappplansplan. Centrumslingan behövs för att minska trafiken på Helsingfors bangård. Centrumslingan frigör bankapacitet från Helsingfors bangård, möjliggör ett ökat tågutbud och minskar trafikens känslighet för störningar. Centrumslingan är en förutsättning för flera projekt som ökar banornas kapacitet, så att trafiken kan utvidgas till nya banlinjer. Järnvägsplanen för Centrumslingan godkändes år 2016 och byggplanerna har också utarbetats, men inget beslut om byggande har fattats.

År 2019 publicerades en åtgärdsutredning för trafik som heter Pisara+. Som resultat av utredningen uppstod en åtgärdsstig med hjälp av vilken Centrumslingan uppfyller de mål som ställts för den. Som åtgärder på åtgärdsstigen är själva Centrumslingan samt nya depåer för stadståg i Kervo och vid kustbanan, Ringbanans tidspassningsstation i Lappböle, sidospår i Dickursby samt andra tilläggsspår för åtgärdande av störningar i Kervo och Köklax. Dessa åtgärder kräver fortsatt planering och de preciseras när man fattar beslut om den slutliga trafikeringssmodellen för Centrumslingan.

Utveckling av det nuvarande bannätet

I Nyland finns det utöver nya banprojekt också befintliga banor som behöver underhållas och utvecklas med tanke på trafiksystemets och trafikens funktionsduglighet. Dessa utvecklingsprojekt ökar bankapaciteten på det befintliga bannätet, vilket ställvis kan leda till ökad trafikering och skapa förutsättningar för trafikering på nya banlinjer.

Elektrifiering av Hangö–Hyvinge-banan

Hangö–Hyvinge-banan har angetts med en beteckning för huvudbana i Västra Nylands och Helsingforsregionens etappplansplaner. Hangö–Hyvinge-banan är en spårförbindelse mellan Hangö och Hyvinge och kopplar Hangö hamn till stambanan. För närvarande sker

transporterna till Hangö hamn huvudsakligen via riksväg 25. Antalet järnvägstransporter kan inte ökas förrän banan har elektrifierats. Elektrifieringen skulle förbättra transporternas konkurrenskraft och trafiksäkerhet.

Stambanan

Stambanan har angetts med en beteckning för huvudbana i Helsingforsregionens etappplansplan. Stambanan och riksväg 3 utgör en sida av Finlands tillväxttriangel. Jämfört med alla trafikkorridorer har denna korridor den mest utvecklade strukturen som liknar ett pärlband. Därtill är spårtrafiken mycket frekvent. Hyvinge, som är ett av de växande regioncentrumen i Nyland, ligger invid stambanan och i närheten av riksväg 3. Korridoren har rikligt med tillväxtpotential, vilket innebär att stambanan har ett stort behov av tilläggskapacitet.

Den andra fasen av förbättringen av kapaciteten mellan Böle och Riihimäki utgör stambanans viktigaste utvecklingsprojekt i Nyland. Inom projektet byggs tilläggsspår så att det uppstår en enhetlig 20 km lång sträcka med fyra spår mellan Kervo och Jokela. Projektet ökar bansträckans förmedlingskapacitet och minskar störningskänsligheten. Projektet gör såväl den riksomfattande person- och godstrafiken som den regionala tågtrafiken smidigare samt möjliggör ett måttligt ökat utbud av närtåg mellan Riihimäki och Helsingfors. Utvecklingen av närtågstrafiken kräver också att en depå för tågtrafik byggs vid stambanan. En ny depå ökar depåkapaciteten och möjliggör att trafikeringen börjar och slutar vid en optimal plats med tanke på resebehovet, vilket frigör kapacitet från Helsingfors bangård. Enligt aktuella planer kommer man att bygga en depå för stambanans närtågstrafik i Kervo.

Kustbanan

Kustbanan har angetts med en beteckning för huvudbana i Västra Nylands och Helsingforsregionens etappplansplaner. Esbo stadsbana ökar kapaciteten på kustbanan mellan Alberga och Esbo station. Detta är en förutsättning för annan utveckling av kustbanan och för förverkligandet av ESA-banan. En ökad trafikering förutsätter också att en depå för närtågstrafik byggs

vid kustbanan. En ny depå ökar depåkapaciteten och möjliggör att trafikeringen börjar och slutar vid en optimal plats med tanke på resebehovet, vilket frigör kapacitet från Helsingfors bangård. På kustbanan väster om Esbo finns det ett behov av små förbättringsåtgärder. Förverkligandet av ESA-banan skulle flytta största delen av fjärrtrafiken mellan Helsingfors och Åbo bort från kustbanan, vilket innebär att det skulle finnas mer kapacitet för närtrafiken. En ökad trafikering är dock beroende av hur antalet invånare och arbetsplatser ökar inom korridoren.

Kervo–Nickby-banan

KeNi-banan har angetts med en beteckning för förbindelsebana i Helsingforsregionens etapp-landskapsplan. Den ligger på Sköldviks nuvarande bana för godstrafik. Projektet genomförs genom att inleda persontrafik på den nuvarande banan för godstrafik mellan Kervo och Nickby. Banan skulle ha stationer i Ahjo i Kervo samt i Tallmooch Nickby i Sibbo. Tågförbindelsen till Helsingfors skulle omfatta ett byte i Kervo. En behovsutredning för projektet blev färdig år 2015, och år 2018 färdigställdes granskningar av persontrafik. Enligt den senaste utredningen är det samhällsligt lönsamt att inleda persontrafik på banan när zonens invånarantal är ungefär 20 000 invånare. Trafikeringen på banan kan inledas redan tidigare med stöd av kommunernas extra

Trafiklösningar som gäller vägnätet

Ring II

I de gällande landskapsplanerna föreslås en förlängning med motorvägsstandard av Ring II från Åbovägen till Tavastehusleden. Förlängningen baserar sig på utredningsplanen från 2008. Eftersom ett genomförande med motorvägsstandard visade sig vara för dyrt, utarbetades 2012 en lättare variant av förlängningen. Byggandet som landsväg kräver dock lösningar som gör att kostnaderna för den lättare varianten inte blev avsevärt mindre än de för lösningen med motorvägsstandard. 2016 undersöktes i en nätverkande konsekvensutredning även en lösning med gatustandard, trots att det inte utarbetats

egentliga planer för detta. Även lösningen med gatustandard skulle kräva dyra planskilda lösningar.

Enligt trafikprognosen som tagits fram för Helsingforsregionens trafiksystemplan HLJ 2015 skulle både lösningen med motorvägsstandard och lösningen med gatustandard dra mycket mindre trafikvolym än vad som prognostiserades då utredningsplanen utarbetades. Enligt prognosen minskar lösningen med gatustandard belastningen på det omgivande gatunätet nästan lika mycket som lösningen med motorvägsstandard. Enligt prognoser skulle cirka 80 procent av trafiken på både lösningen med gatustandard respektive motorvägsstandard utgöras av resor kortare än 30 km, alltså främst lokala och kortväga regionala resor. Den största skillnaden mellan lösningen med gatustandard respektive motorvägsstandard är att i lösningen med gatustandard är biltrafikens kilometerprestation klart mindre.

NTM-centralen i Nyland utarbetade den 26 april 2018 en lägessammanfattning av förlängningen av Ring II, där man sammanställde utredningar gjorda vid olika tidpunkter. Enligt dessa skulle förlängningen av Ring II inte vara en landsväg med regional eller mer omfattande betydelse, utan för närvarande kommer genomförandet av den på fråga endast som gata. Förlängningen av Ring II föreslås inte heller i MBT 2019-planen. Därmed finns det inte grunder att ange förlängningen av Ring II i landskapsplanen, utan av Ring II anges endast avsnittet mellan Västerleden och Åboleden som väg av betydelse på landskapsnivå, på samma sätt som i utredningen om klassificering av och servicenivåmål för vägnätet i Helsingforsregionen (Helsingin seudun tieverkko luokitus ja palvelutasotavoitteet).

Lösningen för området innanför Ring I

Innanför Ring I i Helsingfors finns betydande knutpunkter för den nationella gods- och kollektivtrafiken, vars smidiga vägförbindelser bör bevaras även i framtiden. Dessa är Västra hamnen, Södra hamnen (Olympiaterminalen och Skatuddens terminal), Kampen, järnvägsstationen och Böle. Å andra sidan är samma område ett av de mest åtkomliga i regionen och därmed ett betydande område för utveckling

av markanvändningen. Utvecklingen av markanvändningen och trygghandet av smidiga trafikförbindelser kan på sina ställen ställa motstridiga krav för trafiknätet. Därför anges vägnätet innanför Ring I i Helsingfors med en egen planbeteckning, "Väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik och/eller godstrafik" som beaktar både smidiga trafikförbindelser och målen för utvecklingen av markanvändningen.

Grunden för beteckningen utgörs av utredningen om klassificering av och servicenivåmål

för vägnätet i Helsingforsregionen som färdigställdes 2018 och där man i samarbete med regionala aktörer och staten definierade de viktigaste rutterna för långväga gods- och kollektivtrafik på nationell och regional nivå (Bild 24, Bild 25). Ändringar i rutterna kan ske om struktureringen av gatunätet ändras, men förbindelsen måste bevaras så länge som det i centrum finns person- och godstrafikens knutpunkter med nationell betydelse.



Bild 24. De viktigaste rutterna och bytesförbindelserna för långväga busstrafik (Trafikverket 2018).

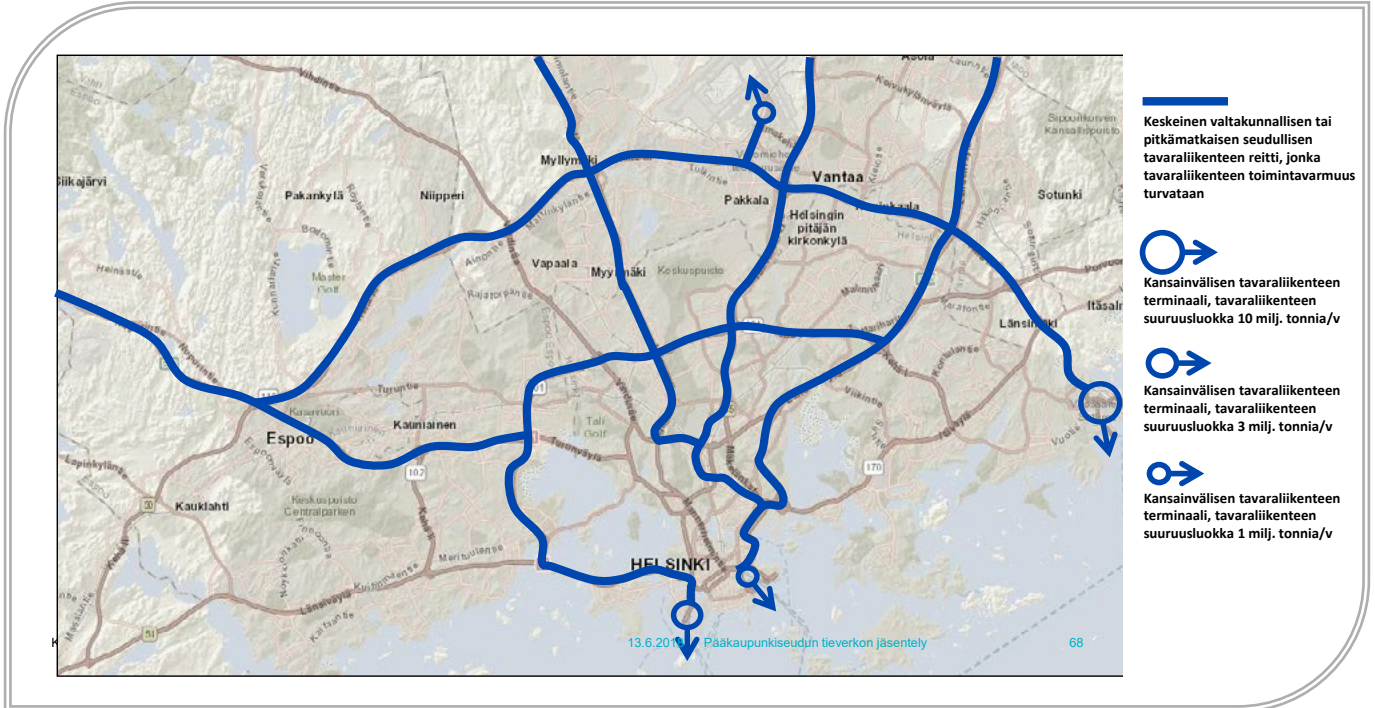


Bild 25. De viktigaste rutterna för långväga godstrafik på nationell och regional nivå 2030 (Trafikverket 2018).

Planlösningens beteckningsspecifika principer

Grunden för klassificering av landsvägar har varit kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (den s.k. stomnätsförordningen 933/2018), Nylands NTM-centrals utredning om servicenivån inom betydande vägnät (Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys) från 2016 samt Nylands NTM-centrals utredning om landsvägsnätets regionala betydelse (Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys) från 2015.

Klassificeringen av vägnätet beskriver vilka frågor betonas vid utvecklingen av olika vägar. Vägar, banor och farleder som anges med en fortlöpande linje grundar sig på analyser som åtminstone motsvarar en utredningsplan och de ska tas i beaktande i den kommunala planläggningen. Sträckningen för vägar och banor kan preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Vägar av betydelse på riksnivå omfattar riksvägarna 2, 6 och 25, stamväg 50 (Ring III) mellan riksväg 1 och Nordsjö hamn samt de avsnitt på riksväg 1, 3, 4 och 7 som är belägna utanför Ring III.

Vägar som anges som vägar av betydelse på landskapsnivå är parallellvägar till stomförbindelserna för tung trafik och det övriga huvudvägnätet. De tvärgående förbindelserna i Mellersta Nyland som är av betydelse på landskapsnivå och viktiga för logistiken grundar sig på utredningar som gjorts i samband med beredningen av etapplandskapsplan 4 för Nyland.

Som vägar av betydelse på regional nivå anges det regionala vägnätet och förbindelsevägar som är viktiga för näringslivet. Vägarna av betydelse på regional nivå omfattar även förbindelsevägar som för samman objekt av betydelse på landskapsnivå. Den administrativa kategorin för vägar av betydelse på regional nivå kan delvis även vara gator av betydelse på regional nivå.

I området mellan Ring III och Ring I baserar sig klassificeringen på utredningen om klassificering av och servicenivåmål för vägnätet i Helsingforsregionen som färdigställdes 2018. Enligt denna utredning fortsätter stomnätet inte innanför Ring III, vilket innebär en avvikelse från stomnätsförordningen. Detta beskriver ett

långsiktigt mål där riksvägarna innanför Ring III också fortsättningsvis är betydande på riksnivå, men vid utvecklingen av dessa vägar betonas behoven på landskapsnivå och regional nivå mer än tidigare.

Banorna anges i planen indelade i huvudbanor, förbindelsebanor och metrobanor. På grund av landskapsplanens översiktliga karaktär anges inga spårvägar. Som huvudbanor anges de banor som hör till TEN-T:s kärnnätverk samt kommande banor av motsvarande betydelse, banan mellan Hangö och Hyvinge som är viktig för hamntransporterna samt Ringbanan som kopplar flygplatsen till det övriga bannätet. Som förbindelsebanor anges de övriga nuvarande banorna och kommande banor av motsvarande betydelse. De nuvarande och kommande metrobanorna anvisas med en egen beteckning.

Farlederna grundar sig på trafikverkets klassificering av farleder (2013). I Nylandsplanen anges farlederna som hör till handelssjöfartens klass 1 och 2 för de delar farlederna berör hamnarna som anges i Nylandsplanen. Farlederna är i första hand byggda för och upprätthålls för handelssjöfart och största delen av sjötrafikens varuflöden transporteras via dem. För farlederna bestäms på en allmän nivå särskilda tekniska kriterier och målnivåer. Vid Lovisa kärnkraftverk anges också en riktgivande farled och en basfarled för båttrafik som främst betjänar fritidsbåttrafiken.

I Nylandsplanen anges med beteckning för trafikunnel Flygbanan, Östbanans västra del, Ringbanans mellersta del och Tallinntunneln. De här lederna eller betydande avsnitt på dessa leder ska förverkligas som tunnelavsnitt. Korta tunnelavsnitt anges inte. För att trafikleder ska godkännas kan det eventuellt krävas korta tunnlar bland annat för att bevara natur- eller landskapsvärden. Behovet av korta tunnelavsnitt avgörs i den mer detaljerade planeringen.

Beteckningen för riktgivande sträckning används då det råder osäkerhet kring den exakta placeringen av en väg, bana eller farled. Beteckningen grundar sig på en plan som är mer preliminär än en utredningsplan och ledens exakta placering har inte ännu avgjorts. Till den riktgivande beteckningen hänför sig inte någon bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Beteckningen Väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik och/eller godstrafik står för förbindelser som har stor betydelse som förbindelse mellan långväga regional busstrafik och/eller godstrafik till knutpunkterna för den nationella gods- och persontrafiken i Helsingfors innerstad. Beteckningen grundar sig på utredningen om klassificering av och servicenivåmål för vägnätet i Helsingforsregionen (Helsingin seudun tieverkko luokitus ja palvelutasotavoiteet). Ändringar i rutterna kan ske om struktureringen av gatunätet ändras, men förbindelsen måste bevaras så länge som det i centrum finns person- och godstrafikens knutpunkter med nationell betydelse.

Som förbindelsebehov anges de väg- och järnvägsförbindelser som har åtminstone regional betydelse och om vilka det endast finns så preliminära planer eller utredningar att det inte är möjligt att anvisa ens en riktgivande sträckning. Till förbindelsebehovet hänför sig inte någon bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Med pil för behov av förbindelse anges:

- Förbindelse från norra ändan av Tallinntunneln till godsterminalen. Förbindelsen är avsedd som förbindelse till depåområdet i anslutning till godsterminalen för persontåg i Tallinntunneln och som förbindelse till godsterminalen för godstågen som använder Tallinntunneln. Banans spårvidd är den så kallade normalspårvidden som används bland annat i Centraleuropa.
- Förbindelse från Tallinntunnelns godsterminal norrut till Hangö–Hyvingebanan. Behovet av järnvägsförbindelse är avsett för godståg som fortsätter vidare in i Finlands bannät från Tallinntunnelns godsterminal. Spårvidden är finländsk.
- Förbindelse från Östbanan i närheten av Forsby mot Kouvola till landskapets gräns i korridoren för riksväg 6. Förbindelsen beskriver den bansträckning som har utretts i samband med arbetet för att korta restiderna för järnvägsförbindelser i Östra Finland.

Järnvägs- och vägförbindelser som uppskattas byggas i slutet av planperioden eller efter 2050 har angetts i planen med en särskild markeringsbeteckning. Markanvändningen kan inte genomföras med stöd av dessa leder men man ska förbereda en korridor för dem i den kommunala planläggningen.

Beroendeförhållandena mellan banorna som genomförs samt den rekommenderade ordningen för genomförande beskrivs närmare i genomförandeprogrammet för trafik.




Beteckningar och bestämmelser

Till trafiknäten hänför sig följande allmänna planeringsbestämmelser:

Åretruntboende och arbetsplatsbyggande ska i första hand styras till de centrum, huvudstadsregionens kärnzon, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och servicekoncentrationer som anges i landskapsplanen. Utvecklingen av trafikförbindelser mellan centrumen ska stödjas, i synnerhet utgående från kollektivtrafiken.






De befintliga tätorterna ska utvecklas så att markanvändningen kompletteras och effektiveras och att deras struktur funktionellt sett blir mångsidigare. I den mer detaljerade planeringen som gäller tätorterna ska möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt tillgängligheten till dagliga tjänster främjas. Därtill ska tillräckliga rekreationsmöjligheter och rekreationsförbindelser till rekreationsområden på landskapsnivå tryggas.

I den mer detaljerade planeringen ska man sträva efter att minimera olägenheter på grund av buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Väg med två körbanor av betydelse på riksnivå</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckning anges huvudsakligen sådana landsvägar med två körbanor som är betydande för den internationella trafiken och trafiken mellan landskapen.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter.</p> <p>Anslutningarna till vägen ska förverkligas som planskilda anslutningar. En ny planskild anslutning kan byggas om följande krav uppfylls:</p> <ul style="list-style-type: none"> • anslutningen kan förverkligas utan att äventyra trafikens smidighet och säkerhet, • anslutningen splittrar inte samhällsstrukturen, • om anslutningen görs en trafikutredning på trafiksystemnivå som visar att anslutningen är nödvändig och i sin helhet har positiva verkningar och • anslutningen betjänar det riksomfattande eller regionala trafiknätet. <p>Det är möjligt att avvika från det sistnämnda kravet, om anslutningen främjar inrättandet eller utvecklingen av ett bostads- eller arbetsplatsområde av betydelse på landskapsnivå. Anslutningarna ska dock vara sådana att de inte medför betydande olägenheter för trafiken mot huvudriktningen.</p>
<p>Väg med en körbana av betydelse på riksnivå</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges huvudsakligen sådana landsvägar med en körbana som är betydande för den internationella trafiken och trafiken mellan landskapen.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter.</p> <p>Vid byggandet av nya anslutningar ska säkerställas att anslutningen kan förverkligas utan att vägens smidighet eller säkerhet äventyras.</p> <p>Vägen kan omfatta även två körbanor till de delar som anges i utredningar och planer.</p>
<p>Väg av betydelse på landskapsnivå</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges landsvägar och gator som för samman centrum och funktioner av betydelse på landskapsnivå.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter.</p> <p>Vid byggandet av nya anslutningar ska säkerställas att anslutningen kan förverkligas utan att vägens smidighet eller säkerhet äventyras. När vägens smidighet bedöms är det möjligt att beakta anslutningens centrala läge i region- och samhällsstrukturen.</p>

<p>Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå</p> <p>- - -</p> <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå i de fall då vägens exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå som förverkligas på lång sikt</p> <p>— — —</p> <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en väg av betydelse på landskapsnivå som förverkligas i slutet av planperioden eller efter år 2050, och förutsättningarna att förverkliga sträckningen får inte försämrats.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Väg av betydelse på regional nivå</p> <p>————</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges landsvägar och gator som är av regional betydelse. Den regionala betydelsen kan till exempel bero på trafikledens betydelse som väg för godstrafiken eller kollektivtrafiken.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för kollektivtrafik eller transporter.</p>
<p>Riktgivande sträckning för en väg av betydelse på regional nivå</p> <p>- - -</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en väg av betydelse på regional nivå i de fall då vägens exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Huvudbana</p> <p> </p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges banor som är av betydelse på riksnivå och landskapsnivå.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	
<p>Riktgivande sträckning för huvudbana</p> <p>†††††</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för banor som är av betydelse på riksnivå och landskapsnivå i de fall då banans exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>

<p>Riktgivande sträckning för en huvudbana som förverkligas på lång sikt</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en huvudbana som förverkligas i slutet av planperioden eller efter år 2050, och förutsättningarna att förverkliga sträckningen får inte försämrats.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Förbindelsebana</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges banförbindelser av regional betydelse som kompletterar huvudbannätet.</p> <p>Beteckningen omfattas av byggnadskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	
<p>Riktgivande sträckning för förbindelsebana</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en förbindelsebana i de fall då banans exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Riktgivande sträckning för en förbindelsebana som förverkligas på lång sikt</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en förbindelsebana som förverkligas i slutet av planperioden eller efter år 2050, och förutsättningarna att förverkliga sträckningen får inte försämrats.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Metro</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges metroförbindelser.</p> <p>Beteckningen omfattas av byggnadskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	
<p>Riktgivande sträckning för metro</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för metro i de fall då metrons exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>

<p>Farled</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges de mest betydande farlederna på internationell nivå, riksnivå eller landskapsnivå.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	
<p>Riktgivande sträckning för farled</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en farled i de fall då farledens exakta placering inte har avgjorts.</p>	
<p>Basfarled för båttrafik</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges basfarleder för båttrafik.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	
<p>Trafiktunnel</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges en bana som löper genom en tunnel.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>Förbindelsen ska förverkligas som en underjordisk bana.</p>
<p>Riktgivande sträckning för trafiktunnel</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för en trafiktunnel i de fall då tunnelns exakta placering inte har avgjorts.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p> <p>Den riktgivande trafiktunneln ska förverkligas som en underjordisk bana.</p>

<p>Väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik och/eller godstrafik</p> <p>.....</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med linjebeteckningen anges de vägar eller gator som har stor betydelse som förbindelse för den nationella eller långväga regionala busstrafiken och/eller godstrafiken till gods- och kollektivtrafikens terminaler i Helsingfors stadskärna.</p>	<p>Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna för den nationella och långväga regionala buss- och godstrafikens förbindelser ska tryggas så länge som det i Helsingfors stadskärna finns person- och godstrafikens terminaler av betydelse på riksnivå.</p> <p>Förbindelsens placering kan ändras om markanvändningen så förutsätter, om bara förbindelser till gods- och kollektivtrafikens nationella terminaler tryggas.</p>
<p>Behov av trafikförbindelse</p> <p>← →</p> <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges sådana behov av trafikförbindelser vilkas exakta läge eller byggnadssätt förutsätter noggrannare utredningar.</p>	<p>Pilens placering på kartan är inte entydig. Förbindelsens placering preciseras i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Behov av trafikförbindelse på lång sikt</p> <p>← →</p> <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges behov av trafikförbindelser på lång sikt vilkas exakta läge eller byggnadssätt förutsätter noggrannare utredningar.</p>	<p>Pilens placering på kartan är inte entydig. Förbindelsens placering preciseras i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid regionala friluft-, rekreations- och grönförbindelsebehov, naturskyddet, kulturmiljön och kulturarvet, landskapet, skyddet av grund- och ytvatten samt olika arters möjligheter att röra sig. Därtill ska man sträva efter att minimera buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Sträckningen för vägar och banor som anges med en enhetlig linjebeteckning motsvarar nivån för en utredningsplan, vilket innebär att sträckningen preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen. Beteckningarna för vägar, banor och farleder omfattar bygginskränkning.

Beteckningen för en **riktgivande sträckning** grundar sig på en plan som är mer preliminär än en utredningsplan och ledens exakta placering har ännu inte bestämts. Placeringen kan i den

mer detaljerade planeringen ändras avsevärt från det som anges i planen. I kommunernas planläggning måste man säkerställa att det finns möjligheter att bygga leden fram till dess att planerna har preciserats.

Pilen för förbindelsebehov anger inte ledens placering i terrängen utan en förbindelse kan anvisas så att den löper fritt mellan de destinationer som anges i planen. Pilarnas huvud anger inga placeringar för var förbindelsebehovet börjar och upphör på plankartan, utan pilens exakta betydelse bör kontrolleras i planbeskrivningen. I den kommunala planläggningen ska

man bevara möjligheten att i ett senare skede planera och förverkliga förbindelsen och förverkligandet ska åtminstone behandlas i planbeskrivningen till den mer detaljerade planen.

Med ett bostads- och arbetsplatsområde av betydelse på landskapsnivå som nämns i planeringsbestämmelsen för **väg med två körbanor av betydelse på riksnivå** avses de i Nylandsplanen anvisade utvecklingszonerna för tätortsfunktioner, centrum och utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet.

I bestämmelsen för **väg eller gata som är viktig med tanke på kollektivtrafik** och/eller godstrafik avses med trygghet av förbindelsens kontinuitet för buss- och godstrafik bibehållandet av transporttidernas förutsägbarhet. De viktiga rutterna för långväga gods- och kollektivtrafik på nationell eller regional nivå beskrivs ur gods- och kollektivtrafikens perspektiv på beskrivningens bilder 24 och 25.

Med **beteckningen för tunnel** anges på plankartan endast de banor som helt och hållet eller delvis finns i en tunnel. Planen förhindrar inte att leder byggs som tunnlar på de ovanjordiska avsnitten. För att trafikleder ska godkännas kan det dock eventuellt krävas korta tunnlar bland annat för att bevara natur- eller landskapsvärden.

Landskapsplanen förpliktar inte till att förverkliga lederna som anges i planen, men den ger en möjlighet till det.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Klassificeringen av vägnätet har ändrats så att kategorierna ger en bättre bild av vägarnas huvudsakliga användningsändamål och antalet kategorier har minskats. Den lägsta kategorin är vägar och gator med regional betydelse. I denna kategori har man även inkluderat förbindelsevägar som är särskilt viktiga med tanke på näringslivet samt förbindelsevägar som utgör viktiga förbindelser mellan centrum eller servicekoncentrationer.
- För väg- och gatunätet innanför Ring I används det nya beteckningssättet.

- Trafikleder, vars genomförande beräknas ske i slutet av planperioden eller efter 2050 anges med egna beteckningar.
- I planen anges inga planskilda anslutningar, utan byggandet av anslutningarna styrs med verbala bestämmelser.
- I planen anges inga korta tunnelavsnitt.
- Av småbåtlederna anges endast basfarleden för båttrafik. Avsikten är att styra småbåtstrafiken till basfarleden så att man undviker störningar för handelssjöfarten.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Trafiklösningarna i utkastet till landskapsplan är tätt anknutna till den övriga områdesanvändningen. Tillsammans med centralortsnätet och utvecklingszonerna för tätortsfunktioner bildar trafiknätet en fungerande och ekonomisk samhällsstruktur. Trafiklederna styr tillväxten i önskade riktningar genom att undvika en onödig decentralisering av områdesstrukturen samt splittring av andra områdeshelheter. Förbindelserna till de övriga delarna av Finland och utanför Finland förbättras.

De flesta lederna som anges i Nylandsplanen är befintliga och därmed är konsekvenserna för områdesanvändningen små. De nya trafikledsreserveringarna har större konsekvenser för områdesanvändningen. De nya lederna kräver nya områdesreserveringar, men skapar samtidigt nya möjligheter till exempel i byggandet av tätorts- och samhällsstrukturen. Till exempel byggandet av ESA-banan kommer att stärka landskapets tillväxtförutsättningar i västlig-nordvästlig riktning från Esbo via Vichtis till Lojo och vidare till Salo och Åbo. Beslut om byggandet av banan skulle möjliggöra nya tätorter och utveckling av befintliga tätorter framför allt i Esbo, Vichtis och Lojo.

Östbanan förbättrar inte bara förbindelserna mellan huvudstadsregionen och östra Finland, utan även de internationella trafikförbindelserna. Med Östbanan ansluts Borgå och Lovisa till järnvägsnätet. Östbanan har således betydande

indirekta konsekvenser även för östra Nyland. Flygbanan gör det möjligt att köra fjärrtåg via flygplatsen, vilket frigör bankapacitet för närtrafiken. Detta i sin tur öppnar upp nya möjligheter för utveckling av tätorterna längs med stam- och direktbanan.

Tallinntunneln förbättrar tillgängligheten mellan Helsingfors och Tallinn och även förbindelserna till övriga Europa. Konsekvenserna på nationella nivå är betydande och huvudsakligen positiva. Tallinntunneln ökar passagerarströmmarna i synnerhet i Helsingfors centrum, Böle och vid slutstationen vid Helsingfors-Vanda flygplats. Dessa knutpunkter för kollektivtrafiken kan på bästa sätt förmedla de ökande passagerarströmmarna vidare till den regionala och nationella kollektivtrafiken. De ökande passagerarströmmarna förstärker dem som tillväxt- och servicekoncentrationer av internationell, regional och lokal betydelse. Förbättrade förbindelser har positiva följder även för Estland.

Planen främjar kontinuiteten i förbindelserna inom nationell och långväga regional buss- och godstrafik och utvecklingsmöjligheterna i Helsingfors innerstad.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Nya bansträckningar förbättrar nationella och internationella förbindelser och gör dem snabbare, skapar nya tätorter i närheten av spårtrafiken och minskar bilberoendet framför allt inom pendling och fjärrtrafik. Östbanan från Helsingfors till S:t Petersburg ger snabbare förbindelser mellan Finland och Ryssland och med Flygbanan får Helsingfors-Vanda flygplats direkta internationella och nationella fjärrtågsförbindelser. Betydelsen av flygplatsen förstärks som en knutpunkt för trafik som är av internationell och nationell betydelse. Snabbare tågförbindelser via flygplatsen kan även ersätta korta inrikesflyg, vilket minskar utsläppen från trafik.

Förbättrade förbindelser ger snabbare kommunikationer och skapar olika slags färdalternativ med olika hastighet och olika prisnivåer till trafiken mellan städerna. Tillsammans med en tät tätortsstruktur skapar de nya banorna möjligheterna att öka kollektivtrafikens andel som färd sätt.

Tallinntunneln förbättrar trafikförbindelserna och kortar ned restiderna mellan Helsingfors och Tallinn samt för Finland närmare resten av Europa logistiskt sett. Konsekvenserna är omfattande. Tunneln ökar även godstrafikens leveranssäkerhet jämfört med sjöförbindelserna.

Konsekvenser för naturen och miljön

Järnvägssträckningarna orsakar hinder i de ekologiska förbindelserna och splittrar enhetliga natur-, landskaps- och kulturmiljöområden till exempel i Sibbo och Lojo. De nya järnvägsförbindelserna kan ha konsekvenser för de naturvärden som ligger som grund för skyddet av Naturaområden. Negativa konsekvenser kan motarbetas och lindras genom att beakta områdenas särdrag och använda olika slags tekniska lösningar. Under arbetet med landskapsplanen uppskattades att landskapsplanen inte medför betydande försvagande konsekvenser för de naturvärden som ligger som grund för skyddet av Naturaområden. Konsekvenserna av de nya trafiklederna för Naturaområdena måste bedömas närmare i den mer detaljerade planeringen och i MKB-förfarandet. Av de nya beteckningar som gäller trafiknätet kan Östbanan och ESA-banan ha de största konsekvenserna för naturmiljöerna.

De nya trafiklederna orsakar hinder i de ekologiska förbindelserna och splittrar enhetliga natur-, landskaps- och kulturmiljöområden. Trafiklederna orsakar även betydande förändringar i bergs- och markgrunden. På många ställen kan bullerolägenheterna i omgivningen vara betydande. Negativa konsekvenser kan motarbetas och lindras genom att beakta områdenas särdrag och använda olika slags tekniska lösningar. Detta är framför allt möjligt i det skede då man planerar trafiklederna som anges som riktgivande. Konsekvenserna av trafikens förbindelsebehov är svåra att bedöma, eftersom förbindelsernas läge och sträckningar preciseras först i den mer detaljerade planeringen. Beroende på hur de genomförs kan lederna påverka ansamlingen och strömningen av dagvatten i hög grad och härigenom påverka kvaliteten av och det ekologiska tillståndet hos grundvattnet och vattendrag.

Byggandet av Tallinntunneln påverkar undervattensnaturen. Även tunnelns ovanjordiska konstruktioner förändrar omgivningen.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

De nya lederna är betydande investeringar med tanke på den kommunala och statliga ekonomin. Utvecklingen av förbindelserna förbättrar områdets interna och externa tillgänglighet, vilket förbättrar näringslivets verksamhetsbetingelser och metropolområdets konkurrenskraft. Utvecklingen av de internationella förbindelserna gynnar hela landet och landskapet. Tallinntunneln innebär betydande investeringar under en lång tidsperiod. Å andra sidan skapar bättre förbindelser nya möjligheter för näringslivet och ökar resandet mellan Helsingfors och Tallinn. Arbetskraftens rörlighet mellan städerna samt Finland och Estland får ökade möjligheter. Tunneln förbättrar Finlands konkurrenskraft och tillgänglighet samt utrikeshandelns förutsättningar mellan Finland och resten av Europa. Planen främjar tillgängligheten mellan näringslivet, arbetstagare och marknaden genom mångsidiga trafikförbindelser.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Ett effektivt och fungerande trafiksystem främjar den ömsesidiga åtkomligheten mellan boende, arbetsplatser och service, minskar behovet av privatbilism och gör det möjligt att upprätthålla och utveckla kollektivtrafikens servicenivå. Dessutom ger detta större möjligheter att välja var man vill bo och via trafiksystemet kan man uppnå olika och mångformiga livsmiljöer. När centrumerna som ligger utanför huvudstadsregionen växer och blir tätare skapar detta förutsättningar för att utveckla såväl lokal kollektivtrafik som pendlingsförbindelser. Utanför centrum och vid resor mellan centrum kan man dock fortfarande vara beroende av bilar. Om det inte går att möta det regionala behovet att färdas med kollektivtrafik, finns det risk för att privatbilism ökar.



De nya bansträckningarna har de mest betydande konsekvenserna. Framför allt innebär utnyttjandet av en snabb järnvägsförbindelse möjligheter att pendla mellan flera centrum och välja bostadsområden som ligger längre bort. Å andra sidan orsakar järnvägsreserveringen och vetskapen om eventuellt banbygge oro hos en del invånare och markägare för fastigheter och bevarandet av deras ekonomiska värde. Konsekvenserna för invånarna är särskilt omfattande vid inlösning av mark på järnvägskorridorernas område och i närheten av järnvägar. De negativa konsekvenser som banbyggandet medför kan pågå flera år, men till stora delar kan de ändå förebyggas eller lindras genom planering och med tekniska lösningar. Bullereffekter som orsakas av järnvägar är permanenta, men dessa effekter kan lindras eller förebyggas med olika tekniska lösningar.

Tallinntunneln minskar avståndet mellan Helsingfors och Tallinn och underlättar turismen och pendlingen mellan städerna och även i områden runt dem. Villkoren för rörligheten via Tallinn mot Centraleuropa förbättras.

5.3.3 Logistik

Allmänna principer för planlösningen

Med logistik avses styrning av materialflöden från råvarornas startpunkt fram till slutkunden, så att produkten finns tillgänglig på rätt plats och vid rätt tid, samtidigt som man minimerar kostnaderna och andra olägenheter som verksamheten orsakar. Logistiklösningarna påverkar den nationella och internationella åtkomligheten av Nyland.

Logistiksystemet bildas av logistikens utvecklingskorridorer, knutpunkterna längs med dem och i deras korsningar samt av service- och rastplatser för tung trafik. En logistikkorridor kan bestå av en eller flera leder, där godstrafikens verksamhetsbetingelser ska ges särskild uppmärksamhet. Knutpunkter av betydelse på landskapsnivå är förutom hamnarna och flygplatsen även stora produktions- och logistikområden.

Hamnarna och Helsingfors-Vanda flygplats är en central del av Nylands och hela Finlands logistiksystem. Från hamnarna i Nyland avgår frekvent linjetrafik till bland annat Tallinn och Tyskland. Dagligen avgår också passagerarfartyg till både Tallinn och Stockholm. Helsingfors-Vanda flygplats är en enligt TEN-klassificeringen internationell förbindelsestation.

Av logistiksystemet anges på plankartan trafikområden och hamnar samt trafikleder vilkas lösning har presenterats i det föregående kapitlet. För att logistiken fungerar är det viktigt att förbindelsen är lagom smidig och det går att förutsäga restiden ända fram till slutet av rutten. I planeringsbestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner förutsätts att gods- och kollektivtrafikens landförbindelser till hamnarna och Helsingfors-Vanda flygplats tryggas.

Logistiksystemet presenteras i sin helhet i den förtydligande kartbilagan L1. Viktiga med tanke på logistiksystemet är också rutterna för transport av farliga ämnen och specialtransporter. Trots att dessa rutten även påverkar planeringen av markanvändningen, anges dessa rutten inte eftersom de förändras relativt ofta. De senaste uppgifterna bör begäras av vägghållaren.

I kartbilaga L1 anges även områden med behov av service för tung trafik som zoner samt var de nuvarande och potentiella

serviceområdena för den tunga trafiken ligger. De nya serviceområdena förläggs till huvudstadsregionen där behovet är störst. De är viktiga för näringslivets transporter och även med tanke på funktionen av trafiksystemet i huvudstadsregionen, vilket innebär att de är en betydande del av logistiksystemet. Det största behovet av serviceområden finns förutom vid hamnarna även vid infartsvägarna till huvudstadsregionen (riksvägarna 3, 4 och 7 samt Ring III). De ska ligga på cirka 30 minuters avstånd från de viktigaste destinationerna i huvudstadsregionen, som är Västra hamnen, Nordsjö hamn samt Ring III mellan Stubblecka och Haxböle. Förbindelsen från huvudvägen till serviceområdet ska vara smidig. Markområdet som lämpar sig för detta bör dessutom kunna långsiktigt bindas som rastplats för tung trafik. De potentiella serviceområdena för tung trafik som anges i kartbilaga L1 baserar sig på NTM-centralen i Nylands rapport om rastplatser för tung trafik i MBT-processen (Raskaan liikenteen taukopaikat MAL-prosessissa). Planlösningen styr beaktandet av områdena i den kommunala planläggningen och den övriga mer detaljerade planeringen. Etapplandskapsplanerna förhindrar inte eller försvårar genomförandet av de serviceområden för tung trafik som anges i kartbilagan.

Logistiken har behandlats som en helhet i etapplandskapsplanen 4 för Nyland. Nylandsplanens logistiklösning grundar sig i huvudsak på lösningarna i etapplandskapsplanen 4.

Planlösningens beteckningsspecifika principer

På Helsingfors-Vanda flygplats anges en reservering för trafikområde för flygplats, med vilken flygplatsens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar tryggas.

För Nordsjö hamn i Helsingfors, Yttre och Västra hamnen i Hangö samt Sköldviks hamn i Borgå anvisas en reservering för trafikområde för hamn. Med objektsbeteckningen anges de hamnar som är av betydelse på internationell nivå och där den omgivande markanvändningen till sin natur är sådan att det är ändamålsenligt att fastställa hamnens noggrannare avgränsning och omfattning i den mer detaljerade planeringen. För definitionen av hamnar av betydelse på

minst landskapsnivå har man i samband med arbetet med etapplandskapsplan 4 för Nyland tagit fram kriterier enligt vilka hamnarna granskas utifrån storlek, mängden gods som transporteras samt antalet besök av fartyg. Dessa hamnar är passagerarhamnarna i Helsingfors, Koverhar i Hangö samt hamnarna i Ingå, Kantvik, Tolkis och Lovisa. Hamnområdets exakta placering och omfattning avgörs i samband med den mer detaljerade planeringen. Hamnbeteckningarna ska tas i beaktande i kommunernas planläggning så att person- och godstrafikens landförbindelser till hamnarna tryggas.



I landskapsplanen anges inga hamnar på lokal nivå, men det är fortfarande möjligt att utveckla sådana hamnar i den mån effekterna av verksamheten förblir på en lokal nivå. Lokal


hamnverksamhet är till exempel transporter och verksamhet som i huvudsak betjänar en och samma industrianläggning där fartygsbesök inte sker dagligen på årsnivå.

Beteckningar och bestämmelser

Till logistiken hänför sig följande allmänna planeringsbestämmelse:

I den mer detaljerade planeringen ska man sträva efter att minimera olägenheter på grund av buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Trafikområde, flygplats</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges Helsingfors-Vanda flygplats område.</p> <p>Gränsen för handelns storlek gäller inte handel som ligger inom flygplatsens säkerhetskontrollerade område.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>Verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för flygplatsens internationella flygverksamhet, övriga flygtrafik och därtill hörande övrig verksamhet ska tryggas. Dessutom ska flygplatsen utvecklas som en mångsidig knutpunkt för trafik.</p> <p>På flygplatsen är de undre gränserna för storleken på detaljhandelsenheter av regional betydelse följande, om inte utredningar visar annat: Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy.</p>
<p>Trafikområde, hamn</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas områden för hamnar som är av betydelse på internationell nivå.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>Hamnen ska planeras så att verksamheten medför så lite buller och andra miljöolägenheter som möjligt.</p>

<p>Hamn</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges områden för hamnfunktioner av betydelse på minst landskapsnivå samt övrig verksamhet i anslutning därtill.</p>	<p>Läget och omfattningen för en hamn som angetts med objektsbeteckning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området bildar en funktionellt enhetlig helhet och att området är tillräckligt för att trygga hamnens verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</p> <p>Hamnen ska planeras så att verksamheten medför så lite buller och andra miljöölagheter som möjligt.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen av hamnar för persontrafik ska det reserveras vägar för kollektivtrafiken och byteshållplatserna med vilka det går smidigt att byta mellan kollektivtrafik och fartygstrafik.</p>
--	---	---

Planeringsbestämmelser för logistiken ingår även i beteckningen Utvecklingszon för tätortsfunktioner.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Hamnarnas och flygplatsens reserveringar för trafikområde omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Detaljhandeln i området innanför säkerhetskontrollen på Helsingfors-Vanda flygplats betjänar endast flygpassagerare. Bedömningen är att handel som placeras i ett område med begränsat tillträde inte har regional betydelse och att den därmed inte konkurrerar med centrumhandeln. Den har därmed inte heller någon väsentlig inverkan på ökningen i besöksstrafiken.

Om byggnadstillstånd för flygplats stadgas i luftfartslagen. För att bygga ett område som betjänar flygtrafiken måste man ha ett byggnadstillstånd som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. Om inget annat föreskrivs i luftfartslagen, iakttas vid inrättande av en flygplats eller ett annat område som tjänar luftfarten föreskrifterna om planläggning, miljötillstånd, miljökonsekvensbedömning, byggande samt inlösen av fast egendom och särskilda rättigheter.

Områdena som anvisas med beteckningen för hamn ska reserveras för hamnverksamhet och för verksamhet som stöder den, såsom logistik.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Flygplatsens områdesgräns har setts över i samarbete med aktörerna så att den bättre motsvarar den storlek som behövs för att kunna trygga verksamheten.
- Flygfält för hobbyflygning och småbåtshamnar anges inte i planen, eftersom deras betydelse för persontrafiken och transportererna är liten.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Hamnarna samt Helsingfors-Vanda flygplats som anvisas i Nylandsplanen är befintliga och medför därmed inga nya konsekvenser för den nuvarande områdesanvändningen. Den mer exakta placeringen av de hamnar som anges med objektsbeteckningar samt deras omfattning, storlek och genomförande kommer att fastställas i den mer detaljerade planeringen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen tryggar förutsättningarna för hamnarnas och flygplatsens verksamhet och utveckling och kopplar dem till det nationella logistiknätverket.

Konsekvenser för naturen och miljön

Logistikens funktioner orsakar framför allt tung trafik, som medför buller och damm, samt även koldioxidutsläpp. Stora bebyggda områden förändrar vattenförhållandena, vilket kan påverka dagvatten och grundvatten. Konsekvenserna av utvecklingen av hamnområdena kan påverka förutom landområden även vattenområden.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen tryggar verksamhetsbetingelserna för och förutsättningarna att utveckla både den regionala och den nationella näringsverksamheten. Flygplats- och hamnområdena och eventuella andra funktioner som placeras i anslutning till dem har en betydande effekt på sysselsättningen. Flygplatsen och dess närmaste omgivning utvecklas som en viktig arbetsplatskoncentration på grund av flygplatsens ökande tillgänglighet och betydelse som trafikens knutpunkt.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Hamnarna och flygplatsen som anges i Nylandsplanen är befintliga och sammanjämkandet av funktionerna med känsliga funktioner har redan beaktats i den mer detaljerade planeringen. När verksamheten växer kan den tunga trafiken i närheten av områdena samt längs med logistikens vägförbindelser öka, vilket kan påverka invånarnas levnadsförhållanden till exempel i och med fler störningar orsakade av buller, skakningar eller partikelutsläpp.

5.3.4 Kollektivtrafik

Allmänna principer för planlösningen

Ordandet av kollektivtrafiken håller på att utvecklas i en mer marknadsbestämd riktning, med undantag av de största städerna. En mer enhetlig samhällsstruktur ger bättre förutsättningar för att ordna konkurrenskraftiga kollektivtrafikförbindelser.

I Nylandsplanen bildas det nätverksliknande kollektivtrafiksystemet av de livligast trafikerade kollektivtrafikkorridorerna och de viktigaste stationerna och hållplatserna. En kollektivtrafikkorridor kan bestå av en eller flera leder, där kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser bör ges särskild uppmärksamhet. I en del av korridorerna ligger tyngdpunkten på spårtrafik, i en del på landsvägstrafik och i vissa korridorer kan kollektivtrafiken gå från till exempel bussar till tåg när markanvändningen utvecklas. Helsingfors-Vanda flygplats och passagerarhamnarna i Helsingfors är också viktiga knutpunkter för den internationella kollektivtrafiken.

I utvecklingen av en kollektivtrafik med nätverksstruktur bör man även utveckla nätverket med omstigningsplatser för kollektivtrafiken och utnyttja de snabbaste stomlinjerna och en sam användning av olika kollektivtrafikformer. Framför allt har utvecklingen och planeringen av huvudstadsregionens tvärgående kollektivtrafikförbindelser tydligare visat behovet av att utveckla omstigningsplatserna mellan den långväga busstrafiken och HRT-trafiken. Bytet från ett fortskattningsmedel till ett annat och resan till hållplatsen eller stationen ska gå smidigt. I närheten av hållplatserna och terminalerna ska det finnas ett tillräckligt antal områden för anslutningsparkering för både cyklar och bilar samt möjligheter till ledsagartrafik. Det ska finnas trygga och korta gångförbindelser både till hållplatserna och till omgivningen runt dem. Det är viktigt att den långväga kollektivtrafiken kan köra fram till Helsingfors centrum smidigt och utan byten, men likaså ska det gå smidigt att via omstigningsplatserna byta till huvudstadsregionens kollektivtrafikmedel.

I Nylandsplanen anvisas omstigningsplatser för kollektivtrafik av betydelse på riks- eller landskapsnivå samt områden för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå samt nuvarande och kommande depåer för tung spårtrafik. I Helsingforsregionen har spårtrafiken en stor inverkan på trafikens hållbarhet i hela regionen. I framtiden kommer närtrafiken att behöva fler nya tåg, vilket för sin del kräver mer depåutrymme för service och en egen ny depå. Det är nödvändigt att bygga depåer med tanke på den regionala tågtrafikens funktionsduglighet och dess ökning, vilket innebär att depåerna har en stor betydelse med tanke på samhället och det allmänna intresset. Depåns exakta läge och omfattning ska avgöras på basis av den fortsatta planeringen, utredningarna och konsekvensbedömningen i samarbete med kommunerna och de övriga intressegrupperna. Frågan om byggbarhet beaktas i den mer detaljerade planeringen. Som depåer för spårtrafiken anges tågtrafikens nuvarande depå i Ilmala och de kommande depåerna i Kervo och vid kustbanan på gränsen mellan Kyrkslätt och Esbo. Likaså anges den nuvarande metrodepån i Kvarnbäcken samt den kommande metrodepån i Mossberget i Esbo. Spårvagns- och bussdepåerna behandlas inte. Depån i Kervo baserar sig på Trafikverkets utredning om tågmaterielens stilleståndsbehov för service samt banunderhålllets områdesbehov (Junaliikenteen kaluston huoltoseisontatarpeet sekä radan kunnossapidon aluetarpeet). Kustbanans depå grundar sig på Trafikledsverkets utredning om depå för närtrafik i Esbo och Kyrkslätt (Lähiliikennevarikkoselvitys Espoon ja Kirkkonummen alueella). I Jäspilä i Kervo finns ett järnvägsområde med detaljplan som lämpar sig för depåverksamhet. Vid kustbanan ska depåns läge och omfattning avgöras på basis av den fortsatta planeringen, utredningarna och konsekvensbedömningen.

Kollektivtrafiksystemet presenteras i sin helhet i den förtydligande kartbilagan L2. I kartbilagan anges de radiella kollektivtrafikskorridorerna som ska trygga smidigheten av den långväga regionala och nationella kollektivtrafiken samt de stomförbindelser för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen som definieras i MBT 2019-planen. Från de radiella kollektivtrafikskorridorerna ska det ordnas smidiga omstigningsmöjligheter

till stomförbindelserna för kollektivtrafiken i huvudstadsregionen.

Utöver det kollektivtrafiksystem som presenteras i kartbilagan finns det också kollektivtrafik som betjänar regionala och lokala behov. I synnerhet i huvudstadsregionen finns det utöver de omstigningsplatser med betydelse på landskapsnivå och områdena för anslutningsparkering enligt Nylandsplanen även kollektivtrafiksknudpunkter, omstigningsplatser och områden för anslutningsparkering som har stor betydelse för den interna trafiken i regionen. Helsingforsregionens MBT-arbete kompletterar Nylandsplanens lösning till dessa delar.

På kollektivtrafiksystemets funktionsduglighet inverkar också de interna arrangemangen i tätorterna och centrumen. I bestämmelserna till dessa beteckningar förutsätts att centrumen lätt kan nås med kollektivtrafiken, att kollektivtrafikens förutsättningar förbättras och att Helsingforsregionen utvecklas som en stadsregion där kollektivtrafiken bildar nätverk. Med förbättring av kollektivtrafikens förutsättningar avses bland annat en markanvändningsstruktur och ett trafiknät som gynnar kollektivtrafiken, smidiga förbindelser till hållplatserna och högklassiga hållplatsomgivningar. I tätorterna ska man också se till att det finns tillräckliga depåområden för att utveckla spår- och kollektivtrafiken.

Planlösningens beteckningsspecifika principer

I Nylandsplanen anvisas kollektivtrafikens omstigningsplatser som är av betydelse på riks- eller landskapsnivå i korsningarna av de radiella kollektivtrafikskorridorerna och kollektivtrafikens stomförbindelser i huvudstadsregionen för att trygga omstigningen till HRT:s trafikmedel för de kollektivtrafiksanvändare som reser från orter utanför huvudstadsregionen. De objekt utanför huvudstadsregionen, där antalet byten från den regionala kollektivtrafiken till de radiella kollektivtrafikskorridorerna enligt prognoser kommer att vara stort, har angetts som omstigningsplatser som är av betydelse på landskapsnivå.

De radiella kollektivtrafikskorridorerna och kollektivtrafikens stomförbindelser i huvudstadsregionen anges i den förtydligande kartbilagan

L2 för kollektivtrafiken. I kartbilagan specificeras utöver detta vilka av kollektivtrafikens omstigningsplatser är omstigningsterminaler som tillhandahåller en särskilt högklassig kollektivtrafikservice och andra tjänster. I huvudstadsregionen finns det utöver kollektivtrafikens omstigningsplatser enligt Nylandsplanen även omstigningsplatser för kollektivtrafiken som betjänar den regionala trafiken.

Kollektivtrafikkorridorerna har definierats utifrån bestämningen av kollektivtrafikens servicenivå som gjordes av NTM-centralen i Nyland 2017 samt HRT:s MBT 2019-plan och de utredningar som gjordes i anslutning till den.

Bytena sker smidigare till exempel då förbindelserna mellan hållplatserna är korta och trygga. Omstigningsplatsernas funktionsduglighet, infrastrukturbehov och utrymmesreserveringarna ska tas i beaktande i den mera detaljerade planeringen. I Nylandsplanen anges av kollektivtrafikens omstigningsplatser endast de av betydelse på riks- eller landskapsnivå, inte de av betydelse på regional nivå. Omvärderingen av kollektivtrafikens omstigningsplatser grundade sig på lösningen enligt etapplandskapsplan 2 som justerades enligt de senaste uppgifterna och nya kriterier.

Som områden för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå anvisas de objekt som är viktiga vid anslutning till de radiella kollektivtrafikkorridorerna. Ett område är betydande om det har tillräcklig storlek, ett bra kollektivtrafikutbud och en god åtkomlighet från infartslederna. Utöver områden för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå kan man också utveckla områden för anslutningsparkering av betydelse på regional och lokal nivå. Bestämmelser om lokal anslutningsparkering anges i bestämmelserna för centrum på olika nivåer.

Tyngdpunkten för utvecklingen av anslutningsparkering ligger på området utanför huvudstadsregionen. Där anvisas anslutningsparkering framför allt till sådana hållplatser och stationer, där enbart den omgivande markanvändningen inte skapar förutsättningar för kollektivtrafik med en tät turintervall eller där majoriteten av bosättningen inte finns på gångavstånd. I huvudstadsregionen har man försökt att anvisa områdena för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå så långt som möjligt från

regionens kärna, i den mån detta har varit ändamålsenligt med beaktande av kollektivtrafikens servicenivå och biljettsystem. De sista omstigningsplatserna för byte från anslutningstrafiken utanför huvudstadsregionen till kollektivtrafiken anges i kartbilagan L2 som en zon för anslutningsparkering som omger huvudstadsregionen. Områdena för anslutningsparkering i denna zon bör särskilt utvecklas.

I den mer detaljerade planeringen ska det reserveras tillräckliga områden för anslutningsparkering. Anslutningsparkeringens upplevda smidighet påverkas betydligt av att förbindelserna från parkeringsplatsen till avgångs- och ankomsthållplatserna är korta och trygga. Utöver parkeringsplatserna för bilar bör även anslutningsparkeringen för cyklar främjas på samtliga kollektivtrafiksstationer och de viktigaste hållplatserna inom kollektivtrafiken på hela landskapets område. Möjligheten att parkera cyklar på områdena för anslutningsparkering får en allt större betydelse ju närmare Helsingfors centrum man kommer och ju tätare samhällsstrukturen är.

Anslutningsparkeringens roll i trafiksystemet kan ändras i framtiden i takt med att teknologin utvecklas och trafiktjänsterna ökar. Behovet av anslutningsparkering kan minska till exempel till följd av att anropsstyrd trafik, sam användning av bilar och självkörande bilar blir vanligare. Behovet av tjänster som motsvarar anslutningsparkeringen kommer ändå inte att försvinna särskilt snabbt, eftersom samhällsstrukturen förändras långsamt och behovet av effektiva kollektivtrafikförbindelser som transporterar stora mängder människor kommer att finnas kvar även i framtiden. I planen skapas beredskap inför förändringar i behovet av anslutningsparkering med en bestämmelse som gör det möjligt att ersätta ett område för anslutningsparkering med någon annan motsvarande tjänst eller en tjänst som utförs på något annat sätt.

I Helsingforsregionen har spårtrafiken en stor inverkan på den regionala trafikens hållbarhet. I framtiden behövs det nya depåområden eller depåområden som kan utvidgas för närtrafikens behov. Vid utarbetandet av planen har spårtrafiksystemet granskats som en helhet. Depåområdena utgör en väsentlig del av denna helhet. Utredningarna har visat att det med tanke på

trafiken är mest ändamålsenligt att placera de nya depåerna vid slutet av stadsspåren, det vill säga vid Kervo när det gäller stambanan samt väster om Köklax station när det gäller kustbanan. Då materiel flyttas på så korta sträckor som möjligt, tar depåtrafiken inte kapacitet från fjärrtrafik och kostnaderna för flyttning av materiel stannar på skälig nivå.

Placeringen av depån i Kervo är optimal, och inom den närmaste framtiden kan depån användas för att förvara den nya materielen. På grund av begränsat utrymme kan alla byggnader som behövs för serviceverksamhet inte placeras på depån, vilket innebär att det också behövs en depå vid kustbanan för service och underhåll av tåg som används i närtågstrafiken i huvudstadsregionen och västra Nyland. Depån i Kervo baserar sig på Trafikverkets utredning från 2017 som gäller tågmaterielens stilleståndsbehov för service samt banunderhållets områdesbehov (Juniikenteen kaluston huolto- ja seisontatarpeet sekä radan kunnossapidon aluetarpeet).

På kustbanan finns ändpunkten för stadsspåren numera i Alberga och trafiken styrs i Ilmala. Då Esbo stadsbana byggs, uppstår det ett behov att bygga en depå som betjänar stadstrafik vid kustbanan på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt. Kustbanans depå baserar sig på Trafikledsverkets utredning från 2019 om depå för närtrafik i Esbo och Kyrkslätt (Lähiliikennevarikkoselvitys Espoon ja Kirkkonummen alueella).

De depåer som kommer att byggas vid stambanan och kustbanan räcker inte till för att betjäna närtågstrafiken i hela Helsingforsregionen, vilket innebär att behovet av depåer för spårtrafik också har granskats i sin helhet. Även potentiella depåområden vid Ringbanan har utretts i detta sammanhang. I och med Centrumslingan börjar tågen som beställts av HRT löpa pendelmässigt. Därefter är det inte förnuftigt att använda depån i Ilmala för närtågstrafikens behov, eftersom alla tåg skulle behöva vända vid Helsingfors järnvägsstation i början och slutet av varje tågtur. En pendelmässig trafikering ökar således behovet av depåer vid ändstationer.

Det kommer att behövas nya depåer innan de nuvarande trafikmängderna kan ökas och den tilläggskapacitet som de nya spårprojekten medför kan utnyttjas. Depåerna för närtrafik frigör också kapacitet från depån i Ilmala till den

växande fjärrtrafikens behov. Läget för depån i Ilmala är optimalt för fjärrtrafiken eftersom största delen av fjärrtågen i Finland har Helsingfors som avgångs- eller slutstation.

Beteckningar och bestämmelser




Till kollektivtrafiken hänför sig följande allmänna planeringsbestämmelser:

Åretruntboende och arbetsplatsbyggande ska i första hand styras till de centrum, huvudstadsregionens kärnzonen, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och servicekoncentrationer som anges i landskapsplanen. Utvecklingen av trafikförbindelser mellan centrumen ska stödjas, i synnerhet utgående från kollektivtrafiken.

De befintliga tätorterna ska utvecklas så att markanvändningen kompletteras och effektiveras och att deras struktur funktionellt sett blir mångsidigare. I den mer detaljerade planeringen som gäller tätorterna ska möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt tillgängligheten till dagliga tjänster främjas. Därtill ska tillräckliga rekreativmöjligheter och rekreativförbindelser till rekreativsområden på landskapsnivå tryggas.

Nya bostads- och arbetsplatsområden ska planeras så att de uppfyller kriterierna för en hållbar miljö: områdena ska vara belägna i region- och samhällsstrukturen och byggandets omfattning och effektivitet ska vara sådana att det skapar förutsättningar för mångsidig verksamhet, närservice och kollektivtrafikförbindelser samt för att korta resor för att uträtta ärenden kan göras till fots eller med cykel.

Byggande av bostäder och arbetsplatser utanför centrum, servicekoncentrationer och utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anges i landskapsplanen ska i första hand äga rum invid den befintliga samhällsstrukturen. Då byggandet styrs ska man se till att så effektivt som möjligt utnyttja den befintliga infrastrukturen, tjänsternas tillgänglighet och förutsättningarna för hållbara färd sätt.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Depå för tung spårtrafik</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges områden för depåverksamhet för tung spårtrafik.</p>	<p>Läget och omfattningen för en depå för tung spårtrafik som angetts med objektsbeteckning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området bildar en funktionellt enhetlig helhet och att området är tillräckligt för att trygga depåns verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.</p> <p>Depån ska planeras så att verksamheten medför så lite buller och andra miljölägenheter som möjligt.</p> <p>Nybyggande och annan markanvändning ska anpassas till sin omgivning 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>Omstigningsplats för kollektivtrafik</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges omstigningsplatser för kollektivtrafik som är av betydelse på riks- och landskapsnivå.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska det reserveras vägar för kollektivtrafiken och byteshållplatserna med vilka det går smidigt att byta kollektivtrafikmedel och -rutt.</p>
<p>Område för anslutningsparkering</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges områden för anslutningsparkering av betydelse på landskapsnivå.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska reserveras tillräckliga områden för anslutningsparkering samt ordnas korta och trygga leder från hållplatserna till anslutningsparkeringsområdet och mellan två hållplatser.</p> <p>Service som motsvarar anslutningsparkering kan på området i stället för en anslutningsparkering också förverkligas med någon annan teknik.</p>

Planeringsbestämmelser som berör kollektivtrafiken ingår också i följande beteckningar:

- Rikscentrum
- Centrum
- Litet centrum
- Servicekoncentration
- Utvecklingszon för tätortsfunktioner
- Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
- Huvudstadsregionens kärnzon

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Beteckningarna för omstigningsplats för kollektivtrafik och område för anslutningsparkering omfattar ingen bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Som omstigningsplatser för kollektivtrafik anges de platser på vilka en radiell kollektivtrafikförbindelse från ett område utanför regionen korsar en stomförbindelse som hör till HRT. Vid ändringar i HRT:s stomförbindelser eller den radiella kollektivtrafikens rutter ändras också omstigningsplatsens placering. Utöver omstigningsplatserna med betydelse på riks- eller landskapsnivå kan även regionens interna omstigningsplatser utvecklas.

Beteckningen för område för anslutningsparkering preciseras i samband med den kommunala planläggningen och vägplaneringen, där man ska fästa uppmärksamhet vid de områdesreserveringar och trafikförbindelser som anslutningsparkeringen förutsätter. Utöver de områden för anslutningsparkering som anges i landskapsplanen kan man också utveckla andra områden för anslutningsparkering som utgår från lokala och regionala behov. Landskapsplanen tar inte ställning till ansvarsfrågan gällande finansiering och förverkligande av anslutningsparkering.

Vilket antal parkeringsplatser för bilar och cyklar som är tillräckligt för en anslutningsparkering med betydelse på landskapsnivå varierar från fall till fall. Hur många parkeringsplatser som tillgodoser efterfrågan bör kartläggas och i planeringen bör man beakta de ramvillkor som den övriga markanvändningen ställer. De områden för anslutningsparkering som särskilt ska utvecklas anges i kartbilagan som en zon för anslutningsparkering som omger huvudstadsregionen.

Det är möjligt att låta bli att förverkliga ett område för anslutningsparkering, om en motsvarande tjänst kan förverkligas på något annat sätt.

Beteckningen för depå för tung spårtrafik möjliggör byggandet av depåer. I bestämmelsen för utvecklingszoner för tätortsfunktioner har depåerna beaktats, vilket innebär att det är möjligt att placera en depå även till

utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Depåns exakta läge och omfattning preciseras i samband med den fortsatta planeringen när konsekvenserna bedöms och bakgrundsutredningar görs då genomförandet av landskapsplanen främjas i samarbete med kommunerna och de övriga intressegrupperna. I den närmare planeringen bedöms bland annat nybyggandets förhållande till den byggda miljön och landskapet. Förutsättningarna för att bygga en depå ska tryggas i den mer detaljerade planeringen, tills det finns ett bindande beslut om att bygga depå.

I Kervo ligger depåbeteckningen på ett järnvägsområde med detaljplan. Depåbeteckningen på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt anger två alternativa förläggningsplatser. Valet mellan dessa sker utifrån tilläggsutredningar.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Tidigare anvisades endast en del av områdena för anslutningsparkering och kollektivtrafikens omstigningsplatser på plankartan. I Nylandsplanen anges alla omstigningsplatser för kollektivtrafiken med betydelse på riks- eller landskapsnivå samt områdena för anslutningsparkering med betydelse på landskapsnivå.
- Kriteriet att anvisa omstigningsplatser och områden för anslutningsparkering har höjts till de med betydelse på minst landskapsnivå.
- Reserveringarna för depåerna för tung spårtrafik har anvisats.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Omstigningsplatserna för kollektivtrafiken främjar utvecklingen av en nätverksliknande stadsstruktur och gör det möjligt att förtäta samhällsstrukturen framför allt vid kollektivtrafikens knutpunkter. Anslutningsparkeringen utvidgar kollektivtrafikskorridorernas influensområde när stationerna och viktiga busshållplatser kan nås med cykel eller bil. Läget för och omfattningen

av depåerna för tung spårtrafik preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen. Utgångspunkten är att depåerna kräver stora områden.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Kollektivtrafikens omstigningsplatser främjar genomförandet av en effektiv kollektivtrafik och smidiga byten i trafiken mellan huvudstadsregionens interna trafik och randområdets radiella förbindelser, samtidigt som åtkomligheten med kollektivtrafiken förbättras. Områdena för anslutningsparkering minskar framför allt rusningstrafiken på huvudstadsregionens infartsleder. Depåerna för tung spårtrafik förbättrar verksamhetsförutsättningarna för Helsingforsregionens närtågstrafik.

Konsekvenser för naturen och miljön

Ett effektivt kollektivtrafiksystem främjar en hållbar samhällsstruktur och minskar koldioxidutsläppen genom att stävja ökningen av privatbilism. Byggandet av depåer för tung spårtrafik förändrar naturen och miljön. Det kan finnas konsekvenser för jordmån, vattendrag, naturmiljö och djur. Konsekvenserna av byggandet och användningen av depån kan förebyggas och lindras genom tekniska lösningar.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Genomförandet av kollektivtrafikens omstigningsplatser och områden för anslutningsparkering kräver investeringar, men samtidigt främjar dessa efterfrågan på kollektivtrafik, varvid investeringarna i kollektivtrafiken blir mer lönsamma. Depåerna för tung spårtrafik möjliggör utvecklingen och ökningen av verksamhetsförutsättningarna för Helsingforsregionens spårtrafik, vilket har positiva konsekvenser för näringslivet i regionen.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Ett effektivt och fungerande trafiksystem med anslutningsparkering och omstigningsplatser



främjar den ömsesidiga åtkomligheten mellan boende, arbetsplatser och service, minskar behovet av privatbilism och gör det möjligt att upprätthålla och utveckla både kollektivtrafiken och servicenivån. Anslutningsparkeringen förbättrar kollektivtrafikens åtkomlighet framför allt i samhällen med decentraliserad struktur där en effektiv kollektivtrafik annars inte kan ordnas. Depåerna för tung spårtrafik förändrar landskapet, och de kan medföra buller-, vibrations- och ljuseffekter i den närmaste omgivningen. Dessa effekter kan förebyggas och lindras genom tekniska lösningar och genom en närmare planering av depåområdet.

5.3.5 Gång och cykling

Planlösningens beskrivning och motivering

Att gå och cykla är gynnsamma färd sätt såväl för individen som för samhället. Genom att ersätta personbilstrafiken med gång och cykling minskar man på växthusgasutsläppen, utsläppen som är vådliga för luftkvaliteten och trafikbullret samtidigt som omgivningen blir trivsammare och tryggare och trafiksystemets funktionsduglighet förbättras. Att gå och cykla är också en viktig del av kollektivtrafikens resekedjor.

En enhetlig samhällsstruktur, en mångsidig funktionell struktur och närservice är en ovillkorlig förutsättning för att kunna öka andelen resor till fots och med cykel. Ju kortare avståndet är, desto mer lockande är det att gå eller cykla.

I bestämmelserna som gäller utvecklingszonen för tätortsfunktioner och områdena för centrumfunktioner betonas att den befintliga strukturen ska förtätas och kompletteras och att verksamheten ska vara mångsidig. Dessa är betydande faktorer för att kunna förbättra förutsättningarna för att gå och cykla. I bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner förutsätts också att förutsättningarna för att gå och cykla förbättras i den mer detaljerade planeringen. Det finns inga egna planbeteckningar för gång och cykling i landskapsplanen.

Gång och cykling är olika färd sätt och bästa resultat uppnås när de separeras från varandra i planeringen och man tar fram sådana lösningar som kännetecknar och bäst passar vardera färd sättet. Förutsättningarna för att ta sig fram till fots förbättras med hjälp av leder som är trygga, trivsamma och lätta att ta sig fram på. På platser där det finns många fotgängare och cyklister ökar tryggheten och trivseln då man skiljer åt dessa två grupper. En högklassig fotgängarinfrastruktur gör det möjligt att inkludera gång i resekedjan, till exempel till kollektivtrafikens hållplatser. I synnerhet i centrum och stationsomgivning ar finns det skäl att fästa uppmärksamhet också vid förhållandena för vistelse i området.

Förutsättningarna för att cykla förbättras genom att man ser till att det finns ett omfattande, hierarkiskt cykelnät bestående av attraktiva, smidiga och trygga leder. Struktureringen och utformningen av hela trafiknätet påverkar även cykelnätets funktionalitet. När cykellederna beaktas från början vid planeringen av helheten, kan man erbjuda cykelleder som möjliggör snabbare och smidigare förbindelser än vad som kan uppnås med bil. Detta gör lederna mer attraktiva. De bästa cykellederna behövs i huvudstadsregionens nätverksstruktur mellan centrumen och på avsnitt mellan den omgivande strukturen och centrumen. Därtill ska man se till att det finns tillräckligt med högklassiga cykelparkeringsplatser, i synnerhet i stationsomgivning ar, på viktiga hållplatser, parkeringsplatser och i centrumen.

Beteckningar och bestämmelser

Till gång och cykling hänför sig följande allmänna planeringsbestämmelser:

De befintliga tätorterna ska utvecklas så att markanvändningen kompletteras och effektivteras och att deras struktur funktionellt sett blir mångsidigare. I den mer detaljerade planeringen som gäller tätorterna ska möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt tillgängligheten till dagliga tjänster främjas. Därtill ska tillräckliga rekreativmöjligheter och rekreativförbindelser till rekreativområden på landskapsnivå tryggas.

Nya bostads- och arbetsplatsområden ska planeras så att de uppfyller kriterierna för en hållbar miljö: områdena ska vara belägna i region- och samhällsstrukturen och byggandets omfattning och effektivitet ska vara sådana att det skapar förutsättningar för mångsidig verksamhet, närservice och kollektivtrafikförbindelser samt för att korta resor för att uträtta ärenden kan göras till fots eller med cykel.

Byggnad av bostäder och arbetsplatser utanför centrum, servicekoncentrationer och utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anges i landskapsplanen ska i första hand äga rum invid den befintliga samhällsstrukturen. Då byggandet styrs ska man se till att så effektivt som möjligt utnyttja den befintliga infrastrukturen, tjänsternas tillgänglighet och förutsättningarna för hållbara färd sätt.

Det finns inga egna beteckningar för gång och cykling. Bestämmelser om dessa ingår i följande beteckningar:

- Rikscentrum
- Centrum
- Utvecklingszon för tätortsfunktioner
- Huvudstadsregionens kärnzon
- Servicekoncentration
- Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik
- Område för handel

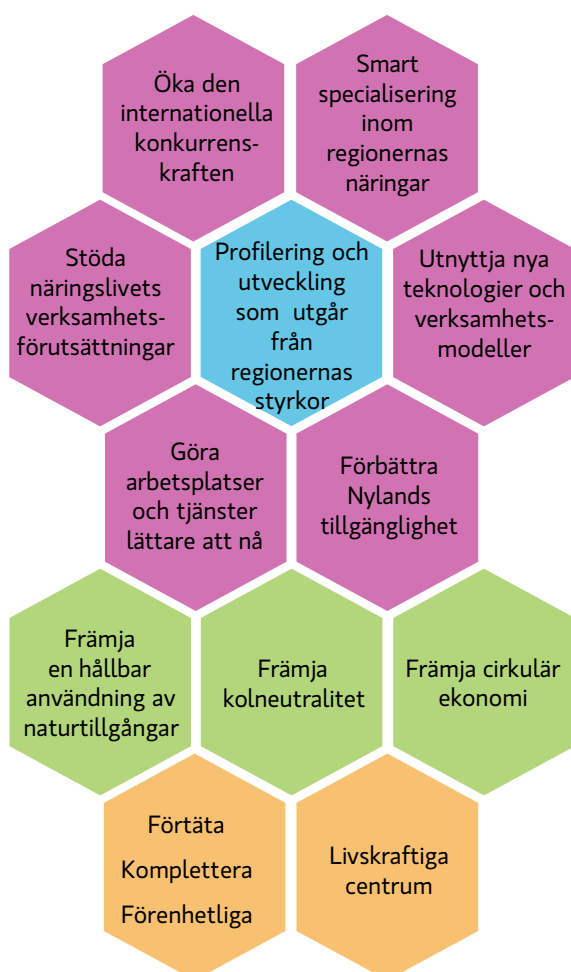


5.4 Näringar och handel

5.4.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Styrkorna och särdragen som olika delar av landskapet har och regionernas smarta specialisering inom näringslivet tas i beaktande.
- Näringslivets verksamhets- och utvecklingsförutsättningar stöds i landskapets olika områden.
- En hållbar användning av miljöns styrkor och särdrag möjliggörs.
- Kompetenscentrum som är viktiga för riksentrumet och övrigt näringsliv på internationell nivå ska bli mer lockande och lättare att nå med hjälp av effektivare markanvändning och ett bättre utvecklat trafiksystem.

Temats innehåll

I temat näringar och handel granskas den helhet som näringar, arbetsplatser och företag bildar. Ur landskapsplanens perspektiv framhävs detaljhandeln i styrningen av näringsverksamheten. Landskapsplanen styr placeringen av detaljhandel av regional betydelse samt dess art, dimensionering och tidsplanering. Ändringen som gjordes gällande handeln i markanvändnings- och bygglagen (2017) har tagits i beaktande i planeringen av handelns servicenät.

Samhällsstruktur och infrastruktur, god åtkomlighet och utrymmesbehov är viktiga faktorer för alla företag. I näringsverksamheten i Nyland framhävs en god internationell åtkomlighet och den växande befolkningen. Hamnarna och Helsingfors-Vanda flygplats har också en särskild betydelse för många aktörer och företag. Det gäller såväl logistiken som den internationella turismen och utvecklingen av servicen.

Cirkulär ekonomi är en bransch under utveckling, där koncentrationerna av verksamhet som stöder den cirkulära ekonomin ökar samarbetet och innovationerna inom olika utvecklingsprojekt. Utvecklingsprojekten inom cirkulär ekonomi ser till att återanvändningen av icke-förnybara material ökar. En form av cirkulär ekonomi är marksubstanshanteringen, där man återvinner och utnyttjar det jordmaterial som uppstår och behövs vid byggande. Marksubstanshanteringen behandlas i anslutning till näringsverksamheter. Åtgärder enligt planen som i större omfattning främjar verksamheten inom cirkulär ekonomi behandlas i kapitel 5.4.5.

Kriterierna för placeringen av näringsgrenar och näringarnas framtid har behandlats i utvecklingsbilden för näringar och handel som utarbetats under beredningen av Nylandsplanen 2050.

» **Läs mer: Nylandsplanen 2050: Utvecklingsbilder**

5.4.2 Handel

Utgångspunkter

Handeln är den viktigaste huvudnäringsgrenen i Nyland. Omsättningen för handeln i Nyland uppstår till stor del i Helsingforsregionen. Handeln

är också en näringsgren som enligt markanvändnings- och bygglagen måste styras. I och med reformen av markanvändnings- och bygglagen 2017 har kommersiella tjänsters åtkomlighet med hållbara färd sätt fått allt mer vikt. Samtidigt har kravet om att ange affärens art slopats. Till affärens art eller handelsbranschen hänförs sig beroende av branschen väldigt olika profiler för besöks trafik. Dagligvaruhandeln besöks nästan dagligen, vilket innebär att till exempel placeringen av och tillgängligheten till dagligvaruhandeln har en betydande inverkan på antalet resor för utträttande av ärenden. Därför beaktas affärens art som en del av en hållbar tillgänglighet. Affärens art påverkar också centrumens livskraft.

Enligt 71 c § i markanvändnings- och bygglagen ska handel i första hand förläggas till centrum. Dagligvaruhandeln är en närservice och enheter för dagligvaruhandel finns placerade nära invånarna även utanför landskapsplanens områden för centrumfunktioner, bland annat i centrumens närområden, i undercentrum och i närservicecentrum. Samtidigt styr de nuvarande trenderna handeln allt mer till centrumen. Det finns allt fler hushåll i centrumen och deras näromgivning och centrumen kan också lättast nås med kollektivtrafik samt till fots och med cykel. Genom att förlägga handeln till centrum främjar man ett sådant servicenät där ärendesorna är måttliga och olägenheterna från trafiken möjligast ringa.

All handel kan ändå inte förläggas till centrumen till exempel på grund av enheternas stora utrymmesbehov. Denna typ av områden kompletterar också centrumområdena, vilket leder till ett mångsidigare servicenät och att det finns tillräckligt med lämpliga platser för handelns olika funktioner.

Nyland är det största landskapet då det kommer till handelns volym. Handeln i Nyland står för en tredjedel av detaljhandelns totala omsättning. I Nyland är handelns omsättning i förhållande till invånarantalet dessutom högre än genomsnittet. Största delen av omsättningen uppstår i Helsingforsregionen. Av dagligvaruhandelns försäljning och yta i Nyland finns nästan 60 procent i centrumen som anges i landskapsplanen. Utanför landskapsplanens centrum och områden för handel, såsom i tätorterna och på

Dagligvaruhandelns nät 2014 och projekt och planer för handeln 2016

- > 4 000 m²-vy Acmyymälärekisteri 2014
 - 4000 - 2000 m²-vy Acmyymälärekisteri 2014
 - < 2000 m²-vy Acmyymälärekisteri 2014
 - Nyland 2016 Handelsprojekt
 - Nyland 2016 Handelsplaner
- Beteckningar**
- Område för centrumfunktioner, centrum
 - Område för centrumfunktioner, litet centrum
 - Servicekoncentration
 - Område för handel

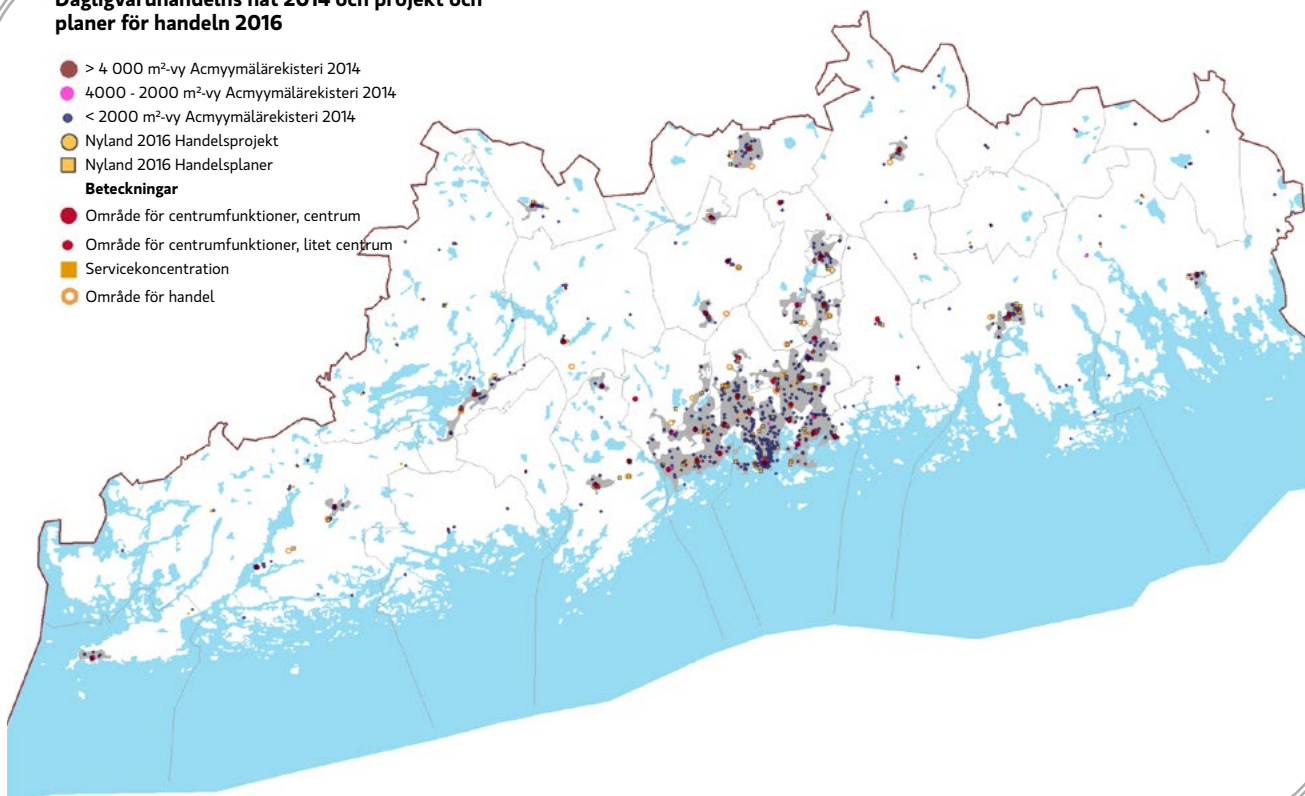


Bild 26. Nätverket för dagligvaruhandeln 2014 samt handelsprojekt och planer för handel 2016. (A.C. Niensens register över affärer 2014; Nylands förbunds kommunenkät om handelsprojekt 2016)

arbetsplatsområden finns mer än en tredjedel av dagligvaruhandelns försäljning och areal. Utanför centrumen och områdena för handel, det vill säga i områdena för lokal handel har arealen som dagligvaruhandeln upptar ökat proportionerligt sett lika mycket som i centrumen. Närservice är efterfrågad och utnyttjas: i områdena för lokal handel har försäljningen ökat något snabbare än i centrumen.

Antalet verksamhetsställen för handeln har utvecklats långsamt i Nyland, men utvecklingen har varit rätt så likadan i hela landet. Det innebär att på de flesta områdena har handelns areal inte förändrats avsevärt sedan utredningarna om handeln som gjordes i samband med etapplandskapsplan 2 för Nyland (Uudenmaan kaupan palveluverkon kehitys ja vertailu 2016). Mätt i arealen finns det fler genomförda projekt på centrumområdena än på områdena för handel. Efterfrågan på att bygga utrymmeskrävande handel har varit liten. Situationen för projekt inom detaljhandeln 2016 baserat på

kommunenkäten samt nätverket för dagligvaruhandeln 2014 visas på den vidstående bilden (Bild 26).

Planlösningens beskrivning och motivering

Helhetslösningen för handelns servicenät består av den helhet som bildas av beteckningarna och bestämmelserna som berör områdena för centrumfunktioner, områdena för handel, utvecklingszoner för tätortsfunktioner, nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik, servicekoncentrationer och flygplatsens trafikområde. Landskapsplanebeteckningarna som berör styrning av handeln anges i kartbilaga K2.

Nylandsplanen har som mål att stödja livskraftiga centrum och en smidig vardag. Det här målet främjas genom att man för centrumens affärer inte anger någon dimensionering eller begränsning av affärens art. I landskapsplanen

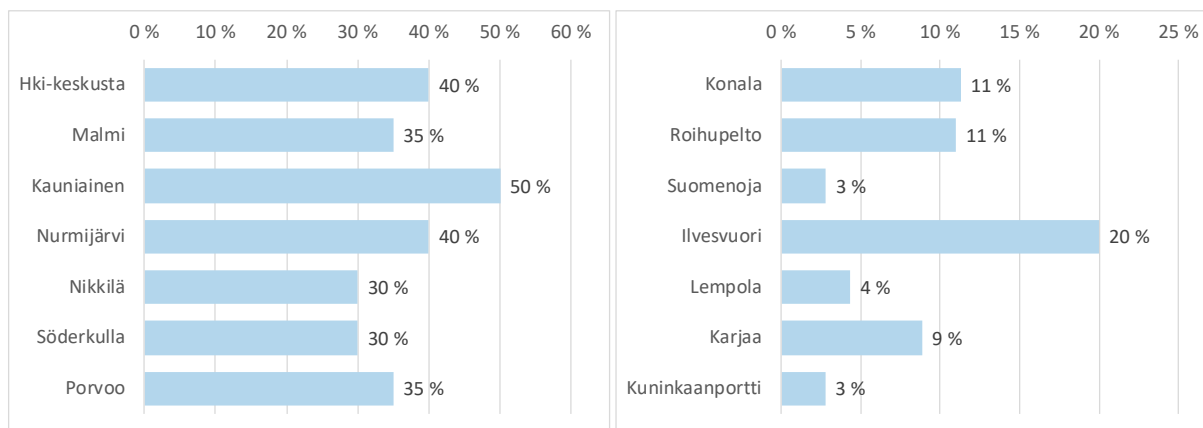


Bild 27. De kommersiella tjänsternas andel av affärsutrymmena på exempelområdena (Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2018).

anvisas maximidimensioneringen för områden för handel utanför centrumen. Här anges även undre gränser för storleken av stora detaljhandelsenheter av regional betydelse för hela Nyland, för utvecklingszonerna och för servicekoncentrationerna. Handel anvisas också på Helsingfors-Vanda flygplats trafikområde eftersom flygplatsens utvecklingsutsikter och ökande passagerarantal medför ett ökat behov av affärsutrymme i anslutning till flygtrafiken. Områdena för handel i landskapsplanen anges i kartbilaga K1.

Med objektsbeteckningarna för handeln, centrumen och servicekoncentrationerna kan man förverkliga Nylandsplanens mål om ett balanserat servicenät och en balanserad områdesstruktur. Antalet objektsbeteckningar är dock inte den enda faktorn som beskriver servicenätets struktur. Handelsbranschen och handelns dimensionering på områden för handel utanför centrumen är också en viktig del av handelns servicenätsstruktur.

Handelns servicenät är en del av region- och samhällsstrukturen. På planeringen av handelns servicenät inverkar förutom detaljhandeln också kommersiella och offentliga tjänster. De kommersiella tjänsterna är koncentrerade till flera områden och ett placeringskriterium är framför allt närheten till invånarna, det vill säga dem som använder tjänsterna. Handel och tjänster koncentreras till samma områden, vilket är lönsamt med tanke på utträttandet av ärenden och affärsverksamheten. Detta kan ha en stor

betydelse för en smidig vardag. I dimensioneringen av handeln beaktas alla aktörer, eftersom det inte finns tillräckligt med verksamhetsförutsättningar eller affärsutrymmen för alla aktörer om affärsutrymmena endast dimensioneras för handeln.

Dimensioneringen av handeln anger behovet av nya affärsutrymmen i Nyland och omfattar affärsutrymmen av både lokal och regional betydelse. På handelns dimensionering inverkar framför allt befolkningens och köpkraftens utveckling. I dimensioneringen av handeln har man även beaktat förändringarna i handelskoncepten, konkurrensförutsättningarna samt näthandelns utveckling och försäljningseffektivitet. I utvecklingen och dimensioneringen av handelns servicenät i Nyland har också turisterna och fritidsbosättningen tagits i beaktande.

Baserat på de ovan nämnda faktorerna är behovet av affärsutrymmen i Nyland ungefär 6,1 milj. m²-vy fram till år 2050. Största delen riktas till centrumen och områdena för lokal handel. Köpkraften som påverkar det ökade behovet av affärsutrymmen för handel baserar sig på befolkningsprognoser som ingår i utredningen av strukturmodeller för Nyland 2050 samt på de utredningar som gjorts om servicenätets dimensionering (Uudenmaan rakenne-mallit, Nylands förbund 2017). Som grund för det ökade behovet av affärsutrymmen användes befolkningsmängden enligt strukturmodellen med centraliserad tillväxt på flera områden. Med hjälp av känslighetsanalyser bedömdes

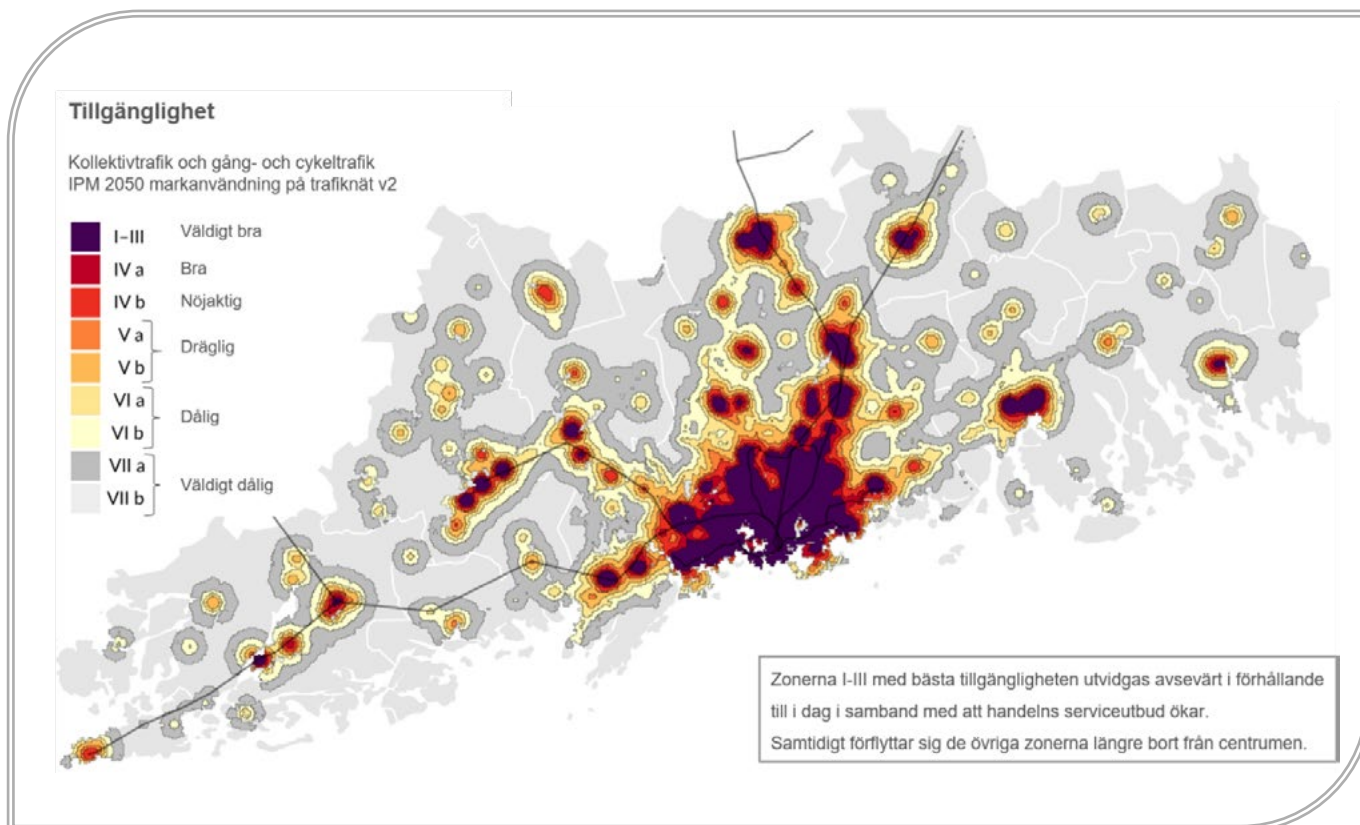


Bild 28. Tillgänglighetszonerna för inköpställen utan personbil 2050 (Detaljhandels tillgänglighet i Nyland 2018).

befolkningsprognoser som påverkar köpkraften och därmed det ökade behovet av affärsutrymmen även med befolkningsprognoser som ingår i övriga alternativa strukturmodeller och med kommunprognoser (Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi -selvitystyön herkkystarkastelu 2018). Till följd av utredningen gjordes ändringar i maximidimensioneringen på områdena för handel i Keravanportti, Lempola och västra Lovisa.

I huvudstadsregionen har köpkraften beräknats enligt en befolkningsprognos på 2,16 miljoner invånare och i övriga Nyland enligt en befolkningsprognos på 2,07 miljoner invånare. Befolkningsprognoserna grundar sig på alternativen för centraliserad tillväxt på flera områden och utspridd tillväxt enligt utredningen av strukturmodeller för Nylandsplanen 2050. I behovet av affärsutrymme ingår också detaljhandel och tjänster. Behovet av extra affärsutrymme är följande:

- i huvudstadsregionen ~4,9 milj. m²-vy
- i Kuumakommunerna ~0,9 milj. m²-vy
- i Västra Nyland ~0,15 milj. m²-vy
- i Östra Nyland ~0,2 milj. m²-vy

Till följd av reformerna av markanvändnings- och bygglagen har man för handelns lösning utrett handelns åtkomlighet med hållbara färd sätt både ur handelns och invånarnas perspektiv (Bild 19).

Sektorer för handel

Handeln har delats in i följande två kategorier:

Centruminriktad handel, som omfattar dagligvaruhandeln och den övriga specialvaruhandeln.

Den centruminriktade handeln finns såsom namnet antyder i centrumen och kan lätt nås med hållbara färd sätt. I näromgivningen finns många invånare och kollektivtrafikförbindelserna till centrum fungerar i regel bra.

Dagligvaruhandeln är en närservice och för att den ska vara ekonomiskt funktionsduglig måste det finnas ett tillräckligt befolkningsunderlag i dagligvaruhandelns närhet. Inom dagligvaruhandeln behöver en enhet med en yta på 4 000 våningskvadratmeter i dagsläget 9 400 invånare för att uppnå en medelmåttig försäljningseffekt. 2050 kommer befolkningsunderlaget som krävs

för dagligvaruhandeln att ligga på 7 400 invånare, eftersom köpkraften växer. Antagandet för befolkningsunderlaget är att samtliga invånare använder enheten.

Med centruminriktad handel av andra specialvaror avses alla de branscher inom specialhandeln som inte är utrymmeskrävande handel. Övriga enheter för specialvaruhandeln är bland annat kläd-, sko-, bok-, sport- och inredningsbutiker, apotek, Alko och andra affärer som specialiserat sig på bestämda konsumtionsvaror. Inom den övriga specialvaruhandeln är de stora detaljhandelsenheterna vanligtvis butiker med stort sortiment. Dessa butiker med stort sortiment är hypermarknader, varuhus och andra butiker med stort sortiment såsom Tokmanni, Biltema och Hong Kong.

Utrymmeskrävande handel, som är belägen på områden för handel utanför centrumen.

Utrymmeskrävande handel är specialhandel där utrymmesbehovet för bland annat de produktgrupper som saluförs är stora. Utrymmeskrävande specialhandel omfattar bland annat bil-, järnvaru-, möbel-, trädgårds och jordbrukshandeln.

Områdena för handel är ofta belägna på ett område med en något sämre åtkomlighet än det närliggande centrumet. Områdena för handel är också överlag svårare att nå med hållbara färdmedel. Områdena för handel är ändå belägna ganska nära centrum och ligger ofta längs med huvudlederna till tätorterna. Utgångspunkten för placeringen och dimensioneringen av områden för handel är att det med tanke på den utrymmeskrävande handeln finns tillräcklig bosättning i närheten samt köpkraft, så att avståndet för att besöka området är måttligt.

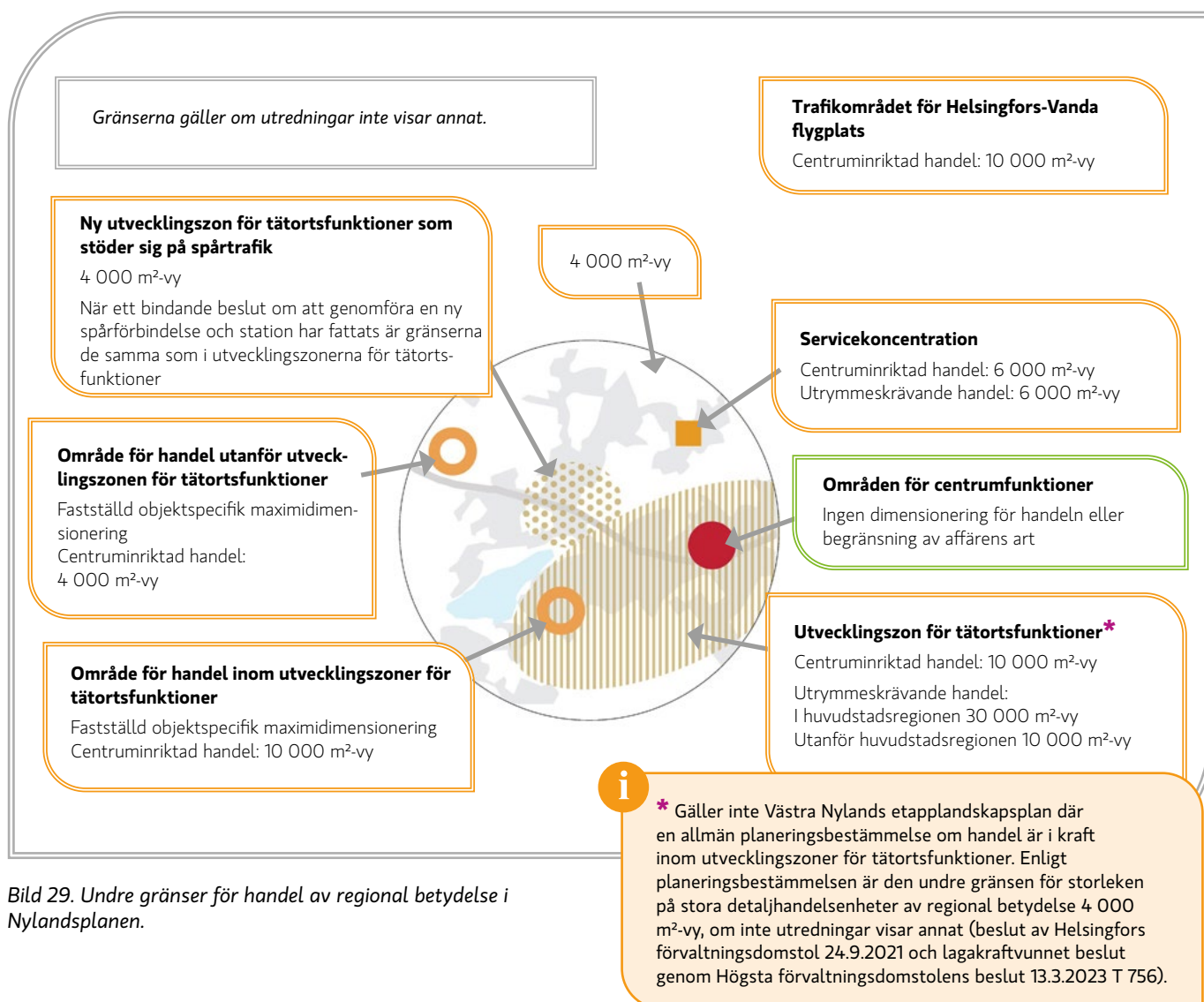


Bild 29. Undre gränser för handel av regional betydelse i Nylandsplanen.



Den undre gränsen för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse

Den undre gränsen för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse varierar i olika områden som omfattas av landskapsplanen (Bild 29). I Nylandsplanens lösning för handeln är den undre gränsen för stora handelsenheter av regional betydelse 4 000 m²-vy i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Detta innebär att handelsenheter som är mindre än 4 000 m²-vy fritt kan placeras i Nylands område, eftersom dessa anses höra till handeln av lokal betydelse. Beaktansvärt är emellertid att definitionen av handels regionala betydelse omfattar all handelsyta på det område som bildar en funktionell helhet.

Vid bedömning av den funktionella helheten bör man betrakta lösningen för markanvändningen i området och de detaljhandelsenheter som är belägna i området som en helhet. Vid bestämning av områdets omfattning ska man beakta storleken på det redan bebyggda området och dess utvecklingsförutsättningar samt områdets interna trafikarrangemang, arrangemangen för gång- och cykeltrafiken medräknade, samt områdets anknypning till trafiknätet runt det.

Handelns regionala servicenät kompletteras av det lokala servicenätet. När det gäller placeringen av lokal handel och fastställandet av handels storlek ska man i den mer detaljerade planeringen beakta befolkningens mängden på handels influensområde samt den påverkan som handels placering har i samhällsstrukturen. Framför allt har placeringen av dagligvaruhandeln stor inverkan på vardagens smidighet. Likaså ska volymen av lokal handel som eventuellt placeras i områden för handel basera sig på ovan nämnda faktorer gällande den lokala betydelsen. De har inverkan på livskraften hos ett litet centrum som kan försämrats av en affär på 4 000 m²-vy som ligger utanför centrumet. Till landskapsplanens beteckning för litet centrum hänför sig ingen utvecklingszon för tätortsfunktioner. Däremot hänför sig utvecklingszonen för tätortsfunktioner till beteckningen för centrum där den undre gränsen för centruminriktad detaljhandel av regional betydelse är 10 000 m²-vy.

Genom landskapsplanen styrs handeln av regional betydelse. Handeln anses inte ha en tillräcklig regional dragningskraft om de stora detaljhandelsenheterna är mindre än 10 000 m²-vy (Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2017 -herkkyyselvityksen jatkoselvitys, 2019).

Område för centrumfunktioner

I Nylandsplanen anges inga begränsningar av handeln som förläggs till centrum. Lösningen för centralortsnätet behandlas i kapitel 5.2.2. Även centrumen i kommuner med lågt invånarantal anges som centrum. Kommunens invånarantal är inte den enda mätaren för att beskriva nivå på centrumens tjänster. I sådana centrum som ligger i kommuner med lågt invånarantal kan det finnas mångsidiga kommersiella tjänster, medan det i kommuner med större invånarantal kan finnas centrum där det kommersiella utbudet är litet till exempel därför att centrumet stöder sig på det närliggande huvudcentrumet.

Servicekoncentration

Som servicekoncentrationer anvisas små tätorter i landsbygden som ligger utanför utvecklingszoner för tätortsfunktioner i Västra och Östra Nyland. Servicekoncentrationerna är områden dit tjänsterna koncentreras i små tätorter i landsbygden. Genom att koncentrera tjänsterna stöds verksamhetsförutsättningarna för landskapets servicenät och närtjänster. För servicekoncentrationerna anges undre gränser för handel av regional betydelse, som är 6 000 m²-vy för centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) och 6 000 m²-vy för utrymmeskrävande specialvaruhandel, om inte utredningar visar annat. Till Helsingforsregionen har det inte anvisats några servicekoncentrationer.

Utvecklingszon för tätortsfunktioner

Planlösningen för utvecklingszonerna för tätortsfunktioner har behandlats i kapitel 5.2.2. I handelns lösning i Nylandsplanen 2050 är de undre gränserna för handel av regional betydelse följande på utvecklingszonerna för tätortsfunktioner, om inte utredningar visar annat:

I huvudstadsregionen:

- centruminriktad handel 10 000 m²-vy
- utrymmeskrävande handel 30 000 m²-vy

Utanför huvudstadsregionen:*

- centruminriktad handel 10 000 m²-vy
- utrymmeskrävande handel 10 000 m²-vy

Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik

Gränsen för regional handel på en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafiken är 4 000 m²-vy innan det finns ett bindande beslut om byggandet av en spårtrafikförbindelse och en station. När ett bindande beslut om byggandet av en ny spårtrafikförbindelse och en station har fattats höjs de undre gränserna för handel av regional betydelse till samma nivå som i utvecklingszonerna för tätortsfunktioner.

Trafikområde för Helsingfors-Vanda flygplats







Handel som förläggs till flygplatsen betjänar den efterfrågan som uppkommer i anslutning till resor med flyg. Utanför området med fri rörlighet, det vill säga på området med begränsad rörlighet, kan det anvisas detaljhandel som betjänar resenärerna och som inte är åtkomlig på samma sätt som den vanliga detaljhandeln. I detta område dit man får tillträde efter säkerhetskontrollen finns ingen undre storleksgräns för detaljhandel av regional betydelse.

Inom Helsingfors-Vanda flygplats övriga trafikområde för internationell flygverksamhet kan det anvisas centruminriktad handel av regional betydelse på samma sätt som i utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Lösningen för handeln grundar sig på den riktlinje som beslutades i etappplansplan 4 för Nyland. Som undre storleksgräns för att centruminriktad handel på Helsingfors-Vanda flygplats trafikområde ska vara av regional betydelse anges 10 000 m²-vy, om inte utredningar visar något annat.

i

* Gäller inte Västra Nylands etappplansplan där en allmän planeringsbestämmelse om handel är i kraft inom utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Enligt planeringsbestämmelsen är den undre gränsen för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse 4 000 m²-vy, om inte utredningar visar annat (beslut av Helsingfors förvaltningsdomstol 24.9.2021 och lagakraftvunnet beslut genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756).

Kategorierna för handeln anges på sidorna 103–104 i beskrivningen.
Den undre storleksgränsen för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är följande, om inte utredningar visar annat:

Planbeteckning	Undre gräns för stor handelsenhet
Rikscentrum Centrum Litet centrum 	Ingen dimensionering för handeln eller begränsning av affärens art.
Servicekoncentration 	Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 6 000 m ² -vy och utrymmeskrävande handel 6 000 m ² -vy
Område för handel 	Område för utrymmeskrävande handel På utvecklingszonen för tätortsfunktioner <ul style="list-style-type: none"> Maximidimensionering (innefattar också lokal centruminriktad handel < 10 000 m²-vy) Utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner <ul style="list-style-type: none"> Maximidimensionering (innefattar också lokal centruminriktad handel < 4 000 m²-vy)
Utvecklingszon för tätortsfunktioner 	I huvudstadsregionen (Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda) <ul style="list-style-type: none"> Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy Utrymmeskrävande handel 30 000 m²-vy Utanför huvudstadsregionen* <ul style="list-style-type: none"> Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy Utrymmeskrävande handel 10 000 m²-vy
Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik 	Ett bindande beslut om byggande av en ny spårtrafikförbindelse och station ändrar den undre gränsen på 4 000 m ² -vy för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse enligt följande, om inte utredningar visar annat: I huvudstadsregionen (Esbo, Grankulla, Helsingfors och Vanda) <ul style="list-style-type: none"> Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy Utrymmeskrävande handel 30 000 m²-vy Utanför huvudstadsregionen: <ul style="list-style-type: none"> Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy Utrymmeskrävande handel 10 000 m²-vy
Trafikområde, flygplats 	Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m ² -vy.



* Gäller inte Västra Nylands etappplansplan där en allmän planeringsbestämmelse om handel är i kraft inom utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Enligt planeringsbestämmelsen är den undre gränsen för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse 4 000 m²-vy, om inte utredningar visar annat (beslut av Helsingfors förvaltningsdomstol 24.9.2021 och lagkraftvunnet beslut genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756).

30 000	40 000	50 000	75 000	80 000	100 000	125 000	150 000	200 000	250 000	300 000
Hyvinkää, Valtatie 25	Raasepori, Karjaan lounaisosa	Nurmijärvi, Ilvesvuori	Kirkkonummi, Inkilänportti	Lohja, Tynninharju	Järvenpään eteläinen liittymä	Hyvinkää, Sveitsin-portaali	Vantaa, Koivuhaka	Vantaa, Porttipuisto	Espoo, Lommila	Espoo, Suomenoja
Nurmijärvi, Mäyränkallio	Loviisa, Loviisan länsiosa	Vihti, Huhmari	Mäntsälä, Mäntsälänportti		Kerava, Keravanportti	Porvoo, Kuninkaanportti	Helsinki, Suutarila	Espoo, Nihtisilta-Turvesolmu	Vantaa, Varisto-Petikko	Helsinki, Konala
		Raasepori, Horsbäck			Tuusula, Focus				Vantaa, Tammisto	Helsinki, Roihupelto
					Tuusula, Hyrylän eteläosa					
					Lohja, Lempola					
					Porvoo, Tarmola					
					Espoo, Kulloonsilta					
					Vantaa, Petas					

Herkkyystarkastelu muuttanut mitoitusta RM2- mitoituksesta	Rakentumaton	Mitotusta lisää 100 000	Mitotusta lisää 75 000	Mitotusta lisää 50 000	Mitotusta lisää 25 000	Mitotusta lisää 10 000	Mitotusta lisää 5 000	Mitotus kuten 2. vmk
--	--------------	----------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	---------------------------	--------------------------	-------------------------

Bild 30. Ändringarna i maximidimensioneringarna för områden för handel jämfört med lösningen för handeln i etappplansplan 2. Områdena för handel och deras placering anges i planbeskrivningens kartbilaga K1.

Handelns maximidimensionering

Grunden för nätverket för områden för handel är lösningen för handeln i etappplansplan 2 för Nyland. Nylandsplanen tar tidsmässigt sikte på år 2050, vilket betydligt ökar antalet invånare och köpkraften. Detta inverkar i sin tur på hur mycket mer affärsutrymme som behövs för handeln. I beräkningen av det nya utrymmesbehovet har man använt en dimensioneringskoefficient för att skapa spelrum. På det här sättet beaktas ändringar i affärskoncept, konkurrensen och målen för förskjutning av köpkraften. Maximidimensioneringen för affärsutrymme anges endast för områden för handel.

Affärens art

En balanserad utveckling av handelns servicestruktur har tagits i beaktande genom att på områdena för handel förutom en maximidimensionering även anvisa affärens art i enlighet med åtkomlighet och de innehållskrav som ställs i markanvändnings- och bygglagen (71 b §).

Det väsentliga i fråga om affärens art är hur området för handel påverkar centrumet och dess utveckling. Att inte fastställa affärens art skulle kunna betyda att maximidimensioneringen genomförs som affärslokaler för centruminriktad dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel. Då skulle ett område för handel utanför centrum i hög grad konkurrera med handeln i centrum. Därför anvisas de områden för handel som är belägna i huvudstadsregionens randområden och utanför huvudstadsregionen som områden för utrymmeskrävande handel. Utan begränsning av affärens art skulle de påverka centrumutvecklingen och då skulle handelns servicenät inte uppfylla de innehållskrav som ställs för handeln.

I de planförslag som var på remiss hade områdena för handel i huvudstadsregionens kärnområde angetts utan begränsningar av affärens art, eftersom deras tillgänglighet med hållbara färdssätt är utmärkt, de ingår i en tätbebyggd stadsstruktur och det finns många invånare i närområden. Därtill är invånarantalet i områdena högre än det regionala behovet inom olika

handelsbranscher. Man ansåg dock att områdena för handel utan begränsningar av affärens art försämrar utvecklingen av centrum, om maximidimensioneringen för handeln blir centrumriktad handel. Detta innebär att lösningen också skulle strida mot kraven på innehållet enligt markanvändnings- och bygglagen på dessa områden. Samtliga områden för handel anvisas som områden för utrymmeskrävande handel i Helsingforsregionens etappplansplan.

I planeringen bör man också främja en sådan utveckling av servicenätet som möjliggör måttliga avstånd på ärenderesor och så små olägenheter på grund av trafiken som möjligt. Stävandet av klimatförändringen och den åldrande befolkningen ökar behovet av att tjänsterna kan nås med hållbara färdvägar. Dagligvaruhandeln besöks frekvent och dessutom är handeln med dagligvaror en närservice till sin karaktär. Då har handelns placering och tillgänglighet en betydande inverkan på hur många resor som görs för att uträtta ärenden. Tillgängligheten har en stor betydelse med tanke på handelns kvalitet: om tjänsterna inom handeln som behövs ofta

placeras utanför gång- eller cykelavstånd försämrar handelns åtkomlighet avsevärt.

Flytt av den centruminriktade handeln till områden utanför centrum inverkar avsevärt på tjänsternas åtkomlighet som helhet, eftersom den centruminriktade specialhandeln har stor betydelse för centrumets dragningskraft. Den utrymmeskrävande handelns tillgänglighet är inte lika betydande i förhållande till andra handelsbranscher, eftersom enheter inom den utrymmeskrävande handeln besöks mer sällan och därmed kan avståndet till dem vara längre.

Område för handel

Med tanke på en fungerande konkurrens är det viktigt att det finns alternativa förläggningsplatser för handeln. Områdena för handel har en annorlunda struktur än centrumen och en annorlunda dragningskraft. Ett område för handel är ett område för utrymmeskrävande stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. Centruminriktad handel som eventuellt placeras i området får högst vara av lokal betydelse.

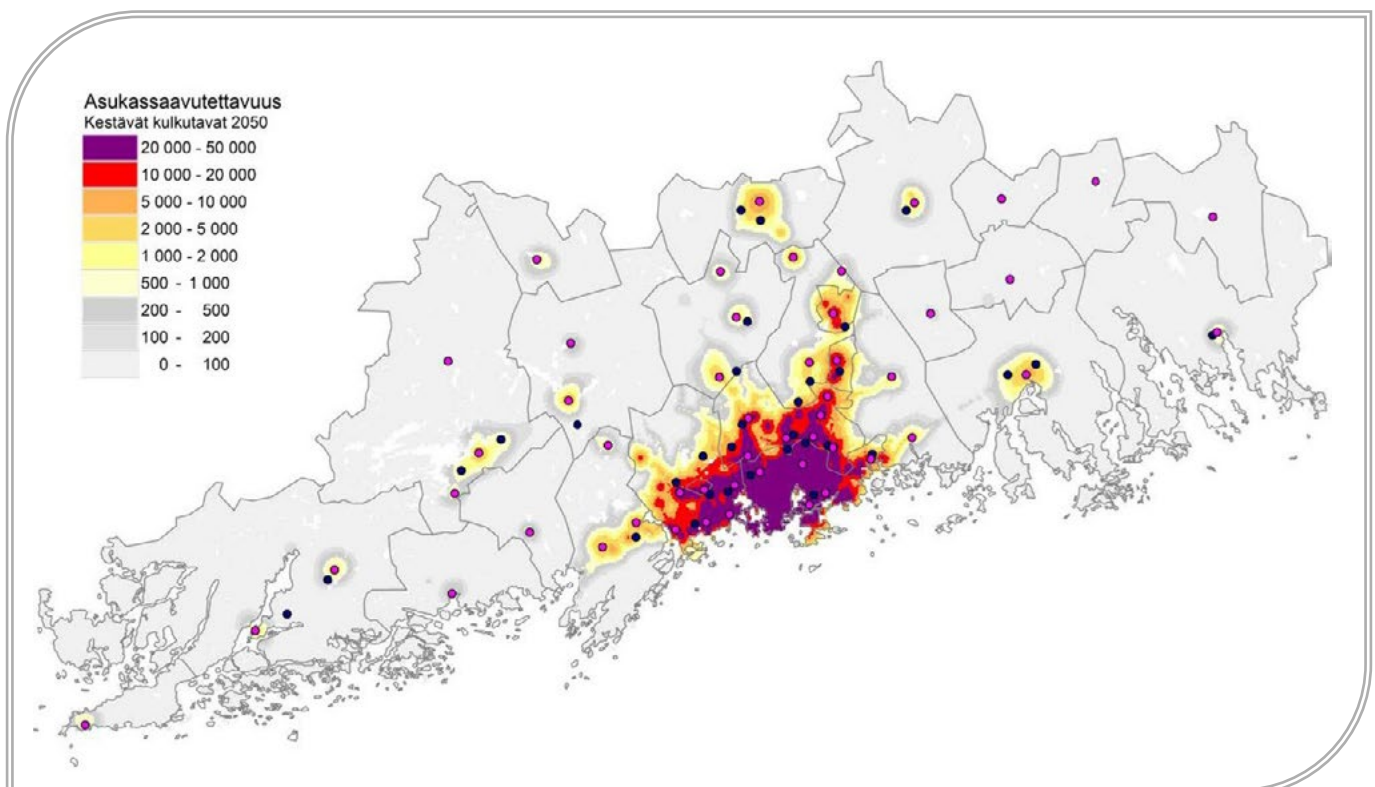


Bild 31. Detaljhandelns tillgänglighet för invånarna 2050. (Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten arviointi 2018)

Största delen av områdena för handel är belägna på mindre än fem kilometers avstånd från det närmaste centrumet enligt etapplandskapsplanerna. I huvudstadsregionen är avståndet mellan ett område för handel och ett centrum i huvudsak mindre än tre kilometer. I huvudstadsregionen är tjänsternas åtkomlighet med hållbara färdvägar i regel utmärkt tack vare den tätbebyggda stadsstrukturen och det fungerande kollektivtrafiknätet. Miljöolägenheter från besöksstrafiken till områden för handel kan minskas genom att fästa uppmärksamhet vid förverkligandet av hållbara färdvägar. Genomförandet av tjänsterna i områden för handel ska tidsmässigt kopplas till genomförandet av kollektivtrafiken. I den mån det är möjligt ska tjänsterna i områdena för handel kunna nås även till fots och med cykel. Områdena för handel utanför centrum är desamma som i de gällande planerna, med undantag av områdena för handel i Knektbro och Torvknoten i Esbo som har slagits samman.

Område för handel/Utrymmeskrävande handel i utvecklingszonen för tätortsfunktioner

Områden för utrymmeskrävande handel är:

- Esbo: Gloms och Kullåbron
- Hyvinge: Riksväg 25
- Kervo: Keravanportti
- Träskända: Träskändas södra anslutning
- Lojo: Tynninharju och Lempola
- Lovisa: västra delen av Lovisa
- Borgå: Kungsporten och Östermalm
- Raseborg: sydvästra delarna av Karis
- Vanda: Björkhagen, Varisto-Petikko

Till området kan det anvisas centruminriktad handel under den regionala gränsen på 10 000 m²-vy, om inte annat visas i utredningar.

Område för handel/Utrymmeskrävande handel utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner

Områden för utrymmeskrävande handel är:

- Hyvinge: Sveitsinportaali
- Kyrkslätt: Ingvalsporten
- Mäntsälä: Mäntsälänportti
- Nurmijärvi: Mäyränkallio, Ilvesvuori

- Raseborg: Horsbäck
- Tusby: Focus, södra Hyrylä
- Vanda: Petas
- Vichtis: Huhmari

Till området kan det anvisas lokal centruminriktad handel under den regionala gränsen på 4 000 m²-vy, om inte annat visas i utredningar.

Områdena för handel enligt landskapsplanen anges i kartbilaga K1. Övriga landskapsplanebeteckningar som berör styrning av handeln anges i kartbilaga K2.

Beteckningar och bestämmelser

Lösningen för handeln på plankartan och i bestämmelserna

På plankartan och i planeringsbestämmelserna anges följande beteckningar för handeln:

- Allmänna planeringsbestämmelser
- Områden för centrumfunktioner, servicekoncentrationer, utvecklingszoner för tätortsfunktioner, nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafiken samt Helsingfors-Vanda flygplats trafikområde.
- Tabell för maximidimensioneringen för områden för handel

I slutet av avsnittet Beteckningar och bestämmelser anges maximidimensioneringen för områdena för handel.

Till styrningen av handeln hänförs sig följande allmänna planeringsbestämmelse:

Den undre gränsen för storleken på en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är 4 000 m²-vy, om utredningar inte visar något annat och om det inte bestäms något annat i dessa planeringsbestämmelser. 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.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Område för centrumfunktioner, rikscentrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges området för riksomfattande service-, förvaltnings- och annan verksamhet i Helsingfors centrum och de nuvarande och växande områdena i stadskärnan.</p>	<p>De här planeringsbestämmelserna berör rikscentrum, centrum och små centrum. Planeringsbestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzonen berör också centrumen och rikscentrumet som finns på dessa områden.</p> <p>Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet.</p>
<p>Område för centrumfunktioner, centrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges de största och mångsidigaste centrumen utanför rikscentrum, där det förekommer boende, arbetsplatser och offentliga och privata tjänster. Centrumen kan också lätt nås med kollektivtrafik.</p> <p>(Esbo centrum, Esboviken, Håkansböle, Hangö, Hertonäs, Hista, Hyvinge, Hyrylä, Östra centrum, Jokela, Träskända, Gamlas, Karis, Högfors, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Kivistö, Klövskog, Björkby, Korso, Gårdsbacka, Alberga, Lojo, Lovisa, Malm, Mårtensdal-Myrbacka, Masaby, Mattby, Mäntsälä, Nickby, Nummela, Nurmijärvi, Backas, Borgå, Rajamäki, Söderkulla, Ekenäs, Hagalund-Otnäs, Dickursby, Veikkola, Vik, Nordsjö)</p>	<p>Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med kollektivtrafik och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla. I samband med planeringen ska tillräckliga områden för lokal anslutningsparkering för personbilar och cyklar anvisas utanför huvudstadsregionen. Därtill ska tillräckliga områden för anslutningsparkering för cyklar anvisas i huvudstadsregionen.</p> <p>I utvecklingen av centrumet ska man värna om och utnyttja miljöns särdrag.</p>
<p>Område för centrumfunktioner, litet centrum</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges små centrum som är en kommuns administrativa centrum eller ett centrum för boende, arbetsplatser och tjänster.</p> <p>(Askola, Ingå, Kalajärvi, Mariefors, Lapträsk, Mörskom, Borgnäs, Pukkila, Sjundeå, Vichtis, Virkby)</p>	<p>I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>Till området kan förläggas stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen av följande nya centrum ska förverkligandet av området vara kopplat till ett bindande beslut om byggandet av en ny spårtrafikförbindelse och station:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hista

<p>Servicekoncentration</p>  <p>- Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges befintliga små tätorter för boende, arbetsplatser samt för när- och turisttjänster utanför Helsingforsregionen.</p> <p>(Fiskars, Karislojo, Forsby, Lappvik, Liljendal, Monby, Svartå, Nummi, Pojo, Pusula, Sammatti, Saukkola, Strömfors bruk, Tenala)</p>	<p>Området ska utvecklas som en koncentration för boende, arbetsplatser och närservice.</p> <p>Hur områdesanvändningen i koncentrationen utvecklas avgörs i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med hållbara färd sätt och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla.</p> <p>I utvecklingen av koncentrationen ska miljöns särdrag värnas om och utnyttjas.</p> <p>De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande, om inte utredningar visar annat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centruminriktad handel 6 000 m²-vy och • Utrymmeskrävande specialvaruhandel 6 000 m²-vy.
<p>Utvecklingszon för tätortsfunktioner</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges zoner för tätortsfunktioner av betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå som stöder sig på de största och mångsidigaste centrumen och där en utvecklad och effektivare samhällsstruktur är särskilt viktig med tanke på hela landskapets utveckling.</p> <p>Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner omfattar huvudsakligen befintliga tätorter där den nuvarande samhällsstrukturen redan är hållbar eller kan utvecklas till en sådan. På en utvecklingszon för tätortsfunktioner ska samhällsstrukturen i sin helhet vara tillräckligt effektiv så att målen för en hållbar samhällsstruktur kan uppnås. Zonen kan omfatta delområden av olika karaktär allt från obebyggda områden till effektivt bebyggda områden.</p> <p>Förutom boende, tjänster och arbetsplatser kan zonen omfatta till exempel rekreations- och skyddsområden, trafikleder och andra områden som behövs för trafiken, områden för samhällsteknisk försörjning och andra specialområden, områden för industriproduktion som passar in i omgivningen, jord- och skogsbruksområden samt vattenområden.</p>	<p>Samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner ska effektivieras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik förbättras. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet med bostäder, arbetsplatser, tjänster och grönstruktur så att miljöns särskilda värden beaktas. Helsingforsregionens zon ska utvecklas som en kollektivtrafikstad som till sin struktur påminner om ett nätverk.</p> <p>De mer detaljerade behoven av områdesreserveringar som hänför sig till utvecklingen av zonen och de övriga arrangemangen kring områdesanvändning ska utredas i den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen av zonen ska man trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden samt främja hur det ekologiska nätverket kopplas till grönstrukturen utanför zonen. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonens värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet. Dessutom ska man trygga tillräckliga rekreationsmöjligheter samt rekreationsförbindelser inom och utanför zonen.</p>

Planbeteckningen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och dess bestämmelser fastställer de allmänna principerna för utvecklingen av en omfattande områdeshelhet med mångsidig verksamhet. En annan landskapsplanebeteckning på ett område för en zon som angetts med utvecklingsprincipbeteckning visar att på det aktuella delområdet är utvecklingen av zonen förenad med andra intressen på landskapsnivå eller ramvillkor som ska beaktas i den närmare planeringen av delområdet.

i

Den kursiverade delen av planeringsbestämmelsen upphävdes på området för Västra Nylands etapplandskapsplan genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 24.9.2021 och beslutet vann laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756)

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de förbindelser i planen som förenar grönstrukturens delar samt riktar sig mot Helsingforsregionens grönbälte och strandområden samt som finns parallellt med havsstranden.

I den mera detaljerade planeringen ska zonen obebbyggda stränder reserveras för allmän rekreation, ifall inte något särskilt behov förutsätter att området anvisas för annat bruk.

I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.

Hamnarnas och Helsingfors-Vanda flygplats verksamhets- och utvecklingsförutsättningar ska tryggas.

I den mer detaljerade planeringen ska distributionstrafikens verksamhetsförutsättningar tryggas.

I samband med den mer detaljerade planeringen av zonen ska tillräckliga depåområden som krävs för att utveckla spår- och kollektivtrafiken tas i beaktande och tryggas. När annan markanvändning planeras på områden för existerande depåer ska det säkerställas att ersättande depåkapacitet har förverkligats innan verksamheten vid den existerande depån upphör.

De undre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse är följande, om inte utredningar visar annat:


På utvecklingszonen för tätortsfunktioner i huvudstadsregionen (Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda)

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 30 000 m²-vy

På övriga utvecklingszoner för tätortsfunktioner

- Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy
- Utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 m²-vy

<p>Ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges nya zoner för tätortsfunktioner som stöder sig på kommande stationsomgivningar och som är viktiga med tanke på landskapets utveckling.</p> <p>(Hista, Höytiönummi, Käinby-Kongo, Kungspöten, Lempola, Myntbacken, Palopuro, Ristikytö, Tallmo)</p>	<p>För zonen gäller planeringsbestämmelsen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner förutom för handelsdelen. Därtill gäller följande bestämmelse för zonen:</p> <p>Markanvändningen på en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och planeringen av en ny eller befintlig spårtrafikförbindelse och en ny station ska kopplas samman med varandra. På zonen ska inte planeras sådan områdesanvändning som hindrar eller märkbart försvårar området framtida utveckling som ett tätbebyggt tätortsområde som möjliggör mångsidig verksamhet och service och som stöder sig på spårtrafik. På zonen ska särskild uppmärksamhet fästas vid förutsättningarna för att gå och cykla.</p> <p>Förverkligandet av zonen kan börja redan innan det finns en station på området. Undantag är Hista och Lempola. Förverkligandet av dessa områden ska vara kopplat till ett bindande beslut om att bygga en ny spårtrafikförbindelse och station. Vid förverkligandet av zonen ska det innan en station byggs ses till att det på området ordnas kollektivtrafik med en tillräcklig servicenivå.</p> <p>Zonens exakta läge och omfattning ska preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen.</p> <p>Därtill gäller följande bestämmelse för detaljhandel alla nya utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik:</p> <p>Ett bindande beslut om byggande av en ny spårtrafikförbindelse och station ändrar den undre gränsen på 4 000 m²-vy för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse enligt följande, om inte utredningar visar annat:</p> <p>I huvudstadsregionen (Esbo, Helsingfors, Grankulla och Vanda)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy • Utrymmeskrävande specialvaruhandel 30 000 m²-vy <p>Utanför huvudstadsregionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Centruminriktad handel (dagligvaruhandel och övrig specialvaruhandel) 10 000 m²-vy • Utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 m²-vy
--	--	--

<p>Område för handel</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med objektsbeteckningen anges stora detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför områdena för centrumfunktioner.</p> <p>De utvecklas för sådan handel som kräver mycket utrymme, som inte konkurrerar med handeln i centrum och som normalt har en låg besöksfrekvens.</p> <p>I dimensioneringen för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse räknas också affärsutrymme av lokal betydelse.</p>	<p>På ett område som anges med beteckningen för område för handel kan i samband med den mer detaljerade planeringen anvisas utrymmeskrävande detaljhandel som är stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.</p> <p>Områdena för handel och maximidimensioneringarna för dem anges i tabellen som finns i slutet av planeringsbestämmelserna.</p> <p>Läget och omfattningen för ett område för handel som angetts med objektsbeteckning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området bildar en tillräckligt stor funktionell helhet.</p> <p>Därtill ska man se till att förverkligandet av tjänster på området för handel tidsmässigt har kopplats till hur området kan nås med kollektivtrafik och i mån av möjlighet även till fots och med cykel.</p>
--	---	--

Maximidimensioneringen för områdena för handel omfattar befintliga och nya affärsutrymmen. Maximidimensioneringen omfattar även lokala affärsutrymmen:

30 000	40 000	50 000	75 000	80 000	100 000	125 000	150 000	200 000	250 000	300 000
Hyvinge, riksväg 25	Raseborg, sydvästra Karis	Nurmijärvi, Ilvesvuori	Kyrkslätt, Ingvalsporten	Lojo, Tynninharju	Träskändas södra anslutning	Hyvinge, Sveitsinportaali	Vanda, Björkhagen	Vanda, Portparken	Esbo, Gloms	Esbo, Finno
Nurmijärvi, Mäyränkallio	Lovisa, västra Lovisa	Vichtis, Huhmari	Mäntsälä, Mäntsälänportti		Kervo, Keravanportti	Borgå, Kungsporten	Helsingfors, Skomakarböle	Esbo, Knektbro-Torvknuten	Vanda, Varistorna-Petikko	Helsingfors, Kånala
		Raseborg, Horsbäck			Tusby, Focus				Vanda, Rosendal	Helsingfors, Kaså Kern
					Tusby, södra Hyrylä					
					Lojo, Lempola					
					Borgå, Östermalm					
					Esbo, Kullobron					
					Vanda, Petas					

Bild 32. Maximidimensioneringen för handelsområden och lokaler som räknas med i maximidimensioneringen.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Placeringen och omfattningen av objektsbeteckningen för centrumfunktioner, områden för handel och servicekoncentrationer i landskapsplanen ska anges i den mer detaljerade planeringen. Områdenas storlek ska anvisas som en funktionell helhet. För att bedöma vad som utgör en funktionell helhet ska man i planeringen av markanvändningen beakta hela områdeshelheten inklusive lösningarna för handeln. När områdets omfattning bestäms ska man ta i beaktande storleken av det redan bebyggda området och villkoren för dess utveckling, hur området är kopplat till det omgivande trafiknätet samt områdets interna trafiknät så att det främjar områdets åtkomlighet med hållbara färdsätt. En förutsättning för att genomföra ett område för handel är att det tidsmässigt kopplas till genomförandet av kollektivtrafiken.

En maximidimensionering för handeln anges för samtliga områden för handel. I den mer detaljerade planeringen ska maximidimensioneringen för området för handel och fördelningen av dimensioneringen inom området för handel anges. I maximidimensioneringen för områden för handel ska beaktas att befintliga och nya affärsutrymmen för detaljhandel av regional och lokal betydelse räknas med i maximidimensioneringen.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- De viktigaste ändringarna gällande handeln som gjorts i Nylandsplanen gäller dimensioneringen av handeln, de undre storleksgränserna för handel av regional betydelse samt styrningen av affärens art.
- I centrumen anges inte längre någon dimensionering för handeln.
- Stora detaljhandelsenheter utanför centrum, som är av regional betydelse, anges i Nylandsplanen som områden för handel.
- Områdena för handel utanför centrum är desamma som i den gällande planer, med undantag av områdena för handel i Knektbro och Torvknuten i Esbo som har slagits samman.

- Den undre gränsen för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse har ökat med 100 procent jämfört med den gällande planen. Den undre storleksgränsen för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är i enlighet med markanvändnings- och bygglagen 4 000 m²-vy, om inte annat bestäms i planeringsbestämmelserna.
- Affärens art är indelad i två kategorier, centruminriktad handel och utrymmeskrävande handel, i stället för de tre kategorier som används i etapplandskapsplan 2 för Nyland (dagligvaruhandel, övrig specialvaruhandel och utrymmeskrävande handel).
- De kommunspecifika undre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse har justerats enligt följande:
 - I utvecklingszonerna för tätortsfunktioner får centruminriktad handel placeras 10 000 m²-vy i huvudstadsregionen och utanför huvudstadsregionen.
 - I utvecklingszonerna för tätortsfunktioner i huvudstadsregionen får man placera 30 000 m²-vy utrymmeskrävande handel och i utvecklingszonerna för tätortsfunktioner utanför huvudstadsregionen 10 000 m²-vy.
- Som en ny beteckning anges servicekoncentrationer, vilkas gränser för handel av regional betydelse är 6 000 m²-vy för centruminriktad handel och 6 000 m²-vy för utrymmeskrävande handel.
- I bestämmelsen för ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafiken finns en bestämmelse gällande gränsen för handelns regionala betydelse innan det finns ett bindande beslut om byggandet av en ny spårtrafikförbindelse och en station. Begränsningen är ny. Med ett bindande beslut om genomförande ändras de undre storleksgränserna för en regional stor handelsenhet så att dessa är i enlighet med utvecklingszonen för tätortsfunktioner.
- Arbetsplatsområden anvisas inte med en separat planbeteckning. Områdena för arbetsplatser, industri och logistikverksamhet anvisas i Nylandsplanen med objektsbeteckningen för utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet. Beteckningen omfattar inga bestämmelser om handel.



Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Planlösningen stödjer en balanserad utveckling av landskapet som en region med en enhetlig struktur och många centrum. De kommersiella tjänsterna påverkar områdesanvändningen betydligt. Lösningen för handeln har i första hand konsekvenser för centrumområdena, dit man inte längre anvisar dimensionering. Den största delen av områden med stora handelsenheter är befintliga detaljhandelskoncentrationer och har således mindre påverkan på områdesanvändningen än enheter som ännu inte genomförts.

För de områden för handeln som anvisats med objektsbeteckning ska den exakta placeringen, storleken, genomförandet och konsekvenserna utredas i den mer detaljerade planeringen.

I dimensioneringen av handeln har man lämnat kalkylmässigt spelutrymme, vilket ger flexibilitet i placeringen av handel i landskapet och den kommunala planläggningen möjlighet att utveckla de kommersiella tjänsterna. Planlösningen möjliggör genomförandet av stora enheter i anslutning till andra bebyggda områden.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen stödjer uppkomsten av ett sådant servicenät för handeln där tjänsterna är enkelt åtkomliga trafikmässigt. Placeringen av handel i området för centrumfunktioner förbättrar tjänsternas åtkomlighet. Trafikvolymerna i området för centrumfunktioner och till områdena ökar. En stor del av ökningen av trafikvolymerna bildas

av privatbilism, men planlösningen har en positiv inverkan även på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens andelar.

Planlösningen har ingen nämnvärd inverkan på trafiknätets belastning på regional nivå. Längden på ärenderesorna påverkas av bland annat affärens art i enheterna, enheternas storlek, ordningen för deras genomförande och enheternas ömsesidiga konkurrens. Områden med stora enheter utanför centrumen ligger i huvudsak i områden som är enkelt åtkomliga trafikmässigt, men genomförandet av dem kan ändå kräva nya trafikarrangemang på lokal nivå.

Genomförandet av stora handelsenheter kräver investeringar i samhällsservicen. I redan bebyggda områden kan man utnyttja det befintliga nätet för teknisk försörjning. En behörig hantering av dagvatten framför allt i nya områden kräver speciella arrangemang. Stödtjänster för hushållens avfallshantering kan placeras i anslutning till de stora enheterna för att effektivisera den regionala avfallshanteringen. Placeringen kräver trafikarrangemang och utrymmesreserveringar framför allt för parkeringen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Stora detaljhandelsenheter placeras i huvudsak i den befintliga samhällsstrukturen och kräver därmed inte några betydande nya markområden utanför tätorterna. Byggande har dock alltid direkta och indirekta konsekvenser för naturen och miljön. Bland annat förändrar stora bebyggda områden vattenförhållandena och utöver detta orsakar konsumtion och trafik indirekt belastning på naturen. Att placera detaljhandeln invid goda kollektivtrafikförbindelser och nära invånarna minskar koldioxidutsläppen från trafiken.

Byggandet av stora detaljhandelsenheter ändrar landskapet. Byggnaderna är stora och syns långt framför allt i öppna landskap. En stor del av de stora detaljhandelsenheterna placeras i bebyggd miljö, varvid konsekvenserna för landskapet är mindre.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen har en betydande positiv verkan för landskapets näringsverksamhet och konsekvenserna har en multiplikatoreffekt på flera branscher. Konsekvenserna sträcker sig lokalt, på landskapets nivå och delvis även till större områden. Spelrummet i dimensioneringen ökar konkurrensen och förbättrar företagets verksamhetsbetingelser. Stora detaljhandelsenheter kan även öka kundvolymerna i andra närliggande servicekoncentrationer och deras omsättning, men även försämra lönsamheten hos befintliga tjänster.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Servicenätet för handeln i Nyland bevaras sådana att tjänsterna i landskapet är väl åtkomliga och ärenderesorna hålls rimliga. Även åtkomligheten utan personbil förbättras. Stora enheter utanför centrum kompletterar servicenätet och erbjuder tjänster inom utrymmeskrävande specialhandel nära invånarna. Nya stora enheter breddar invånarnas valmöjligheter. Valmöjligheterna i fråga om viss lokal närservice kan dock försämrats. Konkurrensen mellan butikerna kan skapa ekonomiska fördelar för konsumenten.

När centrumen i första hand utvecklas som förläggningsplatser för detaljhandel av regional betydelse håller man även andra tjänster kvar i centrumen. Centrumens livskraft kan ha en positiv inverkan på invånarnas levnadsförhållanden och trevnad. Invånarna kan uppleva ändringarna i landskaps- och tätortsbilden som negativa, framför allt när det byggs nya områden för stora enheter. Att placera offentliga miljöer i anslutning till stora enheter kan påverka växelverkan mellan individer och samfund.

5.4.3 Arbetsplats-, industri- och logistikverksamhet

Utgångspunkter

Näringslivets och logistikens verksamhetsmodeller påverkas av befolkningens mängden, globaliseringen och förändringarna i teknologin, liksom även förändringar i värdegrunden och konsumtionsvanorna. Med tanke på branschens synergifördelar och förändringarna i verksamhetsmodellerna är det fördelaktigt att placera logistikverksamhet och industriell produktion till samma områden, framför allt eftersom centrumen och de omgivande områdena tack vare välutvecklade trafiksystem och -tjänster bildar ett vidsträckt nätverk i södra Finland.

Södra Finlands fyra utvecklingskorridorer, Helsingfors–Åbo, Helsingfors–Tammerfors, Helsingfors–Lahtis–Kouvola och Helsingfors–Kotka, profilerar sig på olika sätt ur företagets och näringsverksamhetens perspektiv. Betydande arbetsplats-, industri- och logistikområden finns på ett längre avstånd från bosättningen eftersom verksamheten medför olika miljöolägenheter för omgivningen. Industri, lagring och logistik är dessutom branscher där tillverkningen, lagringen och transporten av varor förutsätter goda trafikförbindelser och ett stort utrymmesbehov i förhållande till arbetskraftens mängd. Av den här orsaken ska man i placeringen av näringsverksamheten utgå från att verksamheten ska ta stöd av trafiknätet och vara belägen invid trafikens knutpunkter.

Flygtrafik och raffinering av oljeprodukter är branscher som i hög grad har koncentrerats till Nyland. Tyngdpunkten för industri- och logistikverksamheten har förflyttats längre norrut till Mellersta Nyland. Logistikbranschen har framför allt koncentrerats till ett område norr om Ring III, från området mellan Nordsjö hamn och Helsingfors-Vanda flygplats till Tavastehus- och Lahtislederna och vidare till riksväg 25.

Det sker stora förändringar i logistik- och industriverksamhetens handlingsmodeller. Näthandeln bidrar till ett mångsidigare utrymmesbehov inom logistikverksamheten och ett tätare logistiknät. Industriproduktionen får en mångsidigare skala, även om det även finns behov av industriproduktion i stor skala. När industrin förnyas kan nya produktionsanläggningar placeras i Nyland,

fastän antalet arbetsplatser inom industrin inte nödvändigtvis ökar. En attraktionsfaktor för industrin i Nyland är de goda logistik- och persontrafikförbindelserna internationellt samt en stark forsknings- och utvecklingsmiljö.

Ökningen av både befolkningen och konsumtionen har lett till en hållbarhetskris i fråga om naturtillgångar. Under de senaste åren har den cirkulära ekonomin lyfts fram som ett alternativ till användningen av naturtillgångar. I cirkulär ekonomi är utgångspunkten ett effektivt kretslopp för och en effektiv användning av överskottsmaterial. För branschen är det viktigt att öka nyttoanvändningen av material och att utveckla nätverket samt att beakta de fördelar som koncentrationen av olika funktioner medför. Cirkulär ekonomi kan förverkligas på många slags områden som skiljer sig från varandra i fråga om storleken och användningsändamålet. När det även utvecklas annan verksamhet runt om den cirkulära ekonomin ökar också områdes- och utrymmesbehoven.

Planlösningens beskrivning och motivering

Det viktigaste kriteriet för placeringen av produktion och logistikverksamhet i Nylandsplanen är områdets åtkomlighet. Då produktion och logistikverksamhet placeras i närheten av de tillväxtkorridorer som utvecklas och tätorterna kan områdets åtkomlighet förbättras såväl vad gäller konkurrenskraften som arbetskraften. På områden som anges med objektsbeteckningen för ett utvecklingsområde för produktion och logistik kan det placeras sådan näringsverksamhet som på grund av sin kvalitet, omfattning eller sina miljökonsekvenser måste ligga på avstånd från bosättningen. Sådan näringsverksamhet kan vara industri, hantering av farliga kemikalier, logistik och logistikens stödfunktioner samt verksamhet i anslutning till marksubstanshantering eller cirkulär ekonomi.

Sköldviks industriområde är Nordens största kluster för oljeraffinering och petrokemi och det är beläget intill tillväxtkorridoren mellan Helsingfors och Kotka. Sköldviks industriområde ligger sydväst om Borgå stad, nära Sibbo kommungräns. I Nylandsplanen anges för Sköldviks industriområde för oljeraffinering och petrokemi av betydelse på riksnivå områdesreserveringsbeteckningen T/kem, som avser ett område för industri- eller lagerbyggnader på vilket det är tillåtet att placera en betydande anläggning som producerar eller lagrar farliga kemikalier.

ARBETSPLATS-, INDUSTRI- OCH LOGISTIKOMRÅDEN

Gällande landskapsplaner

- Industriområde
- LOG Logistikområde
- Arbetsplatsområde

Beteckning för Sköldvik "Område för industri- eller lagerbyggnader på vilket det finns eller är tillåtet att placera en betydande anläggning som producerar eller lagrar farliga kemikalier" (T/kem) anges med samma gränser i Nylandsplanen som i de gällande planerna. Beteckningen anges inte på denna karta.

Nylandsplanen 2050, förslag

- Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet

Av karttekniska skäl anges objektet på denna karta med en symbol som avviker från landskapsplanens beteckning.

Övriga beteckningar

- Utvecklingskorridor för logistiken

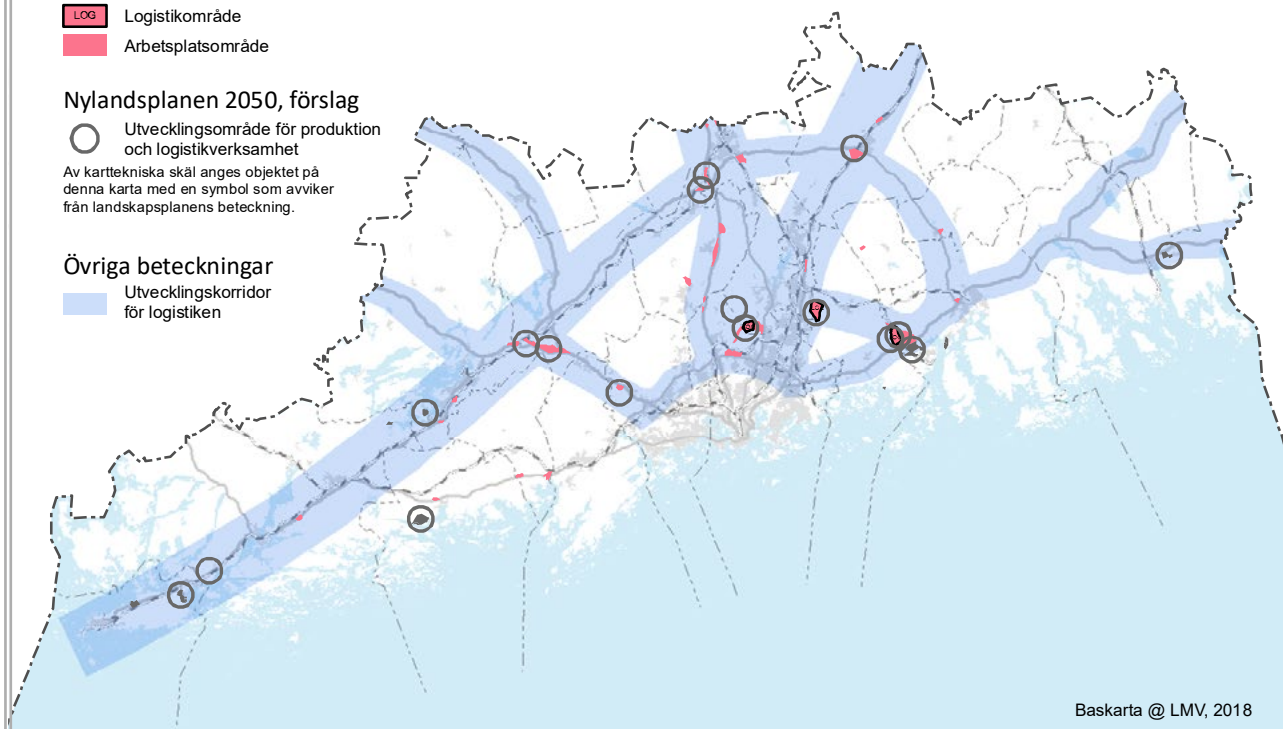


Bild 33. Arbetsplatsområden, industriområden och logistikområden i de gällande landskapsplanerna samt områden för produktion och logistikverksamhet i förslaget till Nylandsplanen.

Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller produktion och logistikverksamhet:

I den mer detaljerade planeringen ska anläggningar och magasin som medför risk för en storolycka tas i beaktande. I den mer detaljerade planeringen ska de senaste uppgifterna som berör dessa kontrolleras hos säkerhets- och kemikalieverket Tukes och ett utlåtande ska begäras av räddningsmyndigheten.

Områden för cirkulär ekonomi som är avsedda för sortering, hantering och tillfällig lagring av avfall ska inte placeras i närheten av bosättning eller annan verksamhet som är känslig för miljöolägenheter. Vilka skyddsavstånd som behövs, hur miljöolägenheterna kan förebyggas och vilken inverkan trafiken har ska utredas i den mer detaljerade planeringen.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges stora utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner.</p> <p>Områdena anvisas för sådana funktioner som på grund av verksamhetens karaktär, omfattning, miljökonsekvenser eller någon annan orsak inte kan vara belägna i omedelbar närhet av bosättning.</p> <p>På området kan i den mer detaljerade planeringen på grundval av närmare utredningar anvisas följande anläggningar och funktioner med betydande miljökonsekvenser</p> <ul style="list-style-type: none"> – industrianläggningar – anläggningar som hanterar farliga kemikalier – logistikcenter – logistikintensiv industri och funktioner som stöder den – funktioner i anslutning till marksubstanshantering – funktioner för cirkulär ekonomi. 	<p>På området som anges med beteckningen kan man i samband med den mer detaljerade planeringen anvisa koncentrationer för produktion och logistikverksamhet av regional betydelse.</p> <p>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 miljörisiker som lagringen orsakar beaktas vid planeringen av området och dess närmiljö.</p> <p>Ny bebyggelse och annan markanvändning ska anpassas till sin omgivning på ett sätt som tryggar miljö- och naturvärdena samt beaktar områdets kulturhistoriska och landskapliga särdrag.</p> <p>I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.</p> <p>Områdets läge och omfattning ska anges närmare i den mer detaljerade planeringen, så att området utgör en tillräckligt stor funktionell helhet.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen är det inte möjligt att på området anvisa boende eller annan verksamhet som inte lämpar sig för området. I planeringen och förverkligandet av området ska reserveras tillräckliga utrymmen för parkering för tung trafik.</p>
<p>Industri- och lagerområde, på vilket finns/får placeras en betydande anläggning som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges områden på vilka får placeras betydande anläggningar som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier. Med sådana avses i huvudsak de anläggningar som berörs av EU-direktivet om att förhindra storo-lyckor där farliga ämnen ingår (det s.k. Seveso III-direktivet).</p>	<p>Avsikten är att verksamheten på området förverkligas på basis av en mera detaljerad planering vid vilken man beaktar säkerhetskraven för området.</p> <p>På området tillåts betydande anläggningar som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier samt industrianläggningar som passar in i områdeshelheten. Då ny verksamhet placeras på området eller då den befintliga verksamheten avsevärt expanderar får det inte medföra en utvidgning av skyddszonerna (sv1 och sv2).</p> <p>Därtill ska eventuella konsekvenser som berör en storolycka utredas.</p> <p>De risker för miljön som flytande bränslen eller andra farliga ämnen som lagras, behandlas eller tillverkas på området orsakar ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen av den närliggande omgivningen.</p> <p>På området tillåts inte bosättning, fritidsbosättning eller allmänna rekreationsområden. På området tillåts inte heller samlingsplatser och -områden avsedda för allmänheten, skolor, vårdinrättningar eller inkvarteringsrörelser.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Utvecklingsområdena för produktion och logistikverksamhet anvisas med objektsbeteckningar, vars exakta placering och omfattning ska anges i den mer detaljerade planeringen. I områden med en objektsbeteckning kan mångsidig näringsverksamhet förläggas. När placeringen av funktionerna planeras och verksamheten genomförs ska man kartlägga vilka miljöolägenheter branscherna orsakar och vidta de åtgärder som behövs för att förebygga olägenheterna.

Beteckningen för utvecklingsområde för produktion och logistikverksamhet är belägen nära kommunernas gräns, vilket kan innebära att utvecklingsområdets funktionella helhet består av de områden som ligger i närheten av kommunernas gränsområde. Till exempel kan ett område för produktion och logistikverksamhet som ligger i Nummenkylä i Lojo sträcka sig även till den s.k. Muijalaanslutningen om områdets funktionella helhet har beaktats. Den funktionella helheten i Nummenkylä kan också bestå av områden som ligger på såväl Lojo stads som Vichtis kommuns sida.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- I Nylandsplanen anges arbetsplatsområden, industriområden och logistikområden med en och samma objektsbeteckning, vars placering och omfattning ska meddelas i den mer detaljerade planeringen så att området bildar en tillräckligt stor funktionell helhet. I de gällande planerna används områdesreserveringsbeteckningar.
- För utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet anvisas inga bestämmelser om handel.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Områdesreserveringarna för arbetsplats-, produktions- och logistikområden i de gällande landskapsplanerna har ändrats till

utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet. Beteckningen är en utvecklingsprincipsbeteckning och för de områden som anvisats med denna beteckning ska den exakta placeringen, storleken, genomförandet och konsekvenserna utredas i den mer detaljerade planeringen. I och med förändringen har man inom den mer detaljerade planeringen fler möjligheter vad gäller planeringen av områdesanvändningen. Den nya beteckningen gör det även möjligt att planera områden med mångsidigare funktioner.

Utvecklingsområdena för produktion och logistikverksamhet som anges i Nylandsplanen främjar utvecklingen och koncentrationen av områden för logistik och industri, även sådana med nationell betydelse, samt deras stödfunktioner. Utvecklingsområdena skapar förutsättningar för placeringen av logistiken, framför allt inom industrin och produktionen samt inom konsumtions- och dagligvaruhandeln som kräver stora områdesreserveringar på områden med god tillgänglighet. Planlösningen tryggar och främjar näringslivets verksamhetsförutsättningar men begränsar också områdesanvändningen, eftersom man i områden för produktion och logistikverksamhet och T/kem-områden inte kan anvisa boende eller annan verksamhet som inte lämpar sig för området.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Trafikflödena till utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet växer. Framför allt ökar den tunga trafiken. Nya verksamheter som medför stora trafikvolymmer med tunga fordon ökar behov av att förbättra i synnerhet anslutningarna samt behov av nya planskilda anslutningar och gatuförbindelser. Konsekvenserna från trafiken kan vara ett problem i synnerhet i områden med smala gatunät.

Utvecklingsområdena enligt Nylandsplanen är viktiga sysselsättare och den ökade pendeltrafiken ställer krav även på kollektivtrafikens serviceutbud. Ökade trafikvolymmer kan ställa krav på förbättring av vägförbindelserna och de övriga trafikarrangemangen i närheten av utvecklingsområdena för produktion och logistikverksamhet.



Konsekvenser för naturen och miljön

Ökade trafikvolymerna i områden nära utvecklingsområdena för produktion och logistik ökar utsläppen och de negativa konsekvenser som dessa har. Utvecklingsområdet för produktion och logistikverksamhet samt området med beteckningen T/kem kan bilda olika typer av områden med eventuella miljöolägenheter. Konsekvenserna kan på olika sätt drabba marken, vattendrag eller atmosfären. Konsekvenserna för naturen och miljön är beroende av hurdan verksamhet som idkas i området. Konsekvenserna i enskilda fall bedöms bland annat i samband med miljötillståndsförfarandet. Beroende på hur områdena genomförs kan verksamheten ha mycket stora konsekvenser för ansamlingen och strömningen av dagvatten och härigenom för kvaliteten av och det ekologiska tillståndet hos grundvattnet och vattendrag. Förutsättningarna att förbättra dagvattenhanteringen och även att minska andra miljöolägenheter är bättre i nya områden än i gamla områden.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen stöder industri- och logistiknäringsringar och andra verksamheter som utgör stödfunktioner för dessa och förbättrar regionens konkurrenskraft. Utvecklingsområdena för produktion och logistikverksamhet kan bli arbetsplatsområden med regional betydelse. Att

koncentrera funktionerna till enhetliga områden genererar ekonomiska fördelar till aktörerna i området, när till exempel underhålls- och stödfunktioner kan koncentreras. Tillräckligt stora koncentrationer med mångsidiga tjänster ökar dessutom den nationella och internationella attraktionskraften hos transportkorridorerna i södra Finland. Detta torde ha positiva effekter för ekonomin och näringar i såväl Nyland som södra Finland och hela landet.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Utvecklingsområdena av produktion och logistik kan bli betydande arbetsplatsområden och sysselsättare, vilket har en positiv inverkan på sysselsättningen och invånarnas försörjning. Å andra sidan kan de eventuella negativa miljökonsekvenserna som industriverksamheten medför ha en negativ inverkan på invånarnas levnadsförhållanden. Till exempel kan den ökande tunga trafiken i områden nära utvecklingsområdena påverka invånarnas levnadsförhållanden genom störningar orsakade av buller, partikelutsläpp eller skakningar. De potentiella olägenheterna minskar dels genom att placera verksamheterna utanför tätorterna i tillräckligt stora enheter, dels tack vare förpliktelse enligt planeringsbestämmelserna att beakta miljö-, natur- och kulturvärden i den mer detaljerade planeringen.

5.4.4 Marksubstanshantering

Utgångspunkter

I Nylandsplanen förbereder man sig på en kraftig befolkningstillväxt före 2050. Befolkningstillväxten innebär även att byggandet ökar och ett ökat behov av sten- och marksubstanser för byggande och underhåll av till exempel byggnader, infrastruktur och olika miljökonstruktioner. I samband med byggandet uppstår å andra sidan rikliga mängder uppgrävda jordmassor som kräver hantering, lagring och slutförvaringsområden. Marksubstanshanteringen inkluderar åtgärder som gäller tillgången på samt hanteringen och slutförvaringen av de nödvändiga marksubstanserna. Med marksubstans avses organiskt och/eller icke-organiskt material som finns i berggrunden och marken och som har grävts bort eller lösgjorts därifrån. Marksubstans är ett allmänt begrepp som omfattar både stenmaterial och marksubstanser.

I Nyland ökar behovet av marksubstans i synnerhet i Helsingforsregionen, där största delen av befolkningstillväxten finns. För närvarande hanteras cirka 15 miljoner ton marksubstans om året i Nyland. Transportsträckorna för stenmaterial från åsar och berg är långa i Nyland, likaså sträckorna till jordavstjälningsplatserna. Transporterna tillhör de mest betydande negativa miljökonsekvenserna av användningen av marksubstanser. De långa transporterna medför utsläpp, och dessutom ger den tunga trafiken vid marksubstanstransporterna upphov till buller- och vibrationskonsekvenser. Långa transporter ökar även byggkostnaderna. Om transportsträckorna blir långa kan marksubstanserna inte användas på ett resurseffektivt sätt. Andra betydande konsekvenser av marksubstanshanteringen är buller-, damm- och landskapskonsekvenser samt konsekvenser för grundvattnet. Planering behövs för att samordna marksubstanshanteringen med den övriga markanvändningen.

Marksubstanserna är icke-förnybara naturresurser. Återvinning av de uppgrävda jordmassor som uppkommer i samband med byggande minskar tagandet av orört stenmaterial och förbrukningen av naturresurser samt marksubstanstransporterna. För att återvinna marksubstanser krävs både lokala stödområden för

byggande och regionala områden för marksubstanshantering där det är möjligt att hantera, förädla och lagra marksubstanser. För att användningen av naturresurser ska vara hållbar bör marksubstanserna utnyttjas på ett effektivt sätt redan i närheten av de platser där de har uppkommit. Marksubstanshantering är till sin natur verksamhet inom cirkulär ekonomi och syftar till så effektiv materialanvändning som möjligt.

Planlösningens beskrivning och motivering

I landskapsplanen anvisas omfattande områden som är lämpliga för regional marksubstanshantering med objektsbeteckningen för marksubstanshantering. Områdesvalen bygger på att de uppfyller kriterierna för tagande av sten, grus eller sand och/eller hantering och slutförvaring av överskottsjord i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (MKB-lagen). Områdesvalen bygger dessutom på de funktioner som hänför sig till marksubstanshantering och som redan har planerats för områdena eller på områdenas potential som områden som betjänar marksubstanshanteringen och den regionala masshanteringen bl.a. på grund av tillgängligheten och det centrala läget.

I utvecklingsområdena för marksubstanshantering kan man ta, hantera och lagra marksubstanser och stenmaterial och slutdeponera ren överskottsjord. Områdena passar dessutom även för funktioner för cirkulär ekonomi som stöder marksubstanshantering och stenmaterialförsörjning. Funktionerna som an knyter till cirkulär ekonomi kan till exempel gälla hantering av betong eller tegel.

I Nylandsplanen anvisas åtta utvecklingsområden för marksubstanshantering: Risten (Lojo och Raseborg), Mäntymäki (Nurmijärvi), Klemetskog (Tusby och Vanda), Ohkola (Mäntsälä), Laha (Borgnäs), Sibbo, Gammelby och Malmgård (Lovisa). Utöver dessa områden kan funktioner som hänför sig till marksubstanshantering anvisas i utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet som anges i Nylandsplanen. I jämförelse med utvecklingsområdena för marksubstanshantering är utvecklingsområdena för produktions- och logistikverksamhet till sin natur mångsidiga industri- och


arbetsplatsområden, men kan även inkludera andra funktioner som kräver en placering längre bort från bebyggelsen. Områdena för marksubstanshantering är endast avsedda för marksubstanshantering och anknypande funktioner inom cirkulär ekonomi. I följande utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet som har anvisats i Nylandsplanen finns även funktioner som betjänar marksubstanshanteringen: Joddböle (Ingå), Kulmakorpi (Esbo), Skogsbyn (Tusby) och Bastukärr (Sibbo).

I de allmänna planeringsbestämmelserna konstateras att man vid byggande ska främja hållbar marksubstanshantering. Detta ska styra den mer detaljerade planeringen och den lokala masshanteringen så att det reserveras tillräckliga mellanlagrings- och hanteringsområden för stenmaterial och övriga marksubstanser för att på ett så resurseffektivt sätt som möjligt kunna utnyttja och hantera marksubstanser som uppstår genom byggandet i närheten av byggområden, varvid behovet av transporter och tagandet av orörd mark minskar. Betydelsen av att styra den lokala masshanteringen betonas i synnerhet i stora tillväxtcentrum.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller styrningen av marksubstanshanteringen:

Övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet ska främjas. I den mer detaljerade planeringen ska man främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av spillvärme. Vid byggande ska man främja hållbar marksubstanshantering.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Utvecklingsområde för marksubstanshantering</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med objektsbeteckningen anges vidsträckt utvecklingsområden för marksubstanshantering.</p> <p>Områden anges för marksubstanshantering och funktioner som stöder den. På området kan i den mera detaljerade planeringen på grundval av närmare utredningar anvisas följande funktioner:</p> <ul style="list-style-type: none"> - upptagning, behandling och lagring av marksubstanser - slutdeponering av ren överskottsjord - funktioner som hänför sig till cirkulär ekonomi. <p>För ett område som anvisats med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och avgränsning i den mer detaljerade planeringen.</p>	<p>På området som anges med beteckningen kan man i samband med den mer detaljerade planeringen anvisa funktioner för marksubstanshantering av regional betydelse.</p> <p>På området kan man i den mer detaljerade planeringen anvisa även funktioner för cirkulär ekonomi som lämpar sig för området. I den mer detaljerade planeringen är det inte möjligt att på området anvisa boende eller annan verksamhet som inte lämpar sig för området. Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen

Utvecklingsområden för marksubstanshantering har angetts med objektsbeteckningar vars placering och omfattning ska anges i den mer detaljerade planeringen. På områden med objektsbeteckningen kan man anvisa både funktioner för marksubstanshantering och funktioner för cirkulär ekonomi. Vid planeringen av hur funktionerna ska placeras och genomföras ska man utreda de miljölägenheter som funktionerna orsakar och vidta de åtgärder som är nödvändiga för att bekämpa dem.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Utvecklingsområde för marksubstanshantering är en ny objektsbeteckning.
- I landskapsplanen för Nyland har anvisats områden med betydande reserver av stenmaterial, och i landskapsplanen för Östra Nyland har anvisats täktområden för stenmaterial. I de gällande planerna har man dessutom anvisat områden som har reserverats för slutförvaring av överskottsjord. Dessa beteckningar upphävs i Nylandsplanen.
- Av utvecklingsområdena för marksubstanshantering ligger områdena i Risten och Mäntymäki i områden där man i de gällande planerna har anvisat betydande reserver av stenmaterial.
- Utvecklingsområdena för marksubstanshantering i Klemetskog och Ohkola ligger i områden där man har anvisat både betydande reserver av stenmaterial och ett område som har reserverats för slutförvaring av marksubstanser.
- Ett område för marksubstanshantering har anvisats i ett område där man i de gällande planerna har anvisat ett täktområde för stenmaterial.
- Utvecklingsområdena för marksubstanshantering i Laha, Gammelby och Malmgård finns på vita områden i de gällande planerna.

- De utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet som har anvisats i Joddböle, Käringmossen, Skogsbyn och Bastukärr ligger i områden där man i de gällande planerna har anvisat betydande reserver av och täktområden för stenmaterial.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Områdena för marksubstanshantering begränsar den övriga markanvändningen i området. Å andra sidan skapar de regionala områdena för marksubstanshantering förutsättningar för att minska behovet av områden för marksubstanshantering i de övriga områdena.

De regionala områdena för marksubstanshantering möjliggör långvarig regional centralisering av verksamhet som orsakar störningar samt expansion och utveckling av den verksamhet som äger rum i områdena med tanke på den cirkulära ekonomin. Lösningen är ekonomisk med tanke på områdesanvändningen, sparar areal och är förenlig med målsättningarna inom hållbar utveckling.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Områdena för marksubstanshantering ökar mängden tung fordonstrafik lokalt, men en regionalt mer resurseffektiv marksubstanshantering minskar även behovet av marksubstanstransporter. Att marksubstanser hanteras i närheten av ett betydande byggområde förkortar även transportsträckorna för jordmassorna.

Konsekvenser för naturen och miljön

Marksubstanserna är icke-förnybara naturresurser. Regionala områden för marksubstanshantering gör att marksubstanserna kan utnyttjas effektivt och sparar på så sätt brytandet av orörd mark för att ta marksubstanser. Verksamheten i anknytning till marksubstanshantering ger upphov till buller- och dammkonsekvenser som är negativa för naturen och miljön. Transporterna



av marksubstanser medför även utsläpp. Att hanteringen av jordmassor centraliseras minskar behovet av att placera verksamhet som förändrar miljön i det övriga planområdet.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen stöder verksamhetsförutsättningarna för marksubstanshanteringen och den cirkulära ekonomin som anknyter till den. Effektiv masshantering sänker byggkostnaderna. Utveckling och expansion av verksamheten i de områden som har reserverats för marksubstanshantering ger nya möjligheter till affärsverksamhet. Å andra sidan kan konsekvenser som upplevs som negativa i närmiljön sänka fastighetsvärdet.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

De konsekvenser som områdena för marksubstanshantering kan ha för invånarna och samhällena kan upplevas som betydande. Negativa konsekvenser kan uppstå bl.a. till följd av att

landskapsbilden och ljudlandskapet förändras, trafikmängderna ökar och möjligheterna att röra sig i naturen minskar. Å andra sidan är de områden som har anvisats i Nylandsplanen områden där det redan finns verksamhet, vilket innebär att planen innebär få förändringar i förhållande till nuläget.

5.4.5 Cirkulär ekonomi

Utgångspunkter

Med cirkulär ekonomi avses en ekonomi där slösandet med råvaror och uppkomsten av avfall har minimerats. Alla naturresurser som används i produktionssystemen ska återvinnas effektivt. Inom återvinning, som lätt förväxlas med cirkulär ekonomi, ligger fokus på att finna användningsändamål för avfall som redan har uppstått, medan målet inom den cirkulära ekonomin är att utgångspunkten för planeringen och tillverkningen av produkter ska vara att de används och återanvänds så länge som möjligt.

För att kunna övergå till en cirkulär ekonomi krävs förändringar i hela produktionskedjan, från planeringen av en produkt till människornas konsumtionsbeteende.

Ett av målen i statsminister Rinnes regeringsprogram 2019 är att förstärka Finlands roll som föregångare i cirkulär ekonomi. Det är väsentligt att anamma cirkulär ekonomi som en viktig del av all ekonomisk verksamhet. Samtidigt främjar man uppnåendet av övriga viktiga mål: att stävja överkonsumtion av naturresurser och klimatförändringen, skydda naturens mångfald, skapa nytt slags arbete och förstärka den ekonomiska konkurrenskraften. Enligt programmet ska staten och kommunerna fungera som föregångare när det gäller att ta i bruk miljövänliga lösningar.

Att öka näringsverksamhet som grundar sig på cirkulär ekonomi är också ett av målen i Nylandsprogrammet 2.0. I Nyland strävar man efter att öka den affärsverksamhet som bygger på cirkulär ekonomi och resurseffektivitet. Kommunernas och företagens effektivitet och produktivitet kan förbättras genom förnuftig användning av resurserna. Delningsekonomi, energieffektivitet och samarbete mellan företagen och stadsborna för att spara på råvaror är en kritisk framgångsfaktor. Med hjälp av en verksamhetsmodell som grundar sig på klok användning av resurserna kan kommunerna stärka sin regionalekonomi genom att ge företagen affärsmöjligheter som skapar nya arbetsplatser och ökar invånarnas och miljöns välbefinnande. I Nyland ska samarbetet mellan projekt, företag, servicekedjor, innovationsnätverk och myndigheter bli smidigare när det gäller cirkulär ekonomi. Man ska även stödja pilotmiljöer.

Planlösningens beskrivning och motivering

Det är utmanande att ta den cirkulära ekonomin i beaktande i planläggningen på landskapsnivå. Det nuvarande plansystemet ger inte i tillräcklig grad efter för flexibla behov på landskapsnivå.

Det uppkommer kontinuerligt nya innovationer inom den cirkulära ekonomin. Den cirkulära ekonomin förändras i så snabb takt att det är oerhört utmanande att bedöma vilka behov som är aktuella om 30 år. En övergång till cirkulär ekonomi kräver inte nödvändigtvis några planläggningslösningar för markanvändningen som skiljer sig från de nuvarande lösningarna, utan verksamheten kan beroende på den cirkulära ekonomins omfattning placeras på till exempel de nuvarande industriområdena eller i tätorterna.

I planlösningen har man strävat efter att ange potentiella områden och objekt för utrymmeskrävande symbios- och pilotområden för cirkulär ekonomi, så att man i den mer detaljerade planeringen kan trygga och beakta dessa områdens verksamhetsförutsättningar och utvecklingsbehov i en regionstruktur som blir allt tätare. Dessa områden och objekt är antingen områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering eller utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet. Områdesreserveringsbeteckningen för cirkulär ekonomi och avfallshantering beskrivs närmare i kapitel 5.7.4 om avfallshantering, medan objektsbeteckningen för utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet presenteras mer ingående i kapitel 5.4.3.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Cirkulär ekonomi har inte behandlats i de gällande landskapsplanerna.



5.5 Miljöns resurser och dragningskraft

5.5.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Man ska värna om grönstrukturens och kulturmiljöns värden och harmoni genom att trygga områden och förbindelser som är viktiga för naturens mångfald, landskapet, kulturmiljön, naturresurserna och rekreationen.
- Miljöns resurser och dragningskraft upprätthålls genom att styra tillväxten så att den stöder sig på den befintliga strukturen.
- Grönstrukturens betydelse för klimatförändringen och miljöns avkastningsförmåga tas i beaktande.
- Landsbygdsnäringarnas verksamhetsförutsättningar främjas.
- Miljöns dragningskraft främjas med tanke på boende, fritid och turism.

Temats innehåll

Den helhet som uppstår genom sambandet mellan naturens mångfald, rekreationen, naturresurserna, landskapet och kulturmiljöerna granskas som miljöns resurser och dragningskraft. Genom det här förhållningssättet strävar man efter att i planlösningen beakta och identifiera olika särdrag och värden hos miljön och de fördelar som de medför.

Med tanke på tryggheten, utvecklingen och det hållbara utnyttjandet av miljövärdena är det viktigt att förstå hur de olika delfaktorerna i miljön växelverkar med varandra, hur olika funktioner kan samordnas och vilka omständigheter det är möjligt och meningsfullt att lösa på vilken planerings- och verksamhetsnivå. När områdeanvändningen planeras på landskapsplanenivå är det viktigt att identifiera de stora linjerna i samordningen av den mänskliga verksamheten och naturen, dvs. de linjer som kräver ett planeringsgrepp som sträcker sig över kommun- eller landskapsgränserna eller som till exempel är förknippade med samspel mellan olika teman eller skyldigheter enligt gemensamma avtal.

Ett typexempel på de utmaningar som hänförs till samordnandet rör tillväxten i stadsregioner: hur bevarar man rekreations- och naturvärdena samtidigt som man skapar förutsättningar för det allt tätare och förnyande byggandet? Utanför tätorterna uppstår konflikter bl.a. när rekreation och turism ska samordnas med hushållningen med naturresurser. Den splittring av samhällsstrukturen som har ägt rum under de senaste årtiondena har varit skadlig för miljöresurserna och miljöns attraktionsfaktorer. De bebyggda områdenas areal har ökat och splittringen av grönområdena har fortsatt. Utvecklingen syns på både lokal nivå (närskogarnas areal minskar) och på landskapsnivå (de ekologiska förbindelserna mellan områdena försvagas eller brister).

Människan använder sig av och är också till stor del beroende av den materiella och immateriella nytta som ekosystemen ger, det vill säga ekosystemtjänster. Sådana tjänster som naturen producerar är till exempel ren luft och rent vatten, näring, träden som råvara samt rekreationsmöjligheter och landskap. På kartan nedan presenteras de områden i Nyland där ekosystemtjänsterna har den största

produktionspotentialen (Bild 34). Med produktionspotential avses områdets förutsättningar att producera olika ekosystemtjänster.

Temat Miljöns resurser och dragningskraft utgår från kunskapsunderlaget och lösningarna i de gällande landskapsplanerna för Nyland, särskilt etapplandskapsplan 4 för Nyland. Lösningarna och uppgifterna har setts över och uppdaterats med stöd av de nyaste uppgifterna. För Nylandsplanen har man samlat information om naturvärden på riks- och landskapsnivå (Uusimaa-kaavan luontoselvityskohteiden 2017–2018 maakunnallinen arvo) samt uppdaterat de tidigare naturuppgifterna (LAKU-kriteerien ja luontokohteiden tarkastelu Inkoossa ja Kirkkonummella 2020). Dessutom har man utifrån nya utredningar i större omfattning än tidigare granskat det ekologiska nätverkets förhållande till den övriga markanvändningen (Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysin perusteella 2018). Andra centrala utgångspunkter är de riksomfattande målen för områdesanvändningen, som trädde i kraft den 1 april 2018, samt de riksomfattande inventeringar som myndigheterna har gjort.

Den helhet som temat Miljöns resurser och dragningskraft utgör består av beteckningarna på plankartan, de bestämmelser som hänförs till dem samt av de allmänna planeringsbestämmelserna som rör hela planeringsområdet. Beskrivningen innehåller en beskrivning av principerna för planlösningen och anvisningar om hur planlösningen ska tolkas. Kartbilagorna förtydligar helheten som gäller grönstrukturen eller enskilda planbeteckningar och kartbilagorna visar även ändringarna i förhållande till de gällande landskapsplanerna. Materialet i bilagorna 1 och 2 innehåller en närmare motivering av lösningarna för skyddsområden och behov av grönförbindelse.

I förhållande till de gällande planerna har ändringar gjorts i sättet att framställa de planbeteckningar som hör till temat och i planbeteckningarnas styrande verkan. När det gäller rekreationsområdena varierar framställningssättet och den styrande verkan beroende på rekreationsområdets storlek: mindre områden som lämpar sig för rekreation anvisas i Nylandsplanen med utvecklingsprincipbeteckningen utan exakta områdesgränser och bygginsträngningar,

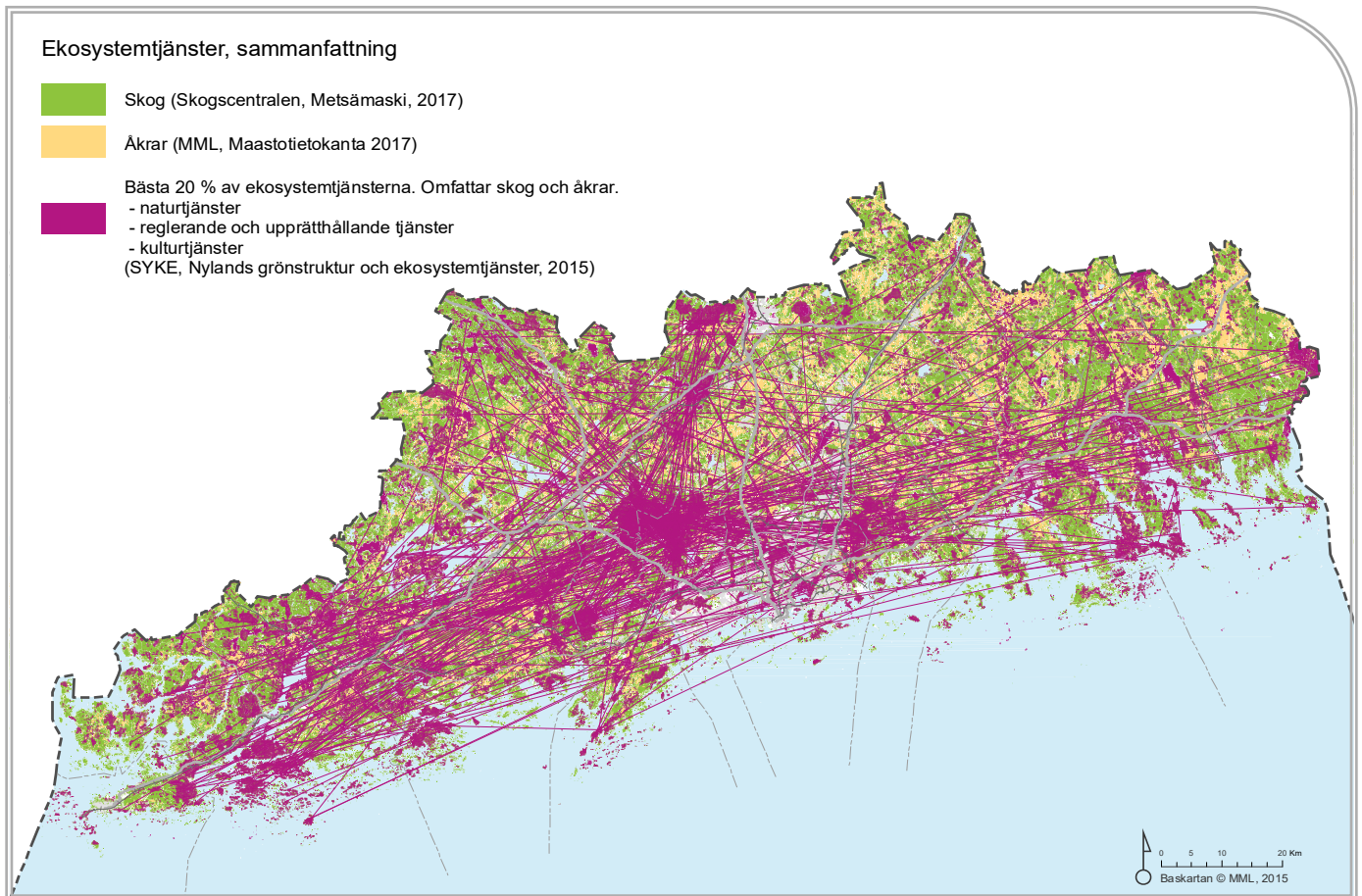


Bild 34. De bästa områdena i Nyland när det gäller markanvändning och ekosystemtjänster. (Nylands grönstruktur och ekosystemtjänster. Nylands förbund 2015.)

medan större rekreationsområden anvisas som områdesreserveringar med en villkorlig byggränskränkning precis som i de gällande planerna. Sättet att framställa grönförbindelsebehoven och deras styrande verkan har också ändrats: antalet förbindelsebehov på plankartan har skurits ner och sträckningarna har gjorts mer översiktliga i enlighet med de förnyade principerna. I planlösningen framhävs bestämmelsernas styrande verkan vid förverkligandet av grönförbindelserna på landskapsnivå.

Framställningssättet har förändrats i förhållande till de gällande planerna också när det gäller värdefulla geologiska formationer och kulturmiljöer. När det gäller små objekt anvisas de geologiska formationerna nu förutom med den tidigare beteckningen av rastertyp även med en punktformad beteckning. En sammanhängande rasterbeteckning används för att anvisa kulturmiljöer av betydelse på både det nationella planet och landskapsnivå samt riksomfattande värdefulla landskapsvårdsområden.

I Nylandsplanen anvisas inte huvudstadsregionens kust- och skärgårdszon eller andra skärgårdszoner på havsområdet. Syftet med zonen utanför huvudstadsregionen har varit att styra planeringen av markanvändningen och byggandet bl.a. för att kunna bevara förhållanden som är gynnsamma för invånarnas behov när det gäller rekreation och fritidsboende samt för fågelbeståndet och den övriga naturen. I skärgårdszonerna utanför huvudstadsregionen och fastlandets strandzon i anslutning till dem har man styrt fokusområdena för byggandet och utfärdat planeringsbestämmelser om miljön, landskapet, förbättrandet av miljöns tillstånd och vattenskyddet för den mer detaljerade användningen av områdena. Det är fortsättningsvis viktigt att trygga dessa mål, och de styrs nu av Nylandsplanens allmänna planeringsbestämmelse om skärgårdsområdet. Bestämmelsen omfattar både skärgården och fastlandets strandzon i anslutning till den.

I Nylandsplanen anvisas inga friluftsleder. Planlösningen förhindrar eller försvårar emellertid inte förverkligandet av friluftsleder i kommunernas planer eller som friluftsledsförrättning enligt lagen om friluftsliv. En del av de grönförbindelsebehov som har anvisats i Nylandsplanen kan även fungera som friluftsleder. Utvecklingen av rekreationsförbindelserna styrs också genom en allmän planeringsbestämmelse för tätorter samt genom bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner.

Utvecklingsbilden för miljöns resurser och dragningskraft innefattar en stor mängd information om temats utveckling, nuläge och framtidsutsikter som underlag för planlösningen.

» **Läs mer: Nylandsplanen 2050: Utvecklingsbilder**

Grönstruktur

Med grönstruktur avses det nätverk som grönområdena och grönförbindelserna mellan dem bildar och som sträcker sig till såväl landsbygden som stadsmiljöerna. Grönstrukturen inbegriper också vattenområden, det vill säga blåstruktur. Skogar, åkrar, vattendrag och andra naturområden bildar ett ekologiskt nätverk som är viktigt för bevarandet och spridningen av arterna. Grönstrukturens betydelse vid kolbindningen och därigenom för dämpandet av klimatförändringen har också blivit ett centralt perspektiv vid planeringen av markanvändningen.

Grönstrukturens egenskaper och värden hänför sig bl.a. till naturens mångfald, naturtillgångarna och välbefinnandet. Grönområdena upprätthåller den biologiska mångfalden, verksamheten i ekosystemen och vattenreserverna. De har också konstaterats ha en positiv inverkan på invånarnas hälsa och livskvalitet. Många näringar är beroende av naturresurser eller utnyttjar naturmiljön i sin verksamhet. Naturen har också ett egenvärde som är oberoende av människan.

På landskapsnivå, i synnerhet i de växande stadsregionerna, lönar det sig att beakta de miljöfördelar som grönområdena medför och att trygga bevarandet av dem genom ett nära samarbete vid planeringen av grönstrukturen som helhet. Det är ofta omöjligt eller åtminstone mycket dyrt att återställa förlorade fördelar. För att upprätthålla naturens avkastningsförmåga på

lång sikt och under förhållanden som förändras behövs både väl sammanhängande, vidsträckt grönområden med kärnor i naturtillstånd och en bebyggd miljö som i sin helhet är grönare än förr.

På grund av byggandets långsiktighet är det viktigt att man ersätter praxis som försvagar ekosystemtjänsterna med tillvägagångssätt som stöder dem. Ett sätt är att bygga i etapper, så att grönområdenas kvalitet kan bevaras längre, samtidigt som man upprätthåller möjligheterna att söka efter alternativa metoder för genomförandet. Den sista utvägen är att kompensera de ofrånkomliga försämringar av grönstrukturen som byggandet medför.

Finlands miljöcentrals rapport om viktiga skogsområden i Finland med tanke på den biologiska mångfalden (Monimuotoisuudelle tärkeät metsäalueet Suomessa 2018) har utarbetats för att stödja genomförandet av METSO, handlingsplanen för den biologiska mångfalden i skogarna i Södra Finland. Som resultat av analyserna identifierades de områden där bevarandet eller förbättrandet av naturvärden har en positiv inverkan på de hotade arternas bevarande i Finlands skogar. Enligt resultaten ligger största delen av de viktiga skogsområdena med tanke på den biologiska mångfalden utanför det nuvarande nätverket av skyddsområden. Med tanke på mångfalden är det nödvändigt att granska användningen av skogar som helhet, varvid man även vid skötseln av ekonomiskogar i större utsträckning ska fästa uppmärksamhet vid bevarandet av skogslevande arter. Med tanke på mångfalden är det särskilt oroväckande speciellt i södra Finland att skyddsmålet enligt Metso-programmet inte uppfylls (Kymmenen vuotta METSOa (Tio år med METSO) – halvtidsutvärdering 2019).

Enligt de nyaste materialen om markanvändning och landtäcke har arealen av skogsområdena i Nyland minskat under en granskningsperiod på de senaste 6 åren (CORINE Land Cover 2018). Detta är oroväckande, för vegetationen och jordmånen binder koldioxid från atmosfären och fungerar därmed som kolsänkor som dämpar klimatförändringen. Ifall avverkningarna fortgår på den nivå som vi sett under 2016–2018 kommer de nyländska skogarna inte just alls att binda till sig kol under det följande årtiondet. Detta framgår ur den nyaste beräkningen



Bild 35. Många faktorer talar för en effektivare samhällsstruktur.

(2020) som Naturresursinstitutet har utgivit. På så sätt kan de inte erbjuda kompensationshjälp då klimatneutralitet eftersträvas för landskapets del. Naturresursinstitutets bedömning innehåller inte kolsänkor för träprodukter och den tar inte i beaktande konsekvenserna av eventuella ändringar i markanvändningen, dvs. avskogning och beskogning.

Klimatförändringen ökar behovet av att trygga naturens mångfald, stora sammanhängande naturområden och ett ekologiskt nätverk med bra förbindelser. Detta och flera andra faktorer medför att man i planläggningen ska sträva efter att förtäta den befintliga strukturen och undvika att nya områden byggs (Bild 35).

I Nylandsplanen styrs grönstrukturen med beteckningar för värden och användningssätt för grönstrukturens olika delar och med bestämmelser om dem, med andra beteckningar och bestämmelser för markanvändningen samt med allmänna planeringsbestämmelser. I planlösningen anges följande beteckningar för grönstrukturen: skyddsområde, Natura 2000-område, behov av grönförbindelse, rekreativområde, målområde för rekreativområden samt

skogsbruksdominerat område, som är vidsträckt, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket (MLY-område). Även områden där ingen särskild markanvändning har anvisats i landskapsplanen är en viktig del av landskapets grönstruktur som helhet. De är i huvudsak glesbygdsområden som används för jord- och skogsbruk.

Följande beteckningar hänför sig till grönstrukturen: för vattenförsörjningen viktiga ytvattenområden, grundvattenområden och värdefulla geologiska formationer. Grönstrukturens egenskaper och värden har även beaktats i planeringsbestämmelserna för andra planbeteckningar, i synnerhet när det gäller utvecklingszoner för tätortsfunktioner och centrum. Till dessa områden försöker man i Nylandsplanen styra ny eller allt tätare markanvändning och samtidigt trygga bevarandet av miljöns värden och de befintliga rekreativ- och skyddsområdena. Planeringen och användningen av grönstrukturen styrs också genom flera av landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser.

Den helhet som landskapsplanens grönstruktur bildar presenteras i kartbilaga V1.



5.5.2 Rekreationsområden och målområden för rekreationsbruk

Planlösningens beskrivning och motivering

I Nylandsplanen anges rekreationsområden av betydelse på landskapsnivå som tryggar den enhetliga karaktären av nätverket av rekreationsområden, nätverkets tillgänglighet och förbindelserna mellan områdena. Som målområden för rekreationsbruk anges små områden som lämpar sig för rekreation och ligger avskilt från de övriga rekreationsområdena i landskapsplanen. Rekreation styrs även genom de allmänna planeringsbestämmelserna och genom bestämmelserna för vissa planbeteckningar. I planlösningen har man beaktat olika behov som rör rekreation i naturen, till exempel närrekreation, friluftsliv och turism. Dessutom har man beaktat rekreationsområdenas egenskaper som en del av det ekologiska nätverket och deras betydelse för naturens mångfald.

Vilken betydelse rekreationsområdena i Nyland har på landskapsnivå har bedömts som en del av utredningen om Nylands grönstruktur och ekosystemtjänster för etapplandskapsplan 4 för Nyland (Uudenmaan viherrakenne ja ekosysteemipalvelut 2015). För att bedöma nätverket av rekreationsområden indelades områdena i närrekreationsområden, friluftspark, friluftsområden, strövområden och vandringssområden. Närrekreationsområdena ligger innanför tätorter och är en del av nätverket av

rekreationsområden. Deras markanvändningsplanering sker dock på kommunal nivå, och det är inte landskapsplanen som i första hand styr deras placering. Alla de övriga kategorierna av rekreationsområden ska beaktas vid planeringen av markanvändning på landskapsnivå. Lösningen för rekreationsområden som ingick i etapplandskapsplan 4 för Nyland har varit den centrala utgångspunkten för beredningen av Nylandsplanen.

Målet är att se till att bevara tillräckliga och lättillgängliga rekreationsmöjligheter i synnerhet på och i närheten av utvecklingszonerna för tätortsfunktioner i och med att efterfrågan på rekreation ökar. Utvecklingszonerna för tätortsfunktioner inbegriper även lokala rekreationsområden, men de anges inte i landskapsplanen. Tryggandet av tillräckliga lokala rekreationsområden och deras förbindelser innanför och utanför zonen har beaktats i planeringsbestämmelsen om utvecklingszoner för tätortsfunktioner.

Rekreationsområdena har i första hand angetts på mark som ägs eller förvaltas av staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden. I de här områdena anses det finnas de bästa förutsättningarna för allmän rekreation och utveckling av den också på lång sikt. Som rekreationsområden har i huvudsak inte anvisats områden som inte kan användas för allmänt rekreationsbruk, till exempel golfbanor och slalombackar. Ett undantag utgör de områden som är centralt belägna med tanke på rekreationsnätet på landskapsnivå. Bevarandet av dessa områden för rekreationsbruk ska tryggas.

Som rekreationsområden anges områden på mer än 50 hektar, och de omfattas av byggskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Som områdesreserveringar anges också rekreationsområden på mindre än 50 hektar som tillsammans med de övriga rekreations- och skyddsområden som anvisas i Nylandsplanen bildar en funktionellt enhetlig områdeshelhet på över 50 hektar. Ett funktionellt enhetligt område bildar en naturlig helhet med tanke på rekreationsbruk, såsom sjöplatån runt Noux nationalpark. Områdesreserveringarna är i huvudsak desamma som i etapplandskapsplan 4 för Nyland. Ett undantag utgör de rekreationsområden som upphävs, där man med stöd av naturutredningar anvisar nya skyddsområdesreserveringar. Dessutom anges fyra nya rekreationsområden i landskapsplanen, och avgränsningen av vissa rekreationsområden har justerats bl.a. utifrån information från kommunerna.

Som målområden för rekreationsbruk anges områden på mindre än 50 hektar som lämpar sig för rekreation och som ligger avskilt från de andra rekreationsområdena. Målområdets exakta läge och omfattning ska preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen. Målet är att i första hand ange områden som ägs eller förvaltas av staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden som målområden för rekreation. Målområde för rekreationsbruk är en utvecklingsprincipbeteckning som syftar till att framhäva betydelsen av små, men särpräglade objekt i nätverket av rekreationsområden på landskapsnivå. Sådana objekt finns i synnerhet i skärgården och på kusten. Ett målområde kan bestå av ett eller flera rekreationsområden som ligger nära varandra. De ligger med undantag av tre nya målområden i de rekreationsområden som har angetts i etapplandskapsplan 4 för Nyland. I kartbilaga V5 anges sådana rekreationsområdesreserveringar på 5–50 hektar som i Nylandsplanen anvisas som målområden för rekreationsbruk. Rekreationsområden på mindre än 5 hektar anvisas inte.

Enligt naturutredningarna (2017–2018) har man identifierat värdefulla naturvärden på landskapsnivå även på sådana rekreationsområden som har anvisats i Nylandsplanen. Dessa rekreationsområden ligger huvudsakligen inom utvecklingszoner för tätortsfunktioner eller i närheten

av dem. Vid beredningen av planlösningen har man bedömt att beteckningen för rekreationsområde är tillräcklig för att trygga naturvärden hos dessa områden. Naturutredningarnas uppgifter som gäller olika områden lämnas till kommunerna som har möjlighet att använda uppgifterna för att utarbeta mer detaljerade planer om rekreationsområden och att styra rekreationsanvändningen.

Nätverket av rekreationsområden på landskapsnivå kompletteras av de i Nylandsplanen angivna skogsbruksdominerade områdena som är vidsträckta, sammanhängande och viktiga för det ekologiska nätverket. På dessa områden är rekreationsbruk möjligt inom de ramar som markägandet medger och inom andra ramvillkor. Även naturskyddsområden, särskilt nationalparker, betjänar rekreation inom de ramar som skyddet medger. I skötsel- och nyttjandeplaner för naturskyddsområden kan man dra upp riktlinjer för former och ramar för ett hållbart rekreationsbruk. På privat mark grundar sig rekreationsbruket i första hand på allemansrätten.

Nylandsplanens rekreationsområden och målområden för rekreationsbruk framgår av kartbilaga V4.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller rekreationsbruk:

Det ska tas i beaktande vilken betydelse vidsträckta, sammanhängande natur- och kulturlandskapsområden har för stävjan- det av klimatförändringen och anpassning- en till klimatförändringen, för utveckling- en av jord- och skogsbruket och näringar som stöder dem samt för naturens mångfald och rekreationsbruk. Man ska undvika att vidsträckta, sammanhängande obebyggda områden splittras och att de- ras areal blir mindre, särskilt på områden som ligger utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Utvecklingen av helhet- en med Helsingforsregionens grönbälte ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Rekreatiomsområde</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med områdesreserverings-beteckningen anges områden på mer än 50 hektar som är avsedda för allmän rekreation och friluftsliv och som i huvudsak är belägna på områden som ägs eller förvaltas av staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden.</p> <p>Beteckningen omfattar leder och konstruktioner som finns på området och som är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen.</p> <p>Beteckningen omfattas av byggnskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>Området reserveras för allmän rekreation och friluftsliv. I den mer detaljerade planeringen av ett rekreatiomsområde ska man trygga bevarandet av förutsättningarna för att använda området för rekreation, områdets tillgänglighet, en tillräcklig utrustningsnivå samt miljövärdena. I planeringen av området ska man fästa särskild uppmärksamhet vid miljös kvalitet, områdets läge i det ekologiska nätverket och dess betydelse för naturens mångfald.</p> <p>På området kan uppföras byggnader och konstruktioner som betjänar allmän rekreation.</p> <p>På området kan man i den mera detaljerade planeringen anvisa lokala leder samt anläggningar och konstruktioner för den samhällstekniska försörjningen som utifrån utredningar är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen. I planeringen av leder skall man trygga obehindrad och säker fortsättning på rekreatiomsförbindelserna.</p>
<p>Målområde för rekreatiomsbruk</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges områden på mindre än 50 hektar som är avsedda för allmän rekreation och friluftsliv och som på grund av sitt läge och andra egenskaper är viktiga för att kunna upprätthålla och utveckla landskapets nätverk av rekreatiomsområden.</p> <p>Beteckningen anger inte storleken på eller gränserna för ett rekreatiomsområde som ska genomföras.</p>	<p>På ett målområde för rekreatiomsbruk ska man i den mer detaljerade planeringen reservera tillräckligt vidsträckta och attraktiva områden som lämpar sig för allmän rekreation och friluftsliv och utveckla området som en del av landskapets nätverk av rekreatiomsområden.</p> <p>I planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid miljös kvalitet, områdenas läge i det ekologiska nätverket och dess betydelse för naturens mångfald.</p> <p>De av målområdets områden som reserveras för allmän rekreation ska i den mer detaljerade planeringen anvisas så att reserveringarna i första hand gäller områden som ägs eller förvaltas av staten, kommunerna eller Föreningen Nylands friluftsområden.</p>

Planeringsbestämmelser som berör rekreation ingår också i beteckningen för utvecklingszon för tätortsfunktioner, beteckningen för behov av grönförbindelse, beteckningarna för riktgivande sträckning för vägar och banor samt beteckningen för behov av trafikförbindelse.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

På rekreationsområden gäller en villkorlig bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen, och därför anges rekreationsområdena med relativt exakta områdesreserveringar. Med beaktande av landskapsplanens skala är områdesreserveringarna översiktliga, och de kan ändras och preciseras i den mer detaljerade planeringen, förutsatt att landskapsplanens mål inte äventyras. Verksamhet som är ändamålsenlig för att förenhetliga samhällsstrukturen kan anvisas på landskapsplanens rekreationsområden med den förutsättningen att rekreationsområdets bruksvärden bibehålls trots lösningen och att den enhetliga karaktären av nätverket av rekreationsområden på landskapsnivå inte försämras avsevärt.

I rekreationsområden kan man placera verksamhet som delvis begränsar områdets huvudsakliga användningsändamål samt konstruktioner och byggnader som hänför sig till denna verksamhet. En del av rekreationsområdet kan alltså användas för annat än allmän rekreation, men verksamheten ska stödja det huvudsakliga användningsändamålet eller anpassas till det. I den mer detaljerade planeringen bör man se till att möjligheterna att använda området för rekreation inte äventyras och att områdena i huvudsak används för allmän rekreation. Beteckningen hindrar inte nuvarande verksamhet enligt speciallagar som närmare styr områdesanvändningen, till exempel marktäkt.

Rekreationsområdesbeteckningen begränsar inte bedrivandet av jord- och skogsbruksnäringar. Skogslagen tillämpas på rekreationsområden. En privat markägare kan också bedriva rekreation och turism på sitt område eller erbjuda området till kommunen för inlösning.

Läget för och omfattningen av målområden för rekreationsbruk fastställs i den mer detaljerade planeringen så att områdena i första hand ligger på mark som ägs eller förvaltas av staten, kommunen eller Föreningen Nylands friluftsområden. Beteckningen fastställer inte hur omfattande rekreationsområdet ska vara. Syftet med att utveckla målområden för rekreationsbruk är att beakta miljöns attraktionsfaktorer och särdrag som en del av landskapets

rekreationsnätverk och ekologiska nätverk. Beroende på objekt kan detta till exempel innebära bättre tillgänglighet, bibehållande av natur- eller landskapsvärden eller utveckling av tjänster och servicestrukturer.

När målområdenas tillräcklighet och dragningskraft bedöms, är de centrala kriterierna till exempel befolkningsmängden och -strukturen i närområden, tillgänglighet, rutter till större rekreationsområden samt områdets mångsidighet. Gränserna för områdets ekologiska och sociala bärkraft kan betraktas som kriterier för hur tillräckligt området är. Det väsentliga är att området ensamt eller tillsammans med andra närliggande rekreationsområden kan erbjuda tillräckliga rekreationsmöjligheter i förhållande till efterfrågan på rekreationsområden.

Vid förverkligandet av rekreationsområdena och målområdena för rekreationsbruk ska särskild uppmärksamhet fästas vid miljöns kvalitet, så att förhållandena för rekreation och friluftsliv ordnas på ett sådant sätt att kvaliteten på rekreationsupplevelserna inte försämras. Rekreationsbruket får inte slita på naturen i området, så att naturvärdena och/eller de estetiska värdena försämras för mycket eller så att mängden rekreationsbruk ger upphov till för stor trängsel i förhållande till områdets storlek eller utrustningsnivån, vilket försämrar rekreationsupplevelsen. En utvecklingsplan för rekreationsområden kan utarbetas för att styra hur människor rör sig i området och den interna inriktningen på användningen.

Målområdena för rekreationsbruk omfattas inte av bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Skogslagen tillämpas på målområden för rekreationsbruk.

Huvudansvaret för förverkligandet av rekreationsområdena ligger hos kommunerna, eftersom största delen av de områden som har anvisats för rekreation i Nylandsplanen ägs av kommuner. Kommunerna kan även påverka anskaffningen och utvecklingen av områden via medlemskap i friluftsområdesföreningen.

Beteckningen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner inbegriper lokala rekreations- och friluftsområden, där kommunen ansvarar för planeringen. I Nylandsplanen tas inte ställning till utvecklingen av lokala rekreationsområden på utvecklingszonerna för tätortsfunktioner förutom vad som förutsätts i beteckningens planeringsbestämmelse.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Rekreatiomsområdenas gränser har angetts så att de stämmer överens med områdesgränserna i de gällande planerna. Ett undantag utgör de rekreatiomsområden där nya skyddsområdesreserveringar har anvisats. I dessa fall har rekreatiomsområdet i planen eller en del av det ändrats till ett naturskyddsområde. Dessutom har gränserna för en del rekreatiomsområden utvidgats eller dragits samman så att de bättre motsvarar gränserna i kommunplanerna och markägarförhållanden.
- Målområde för rekreatiomsbruk är en ny beteckning. Målområdenas läge bygger på rekreatiomsområdena i de gällande landskapsplanerna, men beteckningssättet och bestämmelsen har ändrats för att bättre motsvara det översiktliga framställningssättet i Nylandsplanen. Som målområden för rekreatiomsbruk anvisas områden på mindre än 50 hektar, som i de gällande landskapsplanerna har angetts som rekreatiomsområden. En del små och närbelägna rekreatiomsområden som har anvisats i de gällande landskapsplanerna har i Nylandsplanen slagits ihop så att de anges med en beteckning för målområde för rekreatiomsbruk.
- Bygginstränkningen för rekreatiomsområden gäller sådana rekreatiomsområden som är mer än 50 hektar stora. Bygginstränkningen enligt de gällande planerna gällde rekreatiomsområden på mer än 5 hektar.
- Som nya rekreatiomsområden anges rekreatiomsområdet Tali-Storhoplax på gränsen mellan Helsingfors och Esbo, Oitans rekreatiomsområde i Esbo, Havsrastböle rekreatiomsområde i Helsingfors och rekreatiomsområdet i Dickursby centralpark i Vanda. I de gällande landskapsplanerna är dessa områden för tätortsfunktioner genom vilka en sträckning för behov av grönförbindelse har anvisats. Med undantag av Dickursbyområdet ligger de nya rekreatiomsområdena i anslutning till ett skyddsområde. I den gällande generalplanen för Helsingfors, utkastet till generalplan för Norra och Mellersta

Esbo samt utkastet till generalplan för Vanda har områdena anvisats för allmän rekreation.

- Med beteckningen Målområde för rekreatiomsbruk anvisas Vårdö och Villinge utanför Helsingfors samt södra delen av Fåfångholmen i Borgå skärgård, vilka inte har anvisats för rekreation i de gällande landskapsplanerna.
- Inga friluftsleder anvisas.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Rekreatiomsområden och målområden för rekreatiomsbruk utgör en viktig del av det ekologiska nätverket i och i närheten av tätortsområden. Rekreatiomsområdena skapar även en trivsamt och mångsidigt livsmiljö i närheten av tätortsområdena. Beteckningen gör att funktioner som stöder det huvudsakliga användningsändamålet och konstruktioner som hänför sig till dem kan anvisas i rekreatiomsområden. I jämförelse med de gällande planerna ger planlösningen den detaljerade planeringen större tolkningsutrymme bl.a. i fråga om de områden som i de gällande planerna har anvisats som rekreatiomsområden, men som nu har ändrats till målområden för rekreatiomsbruk. Placeringen, storleken, omfattningen och genomförandet av de områden som anvisas med målområdesbeteckningen definieras mer exakt i den mer detaljerade planeringen. Rekreatiomsområden omfattas av bygginstränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Det ökande rekreatiomsbruket förutsätter planering, förverkligande och underhåll av trafikarrangemangen i närheten av rekreatiomsområdena. Den ökande trafiken kan till exempel kräva att gamla parkeringsarrangemang eller förbindelser för lätt trafik förbättras och att nya byggs. Den ökade användningen av rekreatiomsområdena kräver att områdena utrustas, till exempel att avfallshanteringen ordnas. Detta ökar belastningen på samhällsförslörningen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Rekreatiomsområdena och målområdena för rekreatiomsbruk upprätthåller naturens mångfald och tryggar arternas förutsättningar för att röra sig i synnerhet när rekreatiomsområdet ligger i eller i närheten av bebyggd miljö. Rekreatiomsanvändning av områdena förutsätter dock i viss mån bearbetning av miljön, till exempel skogsårdsåtgärder samt anläggning och underhåll av leder, parkeringsområden eller utrustning. Den ökande rekreatiomsanvändningen kan också medföra slitage på miljön. Med tanke på slitaget är det viktigt att dimensionera användningen av områdena korrekt i förhållande till områdets slitagetålighet och känslighet.

Områden som bevaras obebyggda intill tätortsstruktur har betydelse för anpassningen till och dämpningen av klimatförändringen. Rekreatiomsområdena kan samtidigt tjäna som till exempel översvämningsskyddsområden och jämna ut temperaturskillnaderna.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

De rekreatiomsområden och målområden för rekreatiomsbruk som anvisas i Nylandsplanen är i huvudsak i kommunernas, statens eller rekreatiomsområdesföreningens ägo. Därmed blir anskaffningskostnaderna för rekreatiomsområdena och de ekonomiska konsekvenserna av dem små. De konstruktioner och leder som rekreatiomsområdena förutsätter samt underhållet av dem ger upphov till kostnader. Rekreatiomsområdena kan främja verksamhetsmöjligheterna för turismnäringarna eller olika företag som tillhandahåller fritidstjänster. Rekreatiomsområdena är betydande producenter av ekosystemtjänster och har stort ekonomiskt värde. Beteckningarna för rekreatiomsområden och målområden för rekreatiomsbruk begränsar inte bedrivandet av skogsbruk. En privat markägare kan också idka näringsverksamhet genom att tillhandahålla turism- och rekreatiomstjänster på området eller erbjuda området till kommunen för inlösnings.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Rekreatiomsområdena ger möjlighet till rekreatiom, friluftsliv och motion samt till

upprätthållande av det psykiska välbefinnandet. Närbelägna, högklassiga och mångsidiga rekreatiomsområden kan öka bostadsområdenas trivsel och dragningskraft. Rekreatiomsområdena ökar även trivseln i livsmiljöerna genom att dämpa buller och binda luftburna partiklar. Rekreatiomsområdena har även betydelse som undervisnings- och forskningsobjekt. Det ökande rekreatioms- och friluftslivet kan ställvis även upplevas som negativt i den närmaste omgivningen kring områdena och lederna.

5.5.3 Behov av grönförbindelse

Planlösningens beskrivning och motivering

Som behov av grönförbindelse anges de förbindelser på landskapsnivå i det ekologiska nätverket och rekreatiomsnätet vilkas genomförande och utveckling är ytterst viktigt på grund av förändringstryck till följd av annan markanvändning och hindrande inverkan. För att identifiera förbindelsebehoven har man använt information om Nylands värdefulla naturområden och ekologiska nätverk som har tagits fram med Zonation-metoden (Nylands ekologiska nätverk på basis av Zonation-analyser). Behoven av grönförbindelser grundar sig också på gällande landskapsplaner och befintlig markanvändning som uppfyller denna princip.

Alla befintliga eller identifierade grönförbindelser anges inte på landskapsplanekartan, utan de beaktas genom de allmänna planeringsbestämmelserna och bestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner. I etapplandskapsplanerna anvisas även förbindelser med dåliga ekologiska kopplingar, och man ska fästa särskild uppmärksamhet vid att förstärka dessa förbindelser när markanvändningen och/eller trafikinfrastrukturen utvecklas. Uppgifterna om ställen som korsar vägar och banor har tagits från NTM-centralens utredningar om viltstängsel och risker för älgolyckor samt från kommunerna.

Grönförbindelserna i Nylandsplanen har alltid både en rekreatiomsrelaterad och en ekologisk uppgift. Förbindelsernas relation till den övriga markanvändningen och därmed även behovet av förbindelserna ser olika ut i olika delar av

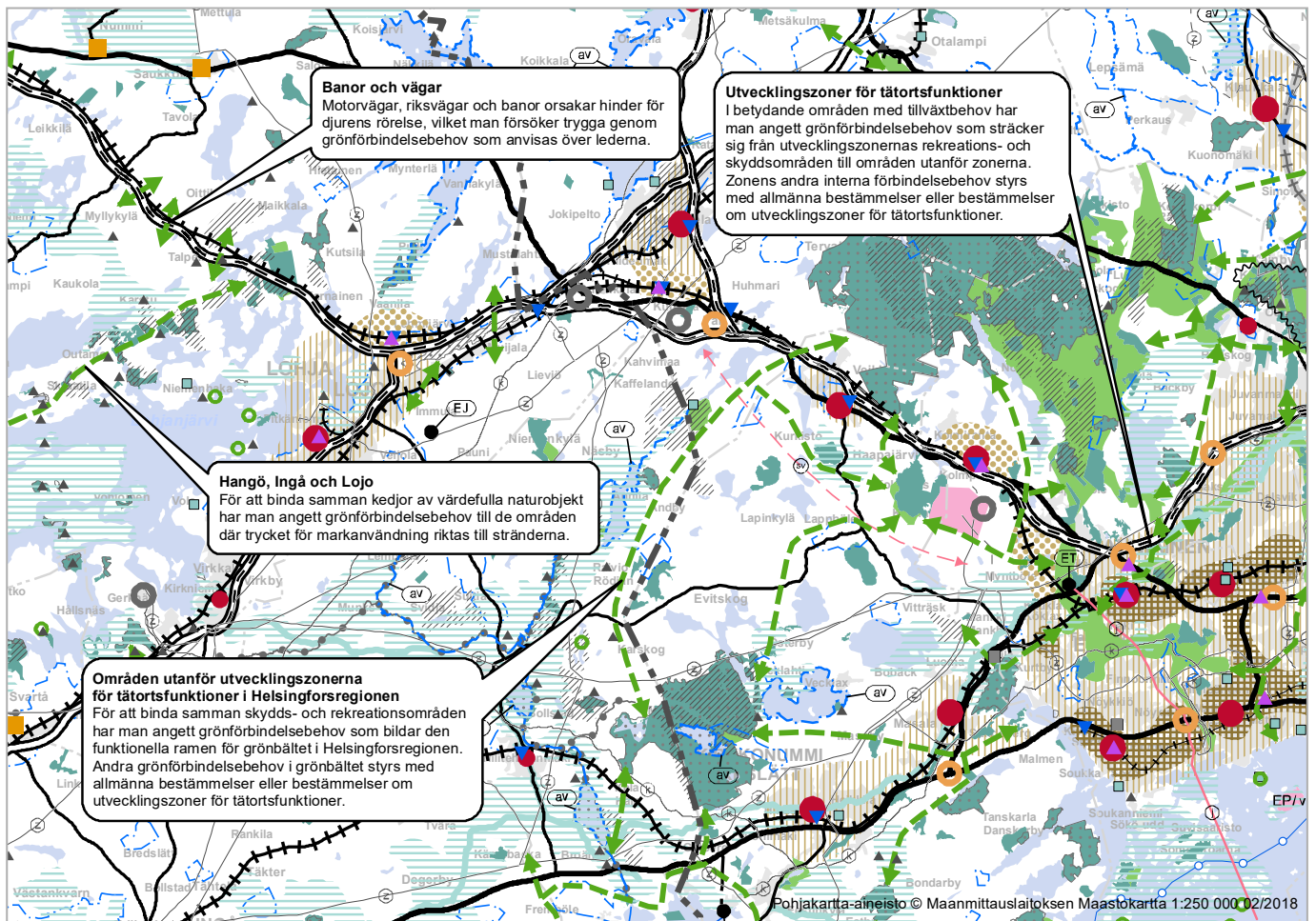


Bild 36. Anvisningsprinciper för behov av grönförbindelse i områden av olika typer.

landskapet. Antalet förbindelser som anges och längden på de enskilda förbindelserna varierar från område till område. Huruvida förbindelsen fokuserar på rekreation eller ekologi varierar. De största inbördes skillnaderna i anvisningsprinciperna finns mellan utvecklingszonerna för tätortsfunktioner, Helsingforsregionens grönbälte och de s.k. vita områdena i planerna (Bild 36).

I utvecklingszonerna för tätortsfunktioner anvisas förbindelser som löper genom dem och förbindelser från zonen rekreations- eller skyddsområden som leder ut ur zonen. Lösningen genomförs i utvecklingszonen för tätortsfunktioner som anges i Helsingforsregionens etapp-landskapsplan. I utvecklingszonen för tätortsfunktioner råder det ett särskilt byggnadstryck och behov av att samordna olika funktioner.

Inom utvecklingszoner för tätortsfunktioner grundar sig de anvisade behoven av grönförbindelser bl.a. på befintliga friluft- och rekreationsområden samt på korridorer som bildas av skogar, åkrar och floddalar. Med beteckningen för behov av grönförbindelse anges befintliga och välfungerande förbindelser men också nya förbindelser som behövs eller förbindelser som ska utvecklas, där den nuvarande förbindelsen är dålig.

I de utvecklingszoner för tätortsfunktioner som ligger utanför Helsingforsregionen anvisas i regel inga grönförbindelser. Ett undantag utgörs av de områden som är särskilt viktiga och där det inte finns alternativa korridorer för genomförandet av grönförbindelser. Syftet med planeringsbestämmelsen för beteckningen är

att säkerställa att förbindelserna beaktas i alla zoner i den mer detaljerade planeringen.

I Helsingforsregionen råder ett byggnadstryck också utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Grönförbindelserna anges som långa förbindelser som långa förbindelser som förenar skydds- och rekreationsområdena så att lösningen stöder utvecklingen av Helsingforsregionens grönbälte och dess enhetlighet.

På övriga områden är behoven av grönförbindelser som anges i regionernas etappplaner i regel korta förbindelser som leder genom vägar och banor av betydelse på riks- eller landskapsnivå. Orsaken är konstruktionernas hindrande verkan. Behovet av att upprätthålla och förverkliga förbindelserna är i första hand ekologiskt.


Nylandsplanens behov av grönförbindelse samt ändringarna i de gällande landskapsplanerna anges i kartbilaga V6.

Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller behoven av grönförbindelser:

Det ska tas i beaktande vilken betydelse vidsträckta, sammanhängande natur- och kulturlandskapsområden har för stävandet av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen, för utvecklingen av jord- och skogsbruket och näringar som stöder dem samt för naturens mångfald och rekreationsbruk. Man ska undvika att vidsträckta, sammanhängande obebyggda områden splittras och att deras areal blir mindre, särskilt på områden som ligger utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Utvecklingen av helheten med Helsingforsregionens grönbälte ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen.

I den mer detaljerade planeringen som gäller tätorterna ska möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt tillgängligheten till dagliga tjänster främjas. Därtill ska tillräckliga rekreationsmöjligheter och rekreationsförbindelser till rekreationsområden på landskapsnivå tryggas.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Behov av grönförbindelse</p> <p></p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges de behov av förbindelser i det ekologiska nätverket och rekreationsnätet på landskapsnivå som förutsätter samordning med den övriga markanvändningen för att de ska kunna förverkligas. Beteckningen anger inte förbindelsens exakta placering eller bredd i terrängen.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska ses till att förbindelsebehovet som anges med beteckningen bevaras eller förverkligas på ett sätt som tryggar arternas möjligheter att röra sig, rekreations- och friluftsmöjligheterna samt som upprätthåller landskaps- och naturvärdena. Då grönförbindelsens exakta läge avgörs ska man ta reda på om förbindelsen har förutsättningar att utgöra en del av det större ekologiska nätverket och rekreationsnätet.</p>

Planeringsbestämmelser som rör grönförbindelsebehov ingår dessutom i beteckningen för utvecklingszon för tätortsfunktioner, beteckningarna för riktgivande sträckning för vägar och banor samt beteckningen för behov av trafikförbindelse.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Beteckningen som anger ett behov av grönförbindelse är en utvecklingsprincipbeteckning och omfattas inte av bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Vid genomförandet är det viktigt att förbindelsen förblir fungerande både ekologiskt och i rekreationshänseende och att en tillräcklig koppling mellan skydds- och rekreationsområdena kan tryggas. I områden som ägs av staten och förvaltas av Forststyrelsen styr landskapsplanen myndighetens verksamhet så att målsättningarna i planen ska beaktas när ändringar i markanvändningen och markägandet planeras och genomförs. Skogslagen tillämpas på influensområden för beteckningen för behov av grönförbindelse.

Beteckningen för grönförbindelsebehov anger den riktgivande sträckningen för grönförbindelsen. Landskapsplanen visar inte förbindelsens exakta placering eller bredd i terrängen. Pilens huvud visar i vilken riktning förbindelsebehovet löper med undantag av skärningspunkterna mellan två eller flera förbindelsebehov, där inget pilhuvud har märkts ut. Vissa grönförbindelser anges invid etapplandskapsplanernas gränser och över dem, varvid förbindelsen ska beaktas i den mer detaljerade planeringen på båda sidorna av planernas gräns.

När grönförbindelserna förverkligas ska det för varje förbindelse göras en bedömning av om tyngdpunkten ligger på rekreation eller ekologi. Detta styr på ett avgörande sätt förbindelsens struktur och egenskaper i anknytning till bl.a. dess bredd. Med tanke på ekologiska kopplingar är enhetliga livsmiljöer viktiga i synnerhet för djur som rör sig på marken. Andra arter, t.ex. fåglar och insekter, kan röra sig och sprida sig från en livsmiljö till en annan även då en enhetlig

koppling saknas. Med tanke på rekreation är fungerande förbindelser förknippade bland annat med terrängens lättillgänglighet, rutter och landskapsvärden. I samband med den mer detaljerade planeringen ska man beakta rekreationsbrukets eventuella negativa konsekvenser för hur förbindelsen ekologiskt sett fungerar. Till exempel kan mycket smala ekologiska förbindelser försämrats, om de används också som rekreationsleder.

När grönförbindelser förverkligas ska man i mån av möjlighet utnyttja befintliga områden som har reserverats för rekreation eller obebyggda områden som lämpar sig för detta ändamål och reservera dem för rekreationsanvändning i den mer detaljerade planläggningen. Beteckningen för behov av grönförbindelse definierar dock inte de nödvändiga områdesbehoven, utan varje beteckning förverkligas via den mer detaljerade planeringen på ett sådant sätt att de har olika detaljer. Det är inte ändamålsenligt att styra rekreationsanvändningen till områden som används för ett intensivt jord- och skogsbruk och som är i privat ägo. Landskapsplanens beteckning för behov av grönförbindelse ger inte sådana rättigheter att använda området för rekreation som skulle överskrida allemansrätten, och beteckningen medför inga skyldigheter för markägaren att förverkliga beteckningen.

Betydelsen av och sträckningen för en grönförbindelse ska alltid bedömas som en del av ett större ekologiskt nätverk och rekreationsnät på landskapsnivå. På landskapsnivå är det ytterst viktigt att grönförbindelserna är ekologiskt fungerande, så att arternas möjligheter att röra sig kan tryggas så väl som möjligt. Förbindelsebehovets betydelse för rekreationen är dock i allmänhet större ju tätare samhällsstrukturen är. Den ekologiska betydelsen framhävs på platser där grönförbindelserna korsar vägar eller banor. Huvudsyftet med dessa förbindelser är att trygga djurens färdvägar, men samtidigt har de även ett ekologiskt, viltvårdsrelaterat och trafiksäkerhetsfrämjande syfte. När trafikledskonstruktioner repareras och förnyas bör man också beakta behovet av grönförbindelser och grönförbindelsernas funktionsduglighet.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Antalet grönförbindelsebehov på plankartan har minskat och framställningssättet har gjorts mer översiktligt för att motsvara den översiktliga granskningsnivån i Nylandsplanen. När det gäller förbindelsebehov på landskapsnivå anges endast de förbindelser som påverkas av förändringstryck till följd av annan markanvändning eller konstruktionernas hindrande verkan.
- Bestämmelsernas styrande verkan betonas mer än tidigare vid förverkligandet av grönförbindelserna. Beteckningens planeringsbestämmelse och de allmänna planeringsbestämmelserna förutsätter att både de lokala grönförbindelserna och grönförbindelserna på landskapsnivå tryggas i den mer detaljerade planeringen. Behov av grönförbindelser inom tätorterna har i regel inte angetts på kartan, utan kommunerna har genom bestämmelsen för utvecklingszon för tätortsfunktioner getts ansvaret för att trygga dem i den egna planeringen.
- Omnämmandet av rekreationsområden har tagits bort ur bestämmelsen, eftersom det har ansetts att styrningen av dem i första hand ska ske genom bestämmelserna om rekreationsområden och målområden för rekreationsbruk.
- Utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner har fler och längre förbindelsebehov än tidigare anvisats. Förbindelserna förenar de rekreations- och skyddsområden som har anvisats i landskapsplanen. Nya förbindelsebehov anvisas också genom vägar och banor.
- Förverkligandet av grönförbindelsebehoven styrs via beteckningsbeskrivningen, bestämmelserna och tolkningen av dem. Genom denna helhet kan den styrande verkan anses vara minst lika stark som i de gällande planerna.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Grönförbindelsebehoven i landskapsplanen är en utvecklingsprincipbeteckning, vilket innebär att deras inverkan på områdesanvändningen är flexibel och preciseras i den fortsatta planeringen. Sättet att framställa grönförbindelsebehoven har gjorts mer översiktligt, vilket ökar utrednings- och planeringskyldigheterna i anknytning till förverkligandet av grönförbindelsebehoven i den mer detaljerade planeringen. Förverkligandet av grönförbindelsebehovet förutsätter att området lämnas utanför byggandet, så att byggnadstrycket och de förändringar som byggandet medför i områdesanvändningen riktas åt annat håll. Grönförbindelsebehoven utgör en viktig del av det ekologiska nätverket i bebyggda områden.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Förverkligandet av grönförbindelsebehoven ökar planerings- och byggkostnaderna. Grönförbindelser som passerar över eller under leder med livlig trafik ökar trafiksäkerheten, eftersom till exempel antalet hjortdjursolyckor minskar till följd av grönförbindelserna. Grönförbindelser kan skapa förutsättningar för lätttrafikleder.

Konsekvenser för naturen och miljön

Grönförbindelsebehoven upprätthåller och möjliggör arternas förutsättningar för att röra sig, främjar naturens mångfald och tryggar bevarandet av det ekologiska nätverket samt nätverkets funktion. I tätortsområden är grönförbindelserna viktiga för stadsnaturen och stadsekologin. I stadsområden binder vegetationen i grönförbindelserna orenheter i luften.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Byggandet av parker och närrekreationsområden ger upphov till grundläggnings- och underhållskostnader. Det är dyrt att bygga stora eko-dukter, men med hjälp av dem kan man minska kostnaderna för viltolyckor. I tätortsområden

kan grönförbindelser fungera som områden för mångsidigt rekreativt bruk och stödja turismföretagande.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Grönförbindelsebehoven upprätthåller det trivsamma och mångsidiga landskapet samt den bebyggda miljön i tätortsområden och erbjuder invånarna möjligheter till rekreation, motion och friluftsliv. I tätorter kan grönförbindelserna stödja sig på bebyggda miljöer av landskapsmässigt och historiskt värde, upprätthålla dem och ge dem funktionellt mervärde. Skogbevuxna grönförbindelser kan fungera som bullerhinder och ekodukter kan öka möjligheterna att röra sig på ett säkert sätt.

5.5.4 Skyddsområden

Planlösningens beskrivning och motivering

Som naturskyddsområden anges sådana områden som med stöd av naturvårdslagen skyddas eller är avsedda att skyddas. I kartbilaga V2 anges de naturskyddsområden som överförs från de gällande planerna, som föreslås att strykas och som anges som nya områden. För de olika objektens del motiveras planlösningen i bilagsmaterialet nr 2.

Avgränsningen av skyddsområdena baserar sig på följande material:

- Naturskyddsområden som har förverkligats (naturskyddsområden som inrättats med stöd av naturvårdslagen på statsägd mark och privat mark, miljöförvaltningens databas 13.8.2019)
- Statsägda områden som lämpar sig som skyddsområden (ur Forststyrelsens material, de nyaste uppgifterna från 14.8.2019)
- Områden som ingår i riksomfattande naturskyddsprogram och Natura 2000-programmet som ska förverkligas med stöd av naturvårdslagen
- Naturutredningar för Nylandsplanen 2050 (Faunatica Oy 2019)

- Riksomfattande inventering av förslag till kompletteringsprogram för skydd av myrar (NTM-centralen i Nyland 2014)
- Övriga aktuella uppgifter enligt naturinventeringar och uppgifter om kommunal planläggning (källan och avgränsningens övriga motiveringar anges i tabellen)
- Etapplandskapsplan 4 för Nyland

Områden som skyddas med stöd av naturvårdslagen är nationalparker, naturreservat och andra naturskyddsområden. Som skyddsområden anvisas även andra områden som grundar sig på myndighetsbeslut och som kan förverkligas genom naturvårdslagen. Dessa är områden som ingår i riksomfattande naturskyddsprogram för myrar, fågelvatten, lundar och gamla skogar samt Natura 2000-programmets områden till den del det i samband med beslutsprocessen bestämts att områdena ska förverkligas med stöd av naturvårdslagen. Dessutom anvisas ur naturskyddssynpunkt värdefulla områden som ägs av staten och är avsedda att skyddas. Områdesgränserna baserar sig på Finlands miljöcentral, NTM-centralen i Nylands och Forststyrelsens databaser.

I Nylandsplanen anvisas också andra, delvis nya skyddsområdesreserveringar för att fördröja processen där naturens mångfald försämras i södra Finlands vegetationszoner och för att stödja värnandet om naturvärden. Som skyddsområden anvisas också naturobjekt som är värdefulla på åtminstone landskapsnivå som kompletterar det befintliga nätverket av skyddsområden och på vilka det har bedömts finnas grunder för att områdena kan förverkligas som naturskyddsområden. Områdena baserar sig på resultaten av Nylands förbunds naturutredningar, naturutredningar som utarbetats i samband med kommunal planläggning samt på övriga uppgifter om naturvärden på minst landskapsnivå. De övriga uppgifterna omfattar också föreslagna avgränsningar för kompletteringsprogrammet för skydd av myrar, eftersom de kan förverkligas med stöd av naturvårdslagen på grund av deras riksomfattande naturvärden.

Enligt markanvändnings- och bygglagen ska i landskapsplanen anges för landskapets utveckling nödvändiga områden, som även



skyddsområden hör till. De riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsätter att det genom planläggning på landskapsnivå främjas bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är viktiga för naturens mångfald. Värnandet av naturvärden ska ges speciell uppmärksamhet enligt kraven på landskapsplanens innehåll. Säkrandet av naturens mångfald förutsätter också att nya skyddsområden anvisas i Nyland.

I planförslaget motiveras anvisandet av skyddsområden i allmänhet med att det på respektive område finns naturvärden åtminstone på landskapsnivå som kan förverkligas genom naturvårdslagen. I planen ingår också sådana skyddsområden som har konstaterats vara av betydelse på landskapsnivå i samband med arbetet med den gällande etapplandskapsplanen 4. Dessa har angetts med en motsvarande planbeteckning i den nämnda planen. Skyddsområdena

anges med en områdesreservering, vars planeringsbestämmelse styr myndighetsverksamhet. I sina beslut ska en myndighet beakta att beslutet inte äventyrar eller försämrar de natur- och miljövärden på grund av vilka området ska bli ett skyddsområde. Gällande skyddsområden enligt landskapsplanen omfattas av en villkorlig bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen, och skogslagen tillämpas inte inom deras områden.

Antalet skyddsområden som anvisas är större än i de gällande landskapsplanerna. Arealen av alla skyddsområdesbeteckningar som anges i Nylandsplanen uppgår till sammanlagt 105 489 ha, av vilken cirka 14 procent anges som nya områden. Arealen av de nya områdena uppgår till sammanlagt 14 533 ha, av vilken största delen är områden som redan har förverkligats som naturskyddsområden och många stora områden ligger på havsområden (kartbilaga V2). Ett större antal nya skyddsområden anvisas i västra Nyland

jämfört med östra Nyland, vilket beror dels på skillnaderna i förekomsten av naturvärden, dels på att utredningar om naturvärden har betonats enligt markanvändningens förändringstryck. När det gäller vissa objekt har kommunerna i västra Nyland också i större utsträckning producerat sådan information om naturvärden på landskapsnivå som kan tillämpas vid utarbetandet av landskapsplanen. Denna information har producerats för kommunal planläggning. De skyddsområden som anvisats på Helsingfors stads område motsvarar stadens naturskyddsprogram. När det gäller nationellt värdefulla myrområden grundar sig skyddsområdesbeteckningarna på de naturuppgifter och geografiska datamängder som producerats i samband med arbetet med förslaget om komplettering av myrskyddet (2012–2015). Med en skyddsområdesbeteckning anges de områdesavgränsningar som anges i förslaget om komplettering av myrskyddet, eftersom de har naturvärden av riksintresse och kan förverkligas genom naturvårdslagen. För utarbetandet av landskapsplanen har man gjort en granskning av de naturutredningar som har utarbetats för generalplanläggningen i Ingå och Kyrkslätt (Keiron Ab 2020) där man granskar hur aktuella uppgifterna om vissa objekt är. Resultaten från granskningen har beaktats i planlösningarna.

Genom skyddsområdena tryggas arternas och naturtypernas mångfald samt det ekologiska nätverkets funktionsduglighet, samtidigt som de säkerställer att nationallandskap, kulturarv och rekreations- och friluftsmöjligheter bevaras. På en del skyddsområden har man identifierat ett behov att i större utsträckning utveckla rekreation och turism med beaktande av objektets skyddsvärden. Sådana områden är bl.a. Skanslandet och Kungsholmen utanför Helsingfors, som utvecklas av Helsingfors stad med stöd av stadens havsstrategi, samt nationalparkerna i Noux och Sibbo storskog, som utvecklas av Forststyrelsen. Hur rekreation, turism och skydd samordnas tas i beaktande i samband med skyddsbeslut för dessa områden.

Små skyddsområden, dvs. områden som är mindre än 5 hektar eller smalare än 200 meter (t.ex. floddalar), anvisas inte i Nylandsplanen. Lösningens centrala grund är målet om en tydlig plankarta och landskapsplanens uppgift som en översiktlig plan. Objekt som är mindre än

5 hektar eller smala områden har inte samma betydelse för styrningen av områdesanvändningen på landskapsnivå som större områden. Små skyddsområden som redan har förverkligats har skyddats genom beslut i enlighet med naturvårdslagen och en del områden har införskaffats staten på grund av naturskydd. I enlighet med de allmänna planeringsbestämmelserna ska man i samband med den mera detaljerade planeringen beakta miljöns värdefulla särdrag och trygga naturvärden. Denna bestämmelse gäller också små objekt som är värdefulla ur naturskyddssynpunkt. De områden som enligt naturinventeringarna är värdefulla på landskapsnivå ska beaktas i den mer detaljerade planeringen också direkt i enlighet med markanvändnings- och bygglagen (krav på de kommunala planernas innehåll MBL 39 § och 54 §).

Det är möjligt att inrätta naturskyddsområden enligt naturvårdslagen på en del av dessa områden. I kartbilaga V3 anges de värdefulla naturobjekten på landskapsnivå som inte anges på plankartan.

Utredandet av naturvärden på landskapsnivå har gjorts med sådan precision som utarbetandet av landskapsplanen förutsätter. För att identifiera naturvärden åtminstone på landskapsnivå har man låtit göra en naturutredning för Nylandsplanen där uppgifter vid behov har kompletterats också genom terrängkartläggningar 2017–2018. Vid valet av de objekt som behandlas i utredningen har man betonat de markanvändningsområden som präglas av förändringstryck samt de områden som ingår bland den mest värdefulla femtedelen i granskningen av geografisk information som omfattar hela landskapet (Zonation). Dessutom har man fått kännedom om eventuella objekt på landskapsnivå bland annat utifrån kommunernas naturutredningar och den respons som gavs i samband med beredningen av etapplandskapsplanen 4. Naturobjekt har bedömts som värdefulla på landskapsnivå med enhetliga kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland (Nylands förbund 2012). När det gäller uppgifter om naturobjektens naturtyper, arter och annan ekologisk betydelse har man identifierat de delar som är av betydelse på landskapsnivå med hjälp av dessa kriterier. Uppgifterna grundar sig på observationer i terrängen och på naturexperternas

tolkningar av annat material, till exempel flygbilder. Resultaten från Zonation-analyserna har utnyttjats vid bedömningen av naturobjekt endast när det gäller resultaten från en utredning om det ekologiska nätverket på landskapsnivå (2018). Det ekologiska nätverkets delar av betydelse på landskapsnivå kan ge mervärde för några objekt i enlighet med de ovannämnda kriterierna. Vid utarbetandet av landskapsplanen har man utnyttjat uppgifter som samlats på olika sätt, och antingen Nylands förbund har konstaterat att dessa uppgifter kan utnyttjas eller uppgifterna har granskats av en konsult som specialiserat sig på naturutredningar, och vid behov har dessa uppgifter kompletterats genom terrängutredningar. Det har inte varit motiverat att göra nya terrängarbeten i alla områden.

Efter att man har identifierat ett område som värdefullt på landskapsnivå, har man bedömt huruvida en skyddsområdesbeteckning i landskapsplanen lämpar sig för att trygga områdets naturvärden, eller om naturvärdena kan tryggas genom andra metoder. Dessa är landskapsplanens övriga beteckningar och bestämmelser, till exempel rekreationsområde, mer detaljerad planering av små objekt eller annan speciallagstiftning, såsom skogslagen eller vattenlagen. Motiveringarna för respektive område ingår i bilagsmaterialet nr 2 som innefattar eventuella myndighetsbeslut, källor för naturvärden på landskapsnivå samt eventuella andra motiveringar. I bilagsmaterialet ingår också motiveringar för huruvida avgränsningen av skyddsområdesreserveringar i betydande utsträckning har ändrats jämfört med utredningarnas resultat med beaktande av landskapsplanens skala och framställningssätt.

Efter att planförslaget har varit framlagt till påseende har några skyddsområdesavgränsningar minskats och några skyddsområden har strukits ur planen på grund av anmärkningarna och övriga nya uppgifter. Den del av ett skyddsområde som har strukits ur planen ersätts inte med andra sådana beteckningar som inte har ingått i förslagen till landskapsplaner som var framlagda.

Naturen är en föränderlig entitet och informationen om naturvärden preciseras kontinuerligt. Det kan förekomma naturvärden på landskapsnivå också på andra områden än på de


områden som identifierats under detta planarbete. I de utredningar av naturvärden som görs senare vore det skäl att identifiera värden på landskapsnivå med hjälp av enhetliga LAKU-kriterier som är lämpliga för Nylands område, så att de olika rapporterna skulle ha så jämförbara och inbördes kompletterande data som möjligt. NTM-centralen i Nyland producerar noggrannare naturinformation som utnyttjas vid förverkligandet av skyddsområden. Vid utarbetandet av kommunala planer och i den övriga mera detaljerade planeringen av områdesanvändningen ska man utarbeta naturutredningar som är noggrannare än de utredningar som gjorts för landskapsplanen.

Områdesspecifika uppgifter som ingår i de naturutredningar som gjorts för Nylandsplanen lämnas till kommunerna och vid behov till andra parter för den mer detaljerade planeringen. Kommunerna har möjlighet att använda uppgifterna vid planeringen av markanvändningen samt att anvisa områden med beteckningar som tryggar naturen men är mer flexibla än skyddsområdesreserveringen.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller naturvärden:

I den mer detaljerade planeringen och områdesanvändningen ska områdenas värdefulla särdrag tas i beaktande och naturens, landskapets och kulturmiljöns värden tryggas. I den mer detaljerade planeringen ska man kontrollera de senaste uppgifterna om värdefulla områden, objekt och förbindelser som ingår i myndighetsbeslut, inventeringar eller register samt noggrannare gränser för områden och objekt.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Skyddsområde</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges områden som skyddats och som är avsedda att skyddas med stöd av naturvårdslagen. Sådana är nationalparker, naturreservat och andra naturskyddsområden eller naturområden som i övrigt konstaterats vara värdefulla på landskapsnivå. Med beteckningen anvisas också områden som ingår i skyddsprogram och områden som hör till programmet Natura 2000, till den del som det i samband med beslutsprocessen bestämts att områdena ska förverkligas med stöd av naturvårdslagen. Med beteckningen anges inga små objekt.</p> <p>Ett skyddsområde kan också vara ett område som innehas av en myndighet som även på andra grunder än naturvårdslagen har fattat beslut för att trygga skyddet av området. De exakta gränserna för ett skyddsområde som förverkligats och fredningsbestämmelserna som berör området framgår av myndighetsbeslutet i fråga.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL. Till beteckningen hänför sig inte skyddsbestämmelser enligt 30 § i MBL.</p>	<p>På ett område som anvisats som skyddsområde får inte planeras åtgärder som äventyrar eller försämrar de natur- och miljövärden som utgör grunden för att området är ett skyddsområde eller på basis av vilka målet är att området ska inrättas som ett skyddsområde.</p>

Planeringsbestämmelser om naturvärden ingår dessutom i beteckningen för utvecklingszon för tätortsfunktioner, beteckningarna för riktgivande sträckning för vägar och banor, beteckningen för behov av trafikförbindelse, beteckningen "Ur naturskyddssynpunkt värdefullt område i försvarsmaktens bruk" samt beteckningen "Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är ett naturskyddsområde".

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

I Nylandsplanen anges som skyddsområden sådana områden som har skyddats eller är avsedda att skyddas som naturskyddsområden enligt naturvårdslagen. På samma sätt som de övriga beteckningarna i landskapsplanen är skyddsområdena översiktliga och de preciseras genom planering som genomför planen och genom myndighetsbeslut. De gäller inte på området för

en kommunal plan med rättsverkningar. Beteckningen är en områdesreserveringsbeteckning som omfattas av en villkorlig bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Skogslagen tillämpas inte på gällande områden som anvisats som skyddsområden (skogslagen 2 §).

Det är NTM-centralen i Nyland som ska förverkliga de skyddsområden som anges i landskapsplanen. Förverkligandet av en skyddsområdesbeteckning, dvs. inrättande av ett naturskyddsområde, kräver ett förfarande som avses i naturvårdslagen. NTM-centralen ansvarar för detta förfarande och även markägaren kan inleda förfarandet genom att kontakta NTM-centralen. Förfarandet omfattar en förhandling med markägaren då man kommer överens om avgränsningen av skyddsområdet, fridlysningsbestämmelser som gäller området och ersättning. Markägaren kan också föreslå att staten löser in skyddsområdet, eller skyddet kan också genomföras genom ett tidsbundet avtal. Avgränsningen av ett skyddsområde och huruvida

förutsättningarna enligt 10 § i naturvårdslagen uppfylls granskas närmare från fall till fall i genomförandefasen, vid behov också med hjälp av fältbesök. I detta sammanhang preciseras avgränsningen av landskapsplanens skyddsområdesbeteckning. Förverkligandet av ett skyddsområde kräver att markägaren och NTM-centralen kommer överens om hur skyddet genomförs samt om avgränsning och ersättning. Om en mer detaljerad kommunal plan utarbetas för området, kan en skyddsområdesbeteckning i landskapsplanen preciseras även genom den kommunala planens lösningar.

Om en del av det område som angetts med en skyddsområdesbeteckning i landskapsplanen saknar naturvärden som ska skyddas genom naturvårdslagen, ska den lämnas bort från beslutet om att inrätta ett naturskyddsområde som förverkligar beteckningen och från dess avgränsning. Det finns inga skäl att på grund av en skyddsområdesbeteckning begränsa åtgärder på ett sådant delområde av landskapsplanens skyddsområde som har lämnats bort från beslutet om att inrätta ett naturskyddsområde, om skyddsområdet i tillräcklig utsträckning har

genomförts i enlighet med planens mål. Det är Nylands förbund som gör en tolkning av hur landskapsplanens mål har uppfyllts, och vid behov avger Nylands förbund ett utlåtande till en aktör som planerar åtgärder i ett område med skyddsområdesbeteckning.

I enlighet med 30 § i markanvändnings- och bygglagen kan skyddsbestämmelser ges vid planläggningen på landskapsnivå för att trygga särskilda miljövärden. En planeringsbestämmelse som gäller Nylandsplanens skyddsområdesbeteckning är ingen skyddsbestämmelse, utan beteckningen gäller på området för en kommunal plan med rättsverkningar endast när det är fråga om att ändra den kommunala planen, såsom landskapsplanens övriga styrande verkan.

Genomförandet av de skyddsområden som ingår i de riksomfattande naturskyddsprogrammen hör till Miljöministeriets uppgifter. Markägaren har rätt att kräva att området som ingår i skyddsprogrammet ska lösas in och staten är ersättningsskyldig men har vid behov också inlösningsrätt. Majoriteten av de nyländska områden som ingår i naturskyddsprogrammen har redan förverkligats.

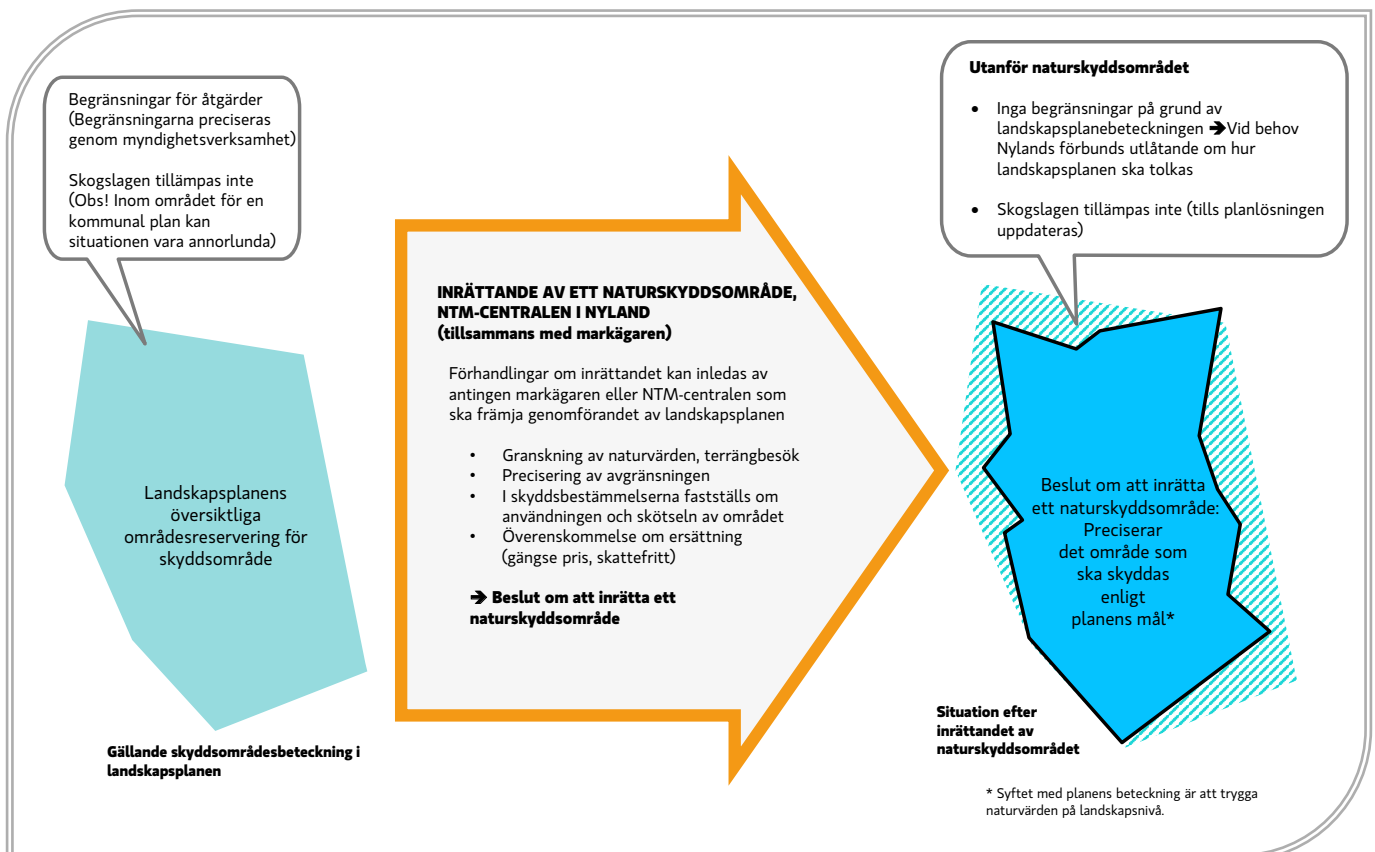


Bild 37. Förverkligandet av Nylandsplanens skyddsområdesbeteckning.

För att inrätta nya skyddsområden som anges i planen förutsätts alltid markägarens ansökan eller samtycke. NTM-centralen får inte fatta beslut om att inrätta ett skyddsområde, om markägaren och myndigheten inte har kommit överens om fridlysningsbestämmelserna för området och om ersättningar som gäller området. Inrättandet av ett naturskyddsområde ska införas i fastighetsregistret. För planarbetet har man diskuterat förutsättningar för inrättande av skyddsområden med NTM-centralen, och i Nyland har NTM-centralen de nödvändiga färdigheterna att förverkliga alla de nya skyddsområdesreserveringar som anges i landskapsplanen.

Natura 2000-programmets områden omfattas av bestämmelserna i naturvårdslagen. I landskapsplanerna anges Naturaområdena som naturskyddsområden i enlighet med statsrådets områdesgränser i de fall då det beslutats att Naturaområdet ska förverkligas med stöd av naturvårdslagen. Den som genomför ett projekt eller utarbetar en plan är förpliktad att bedöma eller låta bedöma vilka konsekvenser dessa har för Natura 2000-området. Denna skyldighet gäller oberoende av vad som anges i landskapsplanen. Med planer avses bland annat planer och vägplaner i enlighet med markanvändnings- och bygglagen.

Landskapsplanens skyddsområdesbeteckning gäller inte på området för en kommunal plan med rättsverkningskraft. Det är kommunen som ansvarar för bedömningen av hur aktuella planerna är och som överväger huruvida planerna behöver förnyas, om beaktandet av de identifierade naturvärdena så förutsätter. När det gäller anhängiga general- och detaljplaner finns det skäl att beakta naturvärdenas betydelse på landskapsnivå och att vid behov precisera de avgränsningar som anges i landskapsplanen, naturuppgifterna och sättet att beakta dem tillsammans med experter vid NTM-centralen i Nyland som ansvarar för förverkligandet av naturskyddet. Gränsen för landskapsplanens skyddsområdesbeteckning är översiktlig så att de värden som tryggas genom planeringsbestämmelsen närmare fastställs genom genomförandet enligt naturvårdslagen och den mer detaljerade planeringen. I samband med detta preciseras gränserna för skyddsområdet och beskrivs hur naturvärden på landskapsnivå i övrigt kan beaktas.

I Nylandsplanen presenteras läget för de förverkligade skyddsbesluten vid den tidpunkt då planen bereddes, och de områden som inte har förverkligats baserar sig på utredningarnas uppgifter vid beredningstidpunkten. I den mer detaljerade planeringen ska man alltid kontrollera de senaste uppgifterna om skyddsbeslut samt utreda och beakta övriga eventuella värden ur naturskyddssynpunkt som man inte visste om när landskapsplanen utarbetades.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen som gäller skyddsområdena i de gällande landskapsplanerna anvisas i helheten med Nylandsplanen i enlighet med uppdaterade och reviderade uppgifter. Beteckningssättet och principerna för planlösningen är motsvarande som i de gällande planerna.
- Nya skyddsområden har anvisats utifrån förverkligade naturskyddsbeslut, områdenas lämplighet för att förverkligas med stöd av naturvårdslagen, statsägda områden och naturvärden på landskapsnivå (LAKU-kriterier) som identifierats i olika naturutredningar.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Som skyddsområden anvisas sådana områden som med stöd av naturvårdslagen skyddas eller är avsedda att skyddas. De nya skyddsområden som anvisas i Nylandsplanen kompletterar och förstärker för sin del landskapets ekologiska nätverk. Skötseln och användningen av förverkligade naturskyddsområden styrs av de bestämmelser enligt naturvårdslagen som utfärdas i samband med skyddsbeslutet. Då man ännu inte har fattat beslut om att inrätta ett naturskyddsområde, ska myndigheterna beakta i sin verksamhet att sådana åtgärder som äventyrar eller försvagar natur- och miljövärden inte vidtas på området. I landskapsplanen anvisas bygginskränkning för naturskyddsområden i enlighet med 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Skyddsområdena medför ramvillkor och begränsningar för

områdesanvändningen, såsom byggnation och näringsverksamhet.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Skyddsområdena kan begränsa trafikledernas sträckningar samt planeringen och placeringen av konstruktioner för samhällsservice. Då de största skyddsområdena, såsom nationalparkerna, utnyttjas för rekreation, ökar trafikmängderna och det krävs eventuellt nya parkeringsarrangemang nära områdena.

Konsekvenser för naturen och miljön

Skyddsområdena bevarar naturgeografiska helheter och objekt som är typiska för landskapet och värdefulla på åtminstone landskapsnivå. Beteckningarna värnar om den naturliga mångfalden och stödjer en hållbar användning av naturvärden och naturmiljön. Områdena säkerställer skyddet av levande organismer och växtarter och bevarar den ekologiska balansen. Skyddsområdena fungerar som arternas tillväxt- och livsmiljö. Skyddsområdena utgör kärnområden i ett ekologiskt nätverk och upprätthåller nätverkets funktion. Områdena är särskilt viktiga för hotade och sällsynta arter.

Skyddsområdena erbjuder flera ekosystemtjänster för miljöreglering. Sålunda fungerar skyddsområdena som kolsänkor, de höjer luftkvaliteten, och de utjämnar temperaturskillnader och effekterna av störtregn. De har alltså en väsentlig betydelse för kontroll över och anpassning till klimatförändringen.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Staten har kostnader för att förverkliga och upprätthålla skyddsområden. Å andra sidan kan statens markinnehav växa genom anskaffning av skyddsområden. Inrättandet av naturskyddsområden begränsar användningen av områden för skogsbruk, marktäkt eller byggnation. Begränsningarna för byggande eller annan verksamhet på skyddsområdena kan medföra extra kostnader. Å andra sidan har markägarna rätt att få ersättning för inrättande av naturskyddsområden. Skyddsområdena kan stödja utvecklingen av turistnäringar, som i sin tur har positiva

effekter på regionens ekonomi och sysselsättning. Skyddsområdena genererar en mångfald av ekosystemtjänster, som delvis har ett betydande ekonomiskt värde särskilt på lång sikt.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Skyddsområdena värnar om den vackra naturen och det naturliga landskapets värden och bevarar naturens och landskapets biodiversitet. Skyddsområdena ger ökade möjligheter till rekreation i naturen, vilket främjar hälsa och välbefinnande. Skyddsområdena kan inverka på en invånares eller ett samhälles invanda rutiner, och kan då upplevas som en begränsning. Skyddsområdena överför ett värdefullt naturarv till kommande generationer och ökar invånarnas miljömedvetenhet. Skyddsområdena betjänar även forskning, undervisning och uppföljning av miljötillståndet.

5.5.5 Natura 2000-områdena

Planlösningens beskrivning och motivering

Natura 2000-områdena anvisas med en rasterbeteckning på land- och vattenområden och med en linjebeteckning vid åar. Beteckningarna har ingen egen planeringsbestämmelse, utan istället ges en allmän bestämmelse i Nylandsplanen för att beakta Natura 2000-områdena. Natura 2000-områdena beaktas ändå i den mer detaljerade planeringen i första hand utgående från naturvårdslagen.

Syftet med områdena som ingår i nätverket Natura 2000 är att trygga habitaterna för de naturtyper och arter som fastställts i naturdirektivet. Naturvårdslagen förutsätter att de naturvärden vilkas skydd utgör grunden för att ett område ingår i nätverket Natura 2000 inte avsevärt får försämrats.


I planlösningen har Natura 2000-områdena beaktats på det sätt som lagen förutsätter och en bedömning av planlösningens konsekvenser för områdena har gjorts. I plankartan anvisas inga Naturaområden som är mindre än 5 hektar, men mindre områden har ändå beaktats i Naturbedömningen. Nylandsplanens uppskattade konsekvenser för Natura 2000-områdena beskrivs i kapitel 7.6.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestäm- melsen gäller Natura 2000 -områdena:

I den mer detaljerade planeringen ska man ta i beaktande områden som hör eller har föreslagits till programmet Natura 2000, trygga områdenas enhetliga karaktär, bedöma vilka konsekvenser planen har för området och se till att de naturvärden hos området som ligger som grund för att området har föreslagits till eller tagits med i nätverket Natura 2000 inte avsevärt

försämras. Planens konsekvenser och krav för godkännande ska utvärderas på det sätt som föreskrivs i naturvårdslagen. Vid konsekvensbedömningen ska eventuella samkonsekvenser med andra planer och projekt tas i beaktande. I planeringen ska användas de områdesgränser som ingår i Statsrådets beslut om Naturaområden samt de senaste Natura-datablanketterna.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Natura 2000 -område  <ul style="list-style-type: none">- Helsingforsregionens plan- Västra Nylands plan- Östra Nylands plan	Med egenskapsbeteckningen anges områden som hör till programmet Natura 2000 enligt statsrådets beslut. Mark- och vattenområden anges med rasterbeteckning och år med linjebeteckning. Bland landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser finns en planeringsbestämmelse som berör Natura 2000 -områden.	

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Då projekt och andra planer utarbetas och fastställs ska man beträffande de områden som hör till nätverket Natura 2000 följa det som föreskrivs i kapitel 10 i naturvårdslagen. Detta gäller alla planläggningsnivåer i enlighet med markanvändnings- och bygglagen, samt andra planer, till exempel planer i anslutning till skogsbruk. Projekten kan i sin tur exempelvis vara väg- och banprojekt, byggnadsprojekt som gäller flygplatser, hamnar och kraftledningar samt gruvprojekt, dikningar och vattendrag.

Ett Natura 2000-område omfattas av ett förbud mot att försäma områdets naturvärden. Detta innebär att de naturvärden vilkas skydd ligger till grund för att området tagits med i

nätverket inte avsevärt får försämmas. Om ett projekt eller en plan antingen ensam eller granskad tillsammans med andra projekt eller planer sannolikt avsevärt försämrar de naturvärden vilkas skydd ligger till grund för att ett område har tagits med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000, ska den som genomför projektet eller utarbetar planen på vederbörligt sätt bedöma vilka dessa konsekvenser är. Detsamma gäller för projekt eller planer som genomförs utanför området men som sannolikt orsakar avsevärda skadliga verkningar som sträcker sig ända till Naturaområdet.

Den myndighet som beviljar tillstånd eller godkänner en plan ska övervaka att en konsekvensbedömning görs. Myndigheten ska begära ett utlåtande om bedömningen av närings-, trafik- och miljöcentralen samt av den som förvaltar naturskyddsområdet. Myndigheten får inte bevilja

tillstånd att genomföra ett projekt eller godkänna eller fastställa en plan, om bedömnings- och remissförfarandet påvisar att projektet eller planen avsevärt försämrar de naturvärden för vilkas skydd området tas med eller är avsett att tas med i nätverket Natura 2000. Tillstånd får ändå beviljas och en plan godkännas eller fastställas om statsrådet vid sitt allmänna sammanträde beslutar att projektet eller planen måste genomföras av skäl som är tvingande på grund av ett ytterst viktigt allmänt intresse och det inte finns någon alternativ lösning. Inom Naturaområdena tillämpas skogslagen på skötseln och användningen av skogar, med undantag av eventuella skyddsområdesbeteckningar.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen som gäller Natura 2000-områden i de gällande landskapsplanerna anges med reviderade uppgifter i Nylandsplanen. Tulluddens Natura 2000-område har utvidgats i enlighet med det gällande beslutet. Dessutom görs tekniska korrigeringar i Natura-områdenas gränser på havsområdena i plankartan.
- I Nylandsplanen ges en allmän bestämmelse om Natura 2000-områdena för hela planeringsområdet. I de gällande landskapsplanerna finns en planeringsbestämmelse för beteckningen av ett Naturaområde.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

I den mer detaljerade planeringen ska man beakta de naturvärden som ligger till grund för att områdena anvisats som Naturaområden. Naturaområdena medför begränsningar och randvillkor också för markanvändningen av angränsande eller närliggande områden.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Naturaområdena begränsar trafikledernas vägsträckningar samt planeringen, placeringen och riktlinjerna för konstruktioner inom samhällsservice.

Konsekvenser för naturen och miljön

Planlösningen tryggar de naturvärden som ligger till grund för att områdena anvisats som Naturaområden. Naturaområdena värnar om den naturliga mångfalden och stödjer en hållbar användning av naturvärden och naturmiljön. De förverkligar de nationella skyddsprogrammets målsättningar och skyldigheterna enligt EU:s natur- och fågeldirektiv.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Staten har kostnader för att förverkliga och upprätthålla Naturaområden.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Naturaområdena värnar om den vackra naturen och det naturliga landskapets värden och bevarar naturens och landskapets biodiversitet. Naturaområdena ger ökade möjligheter till rekreation i naturen, vilket i sin tur ger invånarna bättre hälsa och välbefinnande.

5.5.6 Värdefulla geologiska formationer

Planlösningens beskrivning och motivering

Som värdefulla geologiska formationer anvisas åsområden som är värdefulla på åtminstone landskapsnivå eller andra geologiska formationer som är förknippade med betydande landskapliga och naturvetenskapliga värden. Med beteckningen anvisas nationellt värdefulla åsområden som ingår i skyddsprogrammet för åsar, värdefulla åsområden som ingår i de gällande landskapsplanerna, bergslandskapsområden som är värdefulla både på riks- och landskapsnivå, moränbildningar som är värdefulla på landskapsnivå samt vind- och strandavlagringar.

Beteckningarna grundar sig på avgränsningarna enligt de gällande landskapsplanerna. Som egenskapsbeteckning används en rasterbeteckning då formationen har en areal på mer än 50 hektar och en punktbeteckning då området är mellan 5 och 50 hektar stort. I landskapsplanen anvisas inte områden som är mindre än 5 hektar.

Användningen av områden som anvisas med en landskapsbeteckning ska planeras så att en vacker landskapsbild inte fördärvas, betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster förstörs eller naturförhållanden genomgår omfattande skadliga förändringar på det sätt som avses i marktäktslagen. I den mer detaljerade planeringen ska den i landskapsplanen åsyftade markanvändningen och de geologiska värdena bedömas och samordnas.

Kartbilagan V7 visar de värdefulla geologiska formationerna.

Beteckningar och bestämmelser


Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller värdefulla geologiska formationer:

I den mer detaljerade planeringen och områdesanvändningen ska områdenas värdefulla särdrag tas i beaktande och naturens, landskapets och kulturmiljöns värden tryggas. I den mer detaljerade planeringen ska man kontrollera de senaste uppgifterna om värdefulla områden, objekt och förbindelser som ingår i myndighetsbeslut samt noggrannare gränser för områden och objekt.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Beteckningen är en egenskapsbeteckning som inte omfattas av bygginnskränkning i enlighet med 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Beteckningen begränsar inte sedvanlig användning för husbehov så som avses i marktäktslagen. Tillämpningsområdet för landskapsarbetstillstånd sträcker sig inte till landskapsplanen. På områden med värdefulla geologiska formationer tillämpas skogslagen på skötseln och användningen av skogar, med undantag av eventuella skyddsområdesbeteckningar.

Landskapsplanen fungerar som stöd vid prövning av tillstånd i enlighet med marktäktslagen. Enligt marktäktsföreskriften ska tillståndsmyndigheten, det vill säga kommunen, begära ett utlåtande av landskapsförbundet om det område som avses i tillståndsansökan har en avsevärd betydelse med tanke på landskapsplaneringen. Genom att området anvisas i landskapsplanen blir kommunen upplyst om att det sannolikt förekommer värden som skyddas av marktäktslagen. Tillstånd för utvinning av substanser bör ges om en vederbörlig täktplan inlämnats och utvinningen eller dess arrangemang inte strider mot begränsningar enligt lagen. Marktäktstillstånd och miljöstillstånd enligt

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Värdefull geologisk formation</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med egenskapsbeteckningen anges områden som är förknippade med betydande landskapliga och naturvetenskapliga värden.</p> <p>Med beteckningen anges nationellt värdefulla åsområden som ingår i åsskyddsprogrammet, värdefulla åsområden som ingår i de fastställda landskapsplanerna, bergslandskapsområden som är värdefulla både på riks- och landskapsnivå, moränbildningar som är värdefulla på landskapsnivå samt vind- och strandavlagringar.</p>	<p>Områdesanvändningen ska planeras så att en vacker landskapsbild inte fördärvas, betydande skönhetsvärden hos naturen eller speciella naturförekomster inte förstörs eller naturförhållandena inte genomgår omfattande skadliga förändringar på det sätt som avses i marktäktslagen.</p> <p>Vid den mera detaljerade planeringen ska den i landskapsplanen åsyftade, ändamålsenliga markanvändningen och de geologiska värdena bedömas och samordnas.</p>

miljöskyddslagen kan sökas med en gemensam tillståndsansökan. Landskapsplanen fungerar som stöd också vid tillståndsprövning i enlighet med miljöskyddslagen.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen beträffande geologiska formationer i de gällande landskapsplanerna anvisas i helheten med Nylandsplanen i enlighet med reviderade uppgifter. Framställningssättet för mindre områden på 5-50 hektar har ändrats så att de anges med en punktformad beteckning istället för en rasterbeteckning. Principerna för planlösningen är desamma som i de gällande planerna.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Ett område som anvisats som värdefull geologisk formation i Nylandsplanen ska beaktas i den mer detaljerade planeringen och det kan medföra begränsningar för områdets användning exempelvis i fråga om marktäkt. En eventuell användning av området för marktäkt avgörs från fall till fall i enlighet med marktäktslagen.

Områdets geomorfologiska, geologiska och landskapsmässiga särdrag ställer särskilda krav också på den övriga områdesanvändningen och kräver att värdena beaktas i den detaljerade planeringen. Kraven kan vara av teknisk, kvalitativ eller visuell natur. Omfattningen av objekt som anvisats med en objektsbeteckning ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

En värdefull geologisk formation kan ha konsekvenser för trafikledernas vägsträckning och riktlinjerna för nätverket för teknisk försörjning. Områdena kan även förutsätta dyrare lösningar i fråga om landskapsgestaltning och teknik än vad som krävs i en vanligare omgivning.

Beteckningen stödjer bevarandet av grundvattenområden med god kvalitet, vilket har en gynnsam effekt på vattenförsörjning baserad på grundvatten.

Konsekvenser för naturen och miljön

Områdena bevarar naturens mångfald och ökar förutsättningarna för att bibehålla områden som är värdefulla med avseende på flora, fauna och mikroklimat. Landskapets äldsta naturarv vars geologi och geomorfologi inte är förnybara kan sålunda överföras till kommande generationer. Beteckningen minskar förändringarna i grundvattenområden och har sålunda en gynnsam effekt på den för naturen och miljön viktiga hydrologiska balansen. Vind- och strandavlagringar har ställvis en särskild betydelse som habitat för hotade arter.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Till följd av områdenas egenskaper kan deras användning som marktäkt begränsas eller hindras. De begränsningar som följer av marktäktslagen eller den mer detaljerade planläggningen kan inverka på markpriset och medföra ekonomiska förluster för ägarna. Å andra sidan kan den information om värdefulla geologiska objekt som förmedlats tack vare landskapsplanen minska onödiga planeringskostnader i samband med marktäkt och kostnader för anskaffning av områden. Beteckningen har ingen inverkan på skogsbrukets verksamhetsförutsättningar. Ett rent och tillräckligt grundvatten har ett betydande ekonomiskt värde.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Genom att värna om geologiska formationer bevarar man den vackra landskapsbilden och åstadkommer därigenom trivsammare levnadsmiljöer. Områdena är ofta viktiga rekreativmiljöer för invånarna. De geologiska formationerna kan vara en garant för att ett kulturarv på området bevaras. Då områdena bevaras i naturtillstånd ökar möjligheterna för bl.a. mångbruk av skogar.

5.5.7 Skogsbruksdominerat område, som är vidsträckt, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket

Planlösningens beskrivning och motivering

Med områdesreserveringsbeteckningen har det huvudsakligen angetts vidsträckta och sammanhängande skogsområden som används för skogsbruk och som är av betydelse för landskapets ekologiska nätverk. För beteckningen används förkortningen MLY. Förutom för det huvudsakliga ändamålet kan områdena användas även för andra ändamål, såsom jordbruk, byggande med glesbygdskaraktär och marktäkt inom de gränser som villkoren för marktäktstillstånd tillåter. Områdena har anvisats och avgränsats på den översiktliga nivå som förutsätts i landskapsplanen och samordnats med övrig markanvändning.

I planläggningen på landskapsnivå ska skogsmarkerna tas i beaktande som en resurs både för ekonomin och miljön. Detta förutsätts såväl i de riksomfattande målen för områdesanvändningen som i de innehållsmässiga kraven för landskapsplanen som ges i markanvändnings- och bygglagen. Landskapsplanen strävar efter att skogsbrukets och de övriga landsbygdsnäringarnas verksamhets- och utvecklingsförutsättningar tryggas i samband med områdesplaneringen. Det väsentliga är att området förblir sammanhängande utan att splittras av annan markanvändning som skulle medföra framkomlighetshinder med omfattande, permanenta eller långvariga konsekvenser i förhållande till områdets storlek.

Vidsträckta, sammanhängande skogsområden är betydande helheter med tanke på skogsvård och virkesproduktion. En hållbar skötsel och användning av skogar bevarar också naturens mångfald och förnyelseförmåga. Hanteringen av ekonomiskogar har en ytterst stor betydelse i Södra Finland där arealen av skyddsområdena är liten. Användningen av skogarna har en växande betydelse som binärningar inom jordbruk samt speciellt med tanke på bioekonomi.

MLY-beteckningen betonar de vidsträckta och sammanhängande skogsområdenas betydelse som en del av det ekologiska nätverket och deras roll för att bevara naturens mångfald.


Eftersom dessa områden är vidsträckta och sammanhängande, är de viktiga för det ekologiska nätverkets funktionsduglighet och naturens mångfald. Områdena erbjuder närings- och viloplats och är viktiga för djurens spridning och populationsdynamik. Vidsträckta och sammanhängande skogsbruksområden utgör kärnområden i viltvården. Planlösningen utgår ändå ifrån att MLY-områdena inte är skydds- eller rekreationsområden. Landskapsöverskridande skogsförbindelser förverkligas i planlösningen som beteckningar av ett MLY-område.

I Nylandsplanen anvisas områdesreserveringsbeteckningarna MLY så att de är i överensstämmelse med områdena i de gällande landskapsplanerna. I samband med etapplandskapsplan I för Nyland gjordes en bakgrundsutredning om vidsträckta, sammanhängande skogsområden som en del av det ekologiska nätverket. Den planlösningen innefattade inte kommunerna på Östra Nylands område. I etapplandskapsplan 4 för Nyland anvisades med likadana kriterier en planlösning som omfattar hela Nylands område.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller skogsbruksdominerade områden, som är vidsträckta, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket (MLY):

Det ska tas i beaktande vilken betydelse vidsträckta, sammanhängande natur- och kulturlandskapsområden har för stävandet av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen, för utvecklingen av jord- och skogsbruk och näringar som stöder dem samt för naturens mångfald och rekreationsbruk. Man ska undvika att vidsträckta, sammanhängande obebyggda områden splittras och att deras areal blir mindre, särskilt på områden som ligger utanför utvecklingszonerna för tätortsfunktioner. Utvecklingen av helheten med Helsingforsregionens grönbälte ska tas i beaktande i den mer detaljerade planeringen.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Skogsbruksdominerat område, som är vidsträckt, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges vidsträckta och sammanhängande skogsområden som huvudsakligen används för skogsbruk och som är av betydelse för landskapets ekologiska nätverk.</p> <p>Utöver det huvudsakliga ändamålet används områdena även för andra ändamål såsom jordbruk och byggande av glesbygdskaraktär.</p>	<p>Vid planeringen av området ska skogsbrukets och andra landsbygdsnärings verksamhets- och utvecklingsförutsättningar tryggas. Man ska trygga att området förblir sammanhängande genom att undvika att området splittras av annan markanvändning så att det uppstår framkomlighetshinder med omfattande, permanenta eller långvariga verkningar i förhållande till områdets storlek.</p> <p>På området kan i samband med den mer detaljerade planeringen anvisas lokala leder samt anläggningar och konstruktioner för den samhällstekniska försörjningen som på grundval av en konsekvensbedömning är nödvändiga för att förenhetliga samhällsstrukturen. Vid planeringen av nödvändiga leder ska en så obehindrad och säker fortsättning som möjligt på de ekologiska förbindelserna tryggas.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Syftet med beteckningen och den relaterade bestämmelsen är att trygga förutsättningarna för skogsbruket och övriga landsbygdsnäringar att verka och utvecklas samt att undvika att områdena splittras med annan markanvändning. Skötseln och användningen av skogarna på området baserar sig på skogslagens bestämmelser och beteckningen inverkar inte på den grundläggande byggrätten. Marktäkt är möjlig på området då förutsättningarna för tillstånd enligt marktäktslagen uppfylls. I den mer detaljerade planeringen ska man i varje fall beakta MLY-områdenas betydelse i det ekologiska nätverket och deras roll för att bevara den naturliga mångfalden.

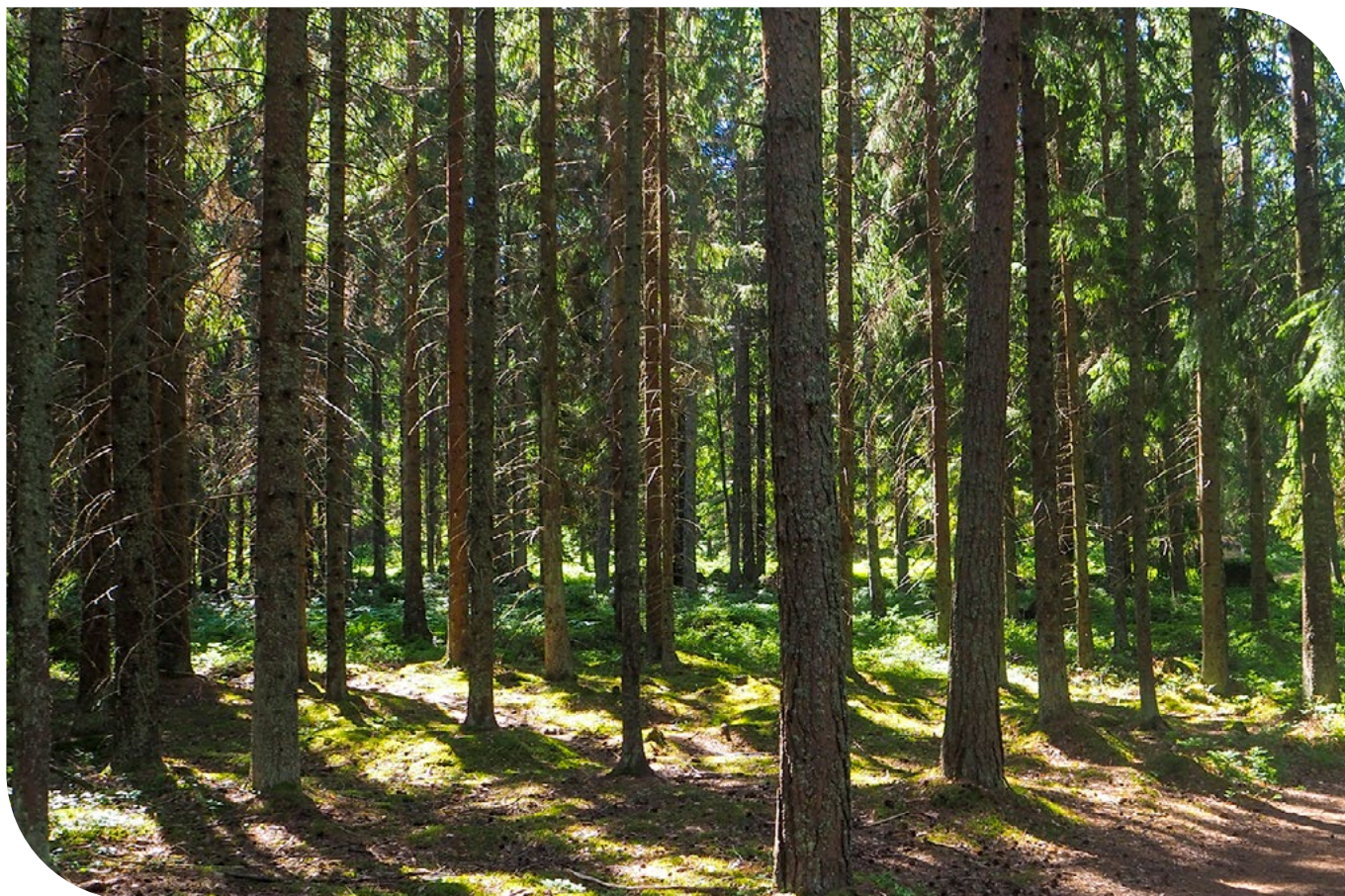
En utredningsplan eller en vägplan enligt landsvägslagen liksom också en utredningsplan eller järnvägsplan enligt banlagen ska grunda sig på en plan med rättsverkan. Om planerna skiljer sig markant från den gällande landskapsplanen för området exempelvis genom att den märkbart

splittrar MLY-områdesreserveringen får planerna inte godkännas ifall motsvarande ändring i landskapsplanen inte först godkänts.

Vid grundförbättring av väg- eller banlinjer ska myndigheten beakta landskapsplanen och ha som mål att planen förverkligas också beträffande MLY-områdesreserveringarna genom att uppmärksamma bl.a. behoven av grönförbindelser som anges i Nylandsplanen för att trygga djurens möjligheter att röra sig mellan MLY-områdesreserveringar.

En MLY-områdesreserveringsbeteckning begränsar inte idkandet av skogsbruksnäring. Skötseln och användningen av skogar på MLY-områden grundar sig på bestämmelserna i skogslagen.

En MLY-områdesreservering berörs inte av en byggnadsinskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen och områdena blir inte föremål för byggbestämmelser enligt markanvändnings- och bygglagen eller skyddsbestämmelser enligt 30 § i markanvändnings- och bygglagen. Kommunen förpliktas inte att definiera ett område i behov av planering på grund av landskapsplanen.



Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen som berör MLY-områdena i de gällande landskapsplanerna har inte ändrats, utan den anvisas som sådan i helheten med Nylandsplanen.
- Man har ansett vara nödvändigt att ändra bestämmelsen om MLY-områden så att omnämmandet om skogslagen stryks. Bestämmelsens styrande verkan försvagas dock inte eftersom skötseln och användningen av skogar på dessa områden styrs av skogslagen, inte av landskapsplanen.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

MLY-områdena i planlösningen betonar skogarnas och skogsbruksområdenas situation och

säkerställer bevarandet av sammanhängande skogsområden. Områdena upprätthåller förutsättningarna för landsbygdsnäringsar att verka och utvecklas. Planen har begränsande effekter på områdesanvändning som riskerar att splittra skogsområdena, det vill säga aktiviteter som kräver stora markarealer eller spjälkar områdena. Exempel på sådana aktiviteter är betydande nya trafikförbindelser, vidsträckt industri- eller bebyggelseområden eller stora konstruktioner för teknisk service. Planlösningen hindrar inte placering av funktioner på MLY-områden som inte orsakar betydande splittring eller förbindelsehinder. Den påverkar inte heller skötsel och användning av skogar så som avses i skogslagen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Beteckningen kan påverka planeringen och förverkligandet av stora trafikleder och banor. Vägsträckningarna ska planeras med beaktande av MLY-områdenas roll för att bevara den

naturliga mångfalden och som en del av det ekologiska nätverket. För att dessa särdrag ska tryggas krävs det ofta att man inrättar eko-dukter eller motsvarande tekniska lösningar. MLY-områdena begränsar placeringen av kraftlinjer eller nedsänkta rör och jordkablar endast i ringa utsträckning. Vindkraft kan också placeras på MLY-områden, för vindkraftverk utgör inte omfattande förbindelsehinder på skogsområden och äventyrar inte kontinuerliga ekologiska förbindelser mellan landskapen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Vidsträckta och sammanhängande skogsområden förbättrar det ekologiska nätverkets funktion i landskapet och bevarandet av det samt stärker ekologiska förbindelser på landskapsöverskridande och riksomfattande nivå. Områdena tryggar den naturliga mångfalden och en livskraftig skogsnatur. Planlösningen motarbetar splittring av sammanhängande naturområden på grund av annan markanvändning. Bevarade sammanhängande biotoper tryggar arternas levnadsförhållanden. Det uppstår mindre störningar av djurens habitat och färre framkomlighetshinder. MLY-områdena hindrar inte inrättandet av naturskyddsområden, förutsatt att villkoren för att inrätta naturskyddsområden enligt naturskyddslagen uppfylls. Dylika biotoper fungerar som kolsänkor. De har alltså en avsevärd betydelse för kontrollen över klimatförändringen

De totala effekterna på landskapet är ringa. Planlösningen garanterar att områdenas karaktär i stort sett bevaras och då bevaras även landskapets särdrag. Å andra sidan är det möjligt att anvisa sådana funktioner för MLY-områdena som har märkbara effekter på landskapet, så som vindkraftverk, kraftlinjer eller andra anordningar och konstruktioner för samhällsservice, som ändå inte splittrar de sammanhängande skogsområdena. Skogsbruksåtgärder inverkar också på landskapet, men de är ofta av tillfällig karaktär.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen tryggar förutsättningarna för skogsnäringarna genom att bevara helheter som fungerar med tanke på skogsbruk och virkesproduktion. Förutsättningarna för att idka skogsbruk eller jordbruk påverkas inte skadligt eller begränsande. MLY-områdena erbjuder verksamhetsmiljöer för naturturism, rekreation eller viltnäring. Områdena upprätthåller viltbestånd som kan utnyttjas på ett hållbart sätt. MLY-områdena är viktiga som områden för olika aktiviteter under allemansrätten, så som bärplockning och svamplockning. Dylika vidsträckta sammanhängande områden kan även utnyttjas exempelvis vid marknadsföring av natur- och gårdsturism. Turisttjänsterna kan förstärka och skapa mångsidigare former för entreprenörskap inom jordbruk.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

MLY-områdena är vidsträckta och har konsekvenser för ett stort antal privata skogsägare. De utgör ingen risk för eller ändrar inte på möjligheterna att sköta och utnyttja skogarna som ekonomiskogar. Planen har alltså inga negativa följder för idkande av skogsbruk. De sammanhängande skogsområdena erbjuder fortsatta möjligheter för rekreation och friluftsliv. Tack vare områdenas läge och användning förorsakar aktiviteterna på MLY-områdena i allmänhet inte mycket buller. Områdena ger dem som rör sig i naturen en chans att njuta av tystnaden.

5.5.8 Kulturmiljöer

Kulturmiljöer är miljöer där människans verksamhet och växelverkan med naturen syns från förhistorian till modern tid. Till kulturmiljöer hör värdefulla landskapsområden, byggnadsarv och fornlämningar.

Mångsidiga kulturmiljöer är en viktig del av Nyland. De återger landskapets utveckling från historien till i dag. Genom att skydda och värna om kulturmiljöerna strävar man efter att i miljön bevara objekt som representerar kulturen under olika tidsperioder. Värdefulla kulturmiljöer kan värderas bland annat utifrån hur unika och originella de är och utifrån deras enhetlighet och deras historiska skikt och betydelse.

Kulturmiljöerna ger områden och platser deras särdrag och karakteristiska egenskaper och därför är de viktiga attraktionsfaktorer för miljön. Kulturmiljöerna stöder exempelvis på ett betydande sätt rekreations- och turisttjänster.

Kulturmiljöerna förändras och utvecklas kontinuerligt till följd av förändringar som sker i miljön. Kulturmiljöernas värden bevaras bäst då området används för det som har omformat området eller då det utnyttjas på ett nytt sätt som värnar om dess värden. Till exempel bevaras landsbygdens landskapsområden, om lantbrukens näringarna fortsätter idkas på området.

Behandlingen av kulturmiljöer i landskapsplanen grundar sig på bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen om beaktande av kulturmiljöer, på internationella och nationella beslut och strategier som hänför sig till kulturmiljöer samt på landskapet Nylands egna mål om att bevara, värna om och utveckla landskapets kulturmiljöer.

På följande sida finns en sammanfattning av de centrala objekten, områdena och särdragen i Nylands kulturmiljöer. (Etapplandskapsplan 4 för Nyland, beskrivning)

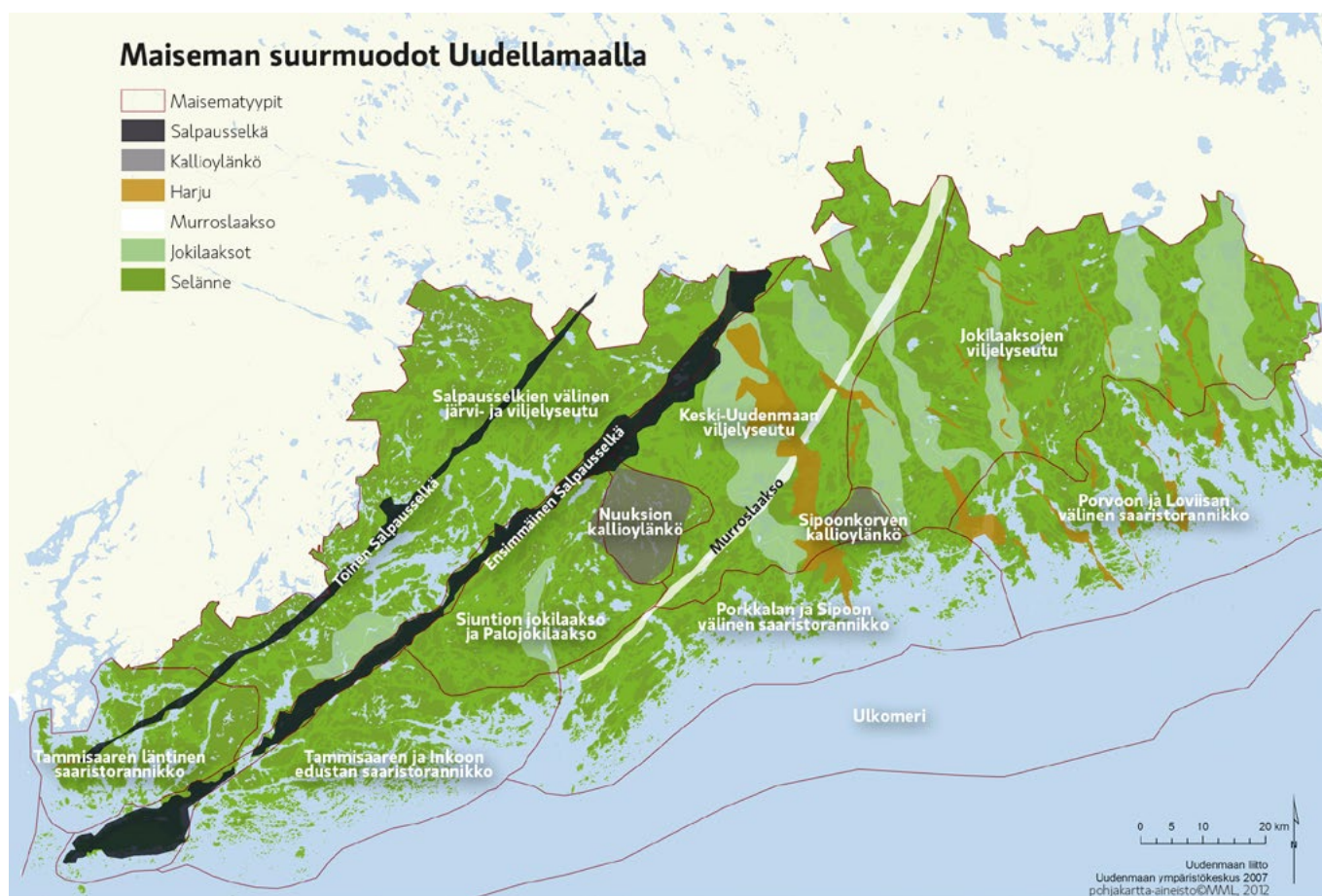


Bild 38. Landskapets storformer utgör grunden för Nylands mångsidiga kulturmiljöer.



Nylands kulturmiljöer

Världsomfattande värde på området har Sveaborgs sjöbefästning och Struves mät-punkt, som är två av Finlands sju objekt som ingår i Unescos världsarvslista.

Värden på nationell nivå representeras av nationallandskap, otaliga byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009-objekt), till exempel bruksmiljöer, samt landsbyg-gens nationellt värdefulla landskapsom-råden, såsom vidsträckta odlingsdalar längs med åar. Till följd av sitt historiska läge samt den långa kusten och skär-gården har Nyland en lång historia med sjöfart och krig. Tecken från dessa tider är bland annat fyror och lotsstationer samt befästningar från olika tidsperioder. I Nyland finns fortfarande många gamla

vägar och rutter som härstammar ända från medeltiden. Den mest kända av dem är Stora Strandvägen. Hittills har 3 700 fasta fornlämningar identifierats och registrerats. Bland dessa finns till exempel befästningsanläggningarna i Helsingfors omgivning från första världskriget och Finlands äldsta boplatser från stenåldern i Askola.

I Nylands landskapsstruktur urskiljer sig Salpausselkä stängselås, de odlade ådalarna och kustens och skärgårdens zoner. Landskapsstrukturen har styrt markanvändningen och övrig omformning av kulturmiljön så att odlingsområdena har förlagts i ådalar, byarna och husen på kullar och i randzonerna så att åsarna

förblivit skogbevuxna. Gamla vattenvägar, stängselåsarna, upphöjningar och åsar har inverkat på hur vägar och leder har blivit till.

Kusten och skärgården är ett av de mest särpräglade kulturmiljöobjekten. Skärgården övergår vid territorialvattengränsen till yttre skärgård, inre skärgård och kust. Skärgården vid den nyländska kusten har olika egenskaper i västra, mellersta och östra delarna.

Herrgårdarna har haft en viktig betydelse för hur kulturmiljöerna har utformat sig med tanke på såväl kulturarvet, trädgårdarna och odlingslandskapet. De äldsta kungliga herrgårdarna byggdes invid Stora Strandvägen redan på medeltiden.

Nylands stadskultur har sina rötter i Borgå som grundades 1380 och Ekenäs som grundades 1546 och som ligger invid Stora Strandvägen. Under medeltiden hade Borgå stad en viktig roll som en av Finlands handelsstäder.

Helsingfors grundades av stads- och maktpolitiska skäl 1550 men stadens betydelse på riksnivå började öka först i medlet av 1700-talet i och med att Sveaborg befästes. Senatstorget i Helsingfors med omgivning är en av nyklassicismens mest betydande helheter från början av 1800-talet, även internationellt sett. Området symboliserar en tid då Helsingfors blev storfurstendömet huvudstad och en universitetsstad samt landets ekonomiska centrum.

Huvudstadsregionen har ett rikt byggnadsarv men det representerar i huvudsak en nyare tidsperiod efter andra världskriget. Byggandet i dag har sina

djupaste rötter från funktionalismen och modernismen. De mest typiska bostadsområdena från återuppbyggnadstiden är frontmannahus och de första förorterna från 1950-talet. Hagalund trädgårdsstad har också väckt intresse på internationell nivå och har identifierats som ett våra nationallandskap. Många av förorterna från 1960- och 70-talet i Helsingfors, Esbo och Vanda representerar vårt lands värdefulla kulturarv.

De stadslika tidigare köpingarna såsom Hyvinge, Träskända, Karis, Högfors, Grankulla, Kervo och Lojo representerar en för Nyland typisk tätortsform som blev till och utvecklades i samband med byggandet av järnvägar. Sedan 1960-talet har dessa småstadslika samhällen blivit städer.

Nylands och samtidigt hela Finlands äldsta industriella byggnadsarv representeras av järnbruk som grundades från och med 1600-talet invid forsar och i närheten av kusten, i synnerhet i västra delarna av Nyland. Nylands äldsta järnbruk är Svartå bruk från 1562.

I Hangö, som grundades 1874 och var den sydligaste förposten för sjöfart vintertid, påminner de stora trävillorna och det ståtliga kasinot om stadens popularitet som badort. Andra viktiga centrum för badinrättningar var Lovisa och Brunnsparken i Helsingfors. I och med ångbåtstrafiken uppstod sommarstugebebyggelsen, speciellt i Esbo, Helsingfors, Sibbo och Borgå skärgård byggde borgarna sommarstugor från och med 1880-talet. Sommarstugebebyggelse uppstod också invid järnvägen i Hyvinge, Grankulla och Tusby.

Planlösningens beskrivning och motivering

Kulturmiljötemat har behandlats i sin helhet i etapplandskapsplanen 4 för Nyland. Områdesavgränsningarna och objekten för kulturmiljöer enligt etapplandskapsplanen 4 anvisas i helheten med Nylandsplanen. Beteckningssättet och planeringsbestämmelsen har ändrats.

I Nylandsplanen anges de byggda kulturmiljöerna av riksintresse, de nationellt värdefulla landskapsområdena, **det riksomfattande landskapsvårdsområdet** Skärlandet i Raseborg och kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå med en gemensam egenskapsbeteckning "Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården". Det gemensamma beteckningssättet används för att motsvara landskapsplanens strategiska natur och översiktliga framställningssätt. I plankartan anges dessutom Unescos världsarvsobjekt Sveaborg och Struves mätpunkt i Lappträsk med egna beteckningar. Kulturmiljöområden och -objekt som är mindre än 100 hektar och som inte ingår i en enhetlig rasterbeteckning för kulturmiljöer anges med objektsbeteckningar. Således går det bättre att läsa dem på plankartan om det finns flera andra beteckningar på respektive område. Områdenas gränser och status framgår av kartbilagorna V9–V13 samt av de riksomfattande inventeringarna och utredningen på landskapsnivå.

De byggda kulturmiljöerna av riksintresse (RKY 2009) grundar sig på Museiverkets inventeringar. Den byggda kulturmiljön, det vill säga byggnadsarvet, består av byggnader och bebyggda områden samt olika konstruktioner såsom vägar, broar eller fyrar. Inventeringen har i och med statsrådets beslut 22.12.2009 anvisats som den inventering av den byggda miljön som avses i de riksomfattande målen för områdesanvändningen baserat på markanvändnings- och bygglagen.

De nationellt värdefulla landskapsområdena grundar sig fortfarande på statsrådets principbeslut från 1995. De nationellt värdefulla landskapsområdena omfattar huvudsakligen odlingslandskap med omgivningarna samt landskapssevärdheter. En uppdaterande inventering av de nationellt värdefulla landskapsområdena genomfördes av Miljöministeriet under åren

2010–2014. För Nylands del blev inventeringen klar i slutet av 2013. Statsrådet fattar beslut om de landskapsområden som föreslagits i samband med den uppdaterande inventeringen. Statsrådets nya beslut hann inte fattas innan förslaget till Nylandsplanen lades fram till påseende. Läget för beslut ska kontrolleras i den mer detaljerade områdesplaneringen och -användningen. På landskapsområden baserar sig skötseln och användningen av skogar på den gällande skogslagstiftningen.

Landskapsförbunden svarar för utredningar om kulturmiljöerna på landskapsnivå. **Kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå** utgår från utredningen om kulturmiljöerna i Nyland, Missä maat on mainiommat (2012). Utredningen uppdaterades 2016. Kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå inbegriper i huvudsak både byggnadsarv och landskap på områden som är större än fem hektar. Kulturmiljöerna omfattar också några små objekt, såsom järnvägsstationer. Till kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå hör även nationellt värdefulla områden och objekt. I kulturlandskap på landsbygden baserar sig skötseln och användningen av skogarna på den gällande skogslagstiftningen.

De områden i Nyland som **godkänts till Unescos lista över världsarv**, Sveaborg i Helsingfors och mätpunkten i Struves meridianbåge i Lappträsk, grundar sig på Unescos konvention om skydd för världens kultur- och naturarv från 1972.

Det riksomfattande landskapsvårdsområdet Skärlandet i Raseborg har inrättats med stöd av 32 § i naturvårdslagen. Det är ett av fyra nationellt värdefulla landskapsvårdsområden som inrättats i Finland och där man värnar om natur- och kulturlandskapet genom en växelverkande landskapsvård.

I Finland är **fasta fornlämningar** fredade med stöd av lagen om fornminnen (295/1963). Lagen om fornminnen skyddar utan separata åtgärder fasta fornlämningar som omfattas av lagen och förbjuder åtgärder som kan äventyra bevarandet av fornminnet. Lagen gäller både befintliga och ännu oupptäckta fornlämningar. Alla fornlämningar är likvärdiga i lagen om fornminnen och värderas inte i förhållande till varandra. Museiverket upprätthåller ett fornlämningsregister som innehåller aktuell information om kända fasta fornlämningar.

En nationalstadspark kan inrättas i enlighet med 68–71 § i markanvändnings- och bygglagen på miljöministeriets beslut baserat på stadens ansökan. Målet med en nationalstadspark är att bevara den urbana naturen och byggnadsarvet i staden som en omfattande och enhetlig helhet. I Finland finns nio nationalstadsparkar, varav två, Hangö och Borgå, finns i Nyland.



I de klagörande kartbilagorna V12 och V13 presenteras skilt för sig kulturmiljöerna på riks- och landskapsnivå samt Unescos världsarv jämte objektsförteckningar.

Aktuell information om fornlämningar i enlighet med fornlämningsregistret samt den uppskattade omfattningen av inventeringarna anges i kartbilagorna V8 och V9. Nationalstadsparkerna (Hangö och Borgå) samt nya områden och områdesgränser som föreslagits i den uppdaterade inventeringen (2014) av nationellt värdefulla landskapsområden anges i kartbilagan V10 med bakgrundsinformation.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller kulturmiljöerna:

I den mer detaljerade planeringen och områdesanvändningen ska områdenas värdefulla särdrag tas i beaktande och naturens, landskapets och kulturmiljöns värden tryggas. I den mer detaljerade planeringen ska man kontrollera de senaste uppgifterna om värdefulla områden, objekt och förbindelser som ingår i myndighetsbeslut, inventeringar eller register samt noggrannare gränser för områden och objekt.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med egenskapsbeteckningen anges nationellt värdefulla landskapsområden och landskapssevärdheter (statsrådets beslut 1995) och områden, vägar och objekt som hör till den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY 2009) samt kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå (Missä maat on mainiommat 2016) samt riksomfattande landskapsvårdsområden (NVL 32 §).</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen samt vid byggandet och användningen ska värdena hos kulturmiljöerna av riksintresse och naturarvet tryggas. Värdena hos kulturmiljöerna av intresse på landskapsnivå och naturarvet ska tas i beaktande i utvecklingen av områdena.</p> <p>I planeringen av området ska den i landskapsplanen åsyftade, ändamålsenliga markanvändningen samt områdets landskaps- och kulturmiljövärden bedömas och samordnas.</p>
<p>Område eller objekt som hör till Unescos lista över världsarv</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan 	<p>Med egenskapsbeteckningen anges områden och objekt i Nyland som godkänts till Unescos lista över världsarv: Sveaborg och Struves meridianbåges mät punkt i Lappträsk.</p>	<p>Området eller objektet och dess närmaste omgivning bör planeras och skötas så att världsarvsobjektets särskilda värden bevaras.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

I enlighet med bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen ska kulturmiljöerna beaktas i planeringen av markanvändningen på alla plannivåer. Områdesavgränsningarna för kulturmiljöer som anges i Nylandsplanen baserar sig på de riksomfattande inventeringar som avses i de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt på utredningar på landskapsnivå. Myndigheternas inventeringar ska beaktas som utgångspunkter för planeringen av områdesanvändningen. Eftersom kulturmiljöerna omfattar olika områden och objekt ska dessa alltid behandlas från fall till fall. Avgränsningar av vidsträckta, nationellt värdefulla landskapsområden är i regel översiktliga, eftersom landskapsområdena avgränsas i enlighet med landskapets skala och natur. Däremot fastställs de närmare områdesgränserna för fornlämningar eller betydande byggda kulturmiljöer i samband med inventeringen.

Vid användningen av områdena ska man identifiera områdets särdrag och främja deras bevarande. För att trygga och värna om kulturmiljöernas värden i samband med planeringen av markanvändningen förutsätts alltid tillräckliga utredningar i samband med planeringen och planläggningen av områdena. Bevarandet av landskapets och byggnadsarvets värden försäkras i huvudsak med hjälp av kommunernas planläggning och kommunernas tillståndsbeslut.

Beteckningen "Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden" är en egenskapsbeteckning som visar att området har värden som ska beaktas och tryggas i den mer detaljerade planeringen och användningen. Vid utarbetandet av kommunala general- och detaljplaner fastställs även mera detaljerade utvecklings- och skyddsmål som gäller värdefulla landskapsområden. Då behöver man ofta också precisera områdesavgränsningarna eftersom planeringen sker på en noggrannare nivå.

Kommunen kan efter eget övervägande i enlighet med 43 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen besluta om bygg- och åtgärdsbegränsning i generalplanen i sådana fall då kommunen anser att bygg- och

åtgärdsbegränsningen främjar förverkligandet av en i landskapsplanen angiven kulturmiljö och dess planeringsbestämmelser. Landskapsplanen i sig ger ändå inte upphov till att tillämpa de i generalplanen meddelade bestämmelserna om åtgärdsbegränsningar eller planeringsbehov.

Landskapsplanens styrande verkan är störst på glesbygdsområden som inte omfattas av general- eller detaljplaner och där markanvändningen styrs endast av landskapsplanen. På dessa områden är kulturmiljöerna i regel kulturlandskap på landsbygden som har uppstått till följd av jord- och skogsbruk och fiske som idkas i området. Kulturmiljöerna på dessa områden hotas av landsbygdens avfolkning, varvid byggnader står tomma och öppna odlingslandskap växer igen. Eftersom landskapet och det behövliga byggnadsbeståndet har formats av landsbygdens näringar i flera århundraden och även i dag, är bedrivandet av dessa näringar också i framtiden det viktigaste sättet att bevara och värna områdets kulturmiljö- och landskapsvärden. Beteckningen medför dock inga direkta skyldigheter för markägaren, och på området råder inte byggförbud och det finns inga konsekvenser för områdesanvändningen, såsom bl.a. för jakt. Det är att märka att speciallagstiftningen har en starkare styrande verkan än markanvändnings- och bygglagen. Till exempel styr den gällande skogslagen skötseln och användningen av skogarna i områdena och naturvårdslagen styr naturskyddsområden.

Eftersom statsrådets nya beslut inte hann fattas innan planförslaget lades fram, anges områdesgränserna för de nationellt värdefulla landskapsområdena i enlighet med statsrådets principbeslut från 1995. I beskrivningens kartbilaga anges ändå de områdesgränser som föreslås enligt den uppdaterande inventeringen (2014). De nya nationellt värdefulla landskapsområdena som föreslås i den uppdaterande inventeringen anges precis som i etapplandskapsplanen 4 som kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå. När statsrådets nya beslut om nationellt värdefulla landskapsområden har trätt i kraft ska man i planläggningen på andra nivåer ha områdesgränserna enligt den uppdaterande inventeringen av landskapsområden som utgångspunkt för planeringen, även om områdesgränserna avviker från landskapsplanen. Aktuella beslut om

inventeringarna kan kontrolleras på miljöministeriets webbplats.

I tillväxtcentrum och tätorter med tryck för kompletteringsbyggande är det mest utmanande att samordna målen för markanvändningen och kulturmiljöernas värden. Kulturmiljöns egenart och särdrag ska utgöra utgångspunkten för den närmare planeringen av markanvändningen. Det är viktigt att kulturmiljöns värden inte försämras utan de utgör grunden för att värna om och utveckla särpräglade och attraktiva områden. När målen för den nya markanvändningen och kulturmiljöns värden samordnas, ska man också acceptera att man eventuellt måste nöja sig med en mindre byggnadseffektivitet för att kunna trygga kulturmiljöns centrala värden.

För att kulturmiljöerna ska bevaras livskraftiga måste även dagens behov och utveckling beaktas i användningen av områdena. Utöver utvecklingen av kulturmiljöer är det också viktigt att möjliggöra tillkomsten av nya kulturmiljöer. Eftersom olika kulturmiljöer tål förändringar på olika sätt, ska de alltid bedömas och utvecklas från fall till fall. För att kunna identifiera, trygga och främja området speciella värden är det viktigt att man i planeringen har tillgång till uppdaterade och tillräckliga utredningar eller inventeringar. I den mer detaljerade planeringen ska samordningen av värdefulla kulturmiljöer och nya byggnader eller nya användningsändamål göras omsorgsfullt i samarbete med musei- och miljömyndigheterna, varvid man även utnyttjar lokalkännedom.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen som gäller kulturmiljöerna i de gällande landskapsplanerna upphävs helt och hållet. Kulturmiljöerna anges med ett enhetligt beteckningssätt i Nylandsplanen.
- Nationellt värdefulla landskapsområden, byggda kulturmiljöer av riksintresse och kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå anges med en gemensam egenskapsrasterbeteckning för vilken det finns en planeringsbestämmelse.
- Byggda kulturmiljöer av riksintresse och kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå

som är mindre än 100 hektar och som inte omfattas av en mer omfattande och enhetlig egenskapsrasterbeteckning för kulturmiljöer anges med objektsbeteckningar.

- Sveaborg och mätpunkten i Struves meridianbåge som finns upptagna på Unescos lista över världsarv anvisas under en och samma beteckning och planeringsbestämmelse.
- Nationalstadsparkerna Hangö och Borgå anges endast i den klagörande kartbilagan.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Planlösningen skapar förutsättningar för att bevara och utveckla områden som är viktiga för kulturmiljön. Planbeteckningarna förutsätter att landskaps- och kulturmiljövärden av landskaps- och riksintresse bevaras och sammanjämkas med den övriga markanvändningen. I den mer detaljerade planeringen bör placeringen och storleken av de objekt som angetts med objektsbeteckningar specificeras. Beteckningarna och bestämmelserna för kulturmiljöer hjälper att utveckla kulturmiljöerna som en del av den nya livsmiljön. Värdefulla kulturmiljöer kan utgöra en del av den moderna stads- och samhällsstrukturen och berika den. Tillsammans skapar gamla och nya strukturer en miljö med flera skikt. Samordningen av det nya och det gamla kan även ge upphov till konflikter.

Planlösningen kan ställa speciella krav med anknytning till landskapsbilden och byggnadssättet för markanvändningen i och nära områden som består av kulturmiljöer. I synnerhet i områden där det finns press att förtäta samhällsstrukturen eller bebygga området kan kulturmiljöerna vara föremål för kontroversiella mål för markanvändningen. Planlösningen kan även medföra begränsningar eller förhinder för sådana markanvändningsformer som påverkar landskapet, till exempel marktäktsområden eller områden för vindkraft. Planlösningen stöder bevarandet av öppna åkerlandskap.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Målsättningarna för bevarande av och värnande om kulturmiljöer kan påverka genomförandet av nya infrastrukturprojekt och behov av att ändra gamla vägförbindelser. Planlösningen stöder bevarandet av historiska vägsträckningar och miljöer som hör till dessa, eftersom vägarna utgör en del av kulturmiljöhelheten. Målsättningarna som finns i fråga om bevarandet av historiska vägars särdrag och behovet av att utveckla nya vägförbindelser kan vara i strid med varandra. Eftersom kulturmiljöer bidrar till ökad turism, kan trafiken öka i vissa områden. Kulturmiljöer kan ställa randvillkor och begränsningar för placeringen av konstruktioner för samhällsservicen, till exempel vindkraft och överföringsnät.

Konsekvenser för naturen och miljön

Områdena som hör till kulturmiljöerna upprätthåller naturens mångfald och stödjer bevarandet av traditionella isotoper. Åkrar och parkområden som ingår i kulturmiljöerna kan utgöra en del av landskapets ekologiska nätverk och på detta sätt kompletterar kulturmiljöerna den grönstrukturhelhet som anges i Nylandsplanen. Bevarandet och utnyttjandet av gamla byggnader och miljöer kan för egen del främja stävjan- det av klimatförändringen, eftersom klimatutsläppen vid istandsättning av gamla byggnader och områden ofta är mindre än vid nybygge när det gäller bl.a. material och byggnadssätt.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Värnandet om kulturmiljön kräver underhållsinvesteringar precis som all annan miljövård. De ekonomiska konsekvenserna berör i första hand dem som äger byggnaderna och fastigheterna samt markägarna. I värdefulla landskapsområden kan lagstiftningen medföra begränsningar till förutsättningarna för byggandet eller byggsättet eller specialkrav, varvid byggandet kan kräva en mer ingående planering och ökade kostnader för markägarna.

Kulturlandskap kan ställa ramvillkor för genomförandet av projekt som påverkar landskapet negativt, vilket kan ha ekonomiska

konsekvenser. Traditionella landsbygdsnäringar som bedrivs på landsbygdens kulturlandskapsområden bevarar områdets kulturmiljö- och landskapsvärden. Det har varit möjligt att få ekonomiskt stöd och bidrag för åtgärder för kulturmiljö- och landskapsvärden.

Kulturmiljöer kan tillföra regionen betydande ekonomiska fördelar. De stärker områdenas identitet och dragningskraft samt lockar nya invånare och företag till området. Kulturmiljöer stöder framför allt förutsättningarna för jordbruk och turism samt deras utvecklingsbetingelser. Kulturmiljöernas dragningskraft kan utnyttjas i kommunernas och företagens marknadsföring. Kulturmiljöerna stöder även bevarandet av yrkeskunskaper och näringsmöjligheter inom reparationsbyggande. Befolkningsökningen och ett större antal företag skapar förutsättningar för utvecklingen av ett bredare serviceutbud i regionen.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Även om beteckningen inte medför några direkta skyldigheter för markägaren eller byggförbud, kan värnandet om kulturlandskap medföra begränsningar för markägarens verksamhet, såsom byggandets art eller idkande av näringar, vilket kan upplevas som något negativt. Kulturmiljöerna stärker den lokala identiteten. Områdenas särart, skönhet och trivsamt skapar mervärde för områdena. Företagsverksamhetens tillväxt och ökade tjänster som bygger på kulturmiljöer stärker förutsättningarna för att bo i regionen. Kulturmiljöer och landskapsområden är viktiga producenter av ekosystemtjänster och erbjuder till exempel näring och rekreativsmöjligheter för invånarna.

Kulturmiljöerna för vidare medvetenheten om områdenas tidsmässiga kontinuitet till kommande generationer. Gammalt byggnadsbestånd upprätthåller konsten att renovera. Kulturmiljöerna stärker invånarnas gemenskap och deras anknytning till bostadsorten. En trivsam och vacker livsmiljö medför allmänt välmående för invånarna.

5.5.9 Helsingforsregionens grönbälte

I Helsingforsregionen, där befolkningsökningen i Nyland är som störst, finns det ett särskilt stort anspråk på att tillgodose de nuvarande och kommande invånarnas samt turisternas behov av rekreation. Regionen erbjuder flera områden för rekreation och naturturism av världsklass, bland dessa har nationalparkerna och skärgården som helhet den största dragningskraften. Rutten längs kusten i huvudstadsregionen löper så gott som oavbruten från västra Esbo till östra Helsingfors. Då skärgårdsbåtarna trafikerar finns det förbindelser till flera närliggande holmar, och på en del av dessa finns det tillgång till service. Vid kusten och i skärgården finns ett flertal holmar där båtförare och andra som rör sig på havet kan ta i land.

Helsingforsregionens grönbälte är en del av temat miljöns resurser och dragningskraft. I planlösningen anvisas inte Helsingforsregionens grönbälte som en egen beteckning, utan det består av flera olika beteckningar och bestämmelser. Grönbältet i sin helhet består av skydds- och rekreationsområden, målområden för rekreationsbruk, behov av grönförbindelse samt kulturmiljöer. Dessutom inbegriper grönbältet skogs- och åkerområden samt vattenområden som inte anges med egna beteckningar i landskapsplanen, utan bestämmelserna för dessa ingår i de allmänna planeringsbestämmelserna.

I Nylandsplanen har man önskat framhäva Helsingforsregionens grönbälte som en särskild helhet för att dess betydelse för invånarnas välbefinnande och regionens image ska bli synligare. Målet är att dess potential ska tas till vara som den helhet den är, snarare än endast ur de enskilda kommunernas, företagarnas eller regionutvecklarnas synvinkel. Grönbältet inbegriper en mängd områden och objekt med varierande särdrag. Man har önskat främja tillgängligheten till dessa och göra dem bättre kända som mål för såväl rekreation som naturturism. Med tanke på hållbart rekreationsbruk och naturturism är det avgörande att så många naturområden som möjligt kan nås utan egen bil eller båt.

Nylandsplanens allmänna planeringsbestämmelser förutsätter att Helsingforsregionens grönbälte ska beaktas och utvecklas som en helhet. Detta innebär att man i samband med den

kommunala planläggningen och den övriga mer detaljerade planeringen identifierar de miljövärden som stöder naturens mångfald, rekreation och naturturism samt i mån av möjlighet utnyttjar dem när överkommunala områdeshelheter, rutter och tjänster genomförs och utvecklas. Målet är att de rekreationsområden och mål för naturturism som ligger längs grönbältet samt tillhörande tjänster kompletterar varandra och bildar funktionellt enhetliga helheter.

Befolkningen ökar snabbt i Helsingforsregionen, vilket medför särskilda behov av ett grönbälte. Avsikten med grönbältet är förutom att trygga tillgängligheten till vidsträckta naturområden även att minska på utnyttjandet och slitaget av enskilda rekreationsområden. För närvarande utgör utnyttjandegraden av de mest attraktiva områdena redan ställvis ett hot mot områdets kapacitet. Det uppstår även problem till följd av tidvis brist på parkeringsplatser och till följd av tillströmning. Befolkningstillväxten innebär också att byggnationen ökar. För att kunna bevara och utveckla grönbältet är det viktigt att byggandet i så hög grad som möjligt sker inom ramen för den befintliga strukturen, från vilken det finns goda förbindelser till grönbältets olika områden.

Ökad naturturism och en mångsidigare efterfrågan på rekreationsformer ökar också behovet av att bevara och utveckla grönbältet. Inom grönbältet är det sålunda skäl att beakta och erbjuda möjligheter som svarar mot många olika slags behov. Å ena sidan ska man göra det möjligt att ordna olika evenemang och motionsaktiviteter, å andra sidan erbjuda den tystnad och stillhet som finns i naturen. Inom grönbältet behöver man fästa särskild uppmärksamhet vid en mångsidig användning av ekosystemtjänsterna, så att de olika intressena kan samordnas på ett fungerande sätt med tanke på helheten.

Då man utvecklar grönbältet ska man utgå ifrån att trygga rekreationsmöjligheterna i första hand på de ställen där efterfrågan på rekreationsanvändning är som störst alltså nära tätorter. Dessutom behövs områden dit man åker mera sällan men där man stannar längre. I huvudstadsregionen är efterfrågan på rekreation störst i städernas centralparker, i kustområdet, på stränderna av vattenområden och åar samt på otaliga utflykts- och friluftsområden på

fastlandet och i skärgården. Utanför huvudstadsregionen koncentreras rekreativmålerna främst till friluftsområden som upprätthålls av kommunerna, men också till andra lämpliga rekreativområden under allemansrätten.

I Helsingforsregionens etappplansplan inbegriper grönbältet rekreativ- och friluftsområden både innanför och utanför Helsingforsregionens utvecklingszon för tätortsfunktioner såväl på fastlandet som i skärgården. De rekreativområden som är belägna inom utvecklingszoner

för tätortsfunktioner är särskilt viktiga med tanke på närrekreativ och dagliga motionsbehov. Med rekreativområden utanför zonerna, såsom nationalparker och vidsträckt friluftsområden, svarar man på både den lokala och den regionala efterfrågan på rekreativ. De har betydelse också för turismen. Särskilt inom utvecklingszonen för tätortsfunktioner bör man se till att rekreativbruket och turismen samordnas med övriga former av markanvändning, såsom jordbruk och skogsbruk samt fritidsbebyggelse.



Bild 39. Principbild över Helsingforsregionens grönbälte med tanke på utbud och efterfrågan. Intensiteten av grönt och blått illustrerar efterfrågan på rekreativbruk, som är störst i huvudstadsregionen. De streckade gröna områdena illustrerar grönbältets vidsträckt rekreativområden och förbindelserna mellan dessa.

I kartbilaga V8 anges Helsingforsregionens grönbälte som helhet. I kartbilagan lyfts också fram Nylandsplanens bestämmelser som hänför sig till grönbältet.

Förverkligandet av grönbältet

Helsingforsregionens grönbälte förverkligas genom kommunala general- och detaljplaner som preciserar och kompletterar landskapsplanens lösning för grönstruktur. Även företagare, markägare och föreningar som är verksamma i regionen kan inverka på hur grönbältets olika delar utvecklas och vilka tjänster och aktiviteter som uppstår i de olika områdena. Att till exempel sprida information om grönbältet, anlägga orienteringstavlor och rutter samt att förbättra objektens tillgänglighet hör också till förverkligandet av grönbältet.

Grönbältet har som syfte att erbjuda tillräckliga rekreativmöjligheter och naturupplevelser för invånare och turister för att svara på efterfrågan. Ju mångsidigare grönbältets miljö är, desto bättre fyller det de diversifierade behoven. Planerarna känner rätt så väl till utbudets mängd och kvalitet, men det krävs ännu forskning för att ta reda på hur efterfrågan på rekreation fördelas på olika områden och hur den varierar exempelvis enligt årstiderna. Med hjälp av utvecklade undersökningsmetoder blir det framöver möjligt att utarbeta modeller av den lokala variationen av rekreativbehov och också att förutse förändringar i efterfrågan som förorsakas av befolkningstillväxten och befolkningsstrukturen. Utvecklingsbehov som har identifierats hänför sig också i synnerhet till att förbättra grönbältets tillgänglighet och möjligheterna att hitta grönbältet digitalt.

Ett diplomarbete om grönbältet utarbetades år 2015, och i arbetet preciseras grönbältets definition, nuläge och potential (Helsingin seudun viherkehä – Mahdollisuuskien

toimintaympäristö). Arbetets centrala resultat var att det bästa sättet att öka människornas medvetenhet om grönbältet och om dess möjligheter är att främja grönbältet som ett starkt varumärke. Detta är fortfarande aktuellt eftersom grönbältet är nästan ett okänt varumärke. I allmänhet vet man bara lite om grönbältet, dess objekt och serviceutbud samt om hur grönbältet kan nås.

Grönbältet har dock en avsevärt stor potential. Grönbältet omfattar ett stort område, och mer än 1,5 miljoner invånare bor inom dess influensområde. Centrala markägare är staten (Forststyrelsen), kommunerna och Föreningen Nylands friluftsområden, och alla dessa har egna mål och intressen för hur deras områden bör användas. På området finns också flera företag som tillhandahåller tjänster inom turism och rekreation samt aktörer inom den tredje sektorn som använder grönbältet som sin verksamhetsmiljö. Därför är samordningen av helheten och skapandet av varumärket mycket utmanande.

Med tanke på utveckling är det dock ytterst viktigt att grönbältet identifieras som en del av Helsingforsregionens funktionella helhet. Det ska vara möjligt för olika befolkningsgrupper att nå och uppleva naturtjänster. Ett starkt varumärke för grönbältet kräver att områdena görs mer kända och blir lättare att hitta. Av stor betydelse är också det digitala innehåll som invånarna och turisterna delar samt den synlighet som fås via olika kommunikationskanaler.

Föreningen Nylands friluftsområden (UUVI), Nylands förbund, Forststyrelsen och flera kommuner har aktivt börjat främja förverkligandet av grönbältet. Målet är att förbättra samarbetet mellan aktörerna, effektivisera användningen av resurserna och förbättra åtgärdernas verkningsfullhet i anslutning till grönbältet. Samtidigt skapar man förutsättningar för att främja invånarnas och naturens välbefinnande samt för en ökad uppskattning av naturen.



5.6 Energi

5.6.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Man främjar övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet.

Temats innehåll

Nyland strävar efter att svara på både de nationella klimatmålen och landskapets eget mål att vara ett kolneutralt landskap 2035. För att nå det här målet krävs att man sparar energi, förbättrar energieffektiviteten, avstår från fossila bränslen och går över till förnybara energiformer.

Man har valt att i Nylandsplanen behandla solenergi och skogsbaserad bioenergi av de förnybara energiformerna. Vindkraft behandlas inte i Nylandsplanen, eftersom man i samband med etappplansplan 4 för Nyland gjorde en omfattande utredning av potentialen för vindkraftsproduktionen på landskapsnivå och man gjorde flera bakgrundsutredningar om vindkraft. Den aktuella vindkraftslösningen enligt etappplansplan 4 för Nyland kommer att fortsätta gälla och lösningen kompletteras genom att utfärda en planeringsbestämmelse för hela området om att försvarets verksamhetsförutsättningar ska tryggas när områdena för vindkraftsproduktion planeras.

I Nylandsplanen tryggas utvecklingen av stora, centraliserade anläggningar och nätverk som hänför sig till energiproduktion och övrig samhällsteknisk försörjning. I och med att energiteknologin har utvecklats och det har satts upp mål för att stävja klimatutsläppen är också energisystemen i ett brytningsskede. Vid sidan av stora, centraliserade energilösningar uppstår nya, innovativa system och energilösningar. Sådana kan vara till exempel utspridda lösningar som förverkligas som en del av den övriga samhällsstrukturen och är således inte frågor som ska avgöras på landskapsnivå.

I Nyland produceras merparten av elektriciteten med kärnkraft, med en samproduktion av elektricitet och värme inom industrin och i samband med fjärrvärmeproduktionen. Dessutom produceras elektricitet med separat värmekraft, vattenkraft och vindkraft. I huvudstadsregionen produceras värmen i allmänhet som fjärrvärme. I övriga Nyland är det vanligt med el- eller oljeuppvärmning. De vanligaste bränslena som används för att producera fjärrvärme är naturgas, stenkol, torv och i allt större mån trä och andra förnybara energikällor såsom biogas.

Enligt energiindustrins statistikföring är ungefär 85 procent av fastigheterna i huvudstadsregionen anslutna till fjärrvärmenätet. Även i övriga

nyländska tätorter har fjärrvärmenätet byggts ut märkbart under de senaste åren. En förutsättning för fjärrvärmen är en tillräckligt tät samhällsstruktur så att byggnadskostnaderna för fjärrvärmenätet inte blir oskäligen. Inom industri- och verksamheten genereras ofta mer värme än vad som går åt för egna behov. Genom att använda denna så kallade överskottsvärme till att värma upp fastigheter minskar man på behovet av andra energikällor. På Sköldviks område i Nyland utreds vilka möjligheter det finns att använda överskottsvärmen från industrin för fjärrvärmeförsörjning av huvudstadsregionen och Borgå.

Under de kommande årtionena läggs allt större vikt vid energisäkerhetens betydelse och utnyttjandet av förnybara, inhemska energikällor. På det här inverkar att de icke-förnybara energitillgångarna sinar, energipriset går upp och tillgången försämras samt att distributionskostnaderna ökar.

Inom energiproduktionen sker just nu en betydande strukturell förändring som innebär att tyngdpunkten för energiproduktionen i allt högre grad förflyttas till förnybara energikällor. I bakgrundsutredningarna till Nylandsprogrammet 2.0 och Nylandsplanen utreds vilka de mest potentiella källorna för förnybar energi är i Nyland. Närmare utredningar för landskapsplanarbetet har gjorts om solenergi, vindkraft och hållbar bioenergi. I Nyland finns det också goda möjligheter till att öka geoenergi samt användningen av spillvärme från samhällena och industrin. Det har blivit aktuellt att utreda förutsättningarna för att utnyttja spillvärme från till exempel Sköldviks område och Lovisa kärnkraftverk när teknologierna utvecklas och kommunerna och företagen kartlägger sina möjligheter att minska sitt klimatavtryck.

Faktorer som driver på förändringen är framför allt målet att stävja klimatförändringen, de sinande icke-förnybara energikällorna och den ökade energiförbrukningen. Förändringen blir möjlig genom att integrera smarta och spridda energisystem med de nuvarande energisystemen.

Utvecklingsbilden för energi och klimat innefattar en stor mängd information om temats utveckling, nuläge och framtidsutsikter som underlag för planlösningen.

» **Läs mer: Nylandsplanen 2050: Utvecklingsbilder**

5.6.2 Solenergi

Utgångspunkter

Nyland har goda förhållanden för att producera solenergi och här finns även möjligheter för att bland annat öka användningen av solenergi och producera solex och -värme. Även om solstrålningen varierar kraftigt i Finland under olika årstider, råder det i Nyland ändå gynnsamma förhållanden för att utnyttja solenergin.

I solenergiutredningen för Nyland (2017) som genomfördes som en bakgrundsutredning till Nylandsplanen undersöktes bland annat på vilket sätt man i landskapsplanen ska skapa beredskap för planeringen av solkraftverk och andra stora solenergisystem. I utredningen granskades om det finns sådana kommunövergränsande planeringsbehov eller kommunövergränsande miljökonsekvenser med avseende på solenergin i Nyland som skulle innebära att det är motiverat att ange områdesreserveringar för eventuella framtida projekt i en långsiktig plan med rättsverknningar. Som ett resultat av utredningen konstaterades att det är möjligt att utan en separat områdesreservering smidigt förverkliga solenergiproduktion på olika planområden, vanligtvis i samband med fastigheter med hög energiförbrukning. I utredningen konstaterades även att tillståndsförfarandena för solenergiprojekt ofta är enklare och snabbare än till exempel för vindkrafts- eller biokraftverksprojekt.

Planlösningens beskrivning och motivering

För solenergi anges ingen egen planbe-teckning. För att främja solenergi anges en allmän planeringsbestämmelse som gäller hela området.

Även om det i Nyland inte har definierats något behov av att på ett bindande sätt styra solenergin med områdesreserveringar i landskapsplanen, har det ändå ansetts nödvändigt att i landskapsplanen främja produktionen av solenergi. I Nylandsplanen strävas efter att främja de nyländska aktörernas förutsättningar för förnybar energiproduktion.

Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller solenergiproduktionen:

Övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet ska främjas. I den mer detaljerade planeringen ska man främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av spillvärme. Vid byggande ska man främja hållbar marksubstanshantering.

I planeringen av vidsträckta produktionsområden för solenergi ska områdena i första hand placeras i närheten av den befintliga samhällsstrukturen och elnätets anslutningspunkter med beaktande av miljöns värden och specialvillkor.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Det är svårt att förutse solenergiprojekt och till vilka områden de förläggs eftersom solenergi i princip kan produceras överallt där det är lönsamt. En stor del av framtida projekt kan vara projekt med så kallade överlappande användningsändamål, där solenergi produceras vid sidan av annan verksamhet. Detta är sannolikt framför allt i Nyland, där marken är dyr och det finns ont om utrymme. På det här sättet finns det gott om potentiella platser för solexanläggningar i Nyland. Produktion av solenergi i industriell skala lämpar sig särskilt på industri- och produktionsområden, för vilket det lönar sig att skapa beredskap för i den mer detaljerade planeringen. Även impedimentområden, som inte används till fullo och där den tidigare verksamheten har upphört, är bra förläggningsplatser med tanke på miljökonsekvenserna. Miljökonsekvenserna anses vara obetydliga för solenergens del och de negativa konsekvenserna är i huvudsak lokala.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Solenergi har inte behandlats i de gällande landskapsplanerna.

5.6.3 Skogsbaserad bioenergi

Utgångspunkter

Med skogsbaserad bioenergi avses stubbar, stammar, kvistar och toppar som inte används i skogsindustrin utan utnyttjas för energiproduktion.

En utredning om nuläget och framtiden för Nylands skogsbaserade bioenergi ur skogsbrukets synvinkel (Selvitys Uudenmaan metsäbioenergiopotentialin nykytilasta ja tulevaisuudesta metsätalouden näkökulmasta) från 2017 visar att det på Nylands område förekommer skillnader i mängden skogsbaserad bioenergi som finns att tillgå. Mest skogsbaserad bioenergi finns i Östra Nyland och på Västra Nylands kustområde. I övriga Västra Nyland är potentialen för skogsbaserad bioenergi mindre. Det beror delvis på att odlingsmarkens andel är relativt sett större i området. I Mellersta Nyland finns det måttligt med skogsbaserad bioenergi att tillgå.

På basis av Finlands Skogscentralens information om skogstillgångar är det totala trädbeståndet på Nylands område 84 milj. m³ och den totala biomassan 60 milj. ton. Redan under en längre granskningsperiod har skogstillgångarna i Nyland inte utnyttjats till fullo ur skogsbrukets synvinkel, och det finns en avsevärd mängd outnyttjad skogsbaserad bioenergi att tillgå.

Den skogsbaserade bioenergin har en enorm betydelse i Nylands landskap, även om dess relativa andelar av helhetsavkastningen och systerställningen är förhållandevis små. Detta beror på att en stor del av Finlands övriga ekonomi har koncentrerats till Nyland. Nylands produktion av skogsbaserad bioekonomi är bland de största i landet och för närvarande utgör den ungefär 12 procent av hela landets produktion av skogsbaserad bioenergi.

Genom att öka skogsvårdsarbetet och avverkningarnas intensitet kan man öka den totala produktionen av skogsbaserad bioenergi. I mellersta och västra Nyland samt i landskapets östligaste delar finns det behov av att utveckla och utvidga terminalverksamheten för behandling, lagring och transport av biomassor.

I Skogscentralens utredning om bioterminaler (Bioterminalaali – ratkaisu metsäbiotalouden logistiikkahaasteisiin Uudellamaalla) har man

identifierat utmaningar för den skogsbaserade bioenergis logistik i Nyland och strävat efter att finna lösningar som är företagsekonomiskt lönsamma och ekologiskt hållbara.

På landskapets område planeras och har redan byggts betydande värme- och andra kraftverk som använder skogsbaserad biomassa som bränsle. Bränslemängderna som de här anläggningarna behöver är så stora att man under de kommande åren är tvungen att hitta nya verksamhetsmodeller och processer för att kunna garantera leveranssäkerheten för bränsle till anläggningarna och bränslets kvalitetsnivå kostnadseffektivt och med minsta möjliga olägenheter för miljön.

De logistikområden för skogsbaserad bioenergi som anges i Skogscentralens utredning är små på landskapsplanens nivå och därför anvisas de inte på plankartan. På den vidstående kartan (Bild 40) anges de platser som är lämpliga för bioterminaler. Utredningens kartläggning kom fram till att det finns elva potentiella områden för bioterminaler. Tio av dem är avfallsbehandlings- eller avfallshanteringsområden som förvaltas av olika aktörer. Ett av områdena är ett område reserverat för slutdeponering av överskottsjord på gränsen mellan Vanda och Tusby. Tre av objekten på kartan utnyttjas i dag som bioterminaler. Området i Lapträsk som utnyttjas för skogsbaserad bioenergiverksamhet har också potential att utvecklas till en terminal för skogsbaserad bioenergi.

Man bör notera att skogarna binder kol ur atmosfären och att skogarna i Finland har en central roll i stävandet av klimatförändringen. I planeringen av markanvändningen främjas möjligheterna för produktion av virke och skogsbaserad bioenergi som en del av en mångsidig användning av skogarna. På landskapsnivå och på lång sikt finns det ett behov av att trygga skogarnas förmåga att fungera som kolsänkor. I Nyland är det också viktigt att styra förändringarna i markanvändningen så att den totala skogsarealen förblir så stor som möjligt.

Planlösningens beskrivning och motivering

För skogsbaserad bioenergi anges ingen egen planbeteckning.

- Befintlig terminal för skogsbaserad bioekonomi
- Område för avfallshantering i anslutning till vilket en terminal för skogsbaserad bioekonomi kan förverkligas
- Objekt för terminal för skogsbaserad bioekonomi som ska utvecklas

Källa: Biotermiinaalit - ratkaisu metsäbiotalouden logistiikkahaasteisiin Uudellamaalla, Skogscentralen

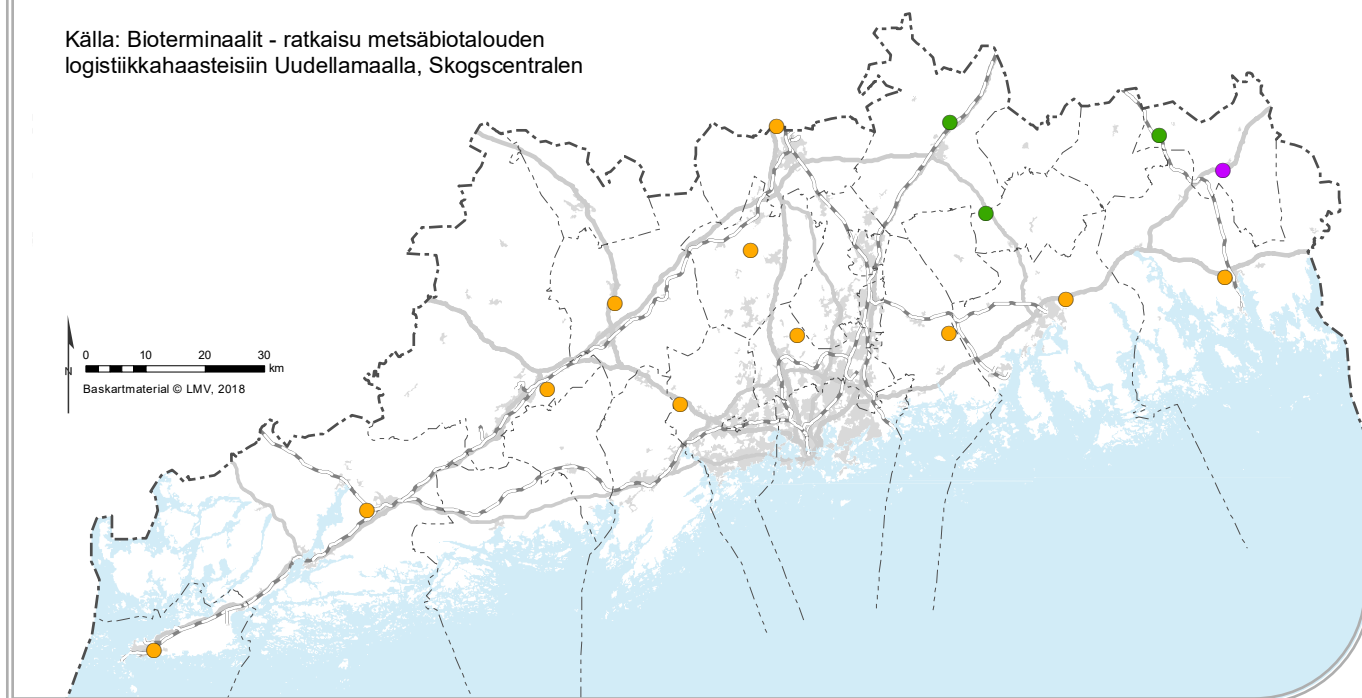


Bild 40. Terminaler för skogsbaserad bioenergi.

Med planlösningen som helhet styrs förändringarna i markanvändningen så att den totala skogsarealen förblir så stor som möjligt. Detta tryggar produktionsmöjligheterna för virke och skogsbaserad bioenergi som en del av en mångsidig användning av skogarna.

Även MLY-områdena som anges i Nylandsplanen stöder för egen del möjligheterna att producera virke och skogsbaserad bioenergi i Nyland.

För terminalerna för skogsbaserad bioenergi anges ingen egen planbeteckning. Skogsbioterminalerna kan placeras på områden för produktion och logistikverksamhet, områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering som anvisas i Nylandsplanen samt på områden utan landskapsplanebeteckningar.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller skogsbaserad bioenergi:

Övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet ska främjas. I den mer detaljerade planeringen ska man främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av spillvärme. Vid byggande ska man främja hållbar marksubstanshantering.

5.6.4 Vindkraft

Planlösningens beskrivning och motivering

Vindkraftslösningen enligt etapplandskapsplan 4 för Nyland som omfattar fyra områden i Borgå och Lovisa som är lämpliga för produktion av vindkraft fortsätter att gälla. Även planlösningens planeringsrekommendation om lokal vindkraft (mindre än 10 kraftverk) fortsätter att gälla med undantag av dess sista mening som lyder: "Vid planeringen av ett vindkraftsområde ska försvarsmakten höras." Denna mening ersätts med en ny allmän planeringsbestämmelse i Nylandsplanen.

I allt vindkraftsbyggande ska man beakta den övergripande säkerhetens och försvarets behov i enlighet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

För att genomföra detta mål ger Försvarsmakten anvisningar om att man alltid ska begära ett separat utlåtande av Försvarsmaktens huvudstab om vindkraftsprojekt som gäller vindkraftverk som är högre än 50 meter (total höjd från markytan).

» **Läs mer:** [Vindkraftslösningen i etapplandskapsplan 4 för Nyland](#)

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller planeringen av vindkraftsproduktionen:

I planeringen av ett vindkraftsområde ska Försvarsmaktens verksamhetsföretagningar tryggas genom att beakta de begränsningar som medförs av Försvarsmaktens verksamhet, såsom radarsystem och tryggheten av radioförbindelser.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Det område som lämpar sig för vindkraftsproduktion på landskapsnivå på havsområdet utanför Ingå och Raseborg som angetts i landskapsplanen för Nyland upphävs.

5.6.5 Kärnkraft

Utgångspunkter

I Lovisa finns två av Finlands fyra kärnkraftverksenheter. År 2016 utgjorde deras produktion ungefär 13 procent av elproduktionen i Finland. Kärnkraftverksenheterens nuvarande drifttillstånd utgår 2027 och 2030. Med tekniska moderniseringar är det möjligt att förlänga anläggningarnas drifttid, men inga beslut har ännu tagits i frågan. Efter att elproduktionen upphör kan det enligt uppskattningar ta till och med över 20 år att stänga ner kärnkraftverken. Till Lovisa ansöktes på våren 2010 om ett principbeslut för en tredje kärnreaktor på Hästholmen, men statsrådet beviljade inte tillstånd för projektet. Den tredje kärnreaktorn skulle ha uppförts söder om det nuvarande anläggningsområdet och skulle ha utvidgat skyddszonen, som anläggningsområdet i enlighet med föreskrifterna om förläggningssplatsen för en kärnanläggning ska ha, i huvudsak i riktning mot havet.

Planlösningens beskrivning och motivering

I Nylandsplanen anges kärnkraftverksområdet i Lovisa och kärnanläggningarnas skyddszon. Planlösningen tryggar de nuvarande kärnkraftsanläggningarnas verksamhets- och utvecklingsmöjligheter på området. Huruvida en eventuell tredje kärnreaktor anvisas på området får avgöras i kommande landskapsplaner.

Hästholmens skyddszon anvisades för första gången i regionplan II för Östra Nyland år 1984. Zonen har bestämts utifrån ett kalkylmässigt, fem kilometer långt skyddsavstånd från kärnkraftsområdet. När skyddszonen definierades beaktades Strålsäkerhetscentralens (då Strålsäkerhetsinstitutet) synpunkter om att det inom detta område inte får uppstå tätbebyggda bostadsområden, inte placeras skolor, sjukhus eller



överlag sådana inrättningar som besöks av eller i vilka det vistas en stor mängd människor eller från vilka det är svårt att snabbt förflytta människorna eller för vilka verksamhetens upphörande skulle ha betydande negativa konsekvenser för samhället. I skyddszonen får det inte heller förläggas till exempel livsmedels- eller sprängämnesfabriker, flygplatser eller överlag sådana anläggningar för vilka kärnkraftverket kan ha negativa konsekvenser eller vilka kan äventyra säkerheten för kärnkraftverkets verksamhet. I landskapsplanen anvisas en skyddszon på ungefär fem (5) kilometer utifrån placeringen av de nuvarande kärnanläggningarna på Hästholmen.

Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller produktionen av kärnkraft:

Övergången till ett energisystem som är hållbart för klimatet ska främjas. I den mer detaljerade planeringen ska man främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av spillvärme. Vid byggande ska man främja hållbar marksubstanshantering.

I den mer detaljerade planeringen ska verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för den samhällstekniska försörjningens nät och anläggningar tas i beaktande.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelser
<p>Område för energiförsörjning, på vilket kärnkraftverk får placeras</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med objektsbeteckningen anges områden för kärnkraftverk och tillhörande stödfunktioner. Området är reserverat för anläggningar, byggnader eller konstruktioner som betjänar energiproduktionen och byggnader och konstruktioner för att utforska och utveckla energiproduktionen. På området får också placeras stödfunktioner för kärnkraftverk, såsom tillfälligt boende och anläggningar och konstruktioner för vattenhantering samt hamnverksamhet i anslutning till kärnkraftverk.</p> <p>Kärnkraftverkets och tillhörande stödfunktioners exakta placering och omfattning avgörs i samband med den mer detaljerade planeringen.</p>	<p>Vid planeringen och förverkligandet av området bör man förhindra betydande miljöolägenheter genom tekniska lösningar och med tillräckliga skyddszoner.</p> <p>I planeringen av området ska beredas möjlighet för Strålsäkerhetscentralen att lämna ett utlåtande.</p>
<p>Skyddszon för kärnkraftverk</p>  <p>- Östra Nylands plan</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges en ungefärlig områdesgräns för en skyddszon på ungefär 5 kilometers avstånd från kärnkraftverken.</p>	<p>På området som skyddszonen omfattar får inte planeras ny, tätbebyggd bosättning, sjukhus eller anläggningar som besöks av eller där det vistas en betydande mängd människor, eller sådan produktionsverksamhet på vilka en olycka i kärnkraftverket skulle kunna inverka. Då placering av fritidsbebyggelse eller fritidsverksamhet planeras på området ska man försäkra sig om att förutsättningarna för ändamålsenlig räddningsverksamhet inte äventyras.</p> <p>I samband med planeringen av området ska beredas möjlighet för Strålsäkerhetscentralen och räddningsmyndigheten att lämna ett utlåtande.</p>

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Planlösningen för kärnkraftverken och deras skyddszoner i de gällande landskapsplanerna anvisas i helheten med Nylandsplanen och den är av översiktlig karaktär. Kärnkraftverkens områdesreserveringsbeteckning ändras till en objektsbeteckning och planbestämmelsen uppdateras.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

I områden anvisade för kärnkraft och i skyddszonerna är förutsättningarna för den övriga markanvändningen begränsade. Anläggningsområdet är avspärrat och i området tillåts inget annat byggande än byggande som har med anläggningarnas verksamhet att göra. Begränsningar finns även för markanvändningen i närliggande områden. Området för kärnkraft enligt Nylandsplanen är befintligt och därmed har sammanjämkandet av verksamheten med den övriga markanvändningen redan beaktats i den mer detaljerade planeringen.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planbeteckningen för kärnkraft säkerställer för egen del energiproduktionens funktionsduglighet och förbättrar samhällsservicens driftsäkerhet.

Konsekvenser för naturen och miljön

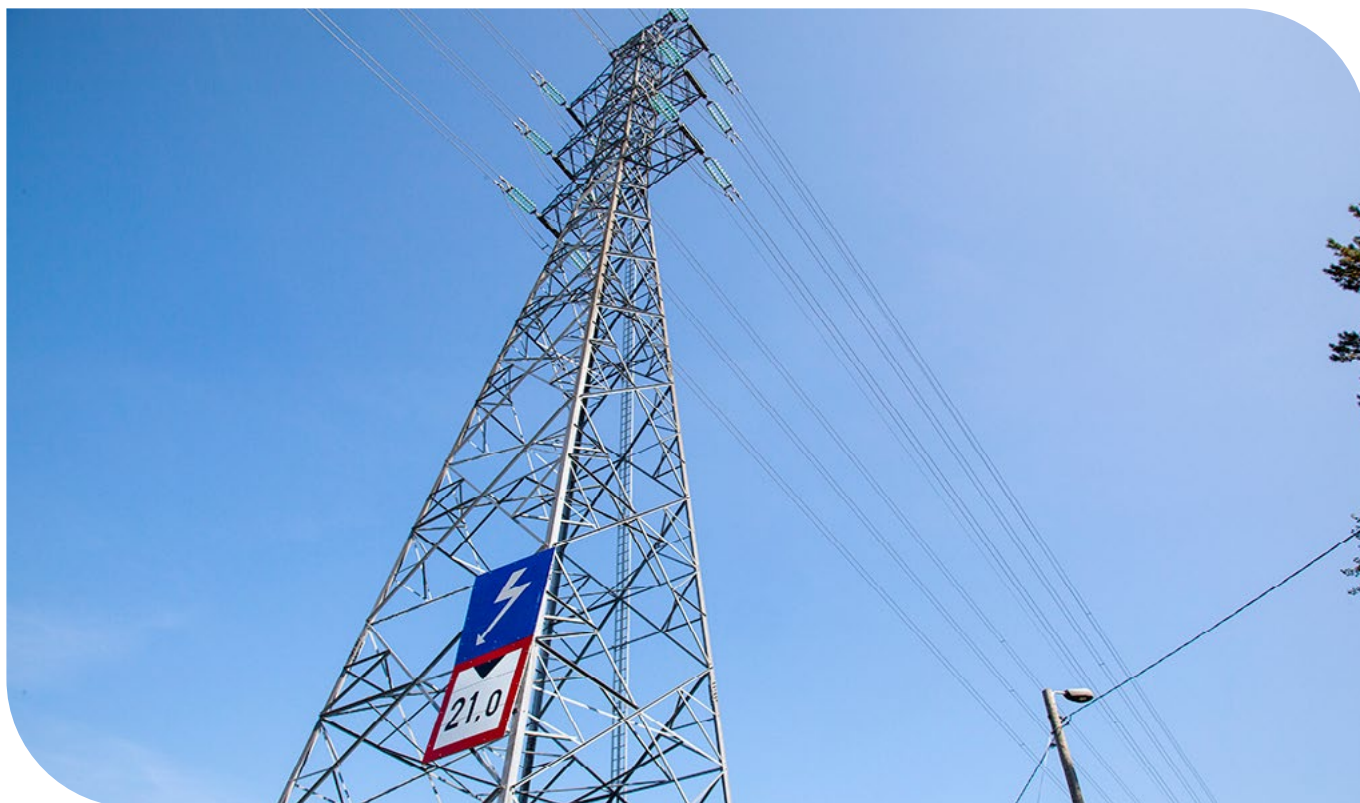
Området för kärnkraft förändrar både omgivningen och landskapet. Eftersom kärnkraftverket är befintligt har planen inga nya konsekvenser för naturen och miljön. De risker för naturen och miljön som verksamheten medför har beaktats i den mer detaljerade planeringen.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Kärnkraftverket och dess energiöverföringsnät säkerställer energiförsörjningen och stöder på detta sätt näringslivets verksamhetsbetingelser. En driftsäker energiproduktion skapar bättre utvecklingsmöjligheter för näringarna. Kostnaderna för byggande och underhåll som krävs för energiförsörjningen är betydande.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

En fungerande och störningsfri energiförsörjning skapar en viktig grund för ett tryggt och trivsamt boende. Riskerna som förknippas med energiproduktionen kan minska livsmiljöns attraktionskraft.

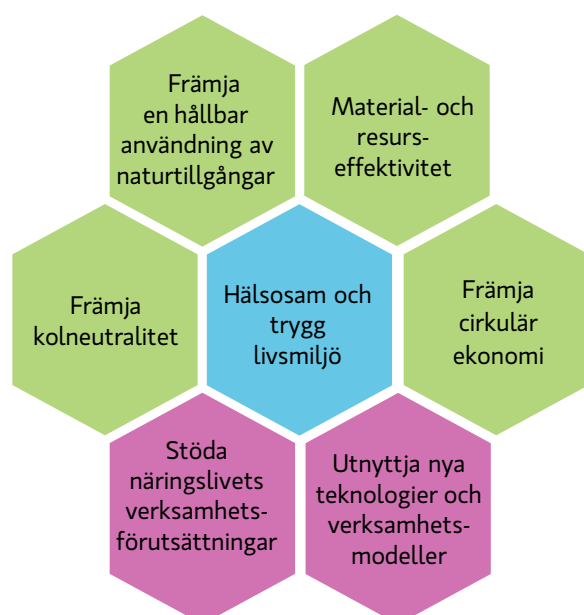


5.7 Teknisk försörjning

5.7.1 Utgångspunkter för planlösningen

Mål och planeringsprinciper

Centrala mål



Planeringsprinciper

- Områden och nätverk för samhällsteknisk försörjning av betydelse på landskaps- och riksnivå samt deras utvecklingsbehov tryggas.

Temats innehåll

Behoven av att styra den tekniska försörjningen som behandlas i Nylandsplanen rör energiöverföringsnätet samt vatten- och avfallshantering. Vad gäller dessa teman har man fokuserat på att möjliggöra nya projekt samt att trygga funktions- och utvecklingsmöjligheterna för nationellt eller regionalt viktiga nätverk.

Kommunikationsnät, som behandlas i lagen om tjänster inom elektronisk kommunikation (3 § punkt 39), behandlas inte i landskapsplanen. Bygget av nät kräver inte styrning på landskapsnivå i fråga om störningar, och att styra täckningen hos olika aktörers delvis överlappande nätverk genom en plan är omöjligt. Privata serviceleverantörers nät och deras täckning är vanligen affärshemligheter. Lagen om sambyggnad och samutnyttjande av nätinfrastuktur, som trädde i kraft 2016, förpliktar förutom kommunikations- och elnätstjänstleverantörer även vatten- och trafiknätstjänstleverantörer att godkänna sambyggnad och samutnyttjande av nätverk på skäliga villkor.

Välfungerande kommunikationsnät är också en av grundpelarna i ett modernt samhälle och en förutsättning för digitaliseringen. I framtiden kommer nätens funktionsduglighet, åtkomlighet och täckning att bli ännu viktigare. Statsrådet behandlar flera projekt, vars måluppfyllelse kräver högklassiga kommunikationsnät. Det utkast till en strategi för digital infrastruktur som utarbetats av kommunikationsministeriet är på remiss sommaren 2018. I strategin ingår Finlands bredbandsmål för år 2025 och metoder för att uppnå dem. Till åtgärderna hör bland annat utveckling av elektroniska tillståndsförfaranden, stöd för sambyggnad, användning av statens mark vid bygget av basstationer samt utveckling av och stöd för kommunernas förfaranden. Lagstiftningen kring kommunikationsnätverk kommer sannolikt att öka i framtiden.

5.7.2 Energiöverföringsnätet

Utgångspunkter

En tillräcklig och störningsfri tillgång på el är en kritisk framgångsfaktor för Nyland som växer och utvecklas. Ändringarna i strukturen för energiproduktion och målen om klimatneutralitet

förutsätter ändringar även i energiöverförings-systemet. Elöverföringsnätet i Nyland är heltäckande och fungerande, men tryggheten av försörjningsberedskapen för el och landskapets kraftiga tillväxt förutsätter att det befintliga nätet ständigt kompletteras och förnyas.

Esbo och Västra Nyland får ström från 400/110 kV:s transformatorstationer i Ingå, Esbo och Kopula. Därtill finns det 110 kV:s ringanslutningar från området till transformatorstationerna i Salo och Nurmijärvi. Stationen i Esbo har även en 350 megawatts likströmsanslutning till Estlink 1 till Estland. Vanda och Helsingfors får ström från 400/110 kV:s transformatorstationer i Rosendal och Västersundom. Från området finns dessutom flera 110 kV:s ringanslutningar till transformatorstationer i närområdet. Helsingfors och Vandas 110 kV:s högspänningsnät är anslutna till transformatorstationerna i Rosendal och Västersundom. Norra Nyland får ström huvudsakligen från 400/110 kV:s transformatorstationer i Nurmijärvi och Hikiä. Den centrala knutpunkten för stamnätet i östra Nyland är en 400/110 kV:s transformatorstation i Anttila, som har en likströmsanslutning till EstLink 2 till Estland. Mellan transformatorstationerna i Nyland finns starka 110 kV:s ringanslutningar till stamnätet.

Naturgashuvudledningen från sydöstra Finland till Tammerfors korsar de norra delarna av Mäntsälä och Hyvinge. Vid Hirvihaara i Mäntsälä avgår två sidoleddningar från denna huvudledning, som går via Mellersta Nyland och Sibbo till huvudstadsregionen, samt en sidoleddning till Lojo. Gasledningen Balticconnector mellan Paldinski i Estland och Ingå, som ska koppla ihop gasnäten i Estland och Finland, är under byggnad och ska enligt planen tas i bruk 2019. Balticconnector ansluts till Finlands stamnät för naturgas i Sjundeå. Vid tidpunkten för beredningen av Nylandsplanen planeras inga andra utvidgningar av det nuvarande naturgasnätet.

De nationella målen för områdesanvändning förutsätter att man i planläggningen tryggar linjedragningarna och genomförandemöjligheterna för kraftledningar som är av betydelse för den nationella energiförsörjningen samt gasledningar som behövs för fjärrtransporter av gas, samt att man i linjedragningarna för kraftledningar primärt använder befintliga ledningskorridorer.

Detta innebär att befintliga ledningskorridorer kan byggas ut, vilket bör beaktas även i den övriga områdesanvändningen. Om man till exempel ersätter en 110 kV:s kraftledning med en 400 kV:s kraftledning kommer även ledningskorridoren att bli bredare.

Planlösningens beskrivning och motivering

I Nylandsplanen anges en helhet med elöverföringsnät med högspänning (400 kV och 110 kV) som samhällena och industrin behöver för att trygga försörjningsberedskapen i fråga om elöverföring i Nyland. Energioverföringsnätet i Nylandsplanen innefattar det elnät som krävs för överföringen av den elektricitet som förbrukas av samhällena och industrin samt linjedragningar för naturgashuvudledningarna. Med en streckad linje som är beteckningen för en riktgivande kraftledning anvisas de kraftledningar som planeras till den nya ledningskorridoren och om vilka man gjort tillräckliga bakgrundsutredningar. Den riktgivande kraftledningens placering, det tekniska utförandet och konsekvensbedömningen preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen och tillståndsförfarandet. Plankartan skiljer inte mellan 110 kV:s och 400 kV:s kraftlinjer. Förutom ellinjerna ovan jord visas på plankartan en 400 kV:s jordkabel mellan Västersundom och Viksbacka. Elstationerna (400 kV) visas i en kartbilaga utan rättsverkningar. I kartbilagan utan rättsverkningar visas även kända utvecklingsprojekt i befintliga och nya ledningskorridorer.

I Helsingforsregionen ökar antalet invånare och arbetsplatser kraftigt, vilket medför ett behov av att öka överföringskapaciteten för el. En effektivare markanvändning (t.ex. stadsbulevarder) medför också ett tryck på att bygga på befintliga kraftledningsområden.

Utöver det i landskapsplanen anvisade elöverföringsnätet finns det i Helsingfors behov att på lång sikt förbereda för att bygga ett omfattande elöverföringsnät på 400 kV som kabellösning. I en kartbilaga utan rättsverkningar

anges hela elöverföringsnätet inklusive kända utvecklingsprojekt i befintliga och nya ledningsgator, framtida förbindelsebehov samt betydande områden för energiförsörjning (kraftcentraler). Deras bevarande och utvecklingsmöjligheter ska tryggas i den mer detaljerade planeringen av områdesanvändningen, eftersom flyttning av dem kan innebära ett betydande byggande av nya delar av nätet och kostnader för dem.

Såväl befintliga som nya nät och anläggningar berörs även av en allmän planeringsbestämelse enligt vilken verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för nät och utrustning för samhällsteknisk försörjning ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

I takt med att användningen av förnybara energikällor ökar och blir allt vanligare ökar diversiteten i energiproduktionen. Diversifieringen förutsätter allt större flexibilitet och kapacitet hos elnätet och dess tekniska konstruktioner. De grundläggande lösningarna för elöverföringstekniken har förblivit oförändrade i årtionden och ingen teknik som skulle förändra dessa lösningar finns inom synhåll. I framtiden antas det uppstå ett stort behov av system genom vilka man kan lagra utsläppsfritt producerad elenergi. Dessa kommer sannolikt att vara olika slags ackumulator- och pumpkraftverkslösningar. Mer storskaliga teknologier befinner sig dock ännu på utvecklingsstadiet och kan ännu inte beaktas i landskapsplanen.

På Sköldviks industriområde produceras en stor del av det flygpetroleum som används på Helsingfors-Vanda flygplats. Transporten av flygpetroleum från Sköldvik till Helsingfors-Vanda orsakar ett stort antal transporter av farliga ämnen på vägarna i regionen, och som en lösning för att minska flygpetroleumtransporterna har man övervägt att bygga ett rör för flygpetroleum från Sköldviks industriområde till Helsingfors-Vanda flygplats. Vem som skulle genomföra detta projekt är för närvarande inte känt och de utredningar som krävs för att projektet ska kunna anvisas i landskapsplanen har inte gjorts.

I kartbilaga E1 presenteras Nylands nätverk av kraftledningar och naturgasledningar.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestäm- melsen gäller energiöverföringsnätverk:

I den mer detaljerade planeringen ska verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för den samhällstekniska försörjningsnät och anläggningar tas i beaktande.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Kraftledning  - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan	Med linjebeteckningen anges befintliga kraftledningar på 110 kV och 400 kV och betydande havskablar samt förbindelser som utvecklas längs befintliga ledningsgator. Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.	I planeringen av områdesanvändningen ska bestämmelserna om skyddsavstånd till kraftledningar tas i beaktande.
Riktgivande sträckning för kraftledning  - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan	Med en streckad linje anges riktgivande sträckningar för kraftledningar på 110 kV eller 400 kV som planerats till en ny kraftledningsgata eller för betydande kablar.	Kraftledningens placering och det tekniska utförandet preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen och det egentliga tillståndsförfarandet. Möjligheterna att förverkliga sträckningen ska tryggas i den mer detaljerade planeringen.
Naturgashuvudledning  - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan	Med linjebeteckningen anges befintliga naturgasledningar med högt tryck. Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.	I planeringen av områdesanvändningen ska bestämmelserna om skyddsavstånd till naturgasledningar beaktas.
Behov av överföringsförbindelse för fjärrvärme  - Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan	Med utvecklingsprincipbeteckningen anges ett behov av överföringsförbindelse som an knyter till utnyttjande av spillvärme från Sköldvik och Lovisa kärnkraftverk och en tunnel för samutnyttjande för teknisk försörjning i huvudstadsregionen.	

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

De elöverförings- och naturgaslinjer som redan är byggda och som anvisas i landskapsplanen måste eventuellt flyttas till exempel i tätorter som förtätas. I den mer detaljerade planeringen ska man i detta fall trygga kraftöverföringsnätet som helhet och se till att lösningen inte försvårar genomförandet av landskapsplanen. Kraftledningarna enligt landskapsplanen kan vid behov även byggas med kablar.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- De gällande landskapsplanernas planlösning för energiöverföringsnätet anvisas i helheten med Nylandsplanen huvudsakligen i sin nuvarande form, men i en mer översiktlig och uppdaterad version. Beteckningarna för elnätet har slagits samman. Samma beteckning används för alla kraftledningar och kablar i Nylandsplanen, till skillnad från de gällande planerna där man skiljde mellan 110 kV:s och 400 kV:s kraftledningar samt havskablarna Estlink 1 och 2.
- I Nylandsplanen anges inte de anläggningar och konstruktioner som betjänar energiförsörjningen och som i de gällande planerna har angetts med områdes- eller objektsbeteckningen Område för energiförsörjning.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

I områden med energiförsörjningslinjer är förutsättningarna för den övriga markanvändningen begränsade. Till exempel kan man inte bygga i ledningsgator. För de befintliga linjernas del har Nylandsplanen ringa konsekvenser för markanvändningen. Tryggandet av förutsättningarna för byggandet av linjer som angetts som riktgivande kräver att man beaktar dem i den kommunala planläggningen och tillståndsförfaranden för byggande.

Linjedragningen för naturgashuvudledningen har i huvudsak obetydlig verkan på markanvändningen. Om naturgashuvudledningen förverkligas, måste de ovanjordiska avsnitten ovanför ledningen hållas öppna. Detta kan medföra begränsade möjligheter att till exempel idka skogsbruk. Influensområdet är dock litet. Åkerodling i och rekreationsanvändning av området kan fortsätta efter att huvudledningen har byggts.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen har betydande positiva effekter för samhällsservicen. Överföringsnäten och naturgashuvudledningarna säkerställer energidistributionens funktionsduglighet och förbättrar samhällsservicens driftsäkerhet.

Konsekvenser för naturen och miljön

Konstruktionerna på överföringsnätets ledningsgator har en avsevärd och bestående inverkan på landskapet och stadsbilden. Konsekvenserna för landskapet är speciellt framträdande i värdefulla kulturmiljöområden. Luftledningarna orsakar även störningar och risker framför allt för fåglar. Å andra sidan kan ledningskorridorerna fungera som ekologiska korridorer i synnerhet för arter som trivs i öppna miljöer. Konsekvenserna i enskilda fall bedöms närmare bland annat i samband med miljötilståndsförfarandet.

Konsekvenserna som naturgashuvudledningens orsakar för natur och miljö är som störst under byggskedet, eftersom byggandet kräver omfattande bearbetningsåtgärder. När naturgashuvudledningen är klar är konsekvenserna för natur och miljö ringa. Konsekvenserna för landskapet som naturgashuvudledningen orsakar är ringa.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Överföringsnäten säkerställer energiförsörjningen och elöverföringen och stöder på detta sätt näringslivets verksamhetsbetingelser. En driftsäker energiförsörjning och elöverföring skapar bättre utvecklingsmöjligheter för näringarna. Kostnaderna för byggande och underhåll som krävs för energiförsörjningen är betydande.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

En fungerande och störningsfri energiförsörjning skapar en viktig grund för ett tryggt och trivsamt boende och för samhällsservicen. Energiproduktionens utsläpp kan försämra livsmiljöns sundhet och trivsamt. Vilken påverkan utsläppen har beror på vilka bränslen och anläggningstekniker som används. Ovisshet om tidpunkten för genomförandet av stora linjeprojekt och om de exakta linjedragningarna orsakar negativa sociala konsekvenser på individ- och samhällsnivån.

5.7.3 Vattenförsörjning

Utgångspunkter

Betydelsen av rent vatten kommer att öka i framtiden. När det gäller vattentjänster behandlar Nylandsplanen såväl vattenförsörjning som avledning och behandling av avloppsvatten. Syftet med Nylandsplanen är att också i framtiden trygga vattentjänsterna i Nyland när det gäller tillgång till och distribution av rent vatten samt behandling av avloppsvatten.

För den samhällseliga vattenförsörjningen i Nyland används huvudsakligen grundvatten, med undantag av huvudstadsregionen. Huvudstadsregionen får sitt råvatten från Päijänne, varifrån vattnet leds genom en bergstunnel till regionen. Vatten från Päijänne används även för framställning av konstgjort grundvatten i Mellersta Nyland. Päijännetunneln används av anläggningarna för konstgjort grundvatten i Jäniksenlinna och Rusutjärvi. I Teilinummi i Nurmijärvi planeras en ny anläggning för konstgjort grundvatten som ska använda vatten från Päijännetunneln.

Ytvattenområdena bildar en betydande helhet i reservsystemet för den samhällseliga vattenförsörjningen. Med lösningarna i landskapsplanen eftersträvas tryggande av dessa vattendrags användbarhet som råvattenkällor även i framtiden genom att fästa särskild uppmärksamhet vid åtgärder för vattenskydd inom avrinningsområden. Som reservvattenkälla för huvudstadsregionen används Vanda ås

vattensystem, till vilket man kan leda tilläggs-vatten från Svartåns vattensystem (Lojo sjö och Hiidenvesi) genom Hiidenvesitunneln. Andra vattendrag som används som vattentäkter är Meiko och Humaljärvi i Kyrkslätt, Marsjön i Ingå samt som råvatten för konstgjort grundvatten Molnbyträsket i Borgå och Gennarbyviken i Raaseborg. Landskapets östra delar är ett område med rapakivgranit, där grundvattnets fluoridhalt är för hög för att vattnet ska lämpa sig som dricksvatten. Man måste därför leda in vatten från områden utanför rapakiviområdet.

Skyddsplaner har utarbetats för 75 procent av grundvattenområdena i Nyland. I dem har man samlat data om grundvattenförhållandena, högriskaktiviteter och nödvändiga skyddsåtgärder. Ungefär en femtedel av grundvattenområdena har definierats som riskområden. De är grundvattenområden där man har noterat sådana halter av skadliga ämnen som överskrider gränsvärdena eller där det förekommer mycket aktiviteter som eventuellt kan ha negativa effekter på grundvattnets kvalitet. I alla nyländska grundvattenområden är situationen gällande vattenmängden god, vilket innebär att det årliga uttaget av vatten inte överskrider den mängd grundvatten som bildas. Skyddet av grundvattnet i Nyland som helhet är relativt god. Beaktandet av grundvattenområden i planeringen av markanvändningen bör dock effektiviseras.

I huvudstadsregionen är samarbetet mellan kommunerna omfattande både när det gäller anskaffningen och distributionen av vatten. Till exempel levereras vatten från Helsingfors stads reningsverk vid Långforsen och i Gammelstaden till Vanda och Esbo och vidare till Kyrkslätt. I Mellersta Nyland har de kommunala vattendistributionsnätverken kopplats samman och Samkommunen Tusbyregionens vattenverk ansvarar för anskaffningen av vattnet, medan distributionen sköts av kommunerna själva. I övriga delar av Nyland är samarbetet mellan kommunerna inte lika omfattande. Kommunernas tätortsområden omfattas av den kommunala vattendistributionen i hela Nyland. Omkring 83 000 personer bor utanför vattenledningsnätet och i områden utan kommunalt avlopp bor ungefär 105 000 invånare.

I normala fall är vattenkällornas tillräcklighet på en ganska god nivå i Nyland. En störning i en enskild vattentäkt eller stamvattenledning

kan dock medföra betydande försämringar av servicenivån på vissa mindre områden. Särskilt i områden som är beroende av en enda vattentäkt kan försämringen av servicenivån vara betydande. Kommunerna samarbetar kring anskaffning av tilläggs- och krissvatten samt inom större vattenskyddsprojekt. Till exempel är vattendistributionsnätet i huvudstadsregionen anslutet till nätet i Mellersta Nyland för att trygga vattenförsörjningen i krissituationer.

Avloppshanteringen har huvudsakligen koncentrerats till stora enheter. I huvudstadsregionen har behandlingen av avloppsvatten koncentrerats till avloppsreningsverken i Viksbacka i Helsingfors och Finno i Esbo, varifrån det renade avloppsvattnet leds ut i havet genom utloppstunnlar. Till reningsverket i Viksbacka leds förutom avloppsvattnet från Helsingfors även avloppsvattnet från östra Vanda samt även avloppsvattnet från Kervo och Träskända samt största delen av Tusby. De tre sistnämnda använder ett havsavloppssystem som anlagts av samkommunen för vattenskydd i Mellersta Nyland. Finno reningsverk i Esbo behandlar förutom Esbos avloppsvatten även avloppsvattnet från Grankulla, Kyrkslätt, Sjundeå och de västra delarna av Vanda. När reningsverket i Blombacken står klart kommer det att ersätta Finno reningsverk. Även därefter kommer det fortfarande att finnas underjordiska konstruktioner och tunnlar i Finno reningsverksområde för att avleda renat avloppsvatten till utlopp i havet och till värmeåtervinningsanläggningen. Det kommer att finnas även utlopp för störningar. Jämfört med de i Nylandsplanen angivna, befintliga avloppsreningsverken i Nyland är de övriga avloppsreningsverken jämte sina utloppstunnlar betydligt mindre än de i huvudstadsregionen.

Reningsverket i Viksbacka och det nya reningsverket i Blombacken är huvudsakligen underjordiska reningsverk som byggts inuti berget. I närheten av bergsreningsverk kan man inte borra bergvärmebrunnar, men i övrigt finns det i praktiken inga användningsbegränsningar för fastigheterna ovanför.

Planlösningens beskrivning och motivering

På plankartan presenteras nya projekt och reserveringar i anslutning till vattentjänster,



vattenreningsverk och avloppsreningsverk med betydelse för de regionala vattentjänsterna, befintliga underjordiska vattentunnlar som väsentligt påverkar annan markanvändning samt grundvatten och ytvatten som är viktiga för vattenförsörjningen. Med planlösningen strävar man efter att trygga Nylands vattenförsörjningssystem och avloppsreningsystem samt att möjliggöra deras utveckling i framtiden.

I Nylandsplanen anvisas det befintliga avloppsreningsverket i Viksbacka och avloppsreningsverket i Blombacken som är under byggnad. Dessa två reningsverk är regionala till sin dimensionering och måste anvisas i landskapsplanen på grund av de regionala vattentjänsterna. I kartbilaga E3 anges utöver dessa även de övriga avloppsreningsverken i Nyland. I Nylandsplanen finns beredskap även för ett överföringsavlopp från Blombacken till Vichtis samt för en riktgivande sträckning för avloppstunnel i Östersundomområdet.

Vad gäller bruksvatten anges i plankartan Långforsens och Gammelstadens vattenreningsverk, Päijännetunneln och reservvattensystem som ansluter till den samt den nya riktgivande sträckningen för en huvudvattenledning från Helsingfors till Borgå som ansluter till

Päijännetunneln. I råvattentunnelnarnas (Päijännetunnelns och Hiidenvesitunnelns) omedelbara närhet måste man vid planeringen av område-s användningen samt åtgärder beakta tunnelnarna så att varken de eller vattnets kvalitet skadas. Detta förutsätter att den skyddszon som tunneln förutsätter ska beaktas i den mer detaljerade planeringen. Bland annat kan byggande under mark och brunnsborrning för bergvärme nära tunneln orsaka problem, i synnerhet när tunneln är tom för underhåll.

Såväl befintliga som nya nät och anläggningar berörs även av en allmän planeringsbestämmelse enligt vilken verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för nät och utrustning för samhällsteknisk försörjning ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

De grundvattenområden som anges i Nylandsplanen är områden som avses i NTM-centralens kartläggning och bestämmelse. Dessa områden har klassificerats som klass 1, 2 och E i enlighet med lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen. Till klass 1 hör sådana grundvattenområden som är viktiga för vattenförsörjning, till klass 2 sådana grundvattenområden som lämpar sig för vattenförsörjning och till klass E hör sådana grundvattenområden av vars grundvatten ytvattenekosystem och terrestra ekosystem är direkt beroende. I Nylandsplanen anges alla grundvattenområden med samma egenskapsbeteckning. I samband med en mera detaljerad planering ska noggranna avgränsningar och klassificeringar av grundvattenområden ses över. Egenskapsbeteckningen för grundvattenområde anger områdets särskilda egenskaper och i planbestämmelsen har man beaktat skyddet av vattenkällorna. Målet är att säkra en god kvalitativ och kvantitativ status för grundvattnet genom att främja hållbar användning av vattentillgångarna och att förebygga förorening av grundvatten. I samband med den mer detaljerade planeringen ska byggandet och den övriga markanvändningen styras så att man inte äventyrar grundvattnets kvalitet eller mängd. I samband med den mer detaljerade planeringen ska man beakta uppdaterade vattenvårdsplaner och skyddsplaner för grundvattenområden samt skyddsområden för vattentäkter som regionförvaltningsmyndigheten fastställt.

För vattenförsörjningen viktiga ytvattenområden anges med egenskapsbeteckning i

Nylandsplanen. Områdesavgränsningen följer de områdesgränser som ingår i NTM-centralen i Nylands klassificering. Med planlösningen strävar man efter att trygga dessa vattendrags användbarhet som råvattenkällor även i framtiden. I den mer detaljerade planeringen ska man se till att avrinningsområden och därmed ytvatten inte får betydande negativa konsekvenser till exempel på grund av skadlig avrinning och utsläpp. Vattenvårdsperspektivet ska beaktas vid placering av funktioner, i planbestämmelserna och vid bedömning av miljökonsekvenserna. I tätorter ska man i samband med vattenvårdsåtgärder fästa särskild uppmärksamhet vid dagvatten, behandling och avledning av dem samt vid störtregn vars förekomst eventuellt ökar på grund av klimatförändringen och dagvattenbelastningen som till följd av detta ökar på belagda ytor. När det gäller ytvatten som är viktiga för vattenförsörjning baserar sig planlösningen i huvudsak på de gällande landskapsplanerna. Ytvattenområden har kompletterats med områden som är viktiga för vattenförsörjningen under undantagsförhållanden. Nya ytvattenobjekt är Palojoki, Luhtajoki, den mellersta och övre delen av Lepsämäjoki och den övre delen av Vanda å, vilka alla ingår i Vanda ås avrinningsområde, samt Tjusträsk, Kirkkojoki-Lempansån, den mellersta och övre delen av Sjundeå å och Karhujärvi, som ingår i Sjundeå ås avrinningsområde.

Vattenförsörjningssystemet presenteras i kartbilaga E2 och avloppssystemet i kartbilaga E3.

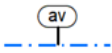
Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller vattenförsörjningen:

I den mer detaljerade planeringen ska verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för den samhällstekniska försörjningens nät och anläggningar tas i beaktande.

I den mer detaljerade planeringen ska vattenvården främjas och strävas efter att vattnens ekologiska status förbättras.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Råvattentunnel  - Helsingforsregionens plan	<p>Med linjeteckningen anges Päijännetunneln och Hiidenvesitunneln.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>I tunnelns omedelbara närhet bör man vid planeringen av områdesanvändningen och åtgärderna se till att tunneln eller tunnelns vattenkvalitet inte äventyras på något sätt.</p> <p>Råvattentunnelns skyddszon ska beaktas i samband med den mer detaljerade planeringen. Vid planeringen av byggande på råvattentunnelns skyddszon ska konsekvenserna för byggandet utredas. Därtill ska uppmärksamhet fästas vid att förebygga att marken och grundvattnet förstörs genom att i hanteringen och lagringen av flytande bränslen och andra farliga eller skadliga ämnen följa de instruktioner som gäller grundvattenområden.</p>
Riktgivande sträckning för huvudvattenledning  - Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande sträckning för huvudvattenledning från Helsingfors till Borgå som är viktig med tanke på den regionala vattenförsörjningen.</p>	<p>Huvudvattenledningens placering och det tekniska utförandet preciseras i samband med det egentliga tillståndsförfarandet.</p> <p>I samband med den mer detaljerade planeringen ska möjligheterna att förverkliga sträckningen säkerställas.</p>
Avloppstunnel  - Helsingforsregionens plan	<p>Med linjebeteckningen anges avloppstunneln som hör till mellersta Nylands utloppssystem i havet samt huvudstadsregionens utloppstunnlar.</p> <p>Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>I tunnelns omedelbara närhet bör man vid planeringen av områdesanvändningen och åtgärderna ta i beaktande att tunneln inte äventyras.</p>
Riktgivande sträckning för avloppstunnel  - Helsingforsregionens plan	<p>Med en streckad linje anges en riktgivande utloppstunnel för ett regionalt avloppsreningsverk som planerats på Östersundom-området.</p>	<p>Utloppstunnelns placering och det tekniska utförandet preciseras i samband med det egentliga tillståndsförfarandet.</p> <p>I samband med den mer detaljerade planeringen ska möjligheterna att förverkliga sträckningen säkerställas.</p>
Behov av förbindelse för överföringsavlopp  - Helsingforsregionens plan	<p>Med utvecklingsprincipbeteckningen anges sådana behov av förbindelser för regionala överföringsavlopp för vilka det inte är möjligt att ange en riktgivande eller alternativ sträckning.</p>	<p>I samband med den mer detaljerade planeringen ska möjligheterna att förverkliga sträckningen säkerställas.</p>

<p>För vattenförsörjning viktigt ytvattenområde</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med egenskapsbeteckningen anges ytvattenområden med värdefulla egenskaper som kan vara eller som är viktiga för samhällenas vattenförsörjning.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen ska vattenskyddsaspekterna tas i beaktande så att användningen av vattenområdet för vattenförsörjning inte äventyras.</p>
<p>Grundvattenområde</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med egenskapsbeteckningen anges grundvattenområden som klassificerats som viktiga för vattenförsörjningen och som lämpliga för vattenförsörjning. Med egenskapsbeteckningen anvisas också grundvattenområden som bör tryggas med tanke på ytvattensystem och terrestra ekosystem. Avgränsningen av grundvattenområdena baserar sig på miljöförvaltningens utredningar.</p>	<p>De åtgärder som berör området ska planeras så att de inte äventyrar grundvattnets kvalitet, mängd eller vattenanskaffningsbruk. I planeringen av markanvändningen på grundvattenområden ska vattenvårdsplanen för Nylands landskap och skyddsplanerna för grundvattenområden tas i beaktande. Målet är att minska på risker som hotar grundvattnets kvalitet eller att grundvattenförekomsten blir mindre givande.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet särskilt vid mark- och grundvattenförhållanden samt beakta skyddsområdena för de vattentäkter som ligger på grundvattenområden. Man ska kontrollera de senaste uppgifterna om grundvattenområden hos miljöförvaltningen.</p>
<p>Område för samhällsteknisk försörjning</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan 	<p>Med objektsbeteckningen anvisas områden för anläggningar som betjänar den samhällstekniska försörjningen, i synnerhet vattentjänster.</p> <p>Områdets exakta placering och omfattning avgörs i samband med den mer detaljerade planeringen.</p>	<p>Vid planeringen och ibruktageandet av området ska betydande miljöolägenheter förhindras med tekniska lösningar och tillräckliga skyddsområden. Planeringen får inte försämra det omgivande områdets naturvärden. Planeringen ska trygga användningen av det omgivande området för rekreation, det ekologiska nätverkets och friluftsledernas kontinuitet samt deras förbindelser även utanför området.</p> <p>Anläggningen ska planeras så att det uppkommer så få konstruktioner som möjligt som fungerar som rörelsehinder. Dessutom ska det beaktas att trafikarrangemangen på anläggningsområdet kan kopplas till det omgivande trafiknätet.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

I den mer detaljerade planeringen av område-s användningen och åtgärder ska man se till att man inte äventyrar funktionen av tunnlar som är viktiga för den regionala vattenförsörjningen eller vattenkvaliteten. För att skydda råvattentunnlarna ska man vid den mer detaljerade planeringen beakta skyddszonen. I anslutning till den mer detaljerade planeringen ska tidsenliga uppgifter om grundvattnet kontrolleras.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Till skillnad från de gällande planerna anvisas beteckningarna för ytvattenområde som är viktigt för vattenförsörjningen samt grundvattenområde i anslutning till beteckningarna för samhällsteknisk försörjning.
- Bestämmelsen för grundvattenområden har preciserats. Beteckningen för ytvattenområde som är viktigt för vattenförsörjningen vid Långsjön i Esbo slopas. Som nya ytvatten som är värdefulla för vattenförsörjningen anvisas vattenkällor som är viktiga för vattenförsörjningen under undantagsförhållanden.
- Planbestämmelsen för råvattentunneln har preciserats.
- Av de anläggningar som betjänar vattenförsörjningen anges på plankartan endast Långforsens och Gammelstadens vattenreningsverk samt Viksbacka och Blombackens avloppsreningsverk. Överföringsavloppen som anges i de gällande landskapsplanerna anges endast i kartbilagan. Den tidigare angivna riktgivande sträckningen för ett överföringsavlopp mellan Blombacken och Vichtis anges med beteckningen Behov av förbindelse för överföringsavlopp.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Konsekvenserna för områdesanvändningen från

landskapsplanens lösningar gällande vattenförsörjningen är i huvudsak positiva. I och med planen blir det möjligt att ansluta nya områden och fastigheter som i dagsläget är utanför vattenförsörjningen till vattentjänstnätet.

Egenskapsbeteckningen för grundvattenområde styr och begränsar områdets användning som byggnadsgrund. Beteckningen styr placeringen av funktioner som förorenar grundvatten och orsakar miljörisker samt tryggar bevarandet av grundvattenområdena. Ställvis kan detta ställa randvillkor för utbyggnaden av samhällstrukturen. Beteckningen för grundvattenområde begränsar och styr utnyttjandet av jordmaterial via marktäcktslagen. Ett grundvattenområde kan även orsaka begränsningar till exempel för utnyttjandet av bergvärme.

Ytvattenområden som är viktiga för vattenförsörjningen påverkar områdesanvändningen i hela avrinningsområdet eller på en del av det. Påverkan varierar områdesvis och är störst vid stränderna och i närheten av dem. Ytvattenområden som är viktiga för vattenförsörjningen begränsar förutsättningarna att placera funktioner som belastar miljön, styr byggande och kräver intensifierade åtgärder för vattenskyddet av samhällen, glesbebyggelse och fritidsbebyggelse samt näringsverksamhet. Åtgärderna stödjer användningen av strandområdena för rekreation.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Planlösningen har positiv inverkan på samhällsservicen och möjliggör samhällenas vattenförsörjning. De föreslagna grundvattenområdena och ytvattenområdena som är viktiga för vattenförsörjningen tryggar råvattenförsörjningen för stora områden, ökar vattenförsörjningens driftsäkerhet och tryggar vattenförsörjningen även under undantagsförhållanden. Avloppshanteringens effektiviseras och nya områden kan anslutas till det centraliserade avloppssystemet.

Grundvattenområdena påverkar trafikledernas sträckningar, förutsättningarna för byggande och tekniska lösningar. Eventuella grundvattenskydd ökar bygg- och underhållskostnaderna för lederna. Grundvattenområdena påverkar också vägunderhållet, till exempel mängden vägsaltande. Även viktiga ytvattenområden påverkar

planeringen och genomförandet av trafikleder och ökar ofta den totala kostnaden. Trafiken i vattendragen och på isen måste eventuellt begränsas.

Konsekvenser för naturen och miljön

Avloppssystem och en tekniskt högklassig hantering av avloppsvatten möjliggör ett gott miljöskydd, vilket har en positiv inverkan på miljös och vattendragens tillstånd i landskapet. De begränsningar och ramvillkor som skyddet av grundvatten medför för markanvändningen har i regel till syfte att bevara naturen och miljön. Områden vars naturliga tillstånd bevaras i så hög grad som möjligt upprätthåller balansen mellan förhållandena i naturen och naturens mångfald.

Planbeteckningen tryggar grundvattenområdena och därigenom även naturen i övrigt, eftersom förorenade grundvatten har negativa och ofta även mycket långvariga effekter för den övriga naturen. Även viktiga ytvattenområden har positiva effekter för naturens mångfald och bevarandet av naturvärden. Intensifierade vattenskyddsåtgärder förbättrar vattenkvaliteten, upprätthåller naturens mångfald och stöder fiskevården.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

En tillräcklig tillgång till råvatten av hög kvalitet och ett förbättrat avloppssystem och bättre möjligheter att hantera avloppsvatten påverkar näringarnas placering och verksamhetsbetingelser. Å andra sidan inskränker begränsningar av användningen av grundvattenområden samt krav på skydd av dem placeringen av näringsverksamhet som medför särskilda risker i dessa områden. I grundvattenområden kan föreskrifterna även kräva sådana nya lösningar för miljövården som försämrar de ekonomiska förutsättningarna för företag som redan har etablerat sig i området. Vad gäller jordbruket kan grundvattenområden innebära begränsningar av produktionssätten. Även viktiga ytvattenområden begränsar i någon mån placeringen av näringsverksamhet och kräver intensifierade vattenskyddsåtgärder, vilket medför extra kostnader. Förbättringen av vattendragens tillstånd ökar förutsättningarna

för bland annat turismnäringar.

Grundvattnet är en del av naturens ekosystemtjänster och har ett betydande ekonomiskt värde. Grundvattenområden tryggar vattenförsörjningen mot störningar och farliga situationer som är kostsamma för samhället och ofta långvariga. Användningen av grundvatten kräver alltid också en behörig hantering av avloppsvatten, vilket medför investeringskostnader för kommunerna och hushållen.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Planlösningen möjliggör tillgången till hälsosamt hushållsvatten av hög kvalitet både i samhällen och i glesbygden. Planlösningen möjliggör utbyggnad av vattenförsörjningen även till nya områden för att ge en större andel av befolkningen tillgång till vattentjänsterna. Denna utveckling förbättrar invånarnas levnadsstandard.

Grundvattenområdena möjliggör tillgången till hälsosamt hushållsvatten av hög kvalitet. Genom vattentjänsterna kan de flesta invånarna i Nylands område ta del av de positiva effekterna. Bevarandet av grundvattenområdena möjliggör fortsatt utveckling av vattentjänsterna. Till exempel kan allt större områden anslutas till vattenförsörjningen, vilket ökar boendetrivseln. Avgifterna för användning och hantering av rå- och avloppsvatten orsakar kostnader för invånarna. I grundvattenområden och näravriningsområdet för viktiga vattenområden ökar boendekostnaderna framför allt i glesbygden på grund av vattenskyddsåtgärder som är striktare än i andra områden.

5.7.4 Avfallshantering

Utgångspunkter

Avfallslagstiftningen har förnyats nästan helt under 2010-talet. Statsrådets förordning som trädde i kraft i början av 2016 begränsade kraftigt deponeringen av avfall som innehåller organiskt material på soptippar. Till följd av detta material- eller energiåtervinns största delen av det kommunala avfallet numera. Såväl antalet traditionella soptippar som behovet av dem har

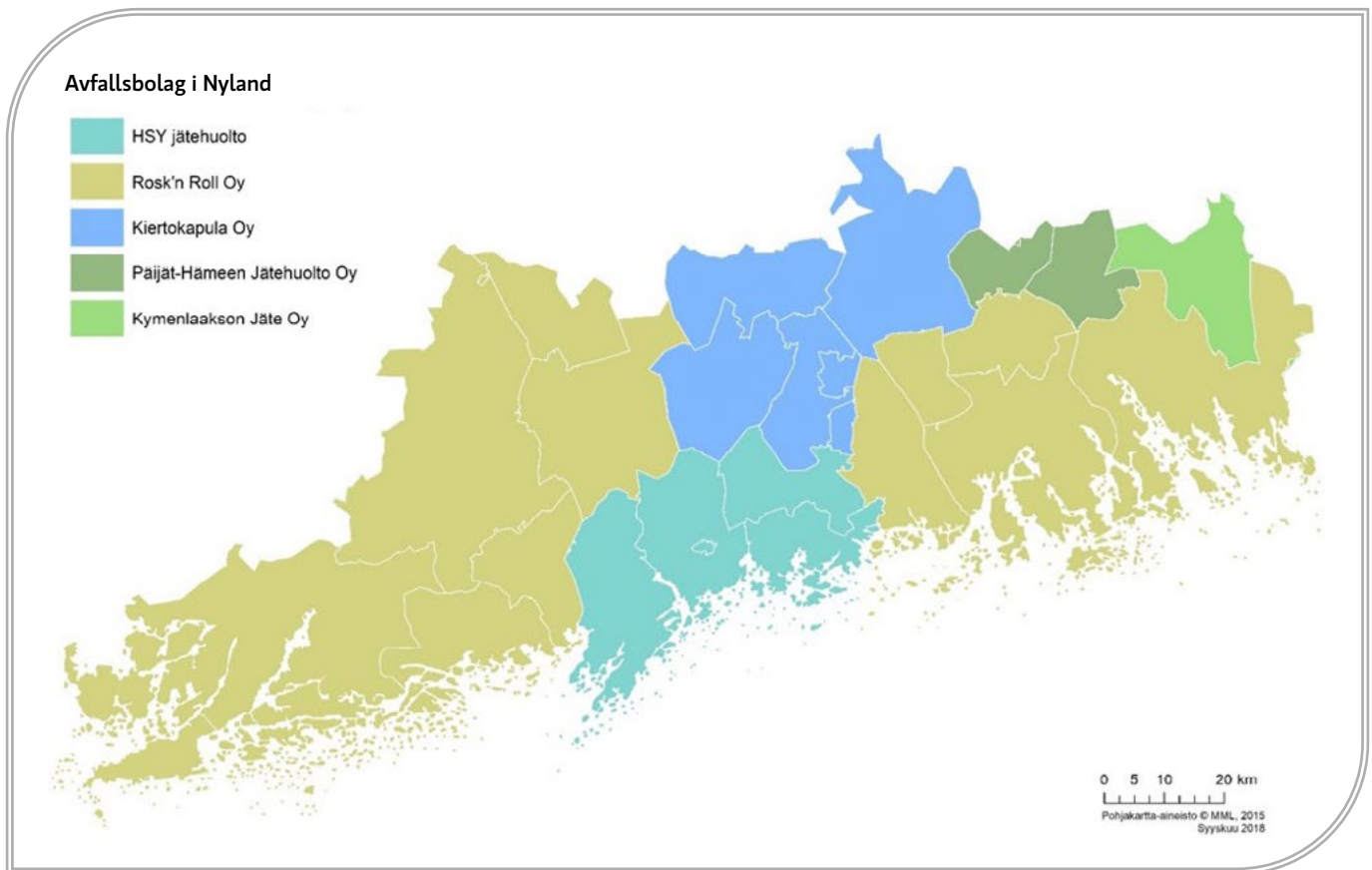


Bild 41. Avfallsbolagens verksamhetsområden i Nyland.

minskat betydligt i takt med att återvinningen har ökat. I de nationella områdesanvändningsmålen betonas vikten av att skapa förutsättningar för bioekonomi och cirkulär ekonomi samt ett hållbart utnyttjande av naturresurser. Enligt avfallslagen ska avfall i första hand utnyttjas genom återanvändning och återvinning och först i andra hand som energi. En övergång till total och hållbar cirkulär ekonomi är ett av de bärande målen i den nationella avfallsplanen (2018).

I kommunerna i Nyland ansvarar fem olika aktörer för avfallshanteringen (Bild 41). Avfallshanteringen i huvudstadsregionen och Kyrkslätt sköts av Helsingforsregionens miljötjänster HRM. Avfallshanteringen i Västra Nyland sköts av Rosk'n Roll Oy (Hangö, Raseborg, Ingå, Sjundeå, Lojo, Högfors, Vichtis). Rosk'n Rolls verksamhetsområde utvidgades till östra Nyland (Sibbo, Borgnäs, Askola, Borgå, Lovisa) när Rosk'n Roll fusionerades med Östra Nylands Avfallsservice Ab i december 2012. Kiertokapula Oy:s verksamhetsområde omfattar Hyvinge, Mäntsälä, Tusby, Kervo, Träskända och

Nurmijärvi. Även Kymenlaakson jäte Oy (Lappträsk) och Päijät-Hämeen jätehuolto Oy (Pukkila och Mörskom) är verksamma i Nyland.

Med några få sällsynta undantag placeras kommunalt avfall inte längre på soptippar i Nyland, utan det material- eller energiåtervinns. Materialåtervinning av det kommunala avfallet har under de senaste åren utvecklats avsevärt. Avfallshanteringsfunktionerna har omvandlats till förädling av materialströmmar och traditionella soptippar finns knappt längre. 2016 inledde Nordens största produktionsanläggning som endast hanterar bioavfall sin verksamhet i Käringmossen i Esbo. I anläggningens process rötas och komposteras bioavfallet och som slutprodukter fås biogas och kompost. I Nyland planeras även andra anläggningar för hantering av bioavfall. Långmossebergens avfallskraftverk inledde sin verksamhet 2014 och producerar nu hälften av Vandas fjärrvärme och 30 procent av det årliga elbehovet ur kommunalt blandavfall från såväl huvudstadsregionen som Östra och Västra Nyland.

Deponering av avfall på soptippar sker numera endast på fem områden i Nyland: i Käringmossen, som förvaltas av HRM, vid Metsä-Tuomela avfallsstation i Nurmijärvi kommun, vid Rosk'n Rolls avfallscentraler i Munka och Domargård samt i framtiden på den avfallscentral i Sköldvik som är under byggande. Kommunalt avfall transporteras till Långmossebergens avfallskraftverk i Vanda (på HRM:s och Rosk'n Rolls område) för förbränning. Från Kiertokapulas, Päijät-Hämeen jätehuoltos och Kymenlaakson jätes verksamhetsområden transporteras avfallet till avfallshanteringsområden utanför Nyland för behandling.

Käringmossen i Esbo ska utvecklas som ett resurseffektivt område för cirkulär ekonomi där de olika aktörerna drar nytta av varandras resurser, såsom energi och material. I Käringmossen finns redan flera företag som utnyttjar avfall och den energi som uppstår vid avfallshanteringen. Avfallsdeponiverksamheten fortsätter i Käringmossen, men i stället för blandavfall deponeras huvudsakligen slagg som blivit kvar efter förbränningen av avfall på Långmossebergens avfallskraftverk samt pann- och flygaska, och de avfallsmängder som deponeras är betydligt mindre än tidigare. Planering pågår just nu i fråga om ett nytt område för cirkulär ekonomi i Kila som ligger på gränsen mellan Vanda och Tusby. Området ska bedrivas med samma koncept som Käringmossen. En mer omfattande utveckling av koncentrationen för cirkulär ekonomi i Kila förutsätter att områdets trafikförbindelser för tung trafik förbättras. Ring IV som anges i landskapsplanen med en riktgivande beteckning skulle för egen del betjäna detta syfte. Käringmossens och Kilas regionala centraler för cirkulär ekonomi möjliggör utveckling av nya affärsverksamheter och lösningar som bygger på cirkulär ekonomi. Även andra regionala avfallscentraler i Nyland har planer för utveckling av funktionerna för cirkulär ekonomi.

I återvinningsparkerna och utomhusområdena för hantering av avfall sker avfallshanteringen dels utomhus, dels inomhus. Avfallshanteringen kan orsaka buller- och dammolägenheter i omgivningen. Materialmängderna som behandlas kan vara stora och därför blir även trafikvolymerna stora. Områdena är väldigt olika och olika stora. I takt med att återvinningen och

utnyttjandet av material har ökat har sorteringen förädlats och en hanteringsplats kan begränsa sig till en enda avfallstyp. I och med återvinningen har avfallshanteringen förändrats från soptippsverksamhet som sköts av en enda aktör till affärsverksamhet inom återvinning som idkas av flera olika företag. Det är svårt att vara förberedd på företagets behov av områdesreserveringar, eftersom företagets verksamhetskultur är betydligt snabbare än den rätt tröga processen för landskapsplaner. Avfalls- och återvinningsstationer anvisas inte på landskapsplankartan.

Förorenat jordmaterial tas i huvudsak emot på områden där det även bedrivs annan avfallshanteringsverksamhet. I Nyland bedrivs verksamhet med mottagning av förorenat jordmaterial vid Käringmossens avfallshanteringscentral, avfallscentralen i Munka, avfallscentralen Domargård, Metsä-Tuomela avfallsstation, Kapula avfallshanteringsområde samt Helsingfors stads eget slutdeponeringsområde i Nordsjö. Förorenat jordmaterial kan inom ramen för ett miljötillstånd utnyttjas i någon mån till exempel vid regionala byggobjekt eller objekt för sanering av gamla soptippar. Från Nyland transporteras avsevärda mängder förorenat jordmaterial även till området utanför landskapet. För mottagning av förorenat jordmaterial krävs ett miljötillstånd.

Själva styrningen av avfallshanteringsverksamheten sker utifrån bestämmelserna i avfallslagen och miljöskyddslagen. Till stora projekt hör alltid ett förfarande för bedömning av miljökonsekvenserna och de tillåtna utsläppsnivåerna från verksamhet som orsakar miljöstörningar definieras i miljötillståndet. Trots effektivare återvinning och ökade möjligheter att utnyttja avfall kommer områden för slutdeponering att behövas även i framtiden.

Planlösningens beskrivning och motivering

I helheten med Nylandsplanen anges med beteckningen Område för cirkulär ekonomi och avfallshantering de koncentrationer för avfallshantering och cirkulär ekonomi av regional skala som är verksamma vid tidpunkten för planernas upprättande samt motsvarande kända enheter som vid denna tidpunkt är under planering. Dessa spelar en viktig roll för den cirkulära

ekonomin, när avfallsmaterial behandlas och återförs till produktionen som råvara. Avfallshanteringscentraler utvecklas som koncentrationer för företagsverksamhet som baserar sig på materialåtervinning. Vid dessa kan det utöver återanvändning och annat utnyttjande av avfallsbaserade material även placeras annan verksamhet som är lämplig för området, till exempel mottagning av överskottsjord eller logistikområden (terminaler) för skogsbaserad bioenergi. På en del områden bedrivs slutdeponering av kommunalt avfall samt mottagning av förorenat jordmaterial.

För Käringmossen i Esbo anvisas beteckningen för cirkulär ekonomi och avfallshantering som områdesreservering. Syftet med områdesreserveringsbeteckningen är att trygga förutsättningarna för utveckling av ett område för cirkulär ekonomi och avfallshantering som i landskapets skala är exceptionellt stort och har stor betydelse. Till områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering kan förläggas även annan lämplig verksamhet, såsom funktioner i anslutning till tagande och hantering av marksubstanser.

Övriga regionala reserveringar för cirkulär ekonomi och avfallshantering anvisas till Lojo


(Munka), Hyvinge (Kapula), Träskända (Puolmatka), Nurmijärvi (Metsä-Tuomela), gränsen mellan Vanda och Tusby (Kila) samt Borgå (Sköldvik). Dessa områden anvisas med objektsbeteckning.

Beteckningar och bestämmelser

De följande allmänna planeringsbestämmelserna gäller avfallshanteringen:

I den mer detaljerade planeringen ska verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för den samhällstekniska försörjningens nät och anläggningar tas i beaktande.

Områden för cirkulär ekonomi som är avsedda för sortering, hantering och tillfällig lagring av avfall ska inte placeras i närheten av bosättning eller annan verksamhet som är känslig för miljöolägenheter. Vilka skyddsavstånd som behövs, hur miljöolägenheterna kan förebyggas och vilken inverkan trafiken har ska utredas i den mer detaljerade planeringen.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Område för cirkulär ekonomi och avfallshantering</p>  <ul style="list-style-type: none"> - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan 	<p>Med beteckningen anges koncentrationer för avfallshantering och cirkulär ekonomi av regional betydelse.</p> <p>Vidsträckta områden för avfallshantering och cirkulär ekonomi anges med områdesreserveringsbeteckningen.</p> <p>För ett område som anvisats med objektsbeteckning definieras områdets exakta placering och omfattning i den mer detaljerade planeringen.</p>	<p>Området reserveras för den cirkulära ekonomins och avfallshanteringens behov. På området kan i den mer detaljerade planeringen anvisas verksamhet som hänför sig till cirkulär ekonomi eller övrig verksamhet som lämpar sig för området.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen anges de delar av ett område som är avsedda för slutdeponering av kommunalt avfall på Käringmossen, Munka, Metsä-Tuomela, Sköldvik och Domargård.</p> <p>Till beteckningen hänför sig inte byggnadskränkning enligt 33 § i MBL.</p>

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- I Nylandsplanen framhävs den cirkulära ekonomins roll i avfallshanteringen.
- De lokala avfallscentralerna som anges i de gällande planerna eller områdena för avfallshantering där soptippsverksamheten har upphört anges inte i Nylandsplanen. De lokala avfallscentralerna anges endast i kartbilagan.
- Områden som är reserverade för slutdeponering av överskottsjord i de gällande planerna anges inte i Nylandsplanen. Beteckningen för cirkulär ekonomi och avfallshantering i Nylandsplanen möjliggör slutdeponering av överskottsjord.
- De alternativa förlägningsplatserna för ett avfallskraftverk som anges i de gällande planerna anges inte i Nylandsplanen.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering gör det möjligt att i större omfattning och mer mångsidigt utnyttja områdena för aktiviteter inom cirkulär ekonomi. Områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering kan begränsa den övriga markanvändningen i områdets omedelbara närhet.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering gör det möjligt att ordna en modern och tekniskt högklassig hantering av kommunalt avfall i Nyland. Transporterna till områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering ökar den tunga trafiken och lokalt kan ökningen av trafikvolymerna vara betydlig. Dimensioneringen av det befintliga vägnätet och de krav som trafiksäkerheten ställer kan kräva nya trafikarrangemang och investeringar.

Konsekvenser för naturen och miljön

Centraliserade stora enheter möjliggör en tekniskt högklassig avfallshantering och miljövård. En tekniskt sett välfungerande och välskött avfallshantering främjar uppnåendet av de avfallshanteringspolitiska målen. Områdesreserveringarna har en positiv inverkan på miljöns tillstånd i landskapet. Belastningen av grund- och ytvatten samt luften och förändringarna av växtligheten och djurlivet är mindre än tidigare. Lösningen för avfallshanteringen stöder en hållbar användning av naturtillgångar genom att främja materialåtervinning och nyttoanvändning.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering skapar förutsättningar för placeringen och utvecklingen av näringsverksamhet i anslutning till avfallshanteringen. Energiåtervinning av avfall och verksamhet inom cirkulär ekonomi ändrar utbudet och konkurrensläget mot en positiv och kostnadseffektiv riktning vad gäller kommuner, företag och hushåll.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Tillräckliga områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering möjliggör en fungerande och välskött avfallshantering, vilket ökar den allmänna trivseln och sundheten i samhällena. Verksamheten på områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering försämrar boendetrivseln i områden i deras omedelbara närhet på grund av potentiella buller- och dammolägenheter samt tidvis även luktölägenheter. Även trafiken på grund av avfallshantering medför miljökonsekvenser. För att uppskatta vilken slags olägenheter, hur mycket olägenheter och hur betydande olägenheter det handlar om, måste man satsa på att höra invånarna och utreda de lokala förhållandena.

Attityderna och oro gentemot de verksamheter som bedrivs i områdena för cirkulär ekonomi och avfallshantering kan försämma invånarnas levnadsförhållanden och boendetrivsel. Även modern verksamhet i anslutning till avfallshantering kan påverka bostadsområdenas image negativt. Detta kan konkretiseras i bland annat värdeminskning för fastigheter och bostäder och försämring av bostadsområdets attraktionskraft.



5.8 Miljöolägenheter

Inom temat miljöolägenheter behandlas anläggningar som medför risk för storolyckor och deras skyddszoner, flygbullret från Helsingfors-Vanda flygplats samt skjutbanor. Utgångspunkterna är i enlighet med målen för Nylandsplanen stöd för näringslivets verksamhetsbetingelser samt en sund och trygg livsmiljö. Inga planeringsprinciper har fastställts för temat.

5.8.1 Anläggningar och magasin som medför risk för en storolycka (Seveso)

Utgångspunkter

Anläggningar som medför risk för en storolycka och de kemaliebangårdar som betjänar dem ska enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017) placeras tillräckligt långt från bostadsområden, områden för allmänna funktioner och områden med känslig natur.

Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES) fastställer zoner för sådana anläggningar som

hanterar eller lagrar kemikalier som avses i Seveso III-direktivet och där man i planläggningen måste fästa särskild uppmärksamhet vid risker och bekämpning av storolyckor. Begränsningarna för placering av sårbara funktioner grundar sig på kemikaliesäkerhetslagen och -förordningen samt på markanvändnings- och bygglagen. I Nyland finns totalt över 60 anläggningar som omfattas av Seveso III-direktivet och för vilka TUKES har fastställt en konsultationszon. Zonernas omfattning varierar mellan 500 meter och två kilometer. Aktuell information om Seveso III-direktivet och konsultationszonerna finns på TUKES webbplats tukes.fi/teollisuus/kemikaalilaitokset

Utgående från de uppgifter som fått in genom tillståndsansökningar och säkerhetsutredningar identifierar TUKES områden där det kan uppstå så kallade dominoeffekter mellan olika produktionsanläggningar. En dominoeffekt, det vill säga spridning av en olycka, är en händelsekedja där följderna av en olycka i en

produktionsanläggning orsakar en ny olycka i en närliggande produktionsanläggning, vilket leder till en storolycka. En händelsekedja kan uppstå till följd av värme, explosionstryck eller utsläpp. I Nyland finns ett så kallat dominoobjekt som identifierats av TUKES (Sköldvik).

Transporter av farliga ämnen påverkar märkbart livsmiljöns säkerhet. Tretton bangårdar i Finland klassas som kemikaliebangårdar. Genom dessa transporteras betydande mängder farliga ämnen. I Nyland finns en bangård som av Trafik definierats som en nationell bangård för transport av farliga ämnen. Den finns i Sköldvik.

I en färsk utredning av hur storolyckor i Sköldvik ska beaktas i planeringen av markanvändningen (Kilpilahden suuronnettomuukisien huomioiminen maankäytön suunnittelussa, Gaia Consulting Oy 2018) har man i enlighet med de senaste myndighetsanvisningarna uppdaterat områdets uppgifter om risker för storolyckor i samband med hantering eller lagring av farliga ämnen (Seveso-objekt) eller transporter av farliga ämnen. Utgående från utredningens resultat kan man i planeringen av markanvändningen och i planläggningen bedöma möjligheterna att utveckla verksamheter i näromgivningen.

De begränsningar för markanvändningen som utfärdats utifrån utredningen gällande verksamheter i Sköldviks T/kem-område som medför risker för storolyckor omfattar förutom delar av Borgå även delar av Sibbo kommun. En orsak till att resultaten av utredningen tas med i landskapsplanen är förutom den kommunövergränsande karaktären även det faktum att områdets skala är ovanlig nationellt sett och att funktionerna, i synnerhet de vid raffinaderiet, spelar en viktig roll för landet. Tryggheten av verksamhetsbetingelserna för Sköldviks T/kem-område kan anses ha nationell betydelse.

I utredningen konstateras att det är motiverat att på Sköldviks område i landskapsplanen åtminstone ta med de zoner (kombinerad konsultationszon och yttre skyddszon) som överskrider kommungränser samt överväga att även införa mer exakta skyddszoner i landskapsplanen. Eftersom Nylandsplanen är mer översiktlig och strategisk än de gällande landskapsplanerna har man beslutat att i planlösningen minska antalet detaljerade konsultations- och skyddszonsbeteckningar som anknyter till T/

kem-beteckningen på plankartan. Vad gäller de tre skyddszoner som definierats i utredningen har man kommit till en lösning att på Nylandsplanens plankarta ange den yttersta skyddszonen för Sköldviks T/kem-område.

Planlösningens beskrivning och motivering

I Nylandsplanen anvisas skyddszonen sv-t som anknyter till områdesreserveringsbeteckningen T/kem i Sköldvik. Innanför skyddszonen finns det till följd av verksamheten på Sköldviks T/kem-område direkta begränsningar och ramvillkor för områdesanvändningen. Skyddszonernas gränser och definitioner baserar sig på en färsk utredning, Uppdatering av utredningen om beaktandet av storolyckor i Sköldvik i planeringen av markanvändningen (GAIA 2018). Enligt utredningen omfattar de begränsningar för markanvändningen som medförs av verksamheterna i Sköldviks T/kem-område med risker för storolyckor delar av Borgå men också delar av Sibbo kommun. En orsak till att resultaten av utredningen tas med i landskapsplanen är förutom den överkommunala karaktären även det faktum att områdets skala är ovanlig nationellt sett och att funktionerna, i synnerhet de vid raffinaderiet, spelar en viktig roll för Finland. Tryggheten av verksamhetsbetingelserna för Sköldviks T/kem-område är av nationell betydelse.

Med beteckningen Konsultationszon i Sköldvik (sev) anvisas en gemensam konsultationszon för de industri- och lagerområden i Sköldvik som fastställts av TUKES.

I Nylandsplanen ges en allmän bestämmelse om beaktandet av anläggningar och lager som medför risk för storolyckor i den mer detaljerade planeringen. Bestämmelsen gäller hela planområdet. Alla de anläggningar med risk för storolyckor som identifierats av TUKES och tillhörande skyddszoner anges i kartbilagan utan rättsverkningar. Aktuella uppgifter om Seveso-objekten och deras skyddszoner fås från TUKES.

Kartbilaga Y1, som fungerar som bakgrundsinformation, visar Seveso-objekten och deras konsultationszoner.

Beteckningar och bestämmelser

Den följande allmänna planeringsbestäm- melsen gäller anläggningar och magasin som medför risk för en storolycka:

I den mer detaljerade planeringen ska anläggningar och magasin som medför risk för en storolycka tas i beaktande. I den mer detaljerade planeringen ska de senaste uppgifterna som berör dessa kontrolleras med säkerhets- och kemikalieverket Tukes och ett utlåtande ska begäras av räddningsmyndigheten.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Skyddszon i Sköldvik  - Helsingforsregionens plan - Östra Nylands plan	Med egenskapsbeteckningen anges den skyddszon som omger produktionsanläggningar och lagerområden där farliga kemikalier behandlas och förvaras på T/kem-området i Sköldvik. Skydds-zonen baserar sig på utredningen Uppdatering av utredningen om beaktandet av storolyckor i Sköldvik i planeringen av markanvändningen 2018.	På skydds-zonen tillåts ingen ny bosättning eller fritidsbosättning. På skydds-zonen får inte placeras skolor, vårdinrättningar, offentliga inkvarteringsrörelser eller offentliga tjänster, affärer eller samlingsplatser som besöks av eller där det vistas betydande mängder människor. I den mer detaljerade planeringen av skydds-zonen ska därtill närmare utredas och bedömas vilka begränsningar verksamheten som medför risk för en storolycka har för markanvändningen och funktionerna.
Konsultationszon i Sköldvik  - Östra Nylands plan	Med egenskapsbeteckningen anges den skydds-zon som omger produktionsanläggningar och lagerområden där farliga kemikalier behandlas och förvaras på T/kem-området i Sköldvik. Zonen baserar sig på Seveso III-direktivet.	När området planläggs ska man närmare utreda risker för storolyckor och bekämpning av olyckor samt begära ett utlåtande av räddningsmyndigheten och TUKES.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- I Nylandsplanen anges på plankartan endast en skydds-zon, som närmast motsvarar skydds-zon 1 i den tidigare landskapsplanen för Östra Nyland.

Konsekvensbedömning

Skydds-zonerna medför betydande begränsningar av markanvändningen både inom och i närheten av skydds-zonens område. I området kan det anvisas produktionsanläggningar där farliga kemikalier behandlas och lagras, men inte sådana funktioner som kan utsättas för betydande risk vid en olycka. Den beredskap för risker och storolyckor som enligt beteckningen måste finnas skapar trygghet både för näromgivningen och för den närings- och produktionsverksamhet som idkas i området.

5.8.2 Samordning av flygverksamheten vid Helsingfors-Vanda flygplats och markanvändningen

Utgångspunkter

Helsingfors-Vanda flygplats flygbullerområde har anvisats i landskapsplanen för Nyland som fastställdes av miljöministeriet 8.11.2006. Gränsen för bullerområdet baserar sig på Luftfartsverkets bullerhanteringsplan som färdigställdes 2002. I planen anges två flygbullerområden: Flygbullerområde 1 (L_{DEN} 55–60 dBA) och Flygbullerområde 2 (L_{DEN} över 60 dBA).

Finavia utarbetade 2008 en ny bullerprognos som benämns som prognosen för år 2025. Den baserar sig på antalet operationer, som enligt de nuvarande uppgifterna kommer att förverkligas först efter år 2025. Flygbullerområdet enligt

den nya prognosen är till vissa delar större än flygbullerområdet som anges i den gällande landskapsplanen. Ändringen föranleds huvudsakligen av flygtrafikens nya dygnsfördelning och ändringarna i sättet att beräkna flygbuller.

Verksamheten på Helsingfors-Vanda flygplats beviljades miljötillstånd i enlighet med miljöskyddslagen 4.8.2011 (regionförvaltningsverket i Södra Finland, beslut nr 49/2011/1). Miljötillståndet har vunnit laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut från den 21.1.2015. Högsta förvaltningsdomstolen har i sina motiveringar till beslutet konstaterat att det är problematiskt att den bullerprognos som utgör utgångspunkten för planläggningen på landskapsnivå skiljer sig från den bullerprognos som enligt utredningarna i dagens läge bäst motsvarar flygtrafikens förväntade bullersituation år 2025.

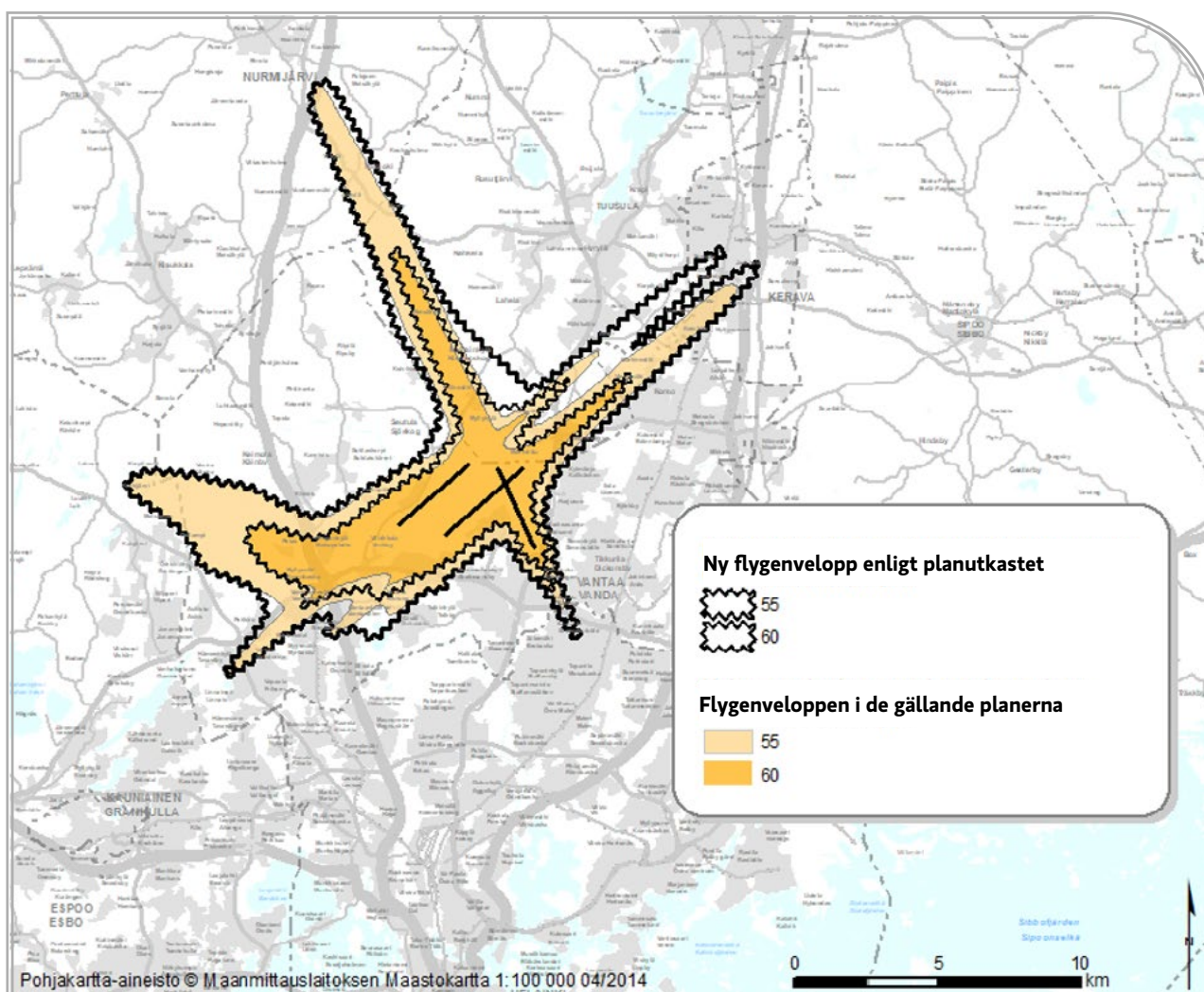


Bild 42. Helsingfors-Vanda flygplats flygbullerområde i de gällande landskapsplanerna samt flygbullerområdet enligt bilagorna till Helsingfors-Vanda flygplats miljötillstånd som anvisas i etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen.

Miljöministeriet har 30.10.2014 i beslutet om fastställande av etappplansplan 2 för Nyland gett anvisningar för den fortsatta planeringen. Enligt anvisningarna ska Nylands förbund se över områdesgränsen för Helsingfors-Vanda flygplats bullerområde i den kommande planläggningen på landskapsnivå utifrån uppdaterade utredningar och undersökningar.

Planlösningens beskrivning och motivering

I Nylandsplanen anges Helsingfors-Vanda flygplats bullerområden i enlighet med bilagorna till det lagakraftvunna miljötillståndet. Bullerområdena utgår således från bullerprognosen från 2008 (Lentokoneiden melu kehitystilanteessa 2025, Ilmailulaitos Finavia A3/2008, 30.4.2008) och de anges med en våglinjebeteckning som beskriver bullernivåerna L_{DEN} 60 dBA och L_{DEN} 55 dBA. I bild 42 jämförs situationen i de gällande landskapsplanerna med den lösning som anges i Helsingforsregionens etappplansplan.

Flygbullerkurvorna baserar sig på kalkyler som gjorts på datorn och beskriver det kalkylmässiga medelvärde för flygbuller under en längre period. L_{DEN} beskriver medelljudnivån under ett dygn, så att bullret som förekommer på kvällen och natten väger lika mycket som de störningar som bullret orsakar. Som L_{DEN} -riktvärdet för bullernivån används värden för dagtida buller enligt statsrådets beslut. Utgångspunkten för utvecklingen av bullret som flygtrafiken orsakar och för utvecklingen av den övriga markanvändningen är att nya bostadsområden och andra bullerkänsliga funktioner inte placeras på ett flygbullerområde där bullernivån L_{DEN} överskrider 55 dBA.

På områden där den genomsnittliga bullernivån är L_{DEN} 55–60 dB, kan tillåtas till storleken småskaligt kompletteringsbyggande om området i övrigt lämpar sig särskilt väl för boende eller om det finns andra särskilt goda grunder för byggandet. Sådana grunder kan vara till exempel komplettering av bebyggelsen och tjänsterna, hantering av stadsstrukturen och samhällskostnaderna och de sammanlagda positiva konsekvenserna som förändringen i övrigt kan ha. I vilken mån kompletteringsbyggande tillåts avgörs fall för fall i samband med den mer

detaljerade planeringen.

På områden där den genomsnittliga bullernivån L_{DEN} överskrider 60 dB ska det inte byggas nya bostäder eller placeras annan bullerkänslig verksamhet. I samband med den mer detaljerade planeringen bör man överväga sådana användningsändamål som inte störs av flygbuller, till exempel byggnader, logistikverksamhet och industri med anknytning till flygtrafiken. I planeringen av byggandet av kontors- och arbetsplatsbyggnader ska riktvärdena för inomhusbuller enligt statsrådets beslut följas.

De mest utmanande frågorna i flygbullerhantering gäller flygplanens landningsrutter. Flygplan som är på väg att landa närmar sig flygplatsen under flera kilometer i en linje som följer landningsbanan. Den kortvariga bullernivån som orsakas av ett enskilt flygplan som landar är ungefär lika stor i alla riktningar på samma avstånd från landningsbanan, även om det finns stora skillnader i bullernivåerna (L_{DEN}) på grund av antalet landningar och tidpunkt.

Inom landningszoner bör man fästa särskild uppmärksamhet vid placering av bostäder och annan bullerkänslig verksamhet samt vid byggnadernas ljudisolering för att minimera bullrets negativa konsekvenser för trivsel. Myndigheten som ansvarar för luftfart och flygplatsbolaget Finavia rekommenderar att nya bostäder och nya bullerkänsliga verksamheter som förläggs till området ska ha ett byggnadstekniskt skydd inomhus med en ljudisolering på minst ΔL 35 dB.

I kartbilaga L3 anges landningszonerna för flygtrafiken. Landningszonerna anges på områden för förlängningar av de viktigaste landningsbanorna med tanke på flygplatsens verksamhet. På dessa områden förekommer det upprepade bullerolägenheter, även om de inte ligger på ett flygbullerområde. Landningszonernas bredd och längd grundar sig på Finavias bullermätningar och bulleravbildningar.

I kartbilaga L3 anges också hinderbegränsande ytor runt flygplatser som fastställs i luftfartsföreskriften AGA M3-6. De hinderbegränsande ytorna sträcker sig till cirka 15 km:s avstånd i riktning med landningsbanan och till cirka 6 km:s avstånd i sidled. Hinderbegränsande ytor definierar den högsta tillåtna höjden för flyghinder från den genomsnittliga höjden över havet, dit ett objekt som byggs högst får sträcka sig till.

Flyghinder är till exempel master, vindkraftverk, lyftkranar, kraftledningar, byggnader, träd osv.

I större områden runt flygplatsen tryggas flygtrafikens säkerhet och regelbundenhet så att flygplan kan landa och lyfta tryggt i olika väderförhållanden. Med hjälp av dessa manöverområden skaffar man sig beredskap även för eventuella undantagssituationer som flygplan kan hamna i till exempel på grund av väderförhållanden eller ett tekniskt fel.

Höjdbegränsningen på manöverområdet definierar inte den högsta tillåtna höjden för en konstruktion, utan den högsta höjden från den genomsnittliga höjden över havet, dit ett objekt som byggs eller en utrustning som ställs upp högst får sträcka sig till.

Beteckningar och bestämmelser



Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller verksamheten vid Helsingfors-Vanda flygplats:

I den mer detaljerade planeringen ska man sträva efter att minimera olägenheter på grund av buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Flygbullerområdena har beskrivits enligt den prognostiserade trafikmängden och fördelningen av flygplanstyper, och de beskriver den genomsnittliga flygbullernivån i området på dygnsnivå och på en årlig nivå. Plankartans bullerområde L_{DEN} 55–60 dBA anger på vilka områden man ska förbereda sig på en flygbullernivå på minst L_{DEN} 55 dB. Det kortvariga bullret från flygplan som flyger över området kan ställvis vara större än den genomsnittliga bullernivån (L_{DEN}). I den mer detaljerade planläggningen och planeringen av byggnader ska man därför beakta flygbullret som uppstår på områden utanför L_{DEN} -bullerområdet.

I synnerhet flygplan som landar medför ställvis kraftigt buller utanför flygbullerområdena som angetts i Nylandsplanen. I kartbilaga L3 utan rättsverkningar anges därför landningszoner för flygtrafik för förlängningar som är likriktade med landningsbanorna. Landningszonerna förpliktar emellertid inte kommunen eller andra aktörer i området att vidta särskilda bullerhantlingsåtgärder och de medför inte heller mer omfattande utredningsbehov. Luftfartsmyndigheten rekommenderar att bostäderna och byggnaderna för annan bullerkänslig verksamhet bör ha en ljudisolering på minst ΔL 35 dB.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Flygbullerområde (L_{DEN} 55–60 dBA)  - Helsingforsregionens plan	Med egenskapsbeteckningen anges ett område för flygplansbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats där bullernivån L_{DEN} är 55–60 dBA.	På området får i den mer detaljerade planeringen inte anvisas ny bullerkänslig verksamhet. Det är möjligt att bevara och komplettera den på området redan befintliga bosättningen och annan bullerkänslig verksamhet.
Flygbullerområde (L_{DEN} över 60 dBA)  - Helsingforsregionens plan	Med egenskapsbeteckningen anges ett område för flygplansbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats där bullernivån L_{DEN} är över 60 dBA.	På området får i den mer detaljerade planeringen inte anvisas byggande av bostäder eller sjukhus eller andra anläggningar eller placering av andra bullerkänsliga funktioner.

För flygbullerområdet anvisas utvecklingsprincipbeteckningarna för utvecklingszon för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzon. I vilken mån kompletteringsbyggande på flygbullerområdet L_{DEN} 55–60 dBA tillåts avgörs fall för fall i samband med den mer detaljerade planeringen så att man bland annat beaktar områdets läge i samhällsstrukturen, det befintliga byggnadsbeståndet och hur bra området lämpar sig för byggande. När dessa områden förtätas ska man fästa särskild uppmärksamhet vid ljudisoleringen inne i byggnaderna samt vid andra åtgärder som förbättrar trivsel. På området där L_{DEN} är över 60 dBA kan markanvändningen effektivteras endast genom sådana funktioner som inte är bullerkänsliga.

Flygbullerområdets våglinjebeteckning ska tolkas med beaktande av Nylandsplanens skala och dess översiktliga karaktär. Baserat på beteckningen kan man inte veta hurvida den vågade linjens brytpunkt sträcker sig innanför eller utanför bullerområdet, till exempel i fråga om en enskild byggnad. Beteckningen bör inte granskas för ingående till exempel därför att flygbullret varierar på grund av flera olika faktorer tidsmässigt och lokalt oberoende av de kalkylerade bullerområdena på plankartan. Utvecklingen av flygplatsen och hanteringen av flygbuller styrs av regionförvaltningsverkets miljötillståndsbeslut och i bilaga 2 till beslutet anges även de exakta gränserna för flygbullerområdena.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Helsingfors-Vanda flygplats bullerområde som anges i Nylandsplanen är delvis större än bullerområdet i de gällande planerna.
- Bullerområdet som anges i Nylandsplanen grundar sig på bullerprognosen som Finavia färdigställde 2008. I bullerprognosen används en ny beräkningsmetod som rekommenderas av de internationella luftfartsorganisationerna. I metoden beaktas erfarenheterna från användningen av flygplatsens 3:e landningsbana och Finnairs nya trafikstrategi. I de gällande landskapsplanerna har Helsingfors-Vanda

flygplats bullerområde anvisats i enlighet med bullerprognoser som färdigställdes 2002.

- Det nya flygbullerområdet har anvisats med en våglinje, medan bullerområdet i den gällande planen har anvisats med en enhetlig linjebeteckning.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Flygbuller begränsar framför allt möjligheterna att uppföra nya bostadshus i området. Flygbuller kan begränsa områdesanvändningen även utanför området med flygbuller. Å andra sidan kan områden med flygbuller lämpa sig väl för verksamhet som orsakar miljöstörningar, såsom industrin, varvid områden med flygbuller kan utvecklas som mångsidiga områden för verksamhet som orsakar miljöstörningar.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Områden med flygbuller påverkar inte trafiken eller den övriga samhällsservicen.

Konsekvenser för naturen och miljön

Buller kan medföra olägenheter för naturmiljön. Konstruktionerna för förebyggande av bullerolägenheter kan synas lokalt i landskapet. Ett mindre intresse att bygga i bullerområden kan skona naturmiljöer och bevara landskapet.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Planlösningen försämrar inte flygtrafikens verksamhetsbetingelser. Beaktandet av buller och bullerbekämpning kan medföra extra kostnader.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Buller är en faktor som allmänt försämrar trivseln. Hur stor olägenheten är beror på bullerfrekvensen och tiderna då buller förekommer, men dessa styrs inte genom landskapsplanen. Minskande av bullerolägenheter har en betydande positiv hälsoeffekt.

5.8.3 Skjutbanor

Utgångspunkter

Ett tillräckligt antal skjutbanor för olika vapenslag stöder genom övningsmöjligheter jaktsäkerhet, myndighetsövningar samt hobbyverksamhet i övervakade förhållanden. På olika planläggningsnivåer kan ett täckande skjutbanenät tryggas och samtidigt kan skjutbanorna och markanvändningen omkring dem samordnas långsiktigt.

I Nyland finns cirka 50 skjutbanor, av vilka ungefär 40 är skjutbanor som finns utomhus. Största delen av banorna upprätthålls av olika viltvårdsföreningar och är lokala banor som huvudsakligen används av jägare. Personer som deltar i jakt på hjortdjur och björn ska vart tredje år avlägga skjutprov i enlighet med jaktlagen. Nylands reservistföreningar utövar också skytte i stor omfattning. Skjutbanorna används även av personer som behöver skjutfärdighet i

sitt yrke, såsom personalen inom Tullen, Försvarsmakten, Gränsbevakningsväsendet och Fångvårdsväsendet.

Utvecklingsplanen för nätverket av skjutbanor i Nyland har utarbetats under åren 2017–2019 parallellt med landskapsplanarbetet. Planen grundar sig på lagen om skjutbanor (763/2015), enligt vilken landskapsförbundet ska göra upp en utvecklingsplan, som innehåller en uppskattning av ett tillräckligt antal sportskyttecentrum och andra skjutbanor i landskapet och av förläggningsbehovet för dem i landskapet, samt se till att utvecklingsplanen hålls uppdaterad. Utvecklingsplanen har utarbetats i bred växelverkan, uppgifterna i den har samlats genom en förfrågan och under utarbetandet har den varit utlagd offentligt och brett för kommentarer. Responsen från beredningen av utvecklingsplanen har även beaktats när planförslagen utarbetats.

Utvecklingsplanen finns på adressen www.uudenmaanliitto.fi/skjutbanor

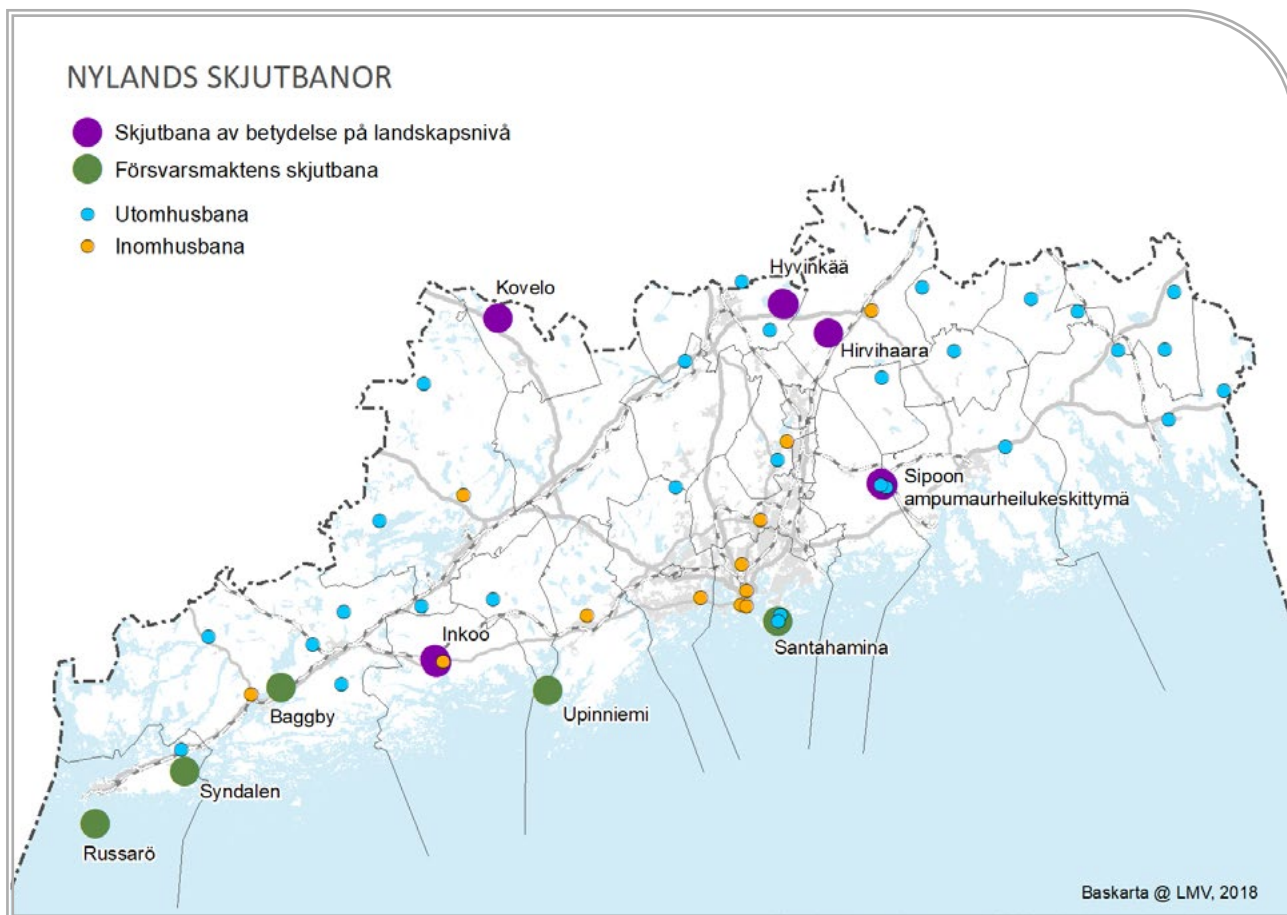


Bild 43. Nuvarande skjutbanor i Nyland (Utvecklingsplan för nätverket av skjutbanor i Nyland 2019)

I bilagor till utvecklingsplanen finns skjutbanenätverket ännu noggrannare beskrivet enligt vapenslag och med banspecifika noggrannare uppgifter. Anhängiga och kända skjutbaneprojekt har beaktats i beredningen av Nylandsplanen. Projekten har beskrivits i utvecklingsplanen.

I kartbilaga Y2 med bakgrundsinformation samt i bild 43 presenteras Nylands skjutbanor. På kartan gestaltas helheten bestående av skjutbanorna som angetts i planförslagen och de lokala skjutbanorna.

Planlösningens beskrivning och motivering

Skjutbanor av betydelse på landskapsnivå

I Nylandsplanen anges för landskapet betydelsefulla skjutbanor på plankartorna. De har fastställts i utvecklingsplanen, med där definierade kriterier.

Allmänna kriterier som beskriver kvalitet och omfattning på skjutbaneverksamhet:

- antal möjliga grenar/antal banor av olika typer, minst både gevärs- och hagelgevärsbanor
- skytteverksamhetens omfattning (årliga skottmängder), skottmängden på en skjutbana av betydelse på landskapsnivå bör vara minst 300 000 skott i året eller nära inpå den mängden.
- möjligheter till åtminstone regionala tävlingar
- banans servicenivå

Markanvändningskriterier:

- kommunplaneringens situation (detaljplan, generalplan) och möjliga utvecklingsprojekt

Utifrån dessa kriterier har det identifierats fem skjutbanor av betydelse på landskapsnivå i Nyland. De skjutbanor som ligger i varandras omedelbara närhet har granskats som en helhet, även om dessa banor drivs av olika aktörer.

Skjutbanor av störst betydelse på landskapsnivå är skjutbanor som finns utomhus, eftersom inomhusbanorna i princip inte har en betydande påverkan på omkringliggande markanvändning,

till skillnad från utomhusbanor. Dessutom har endast få inomhusbanor möjlighet att erbjuda både gevärs- och hagelgevärsskytte.

Betydande skjutbanor på landskapsnivå i Nyland är:

- Sibbo sportskyttecentrum, Sibbo
- Sportskyttecentrum i Hirvihaara, Mäntsälä
- Sportskyttecentrum i Hyvinge, Hyvinge
- Skjutbana i Kovelö, Högfors
- Ingå skjutbana, Ingå

På plankartorna anges de landskapsvisa skjutbanorna med objektsbeteckningen område för skjutbana.

Försvarsmaktens skjutbanor

Försvarsmaktens skjutbanor beaktades inte i den nämnda granskningen, eftersom deras verksamhets- och utvecklingsmöjligheter är beroende av försvarsmaktens verksamhet. Försvarsmaktens skjutbanor anses i princip vara objekt av betydelse på nationell nivå och landskapsnivå. De är därför traditionellt utmärkta i landskapsplaner. I planförslagen anges dessa banor med beteckningen område för skjutbana inom försvarsmaktens områden.

Alla försvarsmaktens skjutbanor samt skytte- och övningsområden kan med beaktande av verksamhetens karaktär anses vara av nationell betydelse eller åtminstone av regional betydelse.

Skjutbaneområden som försvarsmakten numera använder i Nyland, och som anges i Nylandsplanen, är:

- Sandhamn, Helsingfors
- Russarö, Hangö
- Syndalen, Hangö
- Baggby, Raseborg
- Obbnäs, Kyrkslätt

På försvarsmaktens alla här nämnda banor finns även civil verksamhet. Eftersom det på försvarsmaktens områden uppstår skjutbanebuller även utanför banorna, markeras alla försvarsmaktens bullerområden på bullerområden när bullret överskrider försvarsmaktens eget område.

Markanvändning utanför skjutbanorna

När skjutbanorna utvecklas är det nödvändigt att sammanjämka det buller som banorna förorsakar utåt med övrig markanvändning. För att beakta detta regleras det i de allmänna bestämmelserna i Nylandsplanen.

Hur vida omkring bullret från skjutbanorna sprider sig varierar beroende på banornas förhållanden, skydd och särskilt de vapenslag som används. Skjutbanornas utomstående markanvändning bör planeras från fall till fall med beaktande av förhållandena för respektive bana.

Beteckningar och bestämmelser


Den följande allmänna planeringsbestämmelsen gäller skjutbanor:

I den mer detaljerade planeringen ska skjutbanor av betydelse på landskapsnivå och försvarsmaktens skjutbanor tas i beaktande. Därtill ska de begränsningar som lokala, utomhus belägna skjutbanor medför för markanvändningen tas i beaktande. Man ska också sträva efter att trygga verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för skjutbanor. I den mer detaljerade planeringen och användningen av skjutbanor ska det buller som orsakas av skjutbanan tas i beaktande. Betydande miljöstörningar ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Objektsbeteckningen för område för skjutbana anger allmänt placeringen av en helhet bestående av flera skjutbaneverksamheter. Utgående från beteckningen kan man inte avgöra enskilda skjutbaneverksamheters exakta placering på området, utan tolkningen ska ske med beaktande av Nylandsplanens skala och översiktliga karaktär. I praktiken anger beteckningen redan existerande och under utveckling varande skjutbanor.

Genomförandet av Nylandsplanens allmänna bestämmelser förutsätter att bullerinformation, som erhållits från miljötillstånd eller genom andra utredningar, används vid mer detaljerad planering av skjutbaneverksamhet och markanvändning i deras omgivning.

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
Område för skjutbana  - Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan	Med objektsbeteckningen anges utomhusskjutbanor av betydelse på landskapsnivå samt skjutbanor som används av försvarsmakten. I en utvecklingsplan som avses i lagen om skjutbanor anges att de skjutbanor som inte är försvarsmaktens skjutbanor är av betydelse på landskapsnivå. Områdets exakta placering och omfattning avgörs i samband med den mer detaljerade planeringen.	Området reserveras för skjutbaneverksamhet. I den mer detaljerade planeringen och användningen ska bullret från skjutbanan tas i beaktande. Betydande miljöolägenheter ska förhindras med tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Helheten som tas in i Nylandsplanen grundar sig på uppgjorda kriterier i skjutbanornas utvecklingsplan och på helheten.
- Senast behandlades skjutbanorna i etapp-landskapsplan 1 för Nyland samt i Östra Nylands landskapsplan. En del av skjutbanorna i de gällande landskapsplanerna anges i Nylandsplanen. Följande objekt anges ändå inte längre i Nylandsplanen:
 - **Kauhala, Kirkkonummi**
Planen för Kauhallas utomhusskjutbana var ett potentiellt utvecklingsobjekt i etapplandskapsplan 1. År 2019 utreds placeringen av en lokal skjutbana till området för att tillgodose den breda efterfrågan på skjutbanor i huvudstadsregionen. Naturutredningen som utarbetades för området år 2018 bör beaktas i banprojektets noggrannare planering och markanvändningens mer detaljerade sammanjämkning. Projektplanens situation har beskrivits närmare i utvecklingsplanen.
 - **Getberg, Kirkkonummi**
Projekt i startskede. Projektet har ikraftvarande miljö- och byggnadstillstånd, som Kyrksläotts kommun beviljat. Inom projektet utvecklas en helhet på tre banor till området. Dessa ska användas för lokal verksamhet, träning och mindre tävlingar. Landskapsplanen har möjliggjort planeringen och genomförandet av banan. Banan uppfyller ändå inte gällande kriterier för banor av betydelse på landskapsnivå och därför anges den inte på plankartan. Planeringen har utgått från en skjutbana som i första hand lämpar sig för lokal verksamhet, träning och mindre tävlingar. I skjuthallen planeras även klubblokaler och den lämpar sig för träningsläger. Projektplanens situation har beskrivits närmare i utvecklingsplanen.

- **Onkimaa, Askola**
Befintlig lokal skjutbana. Banan anges inte på landskapsplankartan, eftersom den inte uppfyller gällande kriterier för banor av betydelse på landskapsnivå.
- **Borgånejdens skjutbaneförenings bana, Borgå**
Befintlig lokal skjutbana. Banan anges inte på landskapsplankartan, eftersom den inte uppfyller gällande kriterier för banor av betydelse på landskapsnivå.
- **Ristens skjutbana, Lojo**
Befintlig lokal skjutbana. Banan anges inte på landskapsplankartan, eftersom den inte uppfyller gällande kriterier för banor av betydelse på landskapsnivå.
- **Porkala bana, Kyrkslätt, försvarsmakten**
Banan hör inte längre till banor av betydelse på landskapsnivå i försvarsmaktens användning.
- I Ingå anvisas objektsbeteckningen för område för skjutbana som en ny beteckning. Banan, som är under utveckling, uppfyller kriterierna för landskapskjutbana och balanserar skjutbanenätverket även mot Västra Nyland.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Skjutbaneområdena som anges i Nylandsplanen är skjutbanor som för närvarande har verksamhet. Därför är förändringarna ringa med tanke på nuvarande situation för de skjutbaneområden som anges. Upphävning av skjutbanor som presenteras i gällande planer kan bromsa den regionala utvecklingen och verksamhetens expansion för de upphävda objekten.

Skjutbaneområdena begränsar områdesanvändning både inom skjutbaneområdena och utanför områdena. Skjutbaneområden inklusive tillhörande skyddsområden är stängda, och övrig markanvändning med undantag av skogsbruk är inte möjlig. Bullerpåverkningsområden som skytteverksamheten förorsakar kan begränsa markanvändning av områden i den omedelbara närheten.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Verksamheten på skjutbanelområden ökar personbilstrafiken. Trafiken är som livligast på kvällar och veckoslut. Användning av områdena kräver att adekvat avfallshantering finns ordnad. Vatten- och avloppsförsörjning i service- och underhållsanläggningar förutsätter antingen separata lösningar eller anslutning till det allmänna nätet.

Konsekvenser för naturen och miljön

Skytteverksamheten belastar jordmånen och påverkningarna drabbar särskilt skjutbanelområden. Genom haglens sammansättning och ordnande av skydd och avfallshantering kan belastningen förhindras eller minskas väsentligt. Bullret är den miljö- och naturpåverkan som är av störst betydelse.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

Grundande och underhåll av moderna skjutbanor med mångsidiga tjänster förutsätter stora investeringar. Banor med hög utnyttjandegrad erbjuder företagsmöjligheter både åt föreningar och privata företagare.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Tillräckliga och ändamålsenliga skjutbanelområden möjliggör upprätthållande och utvecklande av hobby- och tävlingsverksamhet. Påverkan är positiv och riktar sig till en bred grupp av entusiaster. Skjutbanorna ger till exempel möjlighet att avlägga jaktprov och utföra skytteträning, vilket ökar jaktsäkerheten och minskar skador på villebråd.

Skjutbanorna ger möjlighet att utföra skjutövningar och -prov som hör ihop med myndighetsverksamhet och nationell försvarsverksamhet, vilket ger en positiv effekt genom ökad säkerhet i samhället och sammanslutningar.

Buller orsakar en försvagad kvalitet i boende- och fritidsmiljöer. Påverkan förstärks av att bullret koncentrerar sig till kvällar och veckoslut, dvs. tidpunkter då man spenderar mest tid i boendemiljön och tillbringar fritiden i naturen. Bullret, som hörs från skjutbanorna, kan upplevas som störande och helt principiellt som obehagligt. Bullret kan även påverka prisnivån på fastigheter och bostäder.

Trädbeståndets täckning, vindförhållanden och använda vapenmodeller har en betydande inverkan på hur stark bullerpåverkan är och hur den sprider sig på olika områden. Med hjälp av tekniska lösningar, såsom skyddsvallar och täckta utrymmen, kan bullerområdet begränsas märkbart.



5.9 Försvar och gränsbevakning

Utgångspunkter

Nationellt försvar och gränsbevakning innehåller områdesreserveringar som rör Försvarsmaktens och Gränsbevakningsväsendets verksamhet samt kompletterande egenskapsbeteckningar. Planlösningens faktaunderlag baserar sig på uppgifter som insamlats i myndighetsförhandlingar samt på utredningen Försvarsmakten i Nyland, som gjorts inom Nylands förbund och till vilken Försvarsmakten gett sin kommentar. Med planlösningen eftersträvar man att trygga försvarsförvaltningens verksamhetsförutsättningar ur markanvändningens synvinkel och att samtidigt ge akt på förändringar som skett i verksamhetsomgivningen. Den mest betydande av dessa förändringar är försvarsmaktsreformen som genomfördes 2012–2015 och därtill hörande omorganisering

av kustförsvaret, och därför har Försvarsmakten i stor utsträckning avstått från sina bemanade befästningar i skärgården.

Planlösningens beskrivning och motivering

Med försvarsmaktens områden avses i Nylandsplanen områden som permanent används av Försvarsmakten och/eller Gränsbevakningsväsendet. Områdena har i huvudsak angetts med områdesreserveringsbeteckning och vid behov med egenskapsbeteckningar som kompletterar områdesreserveringsbeteckningarna. Områden på mindre än fem hektar har på grund av Nylandsplanens skala angetts med objektsbeteckningar.



Försvarsmaktens områden i Nylandsplanen är enligt kommun i alfabetisk ordning:

Kommun	Objektets namn	Beteckning
Esbo	Karlö	EP/v
Hangö	Lilla Tärnan	EP
Hangö	Linnskär	EP
Hangö	Russarö	EP/v
Hangö	Stora Tärnan	EP
Hangö	Syndalen A	EP-sl
Hangö	Syndalen B	EP-sl
Hangö	Syndalen	EP
Hangö	Syndalsholmen	EP
Hangö	Södra Klovaskär	EP
Hangö	Tomaslandet	EP
Hangö	Tulludden	EP
Helsingfors	Ärtholmen	EP
Helsingfors	Hindholmen	EP
Helsingfors	Mjölö	EP-v
Helsingfors	Östra Villinge	EP
Helsingfors	Harholmen	EP-sl
Helsingfors	Stora Enskär	EP
Helsingfors	Torra Mjölö	EP/v
Helsingfors	Melkö	EP/v
Helsingfors	Jungfruholmen	EP
Helsingfors	Notholmen	EP
Helsingfors	Sandhamn	EP
Helsingfors	Sandhamn	EP-sl
Ingå	Låga Bågaskär	EP-sl
Kyrkslätt	Hästholmen	EP
Kyrkslätt	Sandö	EP
Kyrkslätt	Stora Svartö	EP
Kyrkslätt	Stora Ådgrundet	EP
Kyrkslätt	Österkobben	EP
Kyrkslätt	Järvö	EP

Kyrkslätt	Karlhamn	EP
Kyrkslätt	Ävön	EP
Kyrkslätt	Högholmen	EP
Kyrkslätt	Färholmen	EP
Kyrkslätt	Västerkobben	EP
Kyrkslätt	Makilo	EP/v
Kyrkslätt	Tallgrunden	EP
Kyrkslätt	Tuvö	EP
Kyrkslätt	Namlös ö	EP
Kyrkslätt	Lilla Svartö	EP
Kyrkslätt	Bötet	EP
Kyrkslätt	Ramsö	EP
Kyrkslätt	Rönnskär	EP
Kyrkslätt	Svinholmarna	EP
Kyrkslätt	Stagagrundet	EP
Kyrkslätt	Stora Lövä	EP
Kyrkslätt	Gubblandet	EP
Kyrkslätt	Obbnäs	EP
Kyrkslätt	Vattuholmarna	EP
Kyrkslätt	Getö	EP
Kyrkslätt	Bergölandet	EP
Lovisa	Orregrund	EP-sl
Borgå	Tolkis	EP
Borgå	Varlaxudden	EP
Raseborg	Dragsvik	EP
Raseborg	Gråharun	EP-sl
Raseborg	Hästö Busö	EP-sl
Raseborg	Lillön	EP-sl
Raseborg	Parharun	EP-sl
Raseborg	Pattskär	EP-sl
Raseborg	Öklobben	EP-sl
Sibbo	Hindsby	EP-sl

Beteckningar och bestämmelser

Beteckning och de regioner som beteckningen avser	Beskrivning	Planeringsbestämmelse
<p>Försvarsmaktens område</p> <p>EP</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas sådana områden som permanent används av försvarsmakten och till vilka allmänhetens tillträde är begränsat.</p> <p>Små områden har angetts med en objektsbeteckning.</p>	<p>Området eller objektet reserveras för försvarsmaktens bruk.</p>
<p>Försvarsmaktens område med samtidigt civilt bruk inom rekreation, turism och/eller utbildning.</p> <p>EP-v</p> <p>- Helsingforsregionens plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges sådana områden som permanent används av försvarsmakten och som samtidigt är avsedda för civilt bruk inom rekreation, turism och/eller utbildning</p>	<p>Området eller objektet reserveras både för försvarsmaktens bruk och för civilt bruk inom rekreation, turism och/eller utbildning</p>
<p>Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning</p> <p>EP/v</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anges sådana områden som permanent används av försvarsmakten och vilkas sekundära användningsändamål är rekreation, turism och/eller utbildning. Allmänhetens tillträde till området är begränsat tills området har frigjorts från försvarsmaktens bruk.</p>	<p>Området eller objektet reserveras för försvarsmaktens bruk. Om området eller objektet frigörs från försvarsmaktens bruk reserveras det för rekreation, turism och/eller utbildning.</p>
<p>Ur naturskyddssynpunkt värdefullt område i försvarsmaktens bruk</p> <p>EP-sl</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas sådana områden som permanent används av försvarsmakten och som är naturskyddsområden eller vilkas naturskyddsvärden bör bevaras. Allmänhetens tillträde till områdena är begränsat.</p> <p>Beteckningen omfattas av byggnadsbegränsning enligt 33 § i MBL.</p>	<p>Området reserveras för försvarsmaktens bruk. I användningen av området ska de begränsningar som naturskyddsbehovet medför för användningen av området tas i beaktande.</p>
<p>Försvarsmaktens område, vars sekundära användningsändamål är ett naturskyddsområde.</p> <p>EP/sl</p> <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan - Östra Nylands plan</p>	<p>Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas sådana områden som permanent används av försvarsmakten och vilkas sekundära användningsändamål är naturskydd. Allmänhetens tillträde till områdena är begränsat tills området har frigjorts från försvarsmaktens bruk.</p> <p>Små områden har angetts med en objektsbeteckning.</p>	<p>Området eller objektet reserveras för försvarsmaktens bruk. Om området eller objektet frigörs från försvarsmaktens bruk reserveras det som naturskyddsområde.</p>

<p>Försvarsmaktens bullerområde</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges de bullerområden som följer av försvarsmaktens verksamhet och där bullret (LRden) från skjut- och övningsområden är över 55 dB eller bullret från skjutbanan överskrider 65 dB (LAImax).</p>	<p>I samband med den mer detaljerade planeringen av området ska bestämmelserna om miljöbuller tas i beaktande. Vid planeringen av nya, eventuellt bullerkänsliga funktioner på området ska beredas möjlighet för försvarsmakten att lämna ett utlåtande.</p>
<p>Skyddszon</p>  <p>- Helsingforsregionens plan - Västra Nylands plan</p>	<p>Med egenskapsbeteckningen anges områden på vilka användningen av områdena ska begränsas på grund av närliggande verksamhet som medför fara eller betydande olägenheter. Beteckningen grundar sig på statsrådets förordning 1101/2015 samt på bestämmelsen om militära explosiva varor.</p>	<p>På området tillåts i första hand jord- och skogsbruksbyggande samt byggande som betjänar försvarsförvaltningen. På skydds-zonen får inte placeras sjukhus, åldringshem, daghem eller annan motsvarande anläggning. På en del av området tillåts inte heller skolor eller tätorter.</p> <p>Beteckningen förhindrar inte grundlig renovering av det befintliga byggnadsbeståndet. Då användningen av området planeras ska Försvarsmakten ges tillfälle att ge ett utlåtande.</p>

Tolkningsanvisningar för den mer detaljerade planeringen och förverkligandet

Det finns fem olika områdesreserveringsbeteckningar, varav fyra är kombinationsbeteckningar:

- Med en EP-beteckning anges områden som är i Försvarsmaktens och/eller Gränsbevakningsväsendets permanenta bruk. Planeringsbestämmelserna som gäller dessa områden har förenklats i jämförelse med tidigare landskapsplaner, men till sitt väsentliga innehåll har de förblivit oförändrade.
- EP/v ersätter EP/u-beteckningen som använts i de gällande landskapsplanerna för Nyland. Med ändringen eftersträvas konsekvens; I Nylands landskapsplan finns inte ett enda friluftsområde (U), men rekreationsområden (V) finns däremot. Beskrivningen och planeringsbestämmelsen för EP/v-beteckningen har ändrats en aning jämfört med tidigare EP/u-beteckning, men till sitt väsentliga innehåll har de förblivit oförändrade. EP/v-dubbelbeteckning används på områden där funktionerna tidsmässigt är på olika tider. Det senare användningsändamålet träder alltså i kraft först efter att det första eventuellt slutar.
- EP-v är en ny planbeteckning i Nylands landskapsplan. Med beteckningen anges sådana försvarsmaktens områdeshelheter, som samtidigt även har betydande civil användning, men där noggrannare avgränsning av försvarsmaktens områden inte är möjligt på grund av skala och/eller av andra skäl.
- EP-sl ersätter SL/ep-beteckningen som använts i de gällande landskapsplanerna för Nyland. Med denna beteckning anvisas sådana områden som permanent används av försvarsmakten och som också är naturskyddsområden. Innehållsmässigt är beteckningen samma som tidigare använda SL/ep, dvs. naturskyddsbehov ska tryggas parallellt med användning för nationellt försvar.
- Med EP/sl-beteckningen anges sådana försvarsmaktens områden, som tas i naturskyddsbruk om försvarsmaktens verksamhet på området någon gång eventuellt upphör.

Inom den helhet som områdesreserveringsbeteckningarna gällande nationellt försvar och gränsbevakning bildar används kombinationsbeteckningar på två sätt. För det första används de för att kunna styra områdesanvändning i en situation där förändringstryck riktas mot områdenas nuvarande användningsändamål och det i god tid är nödvändigt att visa i vilken riktning man vill utveckla områdets potentiella användning. För det andra vill man med kombinationsbeteckningar ange områdets användningsändamål även i en situation där det för området samtidigt finns flera användningsändamål, som behöver samordnas sinsemellan.

Med egenskapsbeteckningarna anges av försvarsmaktens verksamhet förorsakade bullerområden och skyddszoner.

Med bullerområden avses zoner, inom vilka bullernivån kan överskrida riktvärden som bestämts i Statsrådets förordningar. Statsrådet har gett beslut om riktvärden för bullernivåer från skjutbanor (53/1997) samt för tunga vapen och sprängningar (903/2017). På basen av dessa förordningar anges bullerområde, som orsakas av skytteverksamhet med tunga vapen och sprängningar på skytte- och träningsområden, som A-frekvensvägd och impuls-korrigerad årsmedelljudnivå (55 dB LRden) i landskapsplanen och skjutbanornas buller framställs som A-frekvensvägd maximinivå (65 dB LAImax).

Bullerområdena för Försvarsmaktens skjut- och övningsområden samt för skjutbanor som har angetts i Nylandsplanen grundar sig på erhållet geodatamaterial från Försvarsmaktens bullerutredningar. Beteckningen är en egenskapsbeteckning. Bullerområden har angivits för skjutområden i Sandhamn, Obbnäs-Makilo, Russarö och Syndalen. För skjutbanebullrets del anges beteckningen för Baggby skjutbullerområde.

Enligt av Försvarsmakten uppgjorda utredningar kan bullernivån på bullerområden an-givna på skytte- och övningsområden överstiga årsmedelljudnivån 55 dB LRden och för Baggby skjutbanas bullerområde kan bullernivån överstiga maximinivån 65 dB LAImax. Av denna orsak bör fastställda bestämmelser för omgivningsbuller beaktas vid mer detaljerad planering gällande bullerområde och alltid när nya för buller potentiellt känsliga funktioner planeras inom

bullerområde ska Försvarsmakten reserveras möjlighet att ge ett utlåtande.

Till egenskapsbeteckningen för Försvarsmaktens bullerområde hänför sig inte bygginskränkning, vilket innebär att beteckningen inte i sig hindrar placering av enstaka byggnader på området. Med beteckningen anges behov av att beakta bullerolägenheten när kommunen överväger bygglov. Förutsättningar för beviljande av bygglov bedöms alltid av kommunen. I den mer detaljerade planeringen av Försvarsmaktens bullerområde ska åtminstone följande lagar, förordningar, beslut och anvisningar beaktas:

- Miljöskyddslag 527/2014
- Statsrådets förordning om miljöskydd 713/2014
- Allmänna anvisningar och bestämmelser som getts med den redan upphävda bullerbekämpningslagen.
- Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå 993/1992
- Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivåer från skjutbanor 53/1997
- Statsrådets förordning om buller från utrustning som är avsedd att användas utomhus 621/2001
- Statsrådets förordning om bullerutredningar och handlingsplaner för bullerbekämpning som Europeiska gemenskapen förutsätter 801/2004
- Statsrådets förordning om bullernivåer för tunga vapen och sprängningar 903/2017
- Markanvändnings- och bygglag 132/1999
- Naturvårdslag 1096/1996
- Lag om ersättning för miljöskador 737/1994
- Hälsoskyddslag 763/1994
- Lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 468/1994
- Lag angående vissa grannelagsförhållanden 26/1920

När det gäller lågfrekvensbuller som förorsakas av skott, nedslag och sprängningar från tunga vapen och som sprids från övningsområden, är byggnadstekniska bullerbekämpningsåtgärder i praktiken effektlösa och oftast omöjliga att förverkliga. Därför är det ytterst viktigt för försvarsmaktens fortsatta verksamhet att man avhåller sig från byggande på bullerområden

som anges i landskapsplanen. Bullerområdena finns, med undantag av Sandhamns (Helsingfors) och Baggbys (Raseborg) bullerområden, helt och hållet utanför områden med tätortsfunktioner.

Skyddszon (sv-p) är en ny beteckning i Nylands landskapsplan. Med beteckningen anges skyddszoner omkring Försvarsmaktens lager i Obbnäs (Kyrkslätt) samt Hindsby (Sibbo). Bland annat i statsrådets förordning 2011/2015 gällande säkerhetskrav vid tillverkning, hantering och upplagring av explosiva varor finns det bestämmelser om skyddszoner för upplagring av explosiva varor. På basen av denna förordning samt förordningen om militära sprängämnen har skyddszoner fastställts för Försvarsmaktens sprängämneslager. Dessa skyddszoner ska beaktas förutom i landskapsplanen också i planläggning på lägre nivåer än landskapsplanering. Zonerna är formade omkring objektet enligt en beräkning baserad på lagerbyggnadens konstruktionstyp, mängden sprängämne i lagret, sprängämnets farlighetskategori och distans.

För varje objekt som ska skyddas har fem zoner på olika nivåer fastställts. Av dessa har endast den zon som finns längst i utkanten angetts i landskapsplanen. I bestämmelsen för skyddszonbeteckningen finns ett omnämnande om skolor och bosättningstättor, och detta omnämnande gäller områden som ligger inom de inre zonerna som inte syns på plankartan. Syftet med beteckningen är att hindra sådant byggande

inom zonen som skulle kräva en snabb evakuering vid en eventuell olycka. I bestämmelsen avses med bosättningstättor en tätort med minst 10 hushåll. Beteckningen för skyddszon hindrar inte fritidsbebyggelsen eftersom fritidshusen inte utgör en sådan bosättningstättor som avses i planeringsbestämmelsen, oberoende av antalet byggnader. Liksom för bullerområdesbeteckningar anger skyddszonbeteckningarna i landskapsplanen behov av att beakta olägenheten när kommunen överväger byggnadstillstånd.

Centrala förändringar i förhållande till gällande planer

- Som nya EP-områden/-objekt i planen anges holmarna närmast Sandhamn: Hindholmen, Jungfruön, Ärtholmen och Notholmen. De här områdena har tidigare ingått i de gällande landskapsplanerna utan områdesreserveringsbeteckning, även om de hela tiden har varit i Försvarsmaktens bruk.
- Som ett nytt EP-område i landskapsplanen anges Järvö. Ön har angetts som EP/område i de gällande landskapsplanerna, men den nu gjorda förändringen innebär att denna ö inte håller på att frigöras för allmänt rekreationsbruk inom en nära framtid.

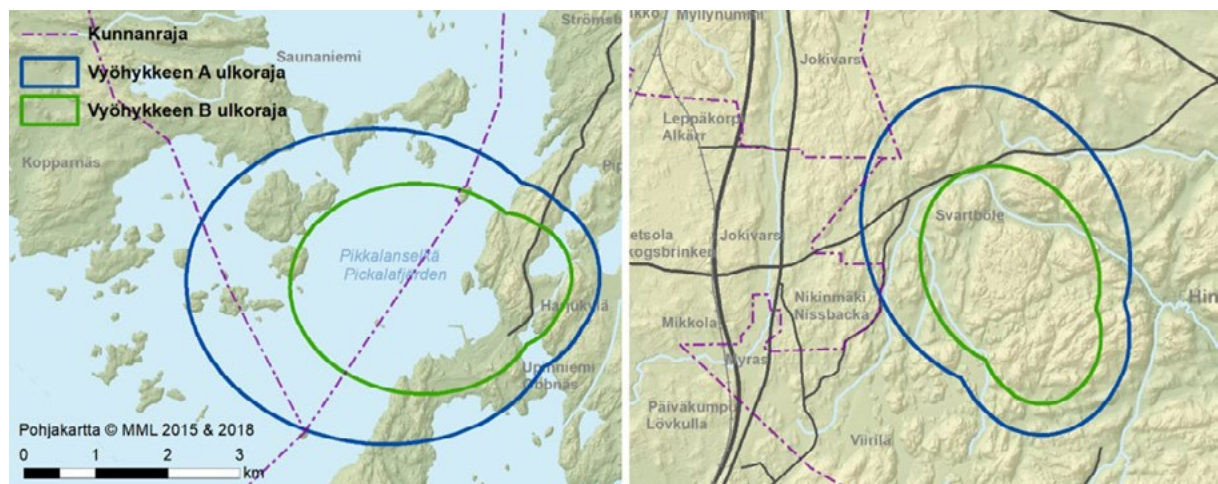


Bild 44. Skyddszonerna i Obbnäs och Hindsby. Endast zonen A som har längst i utkanten angetts i landskapsplanen..



- I Syndalen anges de områden som förblir innanför Försvarsmaktens områden och som i de gällande landskapsplanerna anvisades som SL-områden med beteckningen EP/sl, eftersom de är i Försvarsmaktens bruk.
- En del av Sandhamns EP-område anges som EP-sl-område.
- Harholmen, som är i Försvarsmaktens bruk och ligger i ön Sandhamns omedelbara närhet, anges med beteckningen EP-sl-område.
- Som ett nytt EP/u-område i planen anges området i försvarsmaktens bruk på Orregrund. Detta område återinförs i landskapsplanen efter att ha blivit upphävt som EP/u-område i etapplandskapsplan 4 för Nyland.
- EP/u-området på Bågaskär ändras till EP/sl-område och det förminskas så att det endast omfattar Låga Bågaskär och Bågaskärsklobben.
- Följande EP-områden ändras till EP/sl-områden: Hästö-Busö, Pattskär, Gråharun, Lillön, Öklobben, Parharun
- Gränserna för Obbnäs och Dragsviks EP-områden justeras utifrån de senaste uppgifterna
- Karlö EP-område ändras till EP/v-område
- Mjölö EP/u-område ändras till EP-v-område
- EP-områden på Hundören, Skavaböle och Porkala udd upphävs
- EP/u-områden på Storlandet och Porsön upphävs
- Beskrivningen för Försvarsmaktens beteckning för bullerområde (me-p) har kompletterats vad gäller skjutbanebuller. För skytte- och övningsområden har bullermätningssättet ändrats i beskrivningen. Beteckningens bestämmelse har gjorts mer informativ. Som nya bullerområden har i planen angetts Russarö skjutområdes bullerområde och Baggby skjutbanas bullerområde. Obbnäs och Makilo bullerområden har märkbart förminskats i jämförelse med ikraftvarande landskapsplan.
- Skyddszon (sv-p) är en ny beteckning. Zonerna anges för Obbnäs och Hindsby lager och närområden runt dem.

Konsekvensbedömning

Konsekvenser för områdesanvändningen

Försvarsmaktens områden är enbart i försvarsmaktens bruk och är därmed stängda områden för allmänheten. Med EP/u-beteckningen angivna områden kan i framtiden ändras till områden för verksamhet inom rekreation, turism och/eller utbildning, vilket kan göra områdenas användningsändamål mer mångsidigt och även öppna områden för allmänheten. Försvarsmaktens tidigare och delvis fortgående verksamhet kan ändå fortsättningsvis orsaka begränsningar i markanvändningen.

Försvarsmaktens skjutområden har varit verk samma länge. Med landskapsplanens beteckningar för bullerområde främjas beaktande av bullerolägenheter i mer detaljerad planering och försvarsmaktens verksamhetsförutsättningar på områdena tryggas. Bullerområdena påverkar placering av verksamheter, som är känsliga för buller, på området. Försvarsmaktens bullerområden är vidsträckta till arean, men ligger huvudsakligen inom havsområden, varvid påverkningarna på områdenas markanvändning förblir ringa. Ett bullerområdes beteckning har inverkan både på försvarsmaktens egen markanvändning och på övrig markanvändning inom bullerområdet. Bullerområde förutsätter till exempel beaktande av bullerolägenheter vid placering av byggnader och i konstruktionerna.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Försvarsmaktens skytteverksamhet ändrar tidvis trafikeringsförhållanden i båt- och fartygsleder på havsområden. Skytteverksamhetens påverkningar på sjöfart uppkommer av försiktighetsbestämmelser och krav på säkerhetsområden. Bullret påverkar närmast fritidssjöfart genom minskad trivsel. När öarnas användningsändamål ändras kan det finnas behov av nya trafikförbindelser från fastlandet.

Konsekvenser för naturen och miljön

De öar som varit i Försvarsmaktens bruk har varit stängda för annan markanvändning, varför det uppstått unika natur- och kulturomgivningar på dessa öar. Överföring i allmänt bruk kan ha en negativ inverkan på miljövärdet. Skjutbuller kan tillfälligt störa särskilt fågellivet, men eventuellt också naturen under vatten.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

På EP/u-områden är det möjligt att utveckla tjänster inom turism, rekreation och utbildning när området eventuellt frigörs från försvarsmaktens bruk. Ändrad användning av områdena kan kräva betydande investeringar till exempel för att sanera jordmånen. En del av byggnaderna och konstruktionerna är skyddade, vilket förutsätter att de underhålls och renoveras. Skyddsområden under skjutningar begränsar fisket, men bullerpåverkan på fiskenäringen är annars liten.

Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

Försvarsmaktens områden som öppnas för rekreationsbruk erbjuder invånarna nya rekreationsområden och -möjligheter. Försvarsmaktens skjutningar förorsakar buller, vars påverkan är oregelbunden och kortvarig. Åretruntboende och tätorter finns närmast inom Sandhamns bullerområde i Helsingfors, dit skytteverksamhetens bullerpåverkan i synnerhet koncentreras.



6. NYLANDSPLANENS RÄTTsverkningar

6.1 Planbeteckningar som används i landskapsplanen

Landskapsplanen är den mest översiktliga plannivån och planens översiktighet berör planens innehåll, framställningssätt och tolkning. Om det finns särskilda behov att styra områdesanvändningen, till exempel byggnadskränkning eller skyddsbestämmelse, ska områdesgränserna anges noggrannare. Områdesgränserna i landskapsplanen bör inte tolkas som sådana, utan områdesgränserna ska preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Då de regionala etapplandskapsplanerna som hör till Nylandsplanen träder i kraft upphäver

planerna de gällande landskapsplanerna i Nyland med undantag av lösningen för vindkraft som anges i etapplandskapsplanen 4 för Nyland samt etapplandskapsplanen för Östersundomområdet. En del beteckningar och bestämmelser som anges i Nylandsplanen är av ny typ med tanke på deras framställningssätt och styrande verkan jämfört med de gällande landskapsplanerna. Å andra sidan har en del beteckningar och bestämmelser bara uppdaterats eller lösningarna i de gällande planerna har anvisats i Nylandsplanen som sådana.

Till landskapsplanen hör **allmänna planeringsbestämmelser** som berör hela planområdet. Dessutom innehåller helheten med Nylandsplanen områdesreserverings-, objekts-, linje-, egenskaps- och utvecklingsprincipbeteckningar som innefattar bestämmelser. Flera olika beteckningar kan gälla på ett och samma område. När förhållandet mellan överlappande beteckningar tolkas ska landskapsplanens översiktlighet, karaktären av olika beteckningar samt bestämmelser som ansluter sig till beteckningarna tas i beaktande. Planeringsbestämmelserna för planbeteckningar som överlappar varandra ska tolkas och åtgärderna samordnas så att de principer för områdesanvändningen som hör ihop med beteckningarna kan förverkligas.

Med **områdesreserveringsbeteckningar** anges områdenas huvudsakliga användning och de utesluter varandra så att två olika områdesreserveringsbeteckningar inte kan gälla på samma område samtidigt. Områdesreserveringsbeteckningar kan dock överlappa med olika typer av planbeteckningar som anger utvecklingsprinciper eller särskilda egenskaper samt med linje- och objektsbeteckningar som är jämförbara med områdesreserveringar. Linje- och objektsbeteckningarna som är jämförbara med områdesreserveringsbeteckningar överlappar med planens övriga beteckningar, i motsats till områdesreserveringsbeteckningarna. Till exempel rekreationsområden anges med områdesreserveringsbeteckning.

Objektsbeteckningar 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 mer detaljerade planeringen. Objektsbeteckningar används till exempel för att ange centrum. Framställningssättet för objektsbeteckningen för område för centrumfunktioner, rikscentrum avviker från framställningssättet för övriga centrum. Detta åskådliggör den regionala omfattningen av rikscentrumet och dess speciella karaktär.

Med **linjebeteckningar** anges till exempel trafikförbindelser och samhällstekniska nätverk. Med en riktgivande linjebeteckning anges förbindelser och nätverk i fråga om vilka placeringen eller genomförandet är förenat med osäkerhet.

En **egenskapsbeteckning** 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 värdefulla geologiska formationer. En egenskapsbeteckning kan förekomma tillsammans med andra planbeteckningar så att de överlappar varandra. En områdesreserveringsbeteckning anger den huvudsakliga markanvändningen men i den mer detaljerade planeringen måste även egenskapsbeteckningarna jämte planeringsbestämmelser beaktas.

Med **utvecklingsprincipbeteckningar** anges områden och förbindelser som är av betydelse för den eftersträvade utvecklingen i landskapet, men som det till exempel på grund av landskapsplanens noggrannhetsgrad eller någon annan motsvarande orsak inte är ändamålsenligt att ange som en klart inriktad områdesreservering eller linjebeteckning på kartan. Det är ofta ändamålsenligt att utreda behov av områdesreserveringar som gäller utvecklingsprincipbeteckningar på kommunal nivå eller i samband med annan planering som förverkligar planen. Utvecklingsprincipbeteckningarna överlappar med planens övriga beteckningar. Inom ett delområde som anges med utvecklingsprincipbeteckningen kan det således finnas områdesanvändning eller särskilda egenskaper hos områden som anges med olika beteckningar. Utvecklingsprincipbeteckningarna anger en principiell nivå för den regionala utsträckningen av områdesanvändning och funktioner, medan områdesreserveringarna är mer exakta ställningstaganden om funktioner och deras områdesbehov. Med utvecklingsprincipbeteckning anges till exempel utvecklingszoner för tätortsfunktioner.

Till landskapsplanens beteckningar hör **planeringsbestämmelser**. Planeringsbestämmelserna styr kommunernas planläggning och olika myndigheters övriga planering som berör områdesanvändningen. Genom en planeringsbestämmelse kan ändå inte kommunen eller någon annan myndighet åläggas att inleda planering som förverkligar landskapsplanen.

Genom en **beskrivning** av beteckningen förtydligas syftet med beteckningen, men den har inga rättsverkningar. När planen tolkas har

även planbeskrivningen en väsentlig roll. I planbeskrivningen beskrivs bland annat motiveringar till och konsekvenser av planlösningen. Planbeskrivningen är inte en planhandling som har rättsverkningar.

Vissa beteckningar i landskapsplanen omfattas av **bygginskränkning** enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Sådana beteckningar är bland annat rekreations- och skyddsområden samt en del av beteckningarna för trafik eller teknisk försörjning. Om en beteckning omfattas av bygginskränkning, ska beskrivningen av beteckningen innehålla ett omnämmande om detta. Bygginskränkning är villkorlig enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Planmaterialet omfattar kartbilagor för olika teman som ger bakgrund till och förtydligar planlösningen. Kartbilagorna är utan rättsverkningar.

6.2 Hur planen styr kommunernas planläggning

Huvudregeln för landskapsplanläggningens styrande inverkan på kommunplanläggningen finns i 32.1 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL). Enligt bestämmelsen ska landskapsplanen tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen. Landskapsplanens styrande princip genomförs när en markanvändningslösning som presenterats i landskapsplanen preciseras i kommunplanläggningen på ett sätt som följer landskapsplanens mål.

Av markanvändnings- och bygglagen (MBL) framgår klart och tydligt vilka uppgifter de olika planformerna har i planeringssystemet för områdesanvändningen. Landskapsplanen är en översiktlig markanvändningsplan, som överlåter de lokala områdesanvändningsfrågorna åt kommunplanläggningen. 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 behövs med tanke på de riksomfattande målen eller

landskapets mål för områdesanvändningen eller för att samordna områdesanvändningen i flera kommuner än en (MBL 25 §).

Plansystemets grundläggande egenskap är att landskapsplanen i viss mån är flexibel. Omfattningen av och läget för 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 landskapsplanens centrala lösningar och mål inte äventyras. En lösning som åsidosätter principerna för landskapsplanen är sålunda inte möjlig i kommunens planläggning. Om kommunens lösning för områdesanvändning avviker från landskapsplanens lösning förutsätter det bland annat att lösningens alla väsentliga konsekvenser kan utredas på landskapsnivå eller regional nivå i samband med den kommunala planläggningen och att lösningen inte strider mot det övriga innehållet i landskapsplanen.

Det är möjligt att ändra användningsändamålet för ett område som anges i landskapsplanen förutsatt att det nya användningsändamålet uppfyller målet för landskapsplanen. Det är inte möjligt för kommunen att ha en planlösning som strider mot målet för landskapsplanen. Markanvändningslösningarna 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 utarbetar eller ändrar generalplaner som har eller saknar rättsverkningar. Landskapsplanen förpliktar dock inte till utarbetande av generalplaner. Landskapsplanens styrande verkan är mera förpliktande när man utarbetar en generalplan med rättsverkningar, eftersom den i sin tur styr detaljplanen. På områden som saknar generalplan styr landskapsplanen direkt detaljplanläggning och annan styrning av byggandet. Landskapsplanen ska även beaktas i annan myndighetsverksamhet med anknytning till områdesanvändningen, t.ex. när kommunens byggnadsordning utarbetas.

Områden i behov av planering, som styr byggandet i t.ex. glesbygdsområden, kan fastställas i

kommunens generalplan eller byggnadsordning. En förutsättning för bygglov är bland annat att byggandet inte förorsakar olägenheter med tanke på planläggningen eller annan reglering av områdesanvändningen. Landskapsplanen har inflytande på tillståndsprövning genom denna förutsättning.

En landskapsplanebetecknings styrande inverkan varierar beroende på om planbeteckningen är en områdesreservering, riktigande beteckning, utvecklingsprincip- eller egenskapsbeteckning.

6.3 Landskapsplanens styrande verkan på annan myndighetsverksamhet

Enligt 32.2 § i markanvändnings- och bygglagen ska myndigheterna när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om att vidta dessa åtgärder 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 verkan avses sådan planering och beslutsprocess som gäller annan markanvändning än den markanvändning som avses i 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 planerar eller genomför områdesanvändningen. Stödbeslut och andra beslut som hänför sig till exempelvis landsbygds- politik är således inte beroende av lösningen i landskapsplanen.

Att man beaktar landskapsplanen betyder att man handlar på ett sätt som inte försämrar möjligheterna att genomföra landskapsplanen. För att främja genomförandet av landskapsplanen förutsätts åter ett aktivare tillvägagångssätt som tjäna genomförandet av landskapsplanen. För kommunernas del betyder bestämmelsen i första hand att planläggningen ska inriktas på

områden som främjar ett ändamålsenligt genomförande av landskapsplanen.

6.4 Bygginnskränkning i landskapsplanen

Enligt 33 § 1 mom. i markanvändnings- och bygglagen gäller inskränkning av byggandet på ett område som i landskapsplanen anvisats som rekreations- eller skyddsområde, som anvisats för Försvarsmaktens eller Gränsbevakningsväsendets ändamål eller för nätverk eller områden för trafik eller teknisk service. När planen träder i kraft, träder bygginnskränkningen i kraft på dessa områden, utom om det på ett område gäller en kommunplan med rättsverkningar (MBL 32.3 §). Ett område med bygginnskränkning kan utvidgas eller inskränkas genom en särskild planbestämmelse. I helheten med Nylandsplanen anges inte denna särskilda planbestämmelse. I beskrivningen av varje planbeteckning anges om beteckningen i fråga omfattas av bygginnskränkning. Bygginnskränkning ingår inte i områdesreserveringar som angetts med objektsbeteckning. 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.

När en trafikled, trafikunnel eller en 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.

Oskäligen 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 oskäligen 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 översiktliga karaktär, den aktuella områdesreserveringens karaktär och möjligheterna att styra placeringen av projektet. Den olägenhet som en markägare eventuellt orsakas kan i allmänhet bestämmas närmare först i samband med mera detaljerade planer än landskapsplanen och vid tillståndsprövning.

6.5 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 landskapsområden ska vara riktgivande när planen utarbetas. I lagen ingår dessutom särskilda bestämmelser om Europeiska gemenskapens nätverk Natura 2000.

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 fornlämning. Frågan 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 skyldighet för den projektansvarige att vara tillräckligt medveten om projektets miljökonsekvenser i den omfattning som rimligen kan förutsättas. 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 (MKB). 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 miljöns användning på det sätt som bestäms i speciallagar. De speciallagar som är viktigast i detta avseende är miljöskyddslagen,

landsvägslagen, banlagen, 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. 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 i planen 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 inlösningsstillstånd är i allmänhet statsrådet. Även lantmäteribrånan kan besluta om mindre viktiga inlösningar. I motiveringen till beslutet ska man beakta landskapsplanen och försöka främja genomförandet av planen. Enligt markanvändnings- och bygglagen kan miljöministeriet bevilja en statlig myndighet, en samkommunsmyndighet och en kommunal myndighet tillstånd att lösa in ett område som i landskapsplanen har anvisats för befolkningens gemensamma behov. Denna möjlighet har tillämpats ytterst sällan i Finland.

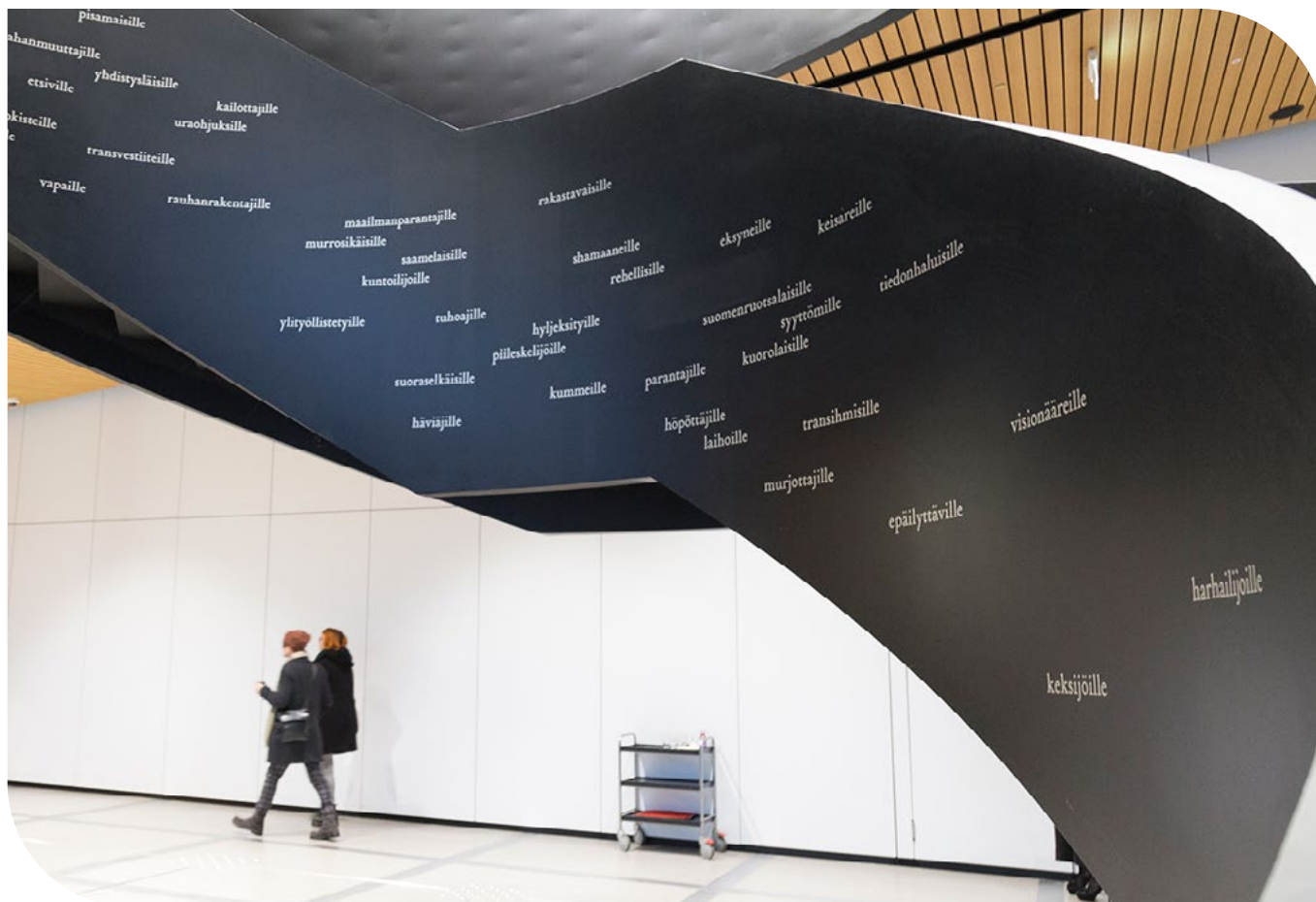
Tillståndsvillkoren enligt marktäktslagen anses vara rätt uttömmande. Landskapsplanen fungerar som stöd vid tillståndsprövning enligt marktäktslagen och fungerar vid behov som material som klarlägger områdets värden.

I skogslagen konstateras att lagen inte tillämpas på områden som i en plan enligt

markanvändnings- och bygglagen anvisats som skyddsområden. På landskapsplanens skyddsområden uppstår det således inte situationer där planering och beslutsfattande enligt skogslagen skulle inverka på genomförandet av landskapsplanen. Om en del av det område som angetts med en skyddsområdesbeteckning i landskapsplanen saknar naturvärden som ska skyddas genom naturvårdslagen, ska den lämnas bort från beslutet om att inrätta ett naturskyddsområde som förverkligar beteckningen och från dess avgränsning. Det finns inga skäl att på grund av en skyddsområdesbeteckning begränsa åtgärder på ett sådant delområde av landskapsplanens skyddsområde som har lämnats bort från beslutet om att inrätta ett naturskyddsområde, om skyddsområdet i tillräcklig utsträckning har genomförts i enlighet med planens mål.

Av landskapsplanens beteckningar är skyddsområdet det enda området där skogslagen inte tillämpas. På de övriga landskapsplanebeteckningarnas influensområden tillämpas skogslagen på skötseln och användningen av skogar, om skogslagens tillämpningsområde inte på något annat sätt har begränsats. På influensområden för landskapsplanens beteckningar, t.ex. på sådana skogsbruksområden som är av särskild 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. En anmälan om användning av skog skickas till skogscentralen som granskar anmälan. Skogscentralen övervakar att skogslagstiftningen följs. Skogscentralen utreder till exempel om det på avverkningsområdet finns några begränsningar för avverkning, såsom särskilt viktiga livsmiljöer med tanke på mångfald. En anmälan om användning av skog kan således anses vara en i lagen avsedd åtgärd, som utförd enligt skogslagen utgör myndighetsverksamhet.

Projekt enligt vattenlagen hör till de åtgärder beträffande vilka villkoren har angetts uttömmande i speciallagen i fråga. Man kan främja genomförandet av landskapsplanen t.ex. med åtgärder enligt vattenlagen som tryggar och främjar grundvattenskyddet.



7. NYLANDSPLANENS KONSEKVENSER OCH BEDÖMNING AV HUR MÅLEN UPPFYLLS

Syftet med landskapsplanens konsekvensbedömning är att ge planläggarna, intressenterna och beslutsfattarna information om vilka konsekvenser genomförandet av planen har, vad dessa konsekvenser innebär samt hur man kan minska de oönskade konsekvenserna. Markanvändnings- och bygglagen utgör ramarna för konsekvensbedömningen. I 9 § i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs följande: "En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på

sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas."

När man utreder de konsekvenser som avses i 9 § i markanvändnings- och bygglagen, bör man beakta de tidigare utredningarna samt andra skäl som kan påverka behovet av att utföra en utredning. Utredningarna ska innehålla tillräckligt med information för bedömningen av direkta samt indirekta konsekvenser som planens förverkligande har för 1) människors

levnadsförhållanden och livsmiljön 2) marken, berggrunden, vattnet, luften och klimatet 3) djur- och växtarter, naturens mångfald och naturresurserna 4) områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken 5) stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön 6) utvecklingen av fungerande konkurrens i näringslivet.

Om bedömningen av Nylandsplanen

I planläggningen bedöms konsekvenserna kontinuerligt som en del av planeringsarbetet och i samband med olika planeringslösningar. Konsekvenserna utvärderas även i skilda områdespecifika konsekvensutredningar. Bedömningsuppgifterna som har samlats in under planeringsprocessen sammanställs till en enhetlig helhet i planbeskrivningen. I detta kapitel 7 anges en bedömning av Nylandsplanens sammantagna konsekvenser (7.1) samt planlösningens förhållande till de ställda målen (7.2), till de riksomfattande målen för områdesanvändningen (7.3), till kraven på landskapsplanens innehåll (7.4) och till regionernas specialfrågor (7.5). Föremål för bedömningen är regionernas etapplandskapsplaner med rättsverkningar.

Nylandsplanens konsekvensbedömning motsvarar planens noggrannhetsnivå och omfattning. På samma sätt som landskapsplanen preciseras i samband med den mer detaljerade planeringen, blir även konsekvensbedömningen mer detaljerad. Även bedömningen av landskapsplanen preciseras när planen framskrider från utkastfasen till förslagsfasen.

Bedömningen av landskapsplanens konsekvenser, såsom konsekvensbedömningen överlag, förknippas alltid med en viss osäkerhet. Nylandsplanen presenteras på en översiktlig nivå och målåret ligger flera årtionden i framtiden. Det översiktliga framställningssättet ger spelrum för hur planen till slut preciseras i den mer detaljerade planeringen och vilka konsekvenser planen slutligen kommer att ha. Planen innehåller en rad olika dellösningar vars genomförande eller uteslutande påverkar omgivningen på olika sätt. Nylandsplanen är till sin natur en övergripande landskapsplan som samlar alla

teman, vilket innebär att antalet dellösningar som påverkar varandra är särskilt stort jämfört med de gällande etapplandskapsplanerna. Olika konsekvenser har också olika betydelser för omgivningen.

I enlighet med 9 § i MBL ska planens konsekvenser utredas för hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser. Nylandsplanens konsekvenser riktar sig framför allt till de 26 kommuner som hör till Nylands landskap. Konsekvensområdets gränser skiftar dock från fall till fall beroende på funktioner och markanvändningsformer. Utöver Nyland kan konsekvenserna även rikta sig till grannlandskapen eller i vissa fall även vara riksomfattande eller internationella.

Intern och extern bedömning

Nylandsplanen har bedömts både inom förbundet och av utomstående experter. De utomstående experternas uppgift har varit att ur sin egen bedömningssynvinkel lyfta fram observationer om planens konsekvenser och på så sätt stödja beredningen av Nylandsplanen. Expertgruppens arbete har bidragit till landskapsplanens bedömningsprocess med den främsta kunskapen från olika verksamhetsområden. En del av experterna som deltagit i beredningen har påbörjat sitt arbete redan i samband med arbetet med landskapets strukturmodeller, medan andra har kommit med först under planarbetets framskridande.

Ett mål för Nylandsplanen är att svara på klimatförändringen och utnyttja naturen och naturtillgångarna på ett hållbart sätt. För att kunna uppnå detta mål och bedöma hur det genomförs har Nylandsplanens klimatkonsekvenser bedömts vid planprocessens alla skeden. Bedömningsmetoden har varit en bedömningsram med de för landskapsplanen viktigaste utvärderingsteman som valts på basis av en planläggningssguide som främjar klimatmålen (MM 2015): region- och samhällsstruktur, färd sätt, energi och bruket av naturtillgångar samt grönstruktur.

- **Bedömning av klimatkonsekvenser: Strukturmodeller för Nyland 2050 (på finska)** (Nylands förbund och Ramboll Oy 2017)

- **Nylandsplanen 2050, bedömning av klimatkonsekvenser (på finska)** (Nylands förbunds publikationer E 206 - 2018)
- **Bedömning av klimatkonsekvenser (på finska)** (Nylands förbunds publikationer E 226 - 2019)

I Nylandsplanens utkastfas bedömdes Nylandsplanens konsekvenser av en grupp externa experter. De bedömde planutkastets konsekvenser ur sina egna perspektiv och lyfte fram viktiga observationer som bör beaktas i det fortsatta arbetet. Bedömningen gällde följande teman: hållbar region- och samhällsstruktur, klimatpåverkan, konsekvenser för grönstrukturen, ekonomiska konsekvenser samt växelverkan i planprocessen. En bedömning av hållbar region- och samhällsstruktur gällde även planförslaget.

- **Sakkunnigutvärderingar om utkastet till Nylandsplanen 2050 (på finska)** (Nylands förbunds publikationer E 203 - 2018)
- **Bedömning av Nylandsplanen 2050 (på finska)** (Nylands förbunds publikationer E 225 - 2019)

Under planarbetet har det utarbetats ett genomförandeprogram för trafik där det anges prioriteringarna för utvecklingen av regionstrukturen i Nyland. I programmet fastställs en hållbar genomförandeordning och genomförandesteg för trafikprojekten och markanvändningen som anges i Nylandsplanen. Konsekvenserna av genomförandeprogrammet har bedömts av externa experter ur perspektivet för växelverkan mellan markanvändning och trafik, samhällsekonomi, banprojekt och hållbara färdsätt. Konsekvenserna har också bedömts i förhållande till de spetsmål som ställts upp för Nylandsplanen och förverkligandet av dem.

- **Genomförandeprogram för trafik och markanvändning: Sakkunnigutvärderingar (på finska)** (Nylands förbunds publikationer E 224 - 2019)

Under planarbetet har man också bedömt konsekvenserna till exempel för handel, trafik och grönstruktur.

7.1 Nylandsplanens sammantagna konsekvenser

Syftet med bedömningen av de sammantagna konsekvenserna är att presentera vilka totala konsekvenser planhelheten medför samt vilka samkonsekvenser Nylandsplanens olika delöslag har i förhållande till varandra. I bedömningen av planens sammantagna konsekvenser utnyttjar man och samlar ihop resultatet av bedömningar och skilda konsekvensutredningar som gjorts i samband med planeringsarbetet samt bedömningarna som genomförts i tidigare landskapsplaner.

De sammantagna konsekvenserna har bedömts genom sex tematiska helheter. Dessa är konsekvenserna för

- områdesanvändningen
- trafiken och samhällsförörjningen
- naturen och miljön
- landskapet, kulturarvet och den byggda miljön
- ekonomin och näringarna
- invånarna, levnadsförhållandena och samhället.

Som en sammanfattning kan det konstateras att Nylandsplanens mest betydande konsekvenser uppstår genom målen för att förtäta och komplettera region- och samhällsstrukturen. Att markanvändningen stöder sig på den befintliga strukturen medför flera fördelar för rörligheten, omgivningen, ekonomin och människors vardag.

Konsekvenser för områdesanvändningen

- Planen utgör en grund för en hållbar regionstruktur genom att ange framtidens viktigaste tillväxtriktningar och tyngdpunkter. Den nya markanvändningen i Nyland styrs huvudsakligen till lättillgängliga områden i närheten av den befintliga samhällsstrukturen, vilket skapar förutsättningar för att förtäta och komplettera den befintliga strukturen samt för att utnyttja hållbara lösningar för att färdas.
- Planen stöder en balanserad regionstruktur i Nyland. Tyngdpunkten för den nya

strukturen ligger i huvudstadsregionen samt i de största centrumen. I varje kommun i Nyland anges ändå minst ett centrum som garanterar bland annat utbudet av boende, arbetsplatser och tjänster i området.

- Betydande förändringar i områdesanvändningen riktas framför allt till de nya områdena som anges i planen som utvecklingszoner för tätortsfunktioner som stödjer sig på spårtrafik. Förverkligandet av planen innebär att dessa områden med relativt låg bebyggd täthet kommer att förvandlas till tätbyggda tätorter med mångsidig verksamhet och service. Konsekvenserna kan förväntas förverkligas först om flera årtionden och de är huvudsakligen bundna till lösningarna för spårtrafiken.
- Servicekoncentrationerna stödjer bland annat närservicens utbud och minskar glesbyggandet på landsbygdslika områden.
- Planen främjar en regionstruktur som stöder sig på hållbara färd sätt. Planen anger vilka områden utanför stadskärnan som bör prioriteras som områden för tätortsfunktioner samt skiljer dessa områden från till exempel mindre nåbara gränsområden. Med huvudstadsregionens kärnzonen anges områden i huvudstadsregionen som är mest gynnsamma speciellt med tanke på hållbara färd sätt.
- Trafikförbindelserna som anges i planen ökar möjligheterna att utveckla markanvändningen längs dessa. Nya förbindelser samt de förbindelser som befinner sig i utvecklingsfasen förenar områdena till varandra på ett mer effektivt sätt. Kollektivtrafikens omsättningsplatser möjliggör en tätare struktur framför allt i kollektivtrafikens knutpunkter. Anslutningsparkeringsmöjligheterna ökar kollektivtrafikkorridorernas influensområde.
- Helsingfors-Vanda flygplats, som anges i planen som flygtrafikområde, erbjuder ett fördelaktigt läge bland annat för affärsverksamhet, vilket kan öka efterfrågan på områdena i närheten av flygplatsen. Bullerstörningarna som flygplatsen medför ger ändå upphov till vissa begränsningar på markanvändningen framför allt i Vanda, Tusby, Kervo och Esbo.

- Genomförandet av Tallinntunneln skapar möjligheter för tvillingstaden Helsingfors-Tallinn. Tunnelns trafik- och terminallösningar ovan jord kräver rikligt med plats.
- De utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet samt för marksubstanshantering som anvisas i planen förutsätter vidsträckta områden för att kunna förverkligas.
- Planen styr de lösningar för handeln som sträcker sig utanför tätorterna och centrumen. Områden för handel placeras nära centrumen och på övriga platser som är lättillgängliga.
- Planen säkerställer att obebyggda områden bevaras i Nyland genom att områdena anvisas som bland annat rekreations- och skyddsområden.
- Planen minskar spridd bebyggelse utanför centrumen, tätortsfunktionerna eller servicekoncentrationerna bland annat genom planeringsbestämmelserna. Planen förutsätter framför allt att möjligheterna för att förverkliga Helsingforsregionens grönbalte tas i beaktande. På grönbältet råder ett betydande byggnadstryck som ger sig uttryck i spridd bebyggelse.
- De kulturmiljö-, grundvatten-, skydds-, MLY- och bullerområden samt värdefulla geologiska formationer samt olika skydds zoner som anges i planen kan medföra begränsningar eller ramvillkor för markanvändningen och möjligheterna att röra sig på dessa områden och i deras närmaste omgivning.
- Då den befintliga strukturen förtätas och kompletteras kan det uppstå konflikter mellan olika markanvändningsformer.

Konsekvenser för trafiken och samhällsservicen

Trafik:

- En tätare samhällsstruktur förbättrar kollektivtrafikens lönsamhet och ökar dess förutsättningar för att fungera optimalt. Kollektivtrafikens utveckling bidrar till ökad

energieffektivitet, minskar rusningstrafik och trafikutsläpp samt bidrar i andra hand till att allt fler går och cyklar.

- Spårtrafiknätet försäkras snabba och funktions säkra förbindelser när färdmängderna ökar framför allt på tätbebyggda områden. En tätare struktur och mångsidiga centrum minskar på behovet av resor och främjar förutsättningarna att gå och cykla.
- Beteckningarna för trafiken gör det möjligt att utveckla stambanan och att bygga bland annat Centrumslingan, ESA-banan, Flygbanan, Tallinntunneln och Östbanan. En utvidgning av spårtrafiknätet gör det möjligt att öka kollektivtrafikens andel på tillväxtområden, såsom Vichtis–Lojo-området och Borgå.
- En förbättring och komplettering av de nuvarande trafiklederna förbättrar trafiknätverkets effektivitet. Utbudet av olika trafikformer blir samtidigt mångsidigare.
- Genom att trygga kollektivtrafikens omsättningsplatser främjas genomförandet av smidiga bytesförbindelser i trafiken mellan huvudstadsregionens och randområdets radiella förbindelser samtidigt som kollektivtrafiken blir bättre tillgänglig.
- Med hjälp av anslutningsparkeringsplatser är det möjligt att förkorta nödvändiga resor med personbil, vilket framför allt minskar rusningstrafiken på huvudstadsregionens infartsleder.
- Genom att trygga verksamhetsförutsättningarna för och tillgängligheten till Helsingfors-Vanda flygplats, hamnarna och väg- och spårtrafiken säkerställer man smidiga nationella och internationella förbindelser och bland annat logistikens verksamhetsförutsättningar.
- Trafiklösningarna i Nyland har en betydande inverkan på trafikarrangemang även utanför landskapet.
- Tallinntunneln förbättrar trafikförbindelserna mellan Helsingfors och Tallinn och gör dem snabbare, samtidigt som Finland logistiskt sett kommer närmare resten av Europa. Tunneln ökar också godstrafikens leveranssäkerhet jämfört med sjöförbindelserna.

- Trafikflödena till utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet växer. Särskilt den tunga trafiken ökar. Den växande trafiken kan förutsätta att vägförbindelser samt andra trafikarrangemang i närheten av dessa områden förbättras. Områdena i fråga är även viktiga sysselsättare och ökad pendeltrafik ställer krav på kollektivtrafikens serviceutbud. Genom att produktionen och logistikverksamheten styrs till lämpliga platser minskar den tunga trafiken i centrum och på bostadsområden.
- Grundvattenområden, behov av grönförbindelser och kulturmiljöer kan medföra begränsningar och ramvillkor för noggrannare planering av trafikförbindelserna och därmed bidra till ökade kostnader för planeringen och genomförandet av förbindelserna.

Samhällsservice:

- Då den befintliga strukturen förtätas och kompletteras är det möjligt att mer effektivt utnyttja och använda den befintliga infrastrukturen, vilket har en positiv inverkan bland annat ur ekonomins, miljöns och klimatets synvinkel.
- Planen tryggar energiförsörjningen och den samhällstekniska försörjningen genom att anvisa kraftledningar, naturgashuvudledningar, områden för kärnkraftverk, avfallshantering och cirkulär ekonomi.
- Planen tryggar anskaffningen av hushållsvatten genom att anvisa grundvattenområden, ytvattenområden som är viktiga för anskaffning av vatten, råvattentunnlar, avloppstunnlar och huvudvattenledningar.
- Byggandet av nya trafikförbindelser eller områden ökar riskerna som berör grundvattnet.
- Skyddszonerna som anvisas i planen skyddar miljön från eventuella risker som uppstår på grund av samhällsteknisk försörjning eller annan verksamhet.

Konsekvenser för naturen och miljön

- I planen anvisas skydds- och Natura-områden, skogsbruksdominerade områden (MLY), rekreationsområden, målområden för rekreationsbruk och behov av grönförbindelser som tryggar det ekologiska nätverkets funktionsförmåga och dess bevarande samt arternas rörlighetsmöjligheter både inom landskapet och utanför det även på riks nivå. Beteckningarna tryggar naturens mångfald och stöder en hållbar användning av naturvärdena och naturmiljön. Även kulturmiljöernas planlösning värnar om miljövärdena bland annat genom att trygga vidsträckta landskapshelheter.
- Ny markanvändning styrs i första hand till den befintliga strukturen, vilket främjar bevarandet av det ekologiska nätverkets vidsträckta helheter och av kolsänkor.
- Nylands naturvärden förväntas försvagas i viss mån som följd av den markanvändning som anvisas i planen. Största delen av de naturvärden som planen hotar finns i Helsingforsregionen med det högsta byggnadstrycket.
- Nya väg- och banförbindelser splittrar obebyggda områden och försvårar arternas möjligheter att röra sig. Genom att bygga vägarna i tunnlar minskar de negativa naturkonsekvenserna. Man strävar efter att trygga de viktigaste ekologiska förbindelserna med beteckningen för behov av grönförbindelse som anges i planen.
- Då bebyggda områden förtätas och kompletteras inverkar det på stadsekologin och bevarandet av lokala naturområden.
- Planen tryggar rekreationsmöjligheterna i Nyland genom att anvisa till sin storlek stora rekreationsområden och genom att identifiera målområden för rekreationsbruk.
- Grönnätet i Nyland har en betydande inverkan också på grannlandskapens och hela Finlands grönnät.
- Planen minimerar klimatkonsekvenserna bland annat genom en tätare och kompletterad struktur, minskade behov av att färdas samt genom grönstrukturens lösningar.

- Helsingforsregionens grönbälte skyddas i sin helhet mot det spridda byggandet med hjälp av skydds- och rekreationsområden och behov av grönförbindelse som förenar områdena samt även med hjälp av en allmän bestämmelse som berör grönbältet.
- Tallinntunneln samt ledningar och kraftledningar under vattnet har konsekvenser för undervattennaturen.

Konsekvenser för landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

- Planen skapar förutsättningar för att bevara och utveckla områden som är viktiga för kulturmiljön genom att anvisa områden för kulturmiljöer av riksintresse eller intresse på landskapsnivå.
- Planens skydds- och Naturaområden, grundvattenområden och värdefulla geologiska formationer kan medföra begränsningar för byggandet på områdena, och då kan planbeteckningarna i fråga åtminstone ställvis trygga bevarandet av den befintliga landskapsbilden.
- En tätare och kompletterad samhällsstruktur förändrar stadsbilden, vilket eventuellt kan ha konsekvenser för kulturmiljöernas värden. Det kan uppstå konflikter när man samordnar den nya och den gamla strukturen. Värdefulla kulturmiljöer kan utgöra en del av en modern stads- och samhällsstruktur och berika den. Tillsammans kan nya och gamla strukturer skapa en miljö med flera skikt.
- Målen att förtäta huvudstadsregionens kärnzonen medför en mer urban stadsbild bland annat vid viktiga infartsleder.
- De nya utvecklingszonerna för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik orsakar märkbara konsekvenser för landskapsbilden i och med att områdena förvandlas från glesbebyggda områden till tätbebyggda tätorter. Byggandet av områdena förutsätter samordning med landskapets särdrag och kulturmiljöernas värden.
- Nya väg- och banförbindelser samt nya kraftledningar påverkar landskapet.

Förverkligandet av dem förutsätter samordning med kulturmiljöernas värden, framför allt på områden som i landskapsplanen anges som kulturmiljöer av riksintresse eller av intresse på landskapsnivå.

- Utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet, hamnar samt industri-, depå- och lagerområden representerar tungt industriellt byggande i stor skala som försvagar landskapsbilden. De negativa konsekvenserna för landskapsbilden kan minskas genom att man i planeringen beaktar landskapets särdrag.
- Tallinntunneln samt ledningar och kraftledningar under vatten kan medföra konsekvenser för kulturarvet under vattnet.

Konsekvenser för ekonomin och näringslivet

- Den täta samhällsstrukturen som planen strävar efter, kombinerat med bra tillgänglighet, medför ekonomiska produktivetsfördelar då verksamheten koncentreras till ett och samma ställe. Det medför också förutsättningar för ett mångsidigt utbud av tjänster och arbetsplatser.
- Centralortsnetet skapar förutsättningar för ett balanserat regionalt utbud av arbetsplatser och tjänster. Ett omfattande nät förutsätter samtidigt också en tillräckligt stor invånarmängd och bostadsefterfrågan samt betydande investeringar i infrastruktur.
- Flera av de beteckningar som anges i planen skapar förutsättningar för ekonomisk tillväxt men de förutsätter märkbara ekonomiska investeringar för att kunna genomföras. Exempel på sådana projekt är nya områden för byggande eller trafikprojekt. Kostnaderna kan beröra bland annat staten, kommunerna eller företagsverksamheten.
- Trafiklösningarna påverkar markens prisutveckling redan innan lösningarna genomförs och styr annan planering av markanvändningen.
- Planen möjliggör den bostadsproduktion som den växande befolkningen förutsätter, vilket underlättar områdets tillgänglighet för arbetskraften.
- Planen tryggar energiförsörjningen och den samhällstekniska försörjningen samt trafikens och logistikens funktionssäkerhet, vilket i sin tur tryggar förutsättningarna för ekonomisk tillväxt.
- Skydds-, rekreations- och grundvattenområdena som anges i planen är betydande producenter av ekosystemtjänster och de har ett betydande ekonomiskt värde. Å andra sidan kan dessa områden begränsa utnyttjandet av naturresurser eller byggandet på områdena samt den ekonomiska nyttan som fås av dem.
- Kulturmiljöer och rekreationsområden kan tillföra ekonomiska fördelar för regioner. De förstärker områdenas identitet och dragningskraft samt lockar nya invånare och företag.
- Planen erbjuder mångsidiga platser för handel utan att äventyra centrumhandels verksamhets- och utvecklingsmöjligheter. Samtidigt stöder den främjandet av fungerande konkurrens. Planlösningen gör det möjligt att placera stora detaljhandelsenheter också utanför huvudstadsregionen, vilket balanserar handels nuvarande servicenät i Nyland som har fokus på huvudstadsregionen.



Konsekvenser för invånarna, levnadsförhållandena och samhället

- Tätare centrum och tätorter förbättrar tillsammans med ett effektivt och fungerande trafiksystem tillgängligheten för boende, arbetsplatser och tjänster, vilket innebär en smidigare vardag för invånarna.
- Fungerande trafikförbindelser innebär större valmöjligheter vad gäller bostadsplatser och -former.
- Tätare och kompletterade tätorter möjliggör en mångsidig stadsstruktur med en mångfaldig befolkningsstruktur, vilket motverkar segregation.
- Ökad kollektivtrafik inverkar positivt på trafiksäkerheten, trafikbullret samt på invånarnas hälsa på hela landskapets område. Genom att utveckla kollektivtrafiken blir resorna bekvämare och tiden som går åt till arbetsresor och andra resor i kollektivtrafiken förkortas.
- Mål om att förtäta den befintliga strukturen kan uppfattas olika bland olika befolkningsgrupper och på olika områden. Även en liten förändring i den befintliga strukturen kan uppfattas som betydande på lokal nivå. Förändringarna kan uppfattas som positiva men även som negativa och som försvagande för livsmiljöns kvalitet.
- Planen tryggar rekreativmöjligheterna i Nyland genom att anvisa till sin storlek stora rekreativområden och genom att identifiera målområden för utvecklingen av rekreation. Även MLY-områden och skyddsområden kan erbjuda möjligheter till rekreation. Rekreativmöjligheterna främjar invånarnas hälsa och välmående.
- De grönstruktur- eller kulturmiljölösningar som anvisas i planen ökar bostadsmiljöernas trivsel. En trivsam och vacker livsmiljö medför allmän välmående för invånare.
- Ett område kan upplevas mer lockande som bostadsområde tack vare rekreativområdena i närheten av området. Flitig användning av ett område för rekreation kan dock uppfattas som negativt bland invånarna.

- Målområden för utvecklingen av produktion, logistik och cirkulär ekonomi kan bli betydande arbetsplatsområden och sysselsättare vilket förbättrar levnadsförhållandena på regionen. Den ökande tunga trafiken i områdenas närmiljö kan påverka invånarnas levnadsförhållanden i och med att störningar orsakas av buller, partikelutsläpp eller skakningar.
- Planen tryggar förutsättningarna för en hälsosam och säker livsmiljö genom att anvisa bland annat skydds-zoner och bullerområden.

7.2 Bedömning av hur planens mål förverkligas

Landskapsplanen är en översiktlig plan för markanvändningen och den tjänar till ledning för planläggningen i kommunerna och för annan planering av områdesanvändningen som myndigheterna utför. Landskapsplanen förutsätter alltid en mer detaljerad plan för att kunna förverkligas. Till följd av den mer detaljerade planeringen uppfylls även de mål och planeringsprinciper som ställts för landskapsplanen.

Myndigheterna ska sträva efter att främja genomförandet av landskapsplanen och planens mål genom åtgärder för områdesanvändningen, genomförandebeslut och styrning av planerna. Landskapsplanens styrande verkan och förverkligandet av målen sker i första hand med hjälp av planens planeringsbestämmelser, planbeteckningarna, plankartan samt tolkningen och uppföljningen av planen.

Vad gäller uppnåendet av Nylandsplanens mål har man bedömt hur målen som ställts för planen har inkluderats i planlösningen, vilka konsekvenser de har och hur planlösningen stöder uppnåendet av målen. Största delen av målen som ställts för planen förväntas uppnås. Endast målet att svara på klimatförändringen och målet för hållbar användning av naturen och naturtillgångar uppnås endast delvis. Detta beror på att planen också möjliggör tillväxt och byggande som har klimatkonsekvenser. Planen strävar ändå efter att all markanvändning beaktar klimatkonsekvenserna och att tillväxten kan ske på ett sätt som belastar klimatet så lite som möjligt.

Tabell 1. Bedömning av hur målen uppfylls.

Målet	Åtgärder i planförslaget	Planens konsekvenser	Bedömning av hur målet uppnås
<p>Hållbar styrning av tillväxten och en balans mellan områdena</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tillväxten styrs huvudsakligen till den befintliga strukturen på områden som lätt nås med hållbara färdssätt. • Den nya tillväxten anvisas till områden som är gynnsamma med tanke på kollektivtrafiken. • Den befintliga samhällsstrukturen förtätas och kompletteras. • Tjänster koncentreras till centrumen. • Den befintliga infrastrukturen utnyttjas. • Den viktigaste tillväxten anvisas till huvudstadsregionen. • Det ska finnas minst ett centrum i varje kommun i Nyland. • Planens områdesfokuserade angreppssätt beaktar de olika områdenas olika behov som gäller styrningen av markanvändningen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tillväxten koncentrerar sig huvudsakligen till den befintliga strukturen. • Planen främjar hållbara färdssätt. • Planen bidrar till bevarandet av kolsänkor och ekologiska nätverk. • Planens centralortsnet stöder balansen mellan områdena. • Planens mål om att samtidigt både förtäta och balansera landskapets olika områden kan medföra även konflikter. 	<p>Målet för planen uppnås.</p>
<p>Svara på klimatförändringen samt utnyttja naturen och naturtillgångarna på ett hållbart sätt</p>	<p>Svara på klimatförändringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tillväxten styrs till den befintliga strukturen på områden som lätt kan nås med hållbara färdssätt. • Den befintliga samhällsstrukturen förtätas och kompletteras. • Tjänster koncentreras till centrumen. • Områden som är viktiga med tanke på att trygga grönstrukturen och de ekologiska värdena anvisas. • I planeringsbestämmelserna beaktas extrema väderfenomen som hänför sig till klimatförändringen och beredskap för dem. • Hållbara former för energiproduktion beaktas i planeringsbestämmelserna. • Vid beredningen av planförslaget har man i mån av möjlighet beaktat resultaten av bedömningen av planutkastets klimatkonsekvenser. <p>Utnyttja naturtillgångarna på ett hållbart sätt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny markanvändning styrs i första hand till den befintliga strukturen. • Naturtillgångarna tryggas genom planbestämmelser och tillhörande planbeteckningar. Dessa är bl.a. bestämmelserna för rekreations-, skydds-, MLY-, Natura- och grundvattenområden, marksubstanshantering och geologiska formationer. 	<p>Svara på klimatförändringen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Genom tätare och kompletterande byggande utnyttjas den befintliga infrastrukturen, vilket innebär att klimatkonsekvenserna som nybyggande orsakar minskar. • Planen minimerar trafikens inverkan på klimatet då den främjar användningen av hållbara, utsläppsnåla färdssätt, såsom kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. • En tät samhällsstruktur möjliggör effektiva centraliserade lösningar, såsom fjärrvärme och fjärrkyla och utnyttjande av befintliga nätverk och centraliserade energilösningar. Planen möjliggör också regionala, lokala eller fastighetsspecifika lösningar för närenergi, såsom utnyttjande av solenergi och jordvärme. • Planen stöder anpassningen till klimatförändringen genom att anvisa grönnätverk som balanserar temperaturskillnader och störtregnens konsekvenser, främjar bevarandet av vidsträckt grönområden som fungerar som kolsänkor samt gör det möjligt för arter att förflytta sig till andra platser då klimatförändringen förändrar miljön. • Landskapsplanen möjliggör också sådant byggande och sådan verksamhet som orsakar betydande konsekvenser för klimatet. <p>Utnyttja naturtillgångarna på ett hållbart sätt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planen stöder bevarandet av obebyggda markområden. • Planen tryggar värdefulla naturtillgångar, såsom grundvattenområden och geologiska formationer. • Planen gör det möjligt att på ett resurseffektivt sätt använda och utnyttja naturtillgångar. 	<p>Målet för planen uppnås huvudsakligen.</p>

Öka välbefinnandet och landskapsdragningskraft	<ul style="list-style-type: none"> • Välbefinnandet och områdets dragningskraft ökar i synnerhet tack vare utvecklingszoner för tätortsfunktioner, rekreationsområden och grönstruktur, kulturmiljöer samt trafikförbindelser och trafiknät som anges i planen. • Välbefinnandet ökar också tack vare planbeteckningar för samhällsservice. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planen skapar förutsättningar för utbudet av bostäder och arbetsplatser i det växande Nyland vilket i sin tur ökar välfärden och dragningskraften på området. • Lättillgängliga rekreationsområden, tryggnad av naturens mångfald och värnande om landskapet och kulturmiljöerna främjar välbefinnandet. • Planbeteckningarna för samhällsteknisk försörjning skapar en grund för ett tryggt och trivsamt samhälle med dragningskraft. 	Målet för planen uppnås.
Hållbar konkurrenskraft	<ul style="list-style-type: none"> • Planen främjar hållbar konkurrenskraft genom att trygga verksamhetsförutsättningar för näringslivs- och företagsverksamhet bland annat med hjälp av planbeteckningar och planbestämmelser för trafik, logistik, handel, produktions- och logistikverksamhet och samhällsteknisk försörjning. • I planen anvisas utvecklingsområden för tätortsfunktioner som ska trygga ett tillräckligt utbud av bostadsområden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planen skapar förutsättningar för utbudet av bostäder och arbetsplatser i det växande Nyland. • Fungerande trafikförbindelser inom området samt nationell och internationell tillgänglighet förstärker regionens konkurrenskraft. • Planbeteckningarna för samhällsteknisk försörjning och handel skapar förutsättningar för näringslivet. 	Målet för planen uppnås.

7.3 Nylandsplanens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. De nya riksomfattande målen för områdesanvändningen godkändes i statsrådet 14.12.2017.

Syftet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen är att säkerställa att omständigheter av riksomfattande betydelse beaktas i landskapens och kommunernas planläggning samt i de statliga myndigheternas verksamhet. Genom målen strävar man bl.a. efter att främja hållbar samhällsstruktur, minska på utsläppen, trygga naturens mångfald och kulturmiljöns värden, bereda sig på klimatförändringens konsekvenser samt stödja utvecklingsmöjligheterna för näringar.

Tabell 2. Hur de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas i Nylandsplanen.

Riksomfattande mål för områdesanvändningen 1. Fungerande samhällen och hållbara färdstätt	Åtgärder i planen
<p>En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.</p>	<p>Ett hierarkiskt centralortsnät anges på landskapsnivå. Centrumen kan lätt nås med tanke på trafiken och de bildar tillsammans en polycentrisk områdesstruktur. I planen beaktas de olika behoven att styra markanvändningen i de olika områdena och det anges åtminstone ett centrum i varje kommun.</p> <p>Tillväxten styrs till den befintliga strukturen på områden som är gynnsamma med tanke på kollektivtrafiken.</p>
<p>Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturer mera sammanhängande.</p>	<p>Tillväxten styrs i första hand till den befintliga samhällsstrukturer som ska förtätas och kompletteras.</p>
<p>Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.</p>	<p>Boende, arbetsplatsbyggande och tjänster styrs i första hand till centrum, huvudstadsregionens kärnzonen, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och servicekoncentrationer. Möjligheter att gå och cykla främjas av bl.a. de allmänna bestämmelserna för centralortsnät, utvecklingszoner för tätortsfunktioner samt för hela planområdet.</p>
<p>Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de lätt kan nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.</p>	<p>Tillväxten styrs huvudsakligen till den befintliga strukturen på områden som lätt nås med hållbara färdstätt.</p>
Riksomfattande mål för områdesanvändningen 2. Ett effektivt trafiksystem	Åtgärder i planen
<p>Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafik tjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.</p>	<p>I planen anges både nationellt och internationellt betydande befintliga trafikförbindelser och trafiknät samt sådana trafikförbindelser och trafiknät som är under planering.</p>
<p>Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen tryggas.</p>	<p>I samband med planarbetet utarbetades ett genomförandeprogram för markanvändning och trafik och i programmet anges prioriteringar för hur områdesstrukturen i Nyland ska utvecklas. I programmet fastställs också en hållbar genomförandeordning och genomförandestig för trafikprojekt och markanvändning.</p>
Riksomfattande mål för områdesanvändningen 3. En sund och trygg livsmiljö	Åtgärder i planen
<p>Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.</p>	<p>Genom planens allmänna planbestämmelse och genom en planbestämmelse som hänför sig till beteckningen för utvecklingszoner för tätortsfunktioner styrs hur man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar. Planen stöder bevarandet av obebyggda markområden, vilket bidrar till bevarandet av kolsänkor och kollager samt beredskap för översvämningar.</p>

<p>Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.</p>	<p>Enligt planbestämmelserna för verksamheter som medför miljöolägenheter ska man förhindra betydande miljöolägenheter som verksamheten medför genom tekniska lösningar och/eller genom att tillräckliga skyddsområden anvisas.</p> <p>Enligt den allmänna bestämmelsen ska man i den mer detaljerade planeringen sträva efter att minimera olägenheter på grund av buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.</p>
<p>Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.</p>	<p>I områden med verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker tillåts inte bosättning, fritidsbosättning eller allmänna rekreatiomsområden. På området tillåts inte heller samlingsplatser och -områden avsedda för allmänheten, skolor, vårdinrättningar eller inkvarteringsrörelser.</p>
<p>Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.</p>	<p>I planen anges en skyddszon som omger produktionsanläggningar och lagerområden där farliga kemikalier behandlas och förvaras på T/kem-området i Sköldvik. På skyddszonen får inte placeras ny bosättning eller ny fritidsbosättning, skolor, vårdinrättningar, offentliga inkvarteringsrörelser eller offentliga tjänster, affärer eller samlingsplatser som besöks av eller där det vistas betydande mängder människor.</p>
<p>De behov som gäller samhällets övergripande säkerhet beaktas, i synnerhet försvarets och gränsbevakningens behov och för dem säkerställs tillräckliga regionala utvecklingsförutsättningar och verksamhetsmöjligheter.</p>	<p>I planen anges områden som reserverats för försvarsmaktens bruk.</p>
<p>Riksomfattande mål för områdesanvändningen 4. En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar</p>	<p>Åtgärder i planen</p>
<p>Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvets värden tryggas.</p>	<p>I planen anges kulturmiljöer av riksintresse och/eller av intresse på landskapsnivå samt områden och objekt som ingår i Unescos lista över världsarv.</p>
<p>Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.</p>	<p>I planen anges områden som hör till nätverket Natura 2000, skyddsområden, värdefulla geologiska formationer och behov av grönförbindelse.</p> <p>Tillväxten styrs i första hand till den befintliga samhällsstrukturen som ska förtätas och kompletteras och dessutom stöder man bevarandet av ekologiska förbindelser. Enligt planeringsbestämmelserna bör naturvärdena och det ekologiska nätverkets funktionsduglighet beaktas.</p>
<p>Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.</p>	<p>I planen anges rekreatiomsområden och målområden för rekreatiomsbruk.</p>
<p>Förutsättningar för bioekonomin och den cirkulära ekonomin skapas samt ett hållbart nyttjande av naturtillgångarna främjas. Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.</p>	<p>I en allmän bestämmelse konstateras att man i den mer detaljerade planeringen ska främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av överskottsvärme.</p> <p>Bioekonomin och den cirkulära ekonomin samt den hållbara användningen av naturtillgångarna främjas av utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet, områden och objekt för cirkulär ekonomi och avfallshantering samt utvecklingsområden för marksubstanshantering som anges i planen.</p> <p>I planen anges vidsträckt och sammanhängande skogsområden för jord- och skogsbruket som är viktiga för landskapets ekologiska nätverk.</p>

Riksomfattande mål för områdesanvändningen 5. En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar	Åtgärder i planen
<p>Man bereder sig på de behov som produktionen av förnybar energi har och på de logistiska lösningar den förutsätter. Vindkraftverken placeras i första hand i enheter som består av flera kraftverk.</p>	<p>Områden som lämpar sig för vindkraft anges i etappplansplan 4 för Nyland som förblir i kraft till den del som gäller vindkraftsområden.</p>
<p>De linjedragningar som behövs för kraftledningar och för gasrör för fjärrtransport, vilka har betydelse för den nationella energiförsörjningen, och möjligheterna att realisera dem säkerställs. Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.</p>	<p>I planen anges linjedragningar för kraftledningar som är befintliga och under planering samt ett nätverk för den befintliga naturgashuvudledningen.</p>

7.4 Planens förhållande till kraven på landskapsplanens innehåll

I följande tabell beskrivs hur kraven på landskapsplanens innehåll enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL 28 §) har förmedlats till planlösningarna i Nylandsplanen.

Tabell 3. Hur kraven på landskapsplanens innehåll beaktas i Nylandsplanen.

Krav på landskapsplanens innehåll, markanvändnings- och bygglag 28 §	Hur kraven på landskapsplanens innehåll har beaktats vid utarbetandet av Nylandsplanen 2050
<p>När en landskapsplan utarbetas skall de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas på det sätt som bestäms ovan.</p> <p>När planen utarbetas skall vikt fästas vid de särskilda behov som förhållandena i landskapet betingar. Planen skall i mån av möjlighet samordnas med landskapsplanläggningen av områden som gränsar till landskapsplaneområdet.</p> <p>Naturskyddsprogram och naturskyddsbeslut som avses i 7 och 77 § naturvårdslagen (1096/1996) samt beslut om att inrätta landskapsvårdsområden som avses i 32 § i nämnda lag skall tjäna till ledning när planen utarbetas.</p> <p>När planen utarbetas skall särskild vikt fästas vid</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) att landskapets region- och samhällsstruktur blir ändamålsenlig, 2) att områdesanvändningen är ekologiskt hållbar, 3) att arrangemangen för trafik och teknisk service är hållbara med tanke på miljö och ekonomi, 4) att vatten- och marksubstansstillgångarna används på ett hållbart sätt, 5) att verksamhetsbetingelser för näringslivet i landskapet ordnas, 6) att landskapet, naturvärdena och kulturarvet värnas, samt 7) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation. 	<p>Planens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen beskrivs i kapitel 7.3 ovan.</p> <p>I planarbetet har man fäst vikt vid de särskilda behov som förhållandena i landskapet betingar, till exempel genom att betona den internationella och nationella betydelsen av Nyland och dess utveckling samt genom att beakta de särskilda planeringsfrågor som gäller den växande huvudstadsregionen för de olika temans del. Särdrag inom landskapet har beaktats till exempel genom att dela in arbetet i tre samordnade etappplansplaner (Helsingforsregionen, västra Nyland och östra Nyland), och varje etappplansplan har haft en samarbetsgrupp som består av regionens förtroendevalda och sakkunniga. Regionernas särdrag har också lyfts fram genom ett omfattande samarbete samt genom ett stort antal utredningar, vilka har beaktats i planeringslösningarna.</p> <p>Nylandsplanen har samordnats med landskapsplanläggningen av områden som gränsar till planområdet. Genom strukturöversikten, som presenterar en målbild av hela Nyland år 2050 och som är bakgrundsvisionen för regionernas etappplansplaner, ingår Nyland i en vidare referensram som en del av nätverken för utvecklingskorridorer på internationell nivå och i Södra Finland. I strukturöversikten anges bland annat de viktigaste utvecklingskorridorerna för kollektivtrafik och markanvändning samt de viktigaste utvecklingskorridorerna för logistik som kopplar Nyland till de övriga landskapen.</p> <p>I landskapsplanerna har beaktats de beslut om naturskydd och landskapsområden som nämns i lagen.</p> <p>Man har fäst särskilt vikt vid att landskapets region- och samhällsstruktur blir ändamålsenlig genom att i planerna anvisa centralorts- och trafiknätet, grönstrukturen som helhet och de centrala områdena och principerna för utvecklingen av samhällsstrukturen med planbeteckningar och planbestämmelser.</p>

När planen utarbetas skall avseende också fästas vid en ekonomisk områdesanvändning och att markägare eller andra rättsinnehavare inte orsakas oskäliga olägenheter. När planen utarbetas skall det klarläggas vem som skall genomföra planen och vidta de åtgärder den förutsätter.

De omständigheter som nämns i denna paragraf skall utredas och beaktas i den utsträckning landskapplanen i egenskap av översiktlig plan förutsätter.

Man har fäst särskild vikt vid att områdesanvändningen är ekologiskt hållbar bland annat genom att styra regionens tillväxt till den nuvarande strukturen och genom att beakta möjligheterna att bevara de ekologiskt viktiga områdena, genom att i planerna anvisa viktiga objekt, förbindelser och helheter med tanke på egenskaper som stöder funktionsdugligheten hos naturvärden och/eller grönstrukturens övriga ekosystem samt genom att utfärda bestämmelser om värnandet av miljöns värden och värdefulla särdrag.

I planerna har man fäst vikt vid att arrangemangen för trafik och teknisk service är hållbara med tanke på miljö och ekonomi till exempel genom att som viktiga utvecklingsområden för region- och samhällsstrukturen anvisa zoner och/eller befintliga centrum eller servicekoncentrationer som lätt kan nås med hållbara färdvägar och som stöder sig på den befintliga strukturen och nätverket för teknisk service. Trafiksystemet har beaktats till den del det är av minst regional betydelse. Planlösningen inbegriper också depåerna för tung spårtrafik som är nödvändiga med tanke på kollektivtrafiken. I planlösningen beaktas verksamhets- och utvecklingsmöjligheterna för områden, nätverk och anläggningar för teknisk service samt minimeras deras miljökonsekvenser. Planerna möjliggör också funktioner som hänför sig till cirkulär ekonomi.

När det gäller hållbar användning av vatten- och marksubstantstillgångarna har det i planerna angetts till exempel grundvattenområden och för vattenförsörjningen viktiga ytvattenområden, värdefulla geologiska formationer och utvecklingsområden för marksubstanshantering samt utfärdade bestämmelser om dem.

När det gäller förutsättningarna för näringslivet i landskapet stöder planerna till exempel utvecklingen av en tät samhällsstruktur som i synnerhet stöder sig på centrum, vilket är fördelaktigt för flera olika näringsformer. Främjandet av en region- och samhällsstruktur som stöder sig på den befintliga strukturen och beteckningarna för grönstrukturen stöder också verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för många näringsformer på landsbygden bland annat så att de bevarar sammanhängande jord- och skogsbruksområden. I planen anges också områden för olika näringar (bl.a. handel, produktions- och logistikverksamhet, stenmaterialförsörjning) samt lösningar för trafik och logistik som är viktiga med tanke på näringslivets verksamhetsförutsättningar.

När det gäller att landskapet, naturvärdena och kulturarvet värnas och att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation har det i planerna anvisats viktiga områden och objekt, och dessutom har man utfärdade bestämmelser om dem. Till de allmänna planeringsbestämmelserna och de övriga planbeteckningarna hänför sig bestämmelser om värnandet av miljöns värden och om rekreation.

Den ekonomiska områdesanvändningen har främjats bland annat genom planernas centrala planeringsprincip, det vill säga genom ett effektivt utnyttjande av den befintliga strukturen. Vid utarbetandet av planerna har man beaktat ansvarsfördelningen för genomförandet av planen. Planlösningen genomförs i hög grad genom kommunernas planläggning, men till exempel också skyldigheten att förverkliga skyddsområden och ersättningsförfarandet har beskrivits i planmaterialet. Genomförandet och utvecklandet av trafikleder kräver att lagstadgade planer utarbetas och att konsekvenserna bedöms. Trafiklederna genomförs huvudsakligen av staten eller kommunen.

De ovannämnda frågorna har utretts och beaktats med beaktande av landskapsplanens översiktliga karaktär och uppgift i planeringssystemet för områdesanvändningen.

7.5 Hur regionernas specialfrågor beaktas i planen

Helsingforsregionens etappplansplanen

Specialfråga	Hur frågan beaktats i planlösningen eller planberedningen
Samordna Helsingforsregionens etappplansplan och MBT-planen för 2019.	<ul style="list-style-type: none"> Med hjälp av det gemensamma beredningsarbetet med planen och MBT 2019, bl.a. i form av workshoppar och annat material, har man strävat efter att försäkra att planlösningen och MBT 2019 är i linje med varandra vad gäller utvecklingen av trafiksystemet och markanvändningen.
Skapa förutsättningar för en betydande tillväxt av bostadsproduktionen och service- och näringsverksamheten utgående från den befintliga strukturen.	<ul style="list-style-type: none"> Beteckningarna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner, huvudstadsregionens kärnzonen och centrum bidrar till att styra tillväxten till den befintliga strukturen. Förverkligandet av nya tätorter och nya spårtrafikprojekt eller sådana spårtrafikprojekt som är i utvecklingsfasen är kopplade till varandra med en bestämmelse.
Kontrollerat styra tillväxten till centrumen, områden med spårtrafik och andra områden för hållbara färdvägar med beaktande av miljöns värden.	<ul style="list-style-type: none"> Tillväxten styrs till centrum, huvudstadsregionens kärnzonen samt till utvecklingszonerna för tätortsfunktioner vilkas förutsättningar för hållbara färdvägar är bättre än på andra områden. Miljövärdena har uppmärksammats i beteckningarnas bestämmelser och de allmänna planeringsbestämmelserna.
Förbättra utvecklingsförutsättningarna för en nätverksliknande kollektivtrafik och samtidigt främja smidiga, trygga och utsläppsnåla färdvägar.	<ul style="list-style-type: none"> Anvisandet av huvudstadsregionens kärnzonen stöder förutsättningarna för att utveckla den nätverkslika kollektivtrafiken genom att markanvändningen förtätas vid kollektivtrafiken. I planen anvisas omstigningsplatser och anslutningsparkeringsplatser för kollektivtrafik. Förbindelserna mellan centrumen förbättras. Kollektivtrafikkorridorer anvisas i kartbilagan som informativa beteckningar.
Trygga verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för koncentrationer och trafikförbindelser som är viktiga med tanke på den internationella konkurrenskraften.	<ul style="list-style-type: none"> Kollektivtrafikens och godstrafikens förbindelser till flygplatsen. I planen anvisas Helsingfors-Vanda flygplats och hamnarna. Tillgängligheten till person- och godstrafikens knutpunkter i Helsingfors centrum tryggas med buss- och godstrafik. Tallinntunnelns riktgivande sträckning Beredskap för banorna i riktning mot öst, Flygbanan och ESA-banan I planen anvisas ett rikscentrum.
Ta i beaktande Helsingfors-Vanda flygplats betydelse och inverkan.	<ul style="list-style-type: none"> Planprocessen har varit interaktiv och beaktat och samordnat olika parter synpunkter när det gäller flygplatsen. Planlösningen tryggar flygplatsens tillgänglighet och näringarnas utvecklingsförutsättningar samt möjliggör markanvändningens utvecklingsmöjligheter på flygplatsen och i dess närmiljö.
Främja närings- och företagsverksamheten med beaktande av regionens olika behov och styrkor.	<ul style="list-style-type: none"> Genom en tätare region- och samhällsstruktur har man skapat förutsättningar för främjandet av näringslivet, tillgången till arbetskraft samt för uppkomsten av agglomerations- och synergieffekter. Handeln styrs i första hand till centrum, vilkas näringsliv och invånare gynnas av en tätare struktur. För handeln anvisas mångsidiga förläggningssättigheter med beaktande av att områdena är lättillgängliga. Helsingfors-Vanda flygplats och dess omgivning har tagits i beaktande som ett viktigt och mångsidigt område för internationell trafik och verksamhet. Hamnarna har anvisats i planen, då de har en särskild betydelse för turisttjänsterna och logistikaktörerna. I planen anvisas nya tvärgående förbindelser för logistik i mellersta Nyland. Näringslivsverksamheten som utvecklas i anslutning till den cirkulära ekonomin och därtill hörande funktioner kan placeras bland annat på områden för produktion och logistikverksamhet, men i planen anges även omfattande områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering som ger upphov till fördelar då fler funktioner koncentreras till ett och samma ställe. Distributionstrafiken på utvecklingszonerna för tätortsfunktioner tryggas.
Främja grönbältets dragningskraft så att det svarar på den växande efterfrågan på rekreation och turism.	<ul style="list-style-type: none"> De olika beteckningar som stöder grönbältet som helhet har anvisats i Helsingforsregionens plan. Grönbältet och dess förverkligande behandlas som ett eget tema i beskrivningen. Den helhet som grönbältet bildar (beteckningar och bestämmelser) anges i kartbilagan.

Östra Nylands etapplandskapsplan

Specialfråga	Hur frågan beaktats i planlösningen eller planberedningen
Förbättra tätortsstrukturens tillgänglighet och trafiknätet.	<ul style="list-style-type: none"> I planen anvisas de viktigaste väg- och banförbindelserna. Planen skapar förutsättningar för förverkligandet av Östbanan efter år 2050. I planen anvisas hamnarna av betydelse på landskapsnivå (Lovisa, Sköldvik och Tolkis). I planen anvisas de viktigaste farlederna. I kartbilagan med rättsverkningar anvisas omstigningsplatser och anslutningsparkering som är viktiga för persontrafiken. I kartbilagan anvisas de viktigaste väg- och banförbindelserna för logistik. I strukturöversikten redogörs för de viktigaste utvecklingstrenderna för trafiken och logistiken. Utvecklingsbehoven kommer att preciseras i landskapsplanens genomförandeplan. Tillväxten styrs i första hand till de största och mest lättillgängliga centrumen, där det finns de bästa förutsättningarna för kollektivtrafik.
Ta i beaktande en mångsidig näringsstruktur	<ul style="list-style-type: none"> Planens viktiga målsättningar om att förtäta den befintliga samhällsstrukturen och förebygga en splittrad samhällsstruktur är kopplat till verksamhetsförutsättningarna för många olika näringar. Verksamhetsförutsättningarna för flera näringar har beaktats genom att det anvisas bl.a. centrum, områden för handel, industri- och lagerområden, utvecklingsområden för produktion, logistik och cirkulär ekonomi samt hamnar, områden för energiproduktion, kulturmiljö- och skyddsområden, MLY-områden och trafikförbindelser.
Trygga verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsmöjligheterna för energi- och den kemiska industrin	<ul style="list-style-type: none"> I planen beaktas särskilt Sköldvik i Borgå, Valkom i Lovisa och Lovisa kärnkraftverk med planbeteckningar och tillhörande bestämmelser. I planen anvisas nätverk för samhällsteknisk försörjning. I planen anvisas områden för produktion och logistikverksamhet i Borgå och Lovisa.
Stöda centrumen och möjliggöra en attraktiv bostadsmiljö och fungerande vardag samt olika boendeformer.	<ul style="list-style-type: none"> I planen anvisas regionens viktigaste centrum och servicekoncentrationer. I planen anvisas utvecklingszoner för tätortsfunktioner som omger de största centrumen. Vad gäller att effektivisera den befintliga samhällsstrukturen ges i planen bestämmelser för att stöda tjänsterna och värna om miljöns värden.
Lyfta fram och utnyttja miljöns värden och potential inom t.ex. turismen	<ul style="list-style-type: none"> I planen anvisas värdefulla natur-, landskaps- och kulturmiljöobjekt samt rekreations- och skyddsområden. I planen ges också bestämmelser för att förhindra att samhällsstrukturen splittras. De värdefulla objekten är för sin del en betydande resurs för turismen.
Förstärka Borgås ställning som regionens "motor"	<ul style="list-style-type: none"> I planen anvisas Borgå som ett centrum och det omkringliggande området som en utvecklingszon för tätortsfunktioner. Därtill anvisas Kungspontens område som en utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Regionens näringsverksamhet beaktas bl.a. genom att anvisa två områden för handel samt områden för industri och logistik i Borgåregionen. Natur- och kulturmiljöernas värden tryggas med planbeteckningar och -bestämmelser. I planen anvisas en trafikförbindelse som förverkligas efter planens målår.

Västra Nylands etappplansplan

Specialfråga	Hur frågan beaktats i planlösningen eller planberedningen
Person- och godstrafiken ska vara smidig	<p>I planen anvisas de viktigaste väg- och banförbindelserna.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Som en ny förbindelse anges Ingå hamnbana (efter 2050) och ESA-banan samt markanvändningen som ska utvecklas i anslutning därtill. Åtgärderna för att förbättra de nuvarande trafiklederna möjliggörs, såsom en körbana till på en del av riksväg 25. • I planen anvisas hamnarna av betydelse på landskapsnivå (Hangö och Ingå). • I planen anvisas de viktigaste farlederna. • I kartbilagan med rättsverkningar anvisas omstigningsplatser och anslutningsparkering som är viktiga för persontrafiken. • I kartbilagan anvisas de viktigaste väg- och banförbindelserna för logistik. • I strukturöversikten redogörs för de viktigaste utvecklingstrenderna för trafiken och logistiken. Utvecklingsbehoven kommer att preciseras i landskapsplanens genomförandeplan. • Tillväxten styrs i första hand till de största och mest lättillgängliga centrumen, där det finns de bästa förutsättningarna för kollektivtrafik.
Näringslivet främjas med beaktande av regionens olika behov och styrkor.	<ul style="list-style-type: none"> • Verksamhetsförutsättningarna för flera näringar har beaktats genom att det anvisas utvecklingsområden för produktion och logistikverksamhet, hamnar, områden för utrymmeskrävande handel utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner, kulturmiljö- och skyddsområden, bruksområden som är viktiga för turismen och när servicen, små kyrkbyar som servicekoncentrationer, MLY-områden och trafikförbindelser.
Se till att det ekologiska nätverket är funktionsdugligt samt värna om naturvärdena	<ul style="list-style-type: none"> • På plankartan anges områden i enlighet med besluten om naturskydd och nätverket Natura 2000 samt som skyddsområden naturmiljöer av betydelse på åtminstone landskapsnivå, som kompletterar det nuvarande nätverket av skyddsområden. • De senaste uppgifterna som samlats in i samband med utredningen av ekologiska nätverk anges på plankartan.
Ta i beaktande förnybara energiformer och den samhällstekniska försörjningens behov	<ul style="list-style-type: none"> • I planen anvisas nätverk för samhällsteknisk försörjning.
Styra nybyggande på ett hållbart sätt till de bäst tillgängliga tätorterna	<ul style="list-style-type: none"> • I planen anvisas de största och mångsidigaste centrumen som är lättillgängliga med kollektivtrafik: Hangö, Karis, Högfors, Lojo och Ekenäs som centrum och de omkringliggande områdena anges som utvecklingszoner för tätortsfunktioner. • I planen anvisas mindre kommuncentrum med beteckningen litet centrum: Ingå och Sjundeå. • Den hållbara tillväxten styrs i första hand till de största och mest lättillgängliga centrumen. • I planen anvisas en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafiken (Lempola i Lojo).
Göra samhällsstrukturen tätare i de mest mångsidiga centrumområdena	<ul style="list-style-type: none"> • I planen anvisas de största och mest mångsidiga centrumen: Hangö, Karis, Högfors, Lojo och Ekenäs och de omkringliggande områdena anges som utvecklingszoner för tätortsfunktioner.
På ett hållbart sätt utveckla turism- och fritidsverksamhet som utnyttjar de värdefulla kulturmiljöerna och regionens vattendrag och närheten till havet	<ul style="list-style-type: none"> • I planen anvisas sådana kulturmiljöområden och rekreations- och skyddsområden som för sin del utgör resurser för turismen. • I planen anvisas som servicekoncentrationer sådana bruksmiljöer och små kyrkbyar som är viktiga för turismen. • I planen anvisas en basfarled för båttrafik.



7.6 Bedömning av konsekvenserna för nätverket Natura 2000

Särskilda bestämmelser om nätverket Natura 2000 ingår i kapitel 10 i naturvårdslagen. I markanvändnings- och bygglagen föreskrivs att då en plan godkänns ska det ovannämnda kapitlet i naturvårdslagen beaktas. Landskapsplanen är en sådan plan som avses i naturvårdslagen, och när den utarbetas, ska det bedömas om genomförandet av planen betydligt försämrar de naturvärden vilkas skydd ligger till grund för att området har tagits med i nätverket Natura 2000. När planen godkänns, måste man kontrollera att bedömningen som föreskrivs i naturvårdslagen har fullbordats.

På området som landskapsplanen omfattar finns det över 100 områden som ingår i nätverket Natura 2000. Sammanlagt har de en areal på ungefär 180 000 hektar. I planens förslagsfas

har man i fråga om samtliga områden genomfört en bedömning av huruvida planlösningen märkbart försvagar områdets Natura-värden. Bedömningsmetoderna baserar sig på samma metoder som har använts i tidigare landskapsplaner och därtill utnyttjar man resultat från tidigare utredningar.

När det gäller de Naturaområden som har betydande markanvändningstryck enligt Nylandsplanen har man utarbetat noggrannare Natura-tröskelvärdesbedömningar och egentliga Naturabedömningar. Tröskelvärdet har bedömts för åtta Naturaområden och Naturabedömningen har gjorts för fyra Naturaområden. Bedömningarna ingår i planförslagets bilagsmaterial. I samband med planarbetet har Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och Forststyrelsen lämnat in utlåtanden enligt 65 § i naturvårdslagen som ingår i planförslagets bilagsmaterial.



8. VÄXELVERKAN OCH KOMMUNIKATION

Genom landskapsplanens växelverkan har alla intresserade möjlighet att delta i diskussionen om planens innehåll, konsekvenser och andra centrala frågor. Metoder för delaktighet under hela planarbetet är att planen läggs fram till påseende i olika faser, samråd med myndigheterna och intressegrupperna, presentationstillställningar och seminarier, workshoppar, möten med kommunala grupper och växelverkan på webben. Officiella utlåtanden begärs av kommunerna och myndigheterna vars verksamhetsområde har behandlats i planen. Utlåtanden begärs också av andra aktörer och samfund som är viktiga för planprocessen. Respons kan också ges under hela planprocessens gång. Respons och växelverkan har inverkan på planens lösningar under hela planarbetet.

Man har ständigt ett tätt samarbete med kommunerna. Medlemmar från olika samarbets- och expertgrupper i Nylands förbund samt förbundets sakkunniga och områdesansvariga agerar som kontaktpersoner. Samarbetsgrupper bestående av kommunernas tjänstemän bidrar till planeringsarbetet med praktisk och aktuell information ur kommunernas och sakkunnigas synvinkel. Målet med kommunsamarbetet är också att de som förverkligar planen faktiskt ska binda sig till landskapsplanens målsättningar.

Sakkännedom om planens teman och utredningar fås genom olika arbetsgrupper med sakkunniga som inrättats för planarbetet och som har representanter från förbundets intressegrupper, kommunerna och andra myndigheter. Grupperna skapar ett discussionsforum för

planarbetet, men de egentliga besluten fattas i landskapsstyrelsen och landskapsfullmäktige. Beslutsfattarna får information kring planens teman, frågor och lösningar samt tillhörande bakgrundsutredningar vid olika möten och seminarier.

Under den här planomgången har fokus legat på regionernas perspektiv. Varje regional plan har sin egen expertgrupp som bidrar till regionens plan med en lokal synvinkel och expertis inom olika sektorer. Kommunernas förtroendevalda har varit mer delaktiga i landskapsplanarbetet via de politiska styrgrupperna som bildats för regionernas etappplaner. Sakkunniggrupperna och styrgrupperna har sammanträtt regelbundet för att behandla planen.

Därtill har det funnits rikligt med information om planens lösningar och material på planens webbsida, i planens nyhetsbrev samt i sociala medier.

Vid utarbetandet av landskapsplanen har man hört intressenter genom sådana förfaranden som avses i markanvändnings- och bygglagen, och vid dessa förfaranden beaktas bland annat kravet på jämlikt bemötande av markägarna. Planeringsområdet för landskapsplanen omfattar hela Nyland, vilket innebär att det finns ett mycket stort antal intressenter. Utöver det offentliga hörandet (beredningsfas 2018, förslagsfas 2019) har Nylands förbund inte separat informerat de enskilda markägarna om planen på grund av dessa omständigheter. De markägare och övriga intressenter som har kontaktat Nylands förbund har på begäran fått ytterligare information.

8.1 Växelverkan kring planen

Inlednings- och målsättningsfas våren 2016–våren 2017

Landskapsstyrelsen beslutade att utarbetandet av Nylandsplanen inleds på våren 2016. I planens inledningsfas ordnades mycket interaktion kring Nylandsplanen och framtidsgranskningen som gjordes inför arbetet med Nylandsprogrammet. Planens arbetsfaser presenterades vid olika workshoppar och seminarier utifrån bland annat framtida förändringsfaktorer, befolknings- och

arbetsplatsprognoser och olika scenarier samt iakttagelser som gjorts av framtidsrådets sakkunniga.

I inledningsfasen ordnades enkäter, workshoppar och seminarier om planens mål och innehåll. Utifrån framtidsgranskningen och interaktionen ställdes Nylandsplanens mål upp.

I inledningsfasen utarbetades ett program för deltagande och bedömning som innehöll de viktigaste temana för planarbetet, planens mål, processbeskrivningen samt beskrivningen av konsekvensbedömningen. Därtill fick intressenterna information om möjligheterna att påverka planarbetet.

Respons på programmet för deltagande och bedömning togs emot av kommunerna, olika myndigheter, organisationer och andra intressenter 13.2–13.3.2017. Respons på programmet gavs sammanlagt 50 stycken. En majoritet av responsen gällde planprocessen, växelverkan och planens mål. Av responsen framgick att programmet i huvudsak ansågs vara väl uppgjort, och inga större ändringar föreslogs. I kommentarerna betonades vikten av samarbete och växelverkan i beredningsfasen. Man ansåg att planens mål är ett steg i rätt riktning, men önskemålet var att målen konkretiseras under planarbetet. Nylandsplanens första lagstadgade samråd för myndigheterna ordnades 15.5.2017.

Beredningsfas våren 2017–hösten 2018

På basis av framtidsgranskningen, tillhörande befolknings- och arbetsplatsprojektioner och planens mål genomfördes under år 2017 en strukturmodellutredning för Nylandsplanen som tillsammans med tillhörande bedömningar och slutsatser har fungerat som en utgångspunkt för utkastet till strukturplanen

(senare strukturöversikt). Strukturmodellutredningen omfattade mycket interaktion, bland annat en omfattande bedömning som genomfördes av utomstående sakkunniga samt därtill hörande workshoppar och seminarier och olika möten med kommunernas representanter.

Som bakgrundsmaterial till planen framställde man under år 2017 utvecklingsbilder för planens huvudteman. På utvecklingsbilderna sammanställdes resultatet av bakgrundsutredningarna, utvecklingsutsikterna och en målbild

för framtiden i form av en rapport om utvecklingsbilden eller utgångsläget för varje tema som ingår i planen. Fasen omfattade mycket interaktion, bland annat workshoppar om centralorts nätet, trafiksystemet, tätorterna, kompletteringsbyggande och solenergi. Därtill gjordes förfrågningar om bland annat energinätet, skjutbanor och handeln. Man bad kommunerna om kommentarer kring bland annat utredningen om centrumens profilering.

Man ordnade också workshoppar kring de nya arbetsmetoder som har använts i Nylandsplanen, bland annat workshoppar om IPM-verktyget som används för att skapa modeller för markanvändning och trafik och om centralortsanalysen. Intressegrupperna hade då möjlighet att bland annat redigera IPM-verktygets grundläggande data och inställningar.

För att stödja beredningen av regionernas planer bildades våren 2017 sakkunniggrupper för regionernas planer. De politiska styrgrupperna för regionernas planer tillsattes med stöd av landskapsstyrelsens beslut och de första mötena ordnades i oktober 2017.

Framtidsgranskningen, strukturmodellutredningen och utvecklingsbilderna har tillsammans med planens övriga bakgrundsutredningar fungerat som grund för beredningsmaterialet som utarbetats på hösten 2017. Beträffande beredningsmaterialet ordnades workshoppar för landskapets beslutsfattare och planens intressegrupper på hösten 2017. Beredningsmaterialets teman har också behandlats i de regionala planernas styrgrupper och i planens sakkunniggrupper. Grupperna har bland annat diskuterat planeringsprinciperna och regionernas specialfrågor vid sina sammankomster på hösten. Flera workshoppar och möten har ordnats även med enstaka intressegrupper så som NTM-centralen och organisationen för Helsingforsregionens MBT-arbete.

Nylandsplanens beredningsmaterial hölls framlagt till påseende 27.2–13.4.2018 på Nylands förbunds webbplats och på Nylands förbunds byrå. Utlåtanden om beredningsmaterialet begärdes av kommunerna i Nyland, olika myndigheter och organisationer. Därtill presenterades beredningsmaterialet för allmänheten på ett informationsmöte.

Sammanlagt 78 utlåtanden lämnades in om beredningsmaterialet, bl.a. alla kommuner i

Nyland lämnade in ett utlåtande. Sammanlagt 92 åsikter lämnades in. Största delen av åsikterna framfördes av privatpersoner, de övriga av organisationer, föreningar och företag.

Det som främst lyftes fram i utlåtandena var teman kring färdväg och logistik, såsom strukturplanens kollektivtrafikkorridor och logistikens utvecklingskorridorer. Därtill kom det rikligt med respons på områden för hållbar tillväxt, centrum och handelns lösningar samt planens styrande verkan och tolkning.

I åsikterna lyftes speciellt fram vindkraftsområdet i Ingå-Raseborg, Malms flygplats och skjutbanorna.

I responsen lyftes fram många banprojekt som konkurrerar med varandra både i Nyland och utanför Nyland. Banprojekten ansågs vara av betydelse på riksnivå och därför bör prioriteringen av dessa projekt ske på riksnivå.

Utifrån responsen på beredningsmaterialet beslutade man bland annat att ändra strukturplanen till en strukturöversikt utan rättsverkningar.

Planutkast hösten 2018

Utifrån den respons som gavs under beredningsfasen utarbetades utkast till regionernas planer och utkasterna lades fram till påseende och skickades på remiss så att de utgör en utgångspunkt för förslagsfasen.

Under år 2018 har interaktion skett kring arbetet med planutkastet tillsammans med planens samarbets- och sakkunniggrupper i form av olika möten, workshoppar och seminarier. När det gäller interaktion betonades samarbetet med de regionala sakkunniggrupperna och de politiska styrgrupperna. Sakkunniggrupperna sammanträdde sammanlagt tre gånger under år 2018.

I utkastfasen ordnades en workshop för landskapsstyrelsen om växelverkan kring trafik och markanvändning, trafikprojekten och de senaste teknologierna. Resultaten från workshoppen utnyttjades både i arbetet med landskapsplanen och i planens genomförandeprogram.

Nylands förbund ordnade också en interaktionsprocess kring planutkastets beredning för att forma en lösning för Helsingfors-Vanda flygplats och markanvändningen, trafiken och



näringslivsverksamheten i anslutning till den. I processen medverkade alla centrala myndigheter, till vilkas verksamhetsområde flygplatsens verksamhet eller utvecklingen av därtill hörande trafik och markanvändning hör.

I beredningen av planutkastet betonades även interaktion med de sakkunniga som genomfört planens externa bedömning. Flera möten och en gemensam workshop har ordnats tillsammans med dessa sakkunniga. Därtill har man ordnat ett flertal möten med kommunernas representanter bland annat om grönstrukturen och de senaste utredningarna i anslutning därtill.

I oktober 2018 då planutkastet var framlagt till påseende presenterades planutkastet på tre regionala informationsmöten i Lojo, Helsingfors och Borgå. I varje stad ordnades två informationsmöten, ett för remissinstanserna och ett för allmänheten.

På basis av strukturöversikten, beredningsmaterialet och responsen på det samt på basis av mer detaljerade utredningar och interaktion har man utarbetat utkast till regionernas planer.

Materialet fanns till påseende 8.10–9.11.2018 på Nylands förbunds webbplats och på Nylands förbunds byrå. Utlåtandena skulle lämnas in senast 30.11.2018.

Då planen var framlagd hade samtliga intressenter möjlighet att svara på en webbenkät om handel och centrum. Enkäten har sammanställts i samarbete med Aalto-universitetet. Resultaten av enkäten har utnyttjats vid beredningen av planutkastet.

Sammanlagt 86 utlåtanden och 157 åsikter lämnades in om planutkastet. Största delen av åsikterna gällde Helsingforsregionen och en stor del av dessa åsikter gällde bevarandet av Vårdö som rekreationsområde. Utöver åsikterna om grönstrukturen kom det också rikligt med åsikter om att anvisa skjutbanor. Även vindkraftsområden och byggandet på Malms flygplats väckte motstånd i viss grad.

Alla kommuner i Nyland med undantag av Pukkila kommun lämnade in ett utlåtande om planutkastet. Utlåtandena lämnades av myndigheter inom olika sektorer, flera landskap och

organisationer. Hälften av utlåtandena gällde Helsingforsregionen, en fjärdedel handlade om allmän respons och en fjärdedel gällde östra eller västra Nyland.

Enligt utlåtandena var planens mål och det mera strategiska behandlingssättet i huvudsak en bra lösning. Därtill ansågs hörandet i utkastfasen vara en bra lösning. De teman som betonas mest var frågor kring färdsätt och logistik samt miljöns dragningskraft och resurser. För trafikens del var det banor och trafikleder som oftast nämndes i utlåtandena. Försvarsmakten krävde i sitt utlåtande att vindkraftsområdena stryks ur planen.

När det gäller miljöns dragningskraft lyftes speciellt fram beteckningar för grönstrukturen, såsom skyddsområden, rekreationsområden och behov av grönförbindelser. Därtill kom det rikligt med respons kring hållbar styrning av tillväxt, speciellt när det gäller utvecklingszoner för tätortsfunktioner.

Utifrån responsen och de nyaste utredningarna gjordes några ändringar i planmaterialet. Dessa ändringar omfattade anvisandet av en riktgivande sträckning för Tallinntunneln endast via Helsingfors centrum samt anvisandet av skjutbanor och utvecklingsområden för marksubstanshantering på plankartan. Dessutom konstaterades det att vindkraft inte är ett tema som behandlas i Nylandsplanen.

Planförslagets utlåtandefas hösten 2018–våren 2019

På basis av responsen som fåtts om utkastet behandlades de revideringar som gjorts i planerna av landskapsstyrelsen samt regionernas styrgrupper och sakkunniggrupper vid deras möten. Innan förslaget skickades på remiss godkände landskapsstyrelsen de viktigaste åtgärderna till följd av responsen. Dessutom ordnades en gemensam workshop för sakkunniggruppen som handlade om ändringar i utkastet. När förslaget bereddades diskuterades responsen och de tillvägagångsalternativ som följer av responsen tillsammans med NTM-centralen, Miljöministeriet samt bland annat med sakkunniggruppen för handel.

Utifrån responsen och interaktionen med regionernas grupper har man utarbetat ett

planförslag som ska skickas på remiss. Nylandsplanens helhet i förslagsfasen var på remiss 21.3–24.5.2019. Det kom sammanlagt 85 utlåtanden om förslaget, bland annat av samtliga kommuner i Nyland. Mest respons gavs om temat Färdsätt och logistik, i synnerhet i anslutning till banor, vägar och genomförandeprogrammet. Rikligt med respons gavs också på temat Miljöns resurser och dragningskraft, man fick mest respons på skyddsområden, rekreationsområden, behov av grönförbindelser och kulturmiljöer. Även utvecklingszonerna för tätortsfunktioner och handeln lyftes fram i remissvaren.

Mest respons fick man om Helsingforsregionens plan, knappt hälften av observationerna i utlåtandena gällde Helsingforsregionens plan. En fjärdedel av utlåtandena gällde hela Nylandsplanen och resten av utlåtandena gällde planerna för östra eller västra Nyland.

Remissvaren presenterades för landskapsstyrelsen, planernas sakkunniggrupper och styrgrupper samt för andra intressegrupper. Till utlåtandena utarbetades bemötanden som godkändes av landskapsstyrelsen. Utifrån utlåtandena beslutade man bland annat att Östersundomområdet inte behandlas i Nylandsplanen, att depåerna för tung spårtrafik och de områden som ingår i myrskyddsprogrammet tas med på plankartan och att områdena för handel utan begränsningar av affärens art ändras till områden för utrymmeskrävande handel.

Nylandsplanens andra lagstadgade myndighetssamråd ordnades den 14 augusti 2019.

Förslaget framlagt hösten 2019

Utifrån utlåtandena och den övriga växelverkan justerades planförslagen och bemötanden utarbetades med anledning av utlåtandena om förslagen. Planförslaget reviderades utifrån totalt 52 utlåtanden.

Planförslagen var framlagda till påseende 8.10–8.11.2019 i de nyländska kommunerna samt på Nylands förbunds webbplats och byrå. Under den tid då förslagsmaterialet var framlagt ordnades sex öppna "plankliniker" där vem som helst fick ställa frågor om planlösningarna. I evenemangen deltog ett stort antal intressenter som var intresserade av planen.

Det inkom över 500 anmärkningar om förslagsmaterialet. Mest respons fick man på temat Miljöns resurser och dragningskraft, och dessutom gavs det rikligt med respons på temat Färdsätt och logistik. De teman som speciellt lyftes fram i anmärkningarna var depåer för tung spårtrafik, naturskyddsområden, planlösningen för Vårdö och banor, speciellt Östbanan.

Majoriteten av dem som gjorde anmärkningar var privatpersoner, men anmärkningar gjordes också av föreningar och företag. Av de nyländska kommunerna gjorde 13 kommuner en anmärkning. Dessutom gav 16 olika myndigheter en anmärkning. Det fanns sammanlagt 42 aktörer som gjorde en anmärkning, och av dessa aktörer begärdes ett utlåtande i den tidigare remissfasen.

Flest anmärkningar fick man om Helsingforsregionens etapplandskapsplan: över hälften av observationerna i anmärkningarna gällde Helsingforsregionens plan. Sammanlagt 10 procent av anmärkningarna gällde de tre planerna som helhet, och resten av anmärkningarna gällde planerna för västra och östra Nyland i ett relativt jämnt förhållande.

Största delen av anmärkningarna om Helsingforsregionens plan gällde två enskilda teman: depån för kustbanan på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt samt planlösningen för Vårdö.

I östra Nyland ansågs bl.a. spårtrafik vara en central planeringsfråga som gäller östra Nyland och östra Finland i sin helhet. I flera anmärkningar motsatte man sig också Kymmenedalens elnäts planerade kraftledning på 110 kV mellan Borgå och Askola som angetts med en riktgivande beteckning för kraftledning.

I västra Nyland lyftes fram speciellt anmärkningarna om skyddsområden. När det gäller skyddsområden motsatte man sig att nya skyddsområden anvisas på privata fastigheter eftersom uppgifterna var bristfälliga och växelverkan var bristfällig. Enligt anmärkningarna bör skyddet vara frivilligt.

Innehållet i anmärkningarna har presenterats för landskapsstyrelsen och landskapsfullmäktige, för planernas styrgrupper och andra intressegrupper. Till anmärkningarna utarbetades bemötanden som godkändes av landskapsstyrelsen. Utifrån anmärkningarna gjordes flera tekniska justeringar och kompletteringar i planförslagen, bland annat planeringsbestämmelsen för depåerna för tung spårtrafik preciserades och några justeringar gjordes i avgränsningar av skyddsområden.

8.2 Kommunikation och information

Utöver olika interaktiva tillställningar har planens material presenterats på planens webbsida samt genom andra former av elektronisk kommunikation. Information om planarbetets framskridande ges bland annat i landskapsplanens nyhetsbrev samt på Nylands förbunds **Facebook-sida** och **Twitter**.

Under hela planprocessen har man informerat aktivt om Nylandsplanen och metoderna för att delta. Att planen finns till påseende har i enlighet med programmet för deltagande och bedömning informerats om på Nylands förbunds webbsida, på Nylands förbunds och kommunernas offentliga anslagstavlur samt i Nylands förbunds annonseringsblad. Nylands förbunds annonseringsblad är Aamuposti, Östnyland, Keski-Uusimaa, Länsi-Uusimaa, Uusimaa och Västra Nyland och de riksomfattande tidningarna Helsingin Sanomat och Hufvudstadsbladet.

En viktig informationskanal har varit Nylands förbunds webbplats (www.uudenmaanliitto.fi/sv) där man bland annat har publicerat bakgrundsutredningar och artiklar i anslutning till planens teman.

På webbplatsen har intressenterna också haft möjlighet att kommentera de publicerade artiklarna.



9. PLANENS FÖRVERKLIGANDE OCH UPPFÖLJNING

9.1 Förverkligandet av landskapsplanen

Landskapsplanen är ingen genomförandeplan utan den genomförs genom mer detaljerade planer. Kommunerna i området är landskapsplanens huvudsakliga genomförare, vilket konkretiseras i samband med kommunplanläggningen. De utlåtanden som landskapsförbundet avger om kommunernas planer och andra planer har en viktig roll i främjandet av landskapsplanens mål. Även staten har en betydande roll som planens genomförare. Riksomfattande områdesbehov, såsom landsvägar, järnvägar, vidsträckta områden som ingår i skyddsprogram etc. är sådana som

de statliga myndigheterna ska genomföra.

Godkännandet av landskapsplanen medför inga direkta ändringar i områdesanvändningen eller förutsätter inte att planering påbörjas, till exempel inom den kommunala planläggningen. Då man utarbetar eller ser över planer som inverkar på områdesanvändningen ska landskapsplanen ändå tas i beaktande.

Med hjälp av landskapsplanen kan man trygga de allmänna konkurrensförutsättningarna och skapa förutsättningar för olika aktörer att söka sig till platser som är ändamålsenliga med tanke på deras verksamhet. Utöver myndigheterna kan landskapsplanen också genomföras av andra parter, till exempel föreningar eller privata markägare.

Genomförande av en regionstruktur som är i linje med landskapsplanen kan även främjas med hjälp av statens och kommunernas gemensamma avtal. Sådana avtal har ingåtts bland annat i anslutning till en solidarisk bostadspolitik och trafiksystem. Planläggningsprocessen från planeringskedet till genomförandet tar flera år. Att så tidigt som möjligt få en säkerhet om de statliga investeringar som området eventuellt förutsätter är oerhört viktigt för kommunerna.

Utöver utlåtanden och myndighetsarbete främjar Nylands förbund med sin egen verksamhet förverkligandet av landskapsplanen även med hjälp av Nylandsprogrammet och dess genomförandeplan samt genom annan intressebevakning, projektverksamhet och kommunikation.

En stor del av planlösningarna genomförs och beaktas i samband med kommunplanläggningen. Av planen kan identifieras även sådana mål samt planbestämmelser och planeringsprinciper, vilkas genomförande man i större utsträckning bör främja utöver eller i stället för kommunplanläggningen. I den fas då planen färdigställs har man inlett den närmare planeringen av arbetet som stöder genomförandet av planen. I samband med planeringen av genomförandet återkommer man till planens viktigaste mål och lösningar som kräver att genomförandet främjas. Planeringen av genomförandet har beretts av Nylands förbund och de åtgärder som kan väljas har utvecklats tillsammans med intressegrupperna. Genomförandeprogrammet för Nylandsplanen ska bli en aktuell helhet av mål, projektplaner och nätverks- och kommunikationsmål som utvecklas och genomförs tillsammans med intressegrupperna.

I den första fasen av genomförandeprogrammet har man utarbetat ett separat genomförandeprogram för trafik. I planbeskrivningen ingår en sammanfattning av genomförandeprogrammet för trafik.

9.2 Genomförandeprogram för trafik

Genomförandeprogrammet för trafik visar den rekommenderade, hållbara genomförandeordningen för utvecklingen av Nylands trafiknät, där man har beaktat även markanvändningen

som i bakgrunden anknyter till trafiknätet. I programmet betonas kollektivtrafik och logistik, vilket grundar sig på planens mål. Trafikprojekten grundar sig dels på den nuvarande markanvändningen och dels på den kommande, prognostiserade tillväxten, men trafikprojekten som genomförs skapar också nya möjligheter för markanvändningen. Eftersom man genom planläggningen på landskapsnivå inte direkt kan främja genomförandet av den regionstruktur som anges i planen, har projekten inga exakta tidpunkter för genomförande, utan projekten indelas i faser i olika riktningar. Dessutom anges hur beroende projekten är av varandra och utvecklingen av markanvändningen.

Prioriteringen grundar sig på avtal och planer (t.ex. MBT-planen och -avtalet) samt på olika utredningar. Dessa har utarbetats av olika instanser på olika nivåer och de hänför sig till bl.a. trafik, markanvändning, regionalekonomi och klimatpåverkan. Syftet med den rekommenderade genomförandeordningen är att åstadkomma en hållbar regionstruktur och trafiksystem. En hållbar genomförandeordning har bl.a. följande egenskaper: resiliens eller förändringsflexibilitet, klok användning av resurser, behovsriktning, rätt timing och realistiska utgångsuppgifter som valen grundar sig på. När trafiksystemet utvecklas, fastställs först målen, sedan åtgärderna och konsekvenserna som eftersträvas genom dem och först sedan granskas/planeras de eventuella projekten och deras riktlinjer. Man bör hålla i minnet att målen kan uppnås även med andra åtgärder än genom investeringar i trafikleder och att tryggheten av den befintliga infrastrukturen prioriteras framför nya trafikledsprojekt.

Genomförandeprogrammet har bland annat utgått från planens mål och planeringsprinciper, Nylands strukturöversikt, utredningen av trafikens och markanvändningens växelverkan (Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus) från 2018, utredningen av logistiken på södra Finlands trafikkorridorer (Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys) från 2017, utredningen av regionalekonomin på södra Finlands trafikkorridorer (Etelä-Suomen liikennekäytävien aluelousselvitys) från 2016 och MBT 2019-planen. Nylandsplanen har beretts i ett tätt samarbete med NTM-centralen i Nyland och HRT.

Utredningarna av Nylands trafikkorridorer

utgående från regionalekonomin och logistiken (2015–2016) visar att korridoren för stambanan och riksväg 3 har det största utvecklingstrycket och tillväxtpotentialen. Korridoren för ESA-banan och riksväg 1 har den näst största potentialen för att bland annat utvidga pendlingsområdet. Korridoren för direktbanan och riksväg 4 är för sin del lika viktig med tanke på logistiken som korridoren för stambanan och riksväg 3. Korridoren för Hangö–Hyinge-banan och riksväg 25 är en logistikkorridor av betydelse på landskapsnivå och riksnivå bland annat vad gäller tryggheten av verksamhetsförutsättningarna för Hangö hamn.

Utöver utredningar ordnades också flera workshoppar med sakkunniga från nyländska kommuner, Trafikledsverket och miljöministeriet. I den första workshoppen bedömde kommunernas planläggare hur den förutsedda befolkningstillväxten fördelas i den egna kommunen. I den andra workshoppen skapade de sakkunniga ett schema för potentiella trafikprojekt för kommande årtionden inom de sannolika

budgetramarna. I den tredje workshoppen behandlades förbindelsen mellan utvecklingen av markanvändningen och trafikprojekten efter år 2030. Kommunernas sakkunniga fick begrunda hur tillväxten bör styras så att de eftersträvade trafikprojekten kan motiveras. Det har även varit möjligt att bedöma planens trafiklösningar i samband med beredningsfasens och planutkastets remissbehandling.

» **Läs mer: Trafikens och markanvändningens växelverkan**

Den första fasen omfattar sådana projekt som redan nu behövs eller som är en förutsättning för projekt i den andra fasen. För Helsingforsregionens del är avsikten enligt MBT 2019-arbetet att dessa infrastrukturprojekt genomförs före år 2030. Projekten i den andra fasen genomförs i huvudsak mellan åren 2030 och 2050, men vissa projekt kan inledas redan tidigare om det finns finansiering. Den tredje fasen omfattar

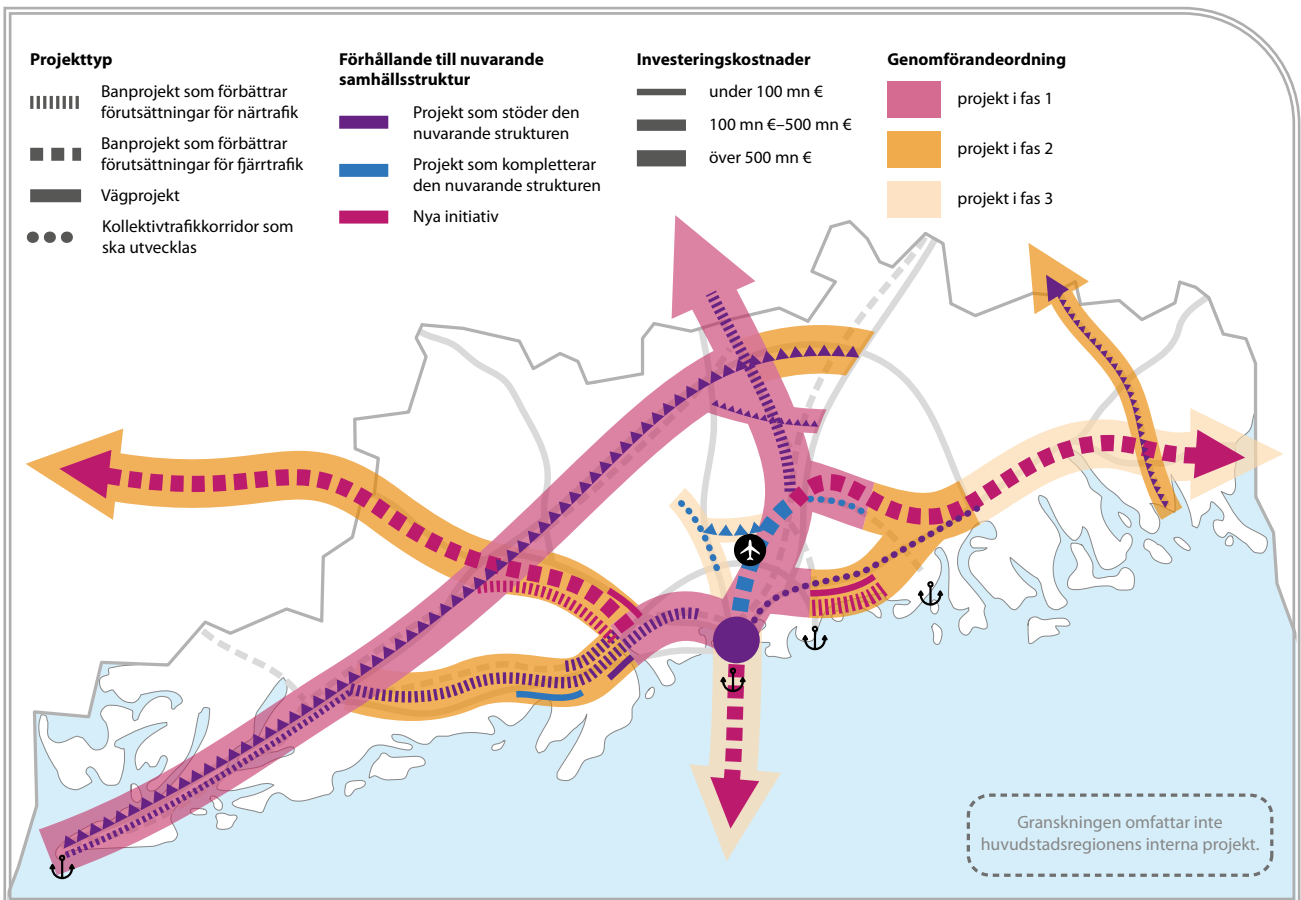


Bild 45. Sammanfattning av persontrafikprojekt i anslutning till utvecklingen av markanvändningen.

projekt som enligt den information som nu finns inte behöver eller kan genomföras före år 2050. En korridor ska reserveras för dessa projekt, så att det är möjligt att genomföra dessa projekt senare, men markanvändningen får inte ske utgående från dessa projekt innan det finns ett beslut om att projektet genomförs. Markanvändningen i den närliggande omgivningen av

de banprojekt som genomförs i den tredje fasen ska dock planeras så att eventuella stationsomgivningar kan förverkligas på ett tillräckligt effektivt sätt när banan i sinom tid byggs. Dessutom ska man vara beredd på att de logistiska behoven ökar genom att möjliggöra två körbanor på riksvägarna 2, 6 och 25 med tanke på markanvändningen.

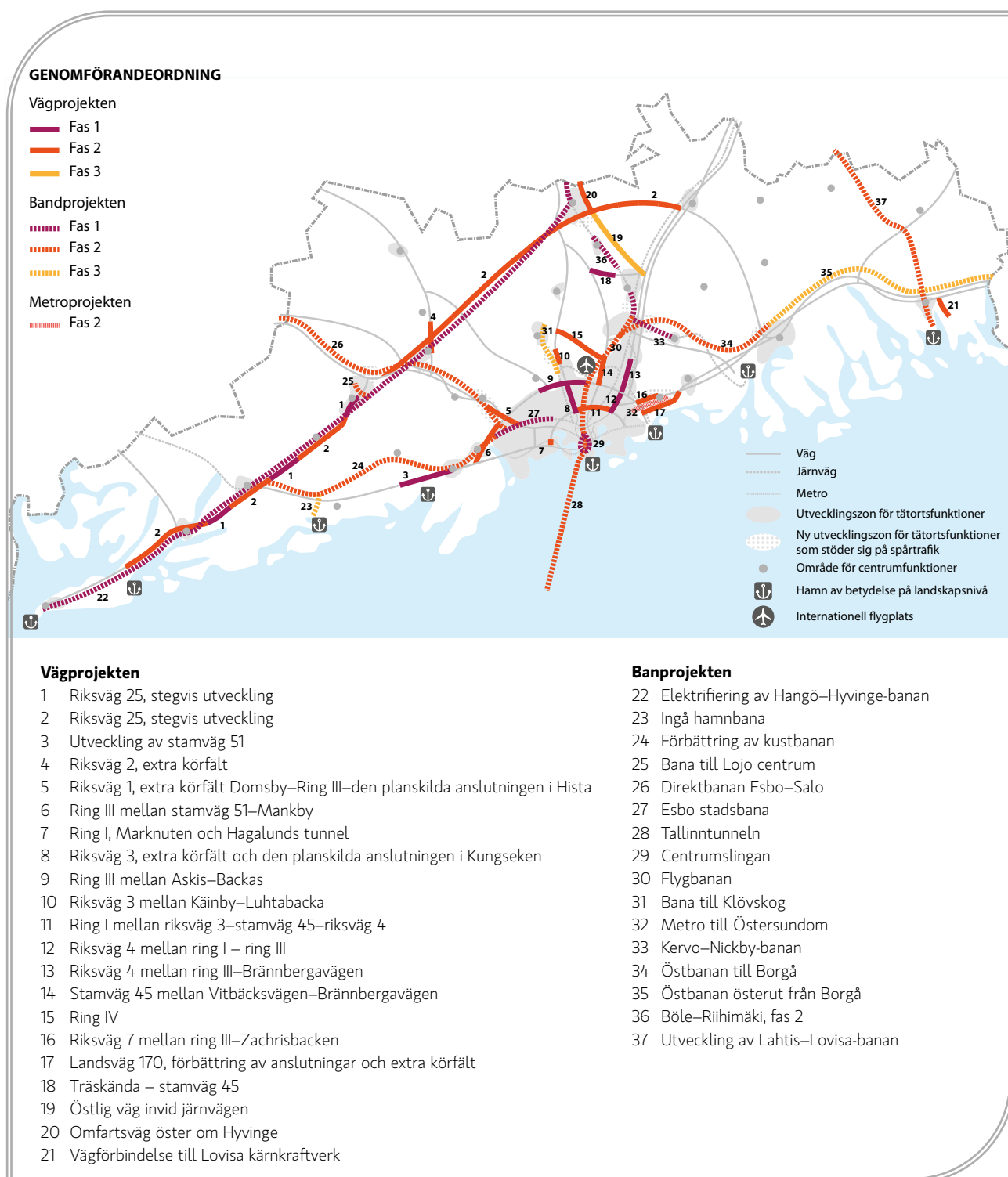


Bild 46. Genomförandeordning för trafik- och markanvändningsprojekt.

Tvärgående projekt och projekt med inverkan på alla riktningar

Korridoren som består av riksväg 25, stamväg 55 samt Hangö–Hyvinge-banan och Oljebanan är en viktig tvärgående förbindelse med tanke på Nylands interna trafik, men korridorens delar betjänar också godstrafik av betydelse på riksnivå. Där finns ingen persontågstrafik med undantag av sträckan mellan Hangö och Karis och det finns inte heller efterfrågan på sådan trafik i framtiden. Hangö–Hyvinge-banan fungerar som korridorens spårförbindelse mellan Hangö och Hyvinge. I östra delen av korridoren utgör Oljebanan en spårförbindelse mellan Kervo och Sköldvik i Borgå.

De största hamnarna i Nyland med betoning på godstrafik ligger i ändorna av de tvärgående

korridorerna: Nordsjö, Hangö och Sköldvik.

Också Sköldviks raffinaderi och de närliggande nuvarande och kommande produktions- och logistikfunktionerna ger upphov till en stor mängd tung trafik. Hangös hamnar av internationell betydelse stöder sig på riksväg 25 och Hangö–Hyvinge-banan. Sköldvik stöder sig på riksväg 7 och Oljebanan. Nordsjö har en internationell betydelse kopplas till Ring III som är en del av den europeiska E18-förbindelsen, men den betjänar också den regionala trafiken i huvudstadsregionen. Nordsjö har också en egen hamnbana som ansluter till stambanan i Savio i Kervo.

I tabell 4 anges tvärgående projekt och projekt med inverkan på alla riktningar och motiveringarna till dem. Förbindelserna till Helsingfors-Vanda flygplats behandlas i samband med projekten mot norr.

Tabell 4. Tvärgående projekt och projekt med inverkan på alla riktningar. Siffrorna hänvisar till projekten på bild 46. Den blå färgen betyder att projektet är förknippat med utvecklingen av markanvändningen på de nämnda områdena.

Projekt	Motivering
PROJEKT I FÖRSTA FASEN	Projekten i första fasen grundar sig huvudsakligen på de nuvarande markanvändningsbehoven eller på ökad markanvändning i den nuvarande strukturen.
Banprojekt Små och medelstora projekt som förbättrar trafiksäkerheten och trafikens smidighet och grundlig förbättring av banor Elektrifiering av Hangö–Hyvinge-banan och ökad säkerhet vid plankorsningar (22) Centrumslingen (29)	Trygg och smidig trafik Ökad trafik till hamnarna i Hangö och trafiksäkerhet Ökad kapacitet för järnvägssystemet
Vägprojekt Små och medelstora vägprojekt som förbättrar trafiksäkerheten och trafikens smidighet Stegvis utveckling av riksväg 25 (1) Ring I, Märknuten och Hagalunds tunnel (7) Utveckling av Ring III mellan Askis och Backas (9) Träskända – stamväg 45, tvärgående förbindelse för logistik (18)	Regionens ökade invånarantal, underhåll av det nuvarande nätverket, trafiksäkerhet och trafikens smidighet Ökad trafik till hamnarna i Hangö, trafiksäkerhet och utveckling av markanvändningen i Raseborg Smidig långväga trafik och markanvändning i Hagalundsberget (Esbo) Iståndsättning av sättningar och smidig långväga trafik Tvärgående förbindelse för logistik
Andra infrastrukturprojekt Metrons kapacitet säkerställs och automatisering av metron	
PROJEKT I ANDRA FASEN	
Vägprojekt Stegvis utveckling av riksväg 25 (2) Förbättring av Ring III mellan stamväg 51–Mankby (6) Ring I mellan riksväg 3–stamväg 45–riksväg 4 (11) Ring IV (15)	Ökad trafik till hamnarna i Hangö, trafiksäkerhet och utveckling av produktionsområdena i Hangö och Raseborg Utveckling av markanvändningen i Kyrkslätt, Ingå och Sjundeå , långväga transporter från Ingå hamn Smidig långväga trafik Tvärgående förbindelse för logistik, utveckling av områdena Focus (Vanda, Tusby) och Kila
Andra infrastrukturprojekt Utveckling av systemet för tågkontroll ERTMS nivå 2	Ökad kapacitet på järnvägarna
PROJEKT I TREDJE FASEN	
-	-

Mot väst (stamväg 51, kustbanan, riksväg 1, ESA-banan och riksväg 2)

Esbo stadsbana ökar kapaciteten på kustbanan mellan Alberga och Esbo station. Detta är en förutsättning för annan utveckling av kustbanan och för förverkligandet av ESA-banan. På kustbanan väster om Esbo finns det ett behov av små förbättringsåtgärder. Förverkligandet av ESA-banan skulle åtminstone flytta största delen av fjärrtrafiken mellan Helsingfors och Åbo bort från kustbanan, vilket innebär att det finns mer kapacitet för närtrafiken. Ökad trafik är dock beroende av hur antalet invånare och arbetsplatser ökar inom korridoren. Det finns endast lite godstrafik på kustbanan.

Stamväg 51 är en viktig förbindelse för arbetsresor och andra resor från sydvästra Nyland till huvudstadsregionen. Den nuvarande trafikmängden förutsätter att vägen ska förbättras. Även om stamvägen inte hör till de viktigaste trafiklederna för godstrafik i Nyland, skulle en större tillväxt av Ingå hamn öka behovet av förbättringsåtgärder.

Tillväxtprognoserna för korridoren för riksväg 1 är relativt anspråkslösa, och därför betonas de förbindelser som går över landskapsgränserna mellan Helsingfors och Åbo när projekten bedöms. Förbindelserna mellan Helsingfors och Åbo utgör en sida av Finlands tillväxttriangel. Riksväg 1 är också en del av den europeiska E18-förbindelsen

och den är en väg med relativt mycket godstrafik. Riksvägen är huvudsakligen en högklassig motorväg men innanför Ring III finns det ställvis ett behov av tilläggskapacitet. Behovet ökar på grund av den nya markanvändningen och det gäller även områden utanför Ring III.

Tillsvidare finns det ingen järnväg i anslutning till riksväg 1, vilket innebär att kustbanan i dagens läge fungerar som järnvägsförbindelse för denna korridor. På kustbanan finns det endast lite godstrafik och avsikten är att ESA-banan blir en bana för snabb persontrafik, vilket innebär att godstrafiken går via Åbo–Toijala-banan nu och i framtiden.

Riksväg 2 har två körbanor ända till Nummela. När markanvändningen utvecklas är det nödvändigt att den ena körbanan förlängs ända till Vichtis kyrkby. Det finns också mycket tung trafik på vägen.

Det kan finnas ett behov att bygga en järnvägsförbindelse från kustbanan till Ingå hamns område, om utvecklingen av näringsverksamheten i anslutning till hamnen förutsätter detta. Privat finansiering är sannolikt en förutsättning för att banan kan byggas.

I tabell 5 anges projekten mot väst och motiveringarna till dem. Förbindelserna till Hangö hamn behandlas i samband med de tvärgående korridorerna.

Tabell 5. Projekt mot väst. Siffrorna hänvisar till projekten på bild 46. Den blå färgen betyder att projektet är förknippat med utvecklingen av markanvändningen på de nämnda områdena.

Projekt	Motivering
PROJEKT I FÖRSTA FASEN	Projekten i första fasen grundar sig huvudsakligen på de nuvarande markanvändningsbehoven eller på ökad markanvändning i den nuvarande strukturen.
Banprojekt Esbo stadsbana Alberga–Köklax (27)	Förbättring av banans kapacitet och minskande av störningskänsligheten
Vägbprojekt Förbättring av stamväg 51 mellan Kyrkslätt–Ingå gräns (3)	Utveckling av markanvändningen i Kyrkslätt, Ingå och Sjundeå , utveckling av produktions- och logistikområdet i Ingå , utveckling av hamnarna i Hangö och Ingå
Andra infrastrukturprojekt Depå för närtågstrafik vid kustbanan	Ökad närtågstrafik och möjliggörande av ändringar i materiel
PROJEKT I ANDRA FASEN	
Banprojekt Förbättring av kustbanan mellan Kyrkslätt och Karis (24) ESA-banan (26) och Lojo stadsbana till Lojo centrum (25)	Utveckling av markanvändningen i kustbanans centrum ESA-banan: Snabb järnvägsförbindelse från Helsingfors till Åbo Utveckling av markanvändningen i Lempola (Lojo), Hista (Esbo), Myntböle (Esbo), Höytiönnummi (Vichtis) , samt tillväxten i de nuvarande centrumen (bl.a. Veikkola, Nummela, Lojo)
Vägbprojekt En körbana till på riksväg 2 mellan Nummela–Vichtis kyrkby (4) Extra körfält på riksväg 1 mellan Domsby–Ring III-anslutningen vid Hista (5)	Smidig långväga trafik Utveckling av markanvändningen i Hista (Esbo), Höytiönnummi (Vichtis) , och tillväxten i de nuvarande centrumen (bl.a. Veikkola, Nummela, Lojo)
PROJEKT I TREDJE FASEN	
Banprojekt Ingå hamnbana (23)	Utveckling av Ingå hamn



Mot norr (riksvägarna 3 och 4, stambanan och direktbanan)

Stambanan och riksväg 3 utgör en sida av Finlands tillväxttriangel. Jämfört med alla trafikkorridorer har denna korridor den mest utvecklade strukturen som liknar ett pärlband. Därtill är spårtrafiken mycket frekvent. Hyvinge, som är ett av de växande regionala centrumen i Nyland, ligger invid stambanan och i närheten av riksväg 3. Korridoren har rikligt med tillväxtpotential, vilket innebär att stambanan har ett stort behov av tilläggskapacitet.

Riksvägarna 3 och 4 har en stor betydelse för den nationella logistiken. Riksväg 3 kopplar även Nurmijärvis olika centrum till huvudstadsregionen. I närheten av riksväg 4 ligger de sydligaste centrumen invid stambanan ända till Träskända. Det stora antalet transporter förutsätter att förbättringar görs på båda riksvägarna.

En tvärgående förbindelse för logistiken mellan Träskända och stamväg 45 utgör tillsammans med de nuvarande vägarna en förbindelse mellan riksvägarna 3 och 4 som är viktiga för den nationella logistiken. Således skulle den tunga trafiken mellan riksvägarna som kör

längs det lägre vägnätet och gatorna väsentligt minska. Detta skulle även minska belastningen på Ring III.

Helsingfors-Vanda flygplats ligger mellan riksvägarna 3 och 4 och invid Ring III. Ringbanan kopplar flygplatsen till bannätet, men byggandet av Flygbanan skulle förbättra flygplatsens tillgänglighet från stambanan och direktbanan. Då skulle flygplatsen bli en mycket mångsidig knutpunkt för trafik.

En omfartsväg öster om Hyvinge skapar en ny förbindelse mellan riksvägarna 3 och 25 som minskar på den tunga trafiken i Hyvinge centrum. Den så kallade östliga vägen invid järnvägen skulle, om den byggs, fungera som fortsättning på denna väg ända till riksväg 4 i Träskända.

Riksväg 7 som betjänar östra Nyland och Rysslandstrafiken ansluter till riksväg 4 mellan ring I och III. På sträckan mellan ringvägarna finns det betydande problem med kapacitet som bland annat medför olägenhet för kollektivtrafiken från östlig riktning till huvudstadsregionen.

Godstrafiken mellan Nyland och östra Finland och Ryssland går längs Direktbanan. Direktbanan gör bland annat tågtrafiken mellan

huvudstadsregionen och östra Finland betydligt snabbare samt kopplar Lahtis som räknas med till Helsingfors metropolområde till Nyland samt Mäntsälä till huvudstadsregionen.

På grund av dagens teknik bör den järnvägsförbindelse som har planerats mellan Ringbanan och Klövskog byggas som en separat bana med

byte till tåg som kör på Ringbanan. Banan är aktuell tidigast kring planens målår. För banan anges ändå en reservering på lång sikt, vilket innebär att banan vid behov kan byggas.

I tabell 6 anges projekten mot norr och motiveringarna till dem.

Tabell 6. Projekt mot norr. Siffrorna hänvisar till projekten på bild 46. Den blå färgen betyder att projektet är förknippat med utvecklingen av markanvändningen på de nämnda områdena.

Projekt	Motivering
PROJEKT I FÖRSTA FASEN	Projekten i första fasen grundar sig huvudsakligen på de nuvarande markanvändningsbehoven eller på ökad markanvändning i den nuvarande strukturen.
Banprojekt Förbättring av kapaciteten mellan Böle och Riihimäki, fas 2 (36)	Förbättring av banans kapacitet, möjliggör utvecklingen av markanvändningen invid stambana . Projektet möjliggör öppnandet av en ny station i Palopuro (Hyvinge) , men den nya stationen kan öka trafikens störingskänslighet.
Kervo–Nickby-banan för persontrafik (33)	Utveckling av markanvändningen i Ahjo (Kervo) , Tallmo (Sibbo) och Nickby (Sibbo)
Vägprojekt Den planskilda anslutningen i Kungseken och extra körfält på riksväg 3 (8) Riksväg 4 mellan Ring I–Ring III (12)	Smidig långväga trafik och utvecklingen av markanvändningen i Kungseken (Helsingfors, Vanda) Smidig långväga trafik på riksväg 4 och riksväg 7, utvecklingen av markanvändningen i Malm (Helsingfors)
Extra körfält på riksväg 4 mellan Ring III och Brännbergsvägen (13)	Smidig långväga trafik
Andra infrastrukturprojekt Depå för närtågstrafik vid stambanan	Ökad närtågstrafik och möjliggörande av ändringar i materiel
PROJEKT I ANDRA FASEN	
Banprojekt Flygbanan eller stambanans 5:e och 6:e spår (30)	Ökningen av stambanans kapacitet, möjliggör ökningen av närtrafik på de nuvarande spåren. Detta förbättrar förutsättningar att öppna nya stationer i Palopuro (Hyvinge) och Ristikytö/Kytömaa (Kervo, Tusby) . Flygbanan möjliggör direkta förbindelser till Helsingfors-Vanda flygplats
Vägprojekt Riksväg 3 mellan Käinby–Luhtabacka (10) Stamväg 45 mellan Vitbäcksvägen–Brännbergsvägen (13) Omfartsväg öster om Hyvinge (20)	Smidig långväga trafik, logistikförbindelse Smidig långväga trafik, logistikförbindelse Tung trafik flyttas bort från Hyvinge centrum
PROJEKT I TREDJE FASEN	
Banprojekt Banan till Klövskog (31)	Utveckling av området Käinby–Kongo (Vanda)
Vägprojekt Östlig väg invid järnvägen (19)	Logistikförbindelse

Mot öst (riksvägarna 6 och 7, Östbanan)

Utöver riksväg 4 och Direktbanan utgör riksväg 6 Nylands förbindelse till östra Finland. Även om riksväg 4 är en mer betydande trafikled med tanke på logistiken finns det också rikligt med tung trafik på riksväg 6. Den är också den direkta förbindelsen från Kouvola till Nyland.

Riksväg 7 utgör en del av TEN-T-kärnnättskorridoren och den utgör Nylands landsvägsförbindelse mot Ryssland. Före byggandet av Östbanan bygger kollektivtrafiken från östra Nyland till huvudstadsregionen på bussar som i huvudsak går längs riksväg 7. Om Östbanan byggs ända till Borgå möjliggör det en snabb kollektivtrafikförbindelse mellan Borgå och huvudstadsregionen.

Tung spårtrafik är en förutsättning för att Östersundomområdet kan byggas i den planerade omfattningen. Trots spårförbindelsen ska även vägförbindelser förbättras.

Det finns tillsvidare ingen järnväg inom korridoren, vilket innebär att förbindelsen som går via Lahtis och Kouvola fungerar som

järnvägsförbindelse för denna korridor. Att förbättra banan mellan Lovisa och Lahtis skulle stöda utvecklingen av den växande hamnen i Lovisa.

I tabell 7 anges projekten mot öst och motiveringarna till dem.

Projekt som förbättrar den internationella tillgängligheten

Mellan Helsingfors och Tallinn förekommer det passagerar- och godstrafik som är bland den livligaste i Europa. Från Västra och Södra hamnen i Helsingfors förekommer det både passager- och godstrafik till Tallinn. Det förekommer också godstrafik mellan Nordsjö och Muuga i Tallinn. Bland annat hamnarna i Hangö och Sköldvik är internationellt viktiga hamnar för godstrafik och de är ytterst viktiga med tanke på Finlands försörjningsberedskap. Förbindelserna till hamnarna i Nordsjö, Hangö och Sköldvik behandlas i samband med de tvärgående korridorerna.

Helsingfors-Vanda flygplats är ett viktigt centrum för inhemsk och internationell trafik som

Tabell 7. Projekt mot öst. Siffrorna hänvisar till projekten på bild 46. Den blå färgen betyder att projektet är förknippat med utvecklingen av markanvändningen på de nämnda områdena.

Projekt	Motivering
PROJEKT I FÖRSTA FASEN	Projekten i första fasen grundar sig huvudsakligen på de nuvarande markanvändningsbehoven eller på ökad markanvändning i den nuvarande strukturen.
Vägprojekt (Riksväg 4 mellan Ring I–Ring III, projektet presenteras i samband med projekten mot norr (12))	Smidig långväga trafik på riksväg 4 och riksväg 7, utveckling av markanvändningen i Malm (Helsingfors), Östersundom (Helsingfors), Sibbo och Borgå
PROJEKT I ANDRA FASEN	
Banprojekt Metro till Östersundom (32) Östbanan ända till Borgå (34) Lahtis–Lovisa-banan (37)	Utveckling av markanvändningen i Östersundom (Helsingfors, Vanda, Sibbo) Första sträckan av den snabba fjärtrafikbanan, främjar utvecklingen av markanvändningen i Kungsposten (Borgå) och Borgå centrum Transporter till Valkom hamn
Vägprojekt Förbättring av anslutningar och extra körfält på riksväg 7 mellan Ring III–Zachrisbacken (18) Extra körfält på landsväg 170 och förbättring av anslutningen vid Ring III (17) Vägförbindelse till Lovisa kärnkraftverk (21)	Utveckling av markanvändningen i Östersundom (Helsingfors, Vanda, Sibbo) Utveckling av markanvändningen i Östersundom (Helsingfors, Vanda, Sibbo) Byggande av en trafikförbindelse som förutsätts i samband med att Lovisa kärnkraftverk förnyas
PROJEKT I TREDJE FASEN	
Banprojekt Östra kustbanan	

utvecklas som en internationellt konkurrenskraftig knutpunkt för flygtrafiken mellan Asien och Europa. Med flyg transporteras ofta produkter som är värdefulla och behöver levereras snabbt och som betjänar de globala behoven. Flygtrafik är viktig med tanke på internationella nätverk. Området kring flygplatsen är också ett viktigt kompetenscentrum som håller på att utvecklas. Förbindelserna till flygplatsen behandlas i samband med projekten mot norr.

Tallinntunneln skulle utgöra en fast förbindelse mellan Helsingfors och Tallinn. Om tunneln byggs främjar den utvecklingen av tvillingstaden mellan Helsingfors och Tallinn samt kopplar Finlands hela logistiska system till Rail Baltica och vidare till det övriga Europa. Tallinntunneln omfattar också en godsterminal och depå som ska placeras norr om Helsingfors-Vanda samt banor som förenar terminalen med tunneln och Hangö-Hyvinge-banan.

I korridoren för riksväg 7 skulle Östbanan som leder till Borgå och österut snabba upp trafiken från östra Finland och Ryssland. Om persontrafiken mellan Finland och Ryssland ökar betydligt jämfört med nuläget, kan det vara ändamålsenligt att genomföra Östbanan som en höghastighetsbana mellan S:t Petersburg

och Helsingfors-Vanda flygplats. På banan skulle det också finnas inhemsk trafik från Kotka eller Fredrikshamn till Helsingfors.

I tabell 8 anges de projekt som förbättrar den internationella tillgängligheten och motive-ringarna till dem.

Genomförandeprogrammet för trafik publiceras senare.

Beredskap inför att vägavgifterna skjuts upp

I MBT 2019-planeringen har man utrett och bedömt prissättningen av vägtrafiken som en del av trafiksystemhelheten. I planen konstateras att prissättningen av trafiken är en av de få åtgärder som effektivt minskar biltrafiken.

Om införandet av vägavgifterna inte sker i enlighet med MBT-planen förutsätter trafikprestationerna som är större än förutsett att man genomför sådana vägprojekt som säkerställer den nationella tillgängligheten utöver de i MBT-planen angivna projekten. Dessa projekt anges i tabell 9.

Tabell 8. Projekt som förbättrar den internationella tillgängligheten. Siffrorna hänvisar till projekten på bild 46.

Projekt	Motivering
PROJEKT I FÖRSTA FASEN	
-	
PROJEKT I ANDRA FASEN	
Banprojekt	
Tallinntunneln inkl. godsbana och godsterminal (28)	Internationell förbindelse för fjärtrafik och godstrafik, utveckling av flygplatsen
PROJEKT I TREDJE FASEN	
Banprojekt	
Östbanan österut från Borgå, dvs. Östra kustbanan (35)	Snabb järnvägsförbindelse till S:t Petersburg

Tabell 9. Vägprojekt som behövs om vägavgifterna inte införs.

Trafikprojekt	Motivering
Stamväg 45, tredje körfält mellan Domarby och Ring III	Vägförbindelse som är viktig för gods- och busstrafik. Trafikstockningar medför olägenhet för att bland annat förutse restiderna till flygplatsen.
Riksväg 4, tredje körfält mellan anslutningarna vid Brännbergavägen och Kervo	Vägförbindelse som är viktig för logistiken. Om vägavgifterna inte införs, så ska funktionssäkerheten på riksväg 4 tryggas genom att bygga tredje körfält på vägvägnittet i fråga.

9.3 Uppföljningsplan

Enligt 2 § i markanvändnings- och byggförordningen som gäller uppföljning av områdesanvändningen ska förbundet på landskapsnivå inom sitt område svara för den uppföljning av områdesanvändningens, region- och samhällsstrukturens, den byggda miljöns samt kultur- och naturmiljöns tillstånd och utveckling som planeringen på landskapsnivå förutsätter.

Enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL 27 §) ska förbundet på landskapsnivå se till att en landskapsplan utarbetas och att planen hålls aktuell och utvecklas i den mån det är nödvändigt. Det krävs uppföljning för att utveckla planen och hålla den aktuell. Uppföljningen bidrar till att identifiera behov för förändring samt möjliggör att man reagerar på behov.

Uppföljningen av landskapsplanen omfattar igenkännandet av förändringar som sker i verksamhetsmiljön, utvärderingen av planens förverkligande samt främjandet av landskapsplanens genomförande.

1 Situationsbild av verksamhetsmiljön

Landskapsplanens aktualitet bör utvärderas regelbundet, speciellt i samband med beredningen och inledandet av en ny planprocess. För detta syfte utarbetas vid behov temaspecifika utredningar, men även en allmän uppföljning av verksamhetsmiljön behövs. Då utgår man från att identifiera och bedöma de förändringsfaktorer och trender som inverkar på beredningen av landskapsplanen. En analys av verksamhetsmiljön hjälper till att strukturera utgångspunkter för planläggningen på landskapsnivå och skapar en grund för målsättningen. Lämpliga teman för uppföljning av verksamhetsmiljön är bland annat:

- befolkningsmängd och befolkningsstruktur
- antal arbetsplatser och näringsstruktur
- pendling och trafik
- växthusgasutsläpp
- lagstiftning om områdesanvändningen
- strategier och program som gäller områdesanvändningen

2 Utvärdering av genomförandet

Landskapsplanen genomförs huvudsakligen via planbeteckningar och -bestämmelser i den mer detaljerade planeringen. Genomförandet

av landskapsplanen, det vill säga förmedlingen av planens målsättningar och principer i den mer detaljerade planeringen, främjas genom ett förfarande med utlåtanden och annat myndighetssamarbete. I utlåtanden som förbundet avger konstateras det huruvida planen är i linje med landskapsplanen samt vilka förändringar som bör göras. Utifrån utlåtandena kan man känna igen teman där det har uppstått konflikter mellan landskapsplanen och den mer detaljerade planeringen.

Ett annat sätt att utvärdera hur landskapsplanen genomförs är att granska hur planbeteckningarna genomförs i kommunal planläggning eller i myndigheternas beslut. Detta kan innebära till exempel att de områden för centrumfunktioner som angetts i landskapsplanen konkretiseras i kommunernas generalplaner eller att NTM-centralen fattar beslut om att inrätta ett naturskyddsområde. Med tanke på uppföljningen är det också viktigt att bedöma hur de mål som ställts upp för planen uppfylls. Då är man intresserad av till exempel hur region- och samhällsstrukturen utvecklas, hur markanvändningen förändras och hur kultur- och naturmiljöns tillstånd utvecklas.

3 Åtgärder som främjar genomförandet

De viktigaste aktörerna i genomförandet av landskapsplanen är kommunerna och andra myndigheter som utarbetar planer för områdesanvändningen. Framför allt kommunernas roll som genomförare av planen är särskilt betydande eftersom de är ansvariga för sina egna generalplaner och detaljplaner. Utöver myndighetsarbetet främjas genomförandet av landskapsplaner med hjälp av olika projekt, samarbete i planeringsgrupper och -nätverk, allmän intressebevakning och kommunikation.

Landskapsplanen genomförs även genom sådana projekt och utredningar som har uppstått av ett behov som landskapsplanen har skapat eller som på några andra sätt främjar förverkligandet av landskapsplanens mål. Landskapsförbundet agerar ofta som finansiär eller samarbetspartner i dylika projekt. Åtgärder som gäller genomförandet rapporteras som en del av förbundets övriga kommunikation.



10. LANDSKAPSPLANEN SOM PLANERINGSREDSKAP OCH PLANARBETET SOM ETT LED I ANNAN PLANERING

10.1 Landskapsutvecklingen som helhet i Nyland

För fullgörandet av regionutvecklingsuppgifterna i respektive landskap svarar landskapsförbundet i egenskap av regionutvecklingsmyndighet. Landskapsförbundet är en sammokommun som kommunerna i regionen ska vara medlemmar i.

Planeringen på landskapsnivå omfattar en landskapsöversikt som avses i 25 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999), en landskapsplan som styr annan områdesplanering och ett landskapsprogram som anger målen för landskapets utveckling under de närmaste åren. (Lag om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten, 5 och 6 §)

Utgångspunkterna för Nylands utveckling har tecknats ned i Nylandsprogrammet 2.0, som är de regionala aktörernas gemensamma strategiska utvecklingsplan som sträcker sig över hela fullmäktigeperioden. De nyländska kommunerna, statsförvaltningen samt företags-, utbildnings- och många andra sektorer tar Nylandsprogrammet i beaktande i sina egna program, beredningen av finansieringsbeslut och prioriteringen av projekt. Landskapsplanens uppgift är att genomföra Nylandsprogrammet genom att skapa ramar för markanvändningen så att visionen och utvecklingsmålen i programmet kan förverkligas. Med förverkligandet av Nylandsprogrammet 2.0 kan man också stödja planens lösningar, till exempel genom att införa och styra regionutvecklingsfinansiering till utvecklingsprojekt som främjar landskapsplanens lösningar (Bild 47).

Nylandsprogrammet 2.0 omfattar en långsiktig vision och strategi för landskapet fram till 2050 samt de strategiska prioriteringarna för åren 2018–2021. I genomförandeplanen för Nylandsprogrammet presenteras viktiga projekt, åtgärder och planer genom vilka landskapet utvecklas under åren 2019–2020. Nylandsprogrammet och dess genomförandeplan har utarbetats parallellt med Nylandsplanen och bägge arbetena utgår från samma utredningar och mål.

De strategiska prioriteringarna för Nylandsprogrammet 2.0 är:

- En välmående och kunnig människa
- Framgångsrik och ansvarsfull affärsverksamhet samt
- Ett klimatsmart och mångsidigt landskap.

10.2 Landskapsplanens uppgifter och betydelse

Planeringssystemet för markanvändningen omfattar i enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL) de riksomfattande målen för områdesanvändningen, en landskapsplan, en generalplan och en detaljplan (Bild 47). Landskapsplanen tjänar till ledning för planläggningen i kommunerna och för övrig planering av områdesanvändningen som myndigheterna utför. I arbetet med landskapsplanen ska de av statsrådet godkända riksomfattande målen för områdesanvändningen samt landskapets utvecklingsbehov tas i beaktande. Landskapsplanen behandlar inte lokala behov, som gäller till exempel kommunernas interna områdesanvändning.

Landskapsförbundet, som är en samkommun som ägs av regionens kommuner, ansvarar för att utarbeta landskapsplanen. Landskapsplanen

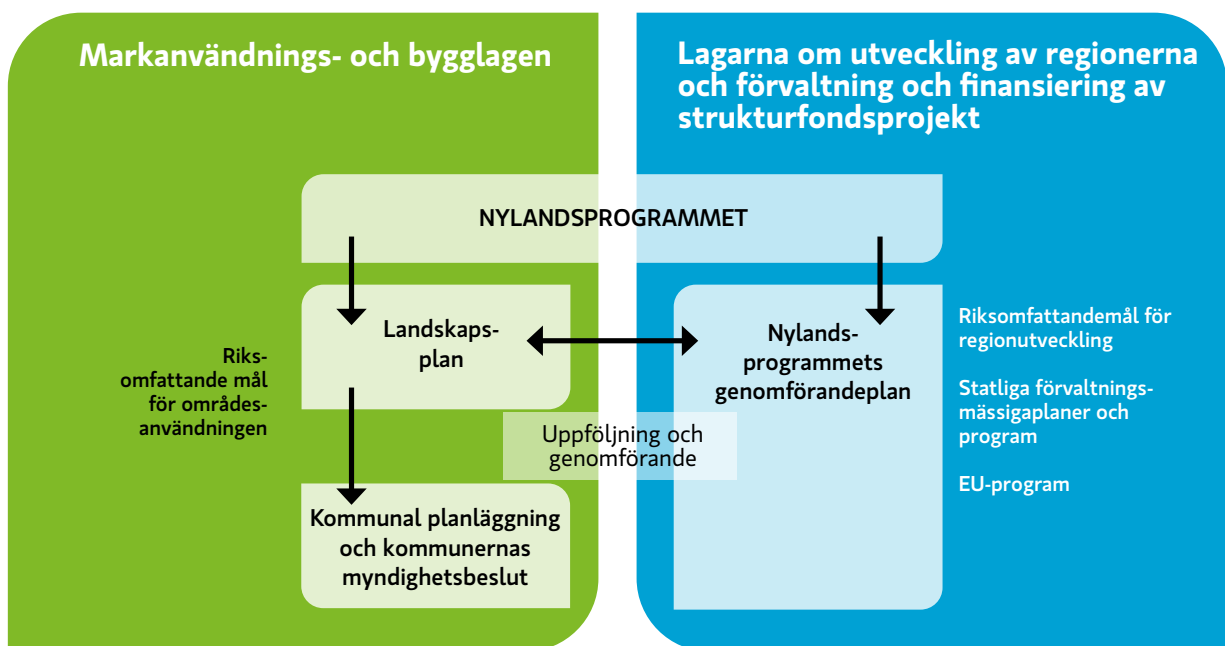


Bild 47. Modell för landskapets utveckling.

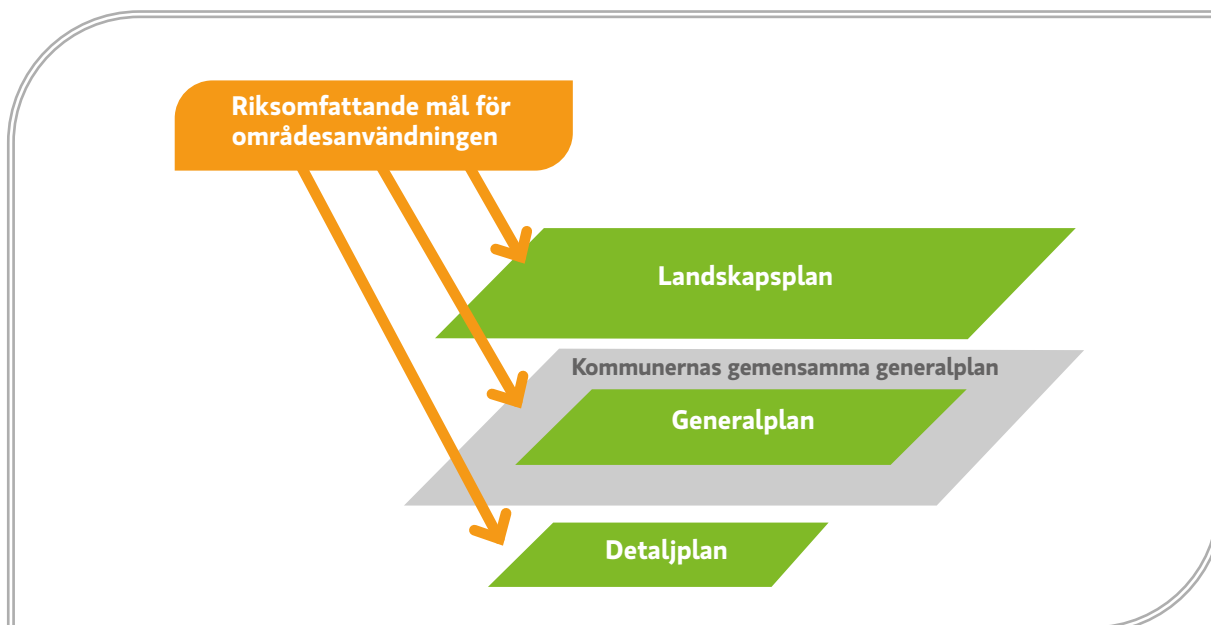


Bild 48. Systemet för planering av områdesanvändningen.

godkänns av landskapsfullmäktige som är sammansatt utifrån de politiska maktförhållandena som råder i kommunernas fullmäktige. En godkänd landskapsplan har rättsverkningar. På området för en generalplan med rättsverkningar eller för en detaljplan gäller landskapsplanen inte. Landskapsplanen ska tjäna till ledning när generalplaner och detaljplaner utarbetas eller ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

Landskapsplanen kan i enlighet med 27 § i markanvändnings- och bygglagen utarbetas som en övergripande landskapsplan som omfattar hela landskapet och alla områdesanvändningsbehov, som en etappplan som behandlar särskilda ärendehelheter eller som en plan som berör ett delområde i landskapet. I en övergripande landskapsplan väljer man i praktiken också vilka teman som planen ska behandla.

Krav på landskapsplanens innehåll

I landskapsplanen anges principerna för områdesanvändningen och samhällsstrukturen. Man anvisar också områdesreserveringar som är nödvändiga med tanke på landskapets utveckling och översiktliga placeringar av funktioner som är betydande på landskapsnivå.

Områdesreserveringar och andra beteckningar 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.

Landskapsplanens handlingar

Landskapsplanen består av en plankarta och planbeteckningar samt planeringsbestämmelser i anslutning till beteckningarna. I planhandlingarna ingår också en planbeskrivning som förtydligar och ger bakgrund till de lösningar som plankartan står för. Plankartan och beteckningarna och bestämmelserna är handlingar som har rättsverkningar och som godkänns i fullmäktige. Även om planbeskrivningen inte har rättsverkningar på samma sätt som plankartan och beteckningarna och bestämmelserna, är beskrivningen viktig för tolkningen av planen och den används bland annat som bakgrundsmaterial vid domstolsförhandlingar. Med hjälp av landskapsplanens kartbilagor är det möjligt att åskådliggöra, förtydliga, precisera och ge bakgrund till planens lösningar. Kartbilagorna kompletterar plankartan och de kan också utarbetas så att de har rättsverkningar.

10.3 Lagstiftning och övrig reglering som styr planläggningen på landskapsnivå

Ändringar i markanvändnings- och bygglagen

Markanvändnings- och bygglagen (132/1999) och markanvändnings- och byggförordningen (895/1999) trädde i kraft vid ingången av 2000. Därefter har flera revideringar och tillägg gjorts i lagen. De senaste betydande ändringarna har varit bestämmelserna om att stryka skyldigheten att fastställa landskapsplanerna och om att rätten att bevilja undantag i sin helhet överförs till kommunerna (2016) samt ändringar i anslutning till smidigare tillståndsprocesser för planläggning och byggande (2017).

Under ledning av miljöministeriet bereds som bäst totalreformen av markanvändnings- och bygglagen. Målet är att regeringens proposition till ny markanvändnings- och bygglag färdigställs före utgången av 2021. Mer information om beredningen: <http://mrluudistus.fi>

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådet fattade ett beslut om de nya riksomfattande målen för områdesanvändningen, som trädde i kraft 1.4.2018. Beslutet ersätter statsrådets beslut från 2000 och det reviderade beslutet från 2008. De riksomfattande målen för områdesanvändningen omfattar följande teman:

- Fungerande samhällen och hållbara färd sätt
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

De riksomfattande målen för områdesanvändningen konkretiseras huvudsakligen genom planläggningen, där planläggningen på landskapsnivå har en central roll. I planeringen av landskapet preciseras de riksomfattande målen för områdesanvändningen och de blir lösningar för områdesanvändningen på landskapsnivå som samordnas med målen på landskaps- och lokal nivå.

Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen finns på miljöministeriets webbplats: www.ym.fi

Speciallagar och författningar

I markanvändnings- och bygglagen ingår de allmänna bestämmelserna om planernas rättsverkningar vid beslut som görs i enlighet med övriga speciallagar. Enligt 2 § i MBL ska man i planering, byggande och användning av områden följa bestämmelserna i denna lag om inte annat föreskrivs.

Enligt 32 § 2 mom. i MBL ska myndigheterna när de planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar om att vidta dessa åtgärder beakta landskapsplanen, försöka främja genomförandet av planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen.

Konsekvenserna för myndigheterna enligt 32 § 2 mom. i MBL tolkas olika enligt olika lagar. Det här är beroende av hur andra lagar hänvisar till markanvändnings- och bygglagen. Följande speciallagar och författningar är viktiga för planläggningen på landskapsnivå:

Lagar som reglerar naturresursekonomin

- Marktäktslagen
- Skogslagen
- Gruvlagen

Lagar som reglerar hindrande av förorening av miljön

- Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning
- Lagen om vattentjänster
- Vattenlagen
- Miljöskyddslagen

Lagar som kontrollerar ändringar av miljön

- Lagen om enskilda vägar
- Kärnenergilagen
- Landsvägslagen
- Banlagen
- Elmarknadslagen
- Naturvårdslagen

Övriga avtal, strategier och planer som styr planarbetet

Internationella och nationella avtal och strategier skapar en ram för planeringen och utvecklingen av områdesanvändningen. De återspeglas i planeringen av områdesanvändningen bland annat genom nationell lagstiftning och de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Utöver dessa har beredningen av Nylandsplanen utgått från landskapets strategier, utvecklingsbilder och utredningar. Dessa utgångspunkter beskrivs närmare till exempel i rapporten Strukturmodeller för Nyland 2050. De allt strängare målen som gäller klimatet har tjänat till ledning vid utarbetandet av landskapsplanen.

» **Läs mer:** [Strukturmodeller för Nyland 2050](#)

10.4 Nylandsplanens planeringsprocess

Under landskapsplanens planeringsprocess styr landskapsstyrelsen planarbetet. Planen godkänns slutligen av landskapsfullmäktige. Efter att planen har godkänts kan landskapsstyrelsen besluta att planen träder i kraft trots eventuella besvär.

Nylandsplanens planeringsprocess körde i gång år 2016 då landskapsstyrelsen beslutade att planarbetet inleds. Under processen har planarbetet styrts av landskapsstyrelsen och landskapsfullmäktige samt av regionala politiska styrgrupper och sakkunniggrupper, för vilka framskridandet av planarbetet har presenterats under planprocessen. Landskapsstyrelsen har svarat för de beslut om planen som fattats under planprocessen. Under planprocessen ordnades två myndighetssamråd: samrådet i inledningsfasen ordnades i april 2017 och samrådet i förslagsfasen ordnades i augusti 2019.

Nylandsplanens innehåll och mål preciseras i samverkan med kommunerna, myndigheterna och andra intressegrupper och tecknades ned i planens program för deltagande och bedömning (PDB). Landskapsstyrelsen godkände programmet för deltagande och bedömning, och programmet var framlagt för kommentarer på vintern 2017. Utöver växelverkan som ligger som grund för planens innehåll och mål inleddes också en framtidsgranskning, en bedömning av hur

aktuella landskapsplanernas lösningar är samt bakgrundsutredningar i anslutning till planens olika teman.

De mest betydande faktorerna som driver på förändring i framtiden som lyftes fram i framtidsgranskningen och de möjligheter och utmaningar som kopplas till dem har skapat en grund för Nylandsplanens mål. Framtidsgranskningarna och befolknings- och arbetsplatsprojektionerna i anslutning till dem har utgjort en viktig utgångspunkt för planens mål som gäller dimensionering, strukturmodellutredningen och planens utvecklingsbilder. Beredskapen för framtida förändringsfaktorer har återspeglats i planeringsprinciperna som preciserar planens mål, i planlösningarna och också i konsekvensbedömningen och uppföljningen. I framtidsprognoserna beaktades såväl kvalitativa som kvantitativa faktorer som driver på förändring och framtidsgranskningen har gjorts i nära samarbete med planens intressegrupper.

Strukturmodellutredningen från planens beredningsfas och de olika temans utvecklingsbilder grundar sig på framtidsgranskningar. I strukturmodellutredningen har man granskat olika alternativ för hur regionstrukturen kan utvecklas som utgångspunkt för fortsatt planering och i synnerhet för strukturöversikten. Som en grund för planläggningsarbetet har man i utvecklingsbilderna samlat information om temats utveckling, nuläge och framtidsutsikter.

Utifrån planens mål, strukturmodellutredningens slutsatser, temans utvecklingsbilder och övriga bakgrundsutredningar har man sammanfattat gemensamma planeringsprinciper för Nylandsplanen. Planeringsprinciperna beskriver hur planeringsfrågorna ska lösas i planen. Planeringsprinciperna har fungerat som riktlinjer för lösningarna i både strukturöversikten och regionernas planer. Landskapsstyrelsen godkände Nylandsplanens planeringsprinciper på hösten 2017.

Vid sidan av de gemensamma planeringsprinciperna har regionernas specialfrågor fungerat som riktlinjer för beredningen av regionernas planer. Specialfrågorna tar fasta vid regionernas särdrag och lyfter fram de frågor som respektive region särskilt vill fokusera på i arbetet med regionens etapplandskapsplan. Specialfrågorna har sammanställts utifrån bakgrundsutredningarna i samarbete med regionernas beslutsfattare, sakkunniga och övriga intressegrupper.

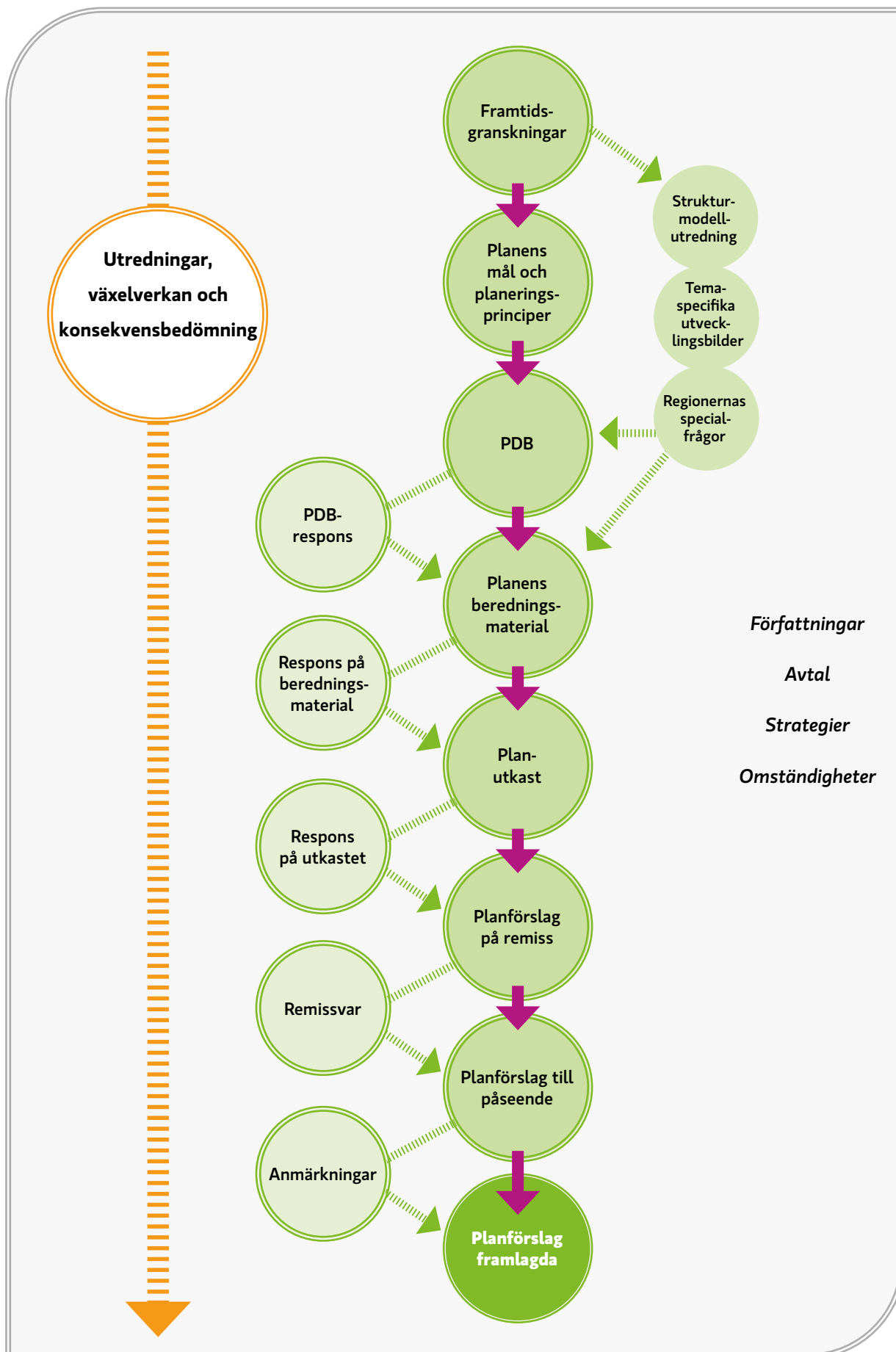


Bild 49. Nylandsplanens planeringsprocess.

Utifrån dessa material utarbetades Nylandsplanens beredningsmaterial. Beredningsmaterialet utgjorde en sammanfattning av utgångspunkterna för planarbetet som hade utarbetats för hörande. I beredningsmaterialet ingick ett utkast till Nylands strukturplan, kort över planeringsprinciperna som preciserar planeringsprinciperna samt bakgrundsutredningar för planeringen. Beredningsmaterialet var framlagt till påseende och på remiss på våren 2018. Utifrån responsen sammanställdes en lista över de mest betydande förändringarna som styrelsen godkände på sommaren 2018. Utifrån responsen beslutade man bland annat att strukturplanen blir en strukturöversikt som saknar rättsverkningar.

Utkasten till regionernas planer var framlagda till påseende och på remiss i oktober–november 2018. Utifrån responsen och de nyaste utredningarna gjordes några ändringar i planmaterialet. De viktigaste ändringarna godkändes av landskapsstyrelsen i början av år 2019: Tallinntunneln anges med en riktgivande sträckning som går endast via Helsingfors centrum och skjutbanorna och utvecklingsområdena för marksubstanshantering anges på plankartan. Dessutom konstaterades det att vindkraft är ett tema som inte behandlas i Nylandsplanen.

Enligt bestämmelserna i den nuvarande markanvändnings- och bygglagen ska officiella utlåtanden begäras om förslaget innan planförslaget läggs fram till påseende. Planförslagen var på remiss i mars-maj 2019. Till utlåtandena utarbetades bemötanden som godkändes av landskapsstyrelsen. Utifrån utlåtandena beslutade man bland annat att Östersundomområdet inte behandlas i Nylandsplanen, att depåerna för tung spårtrafik och de områden som ingår i myrskyddsprogrammet tas med på plankartan och att områdena för handel utan begränsningar av affärens art ändras till områden för utrymmeskrävande handel.

Förslagen till etappplansplaner färdigställdes i enlighet med bemötandena och lades fram till påseende i oktober–november 2019. Det inkom över 500 anmärkningar, till vilka utarbetades bemötanden som landskapsstyrelsen godkände i februari–mars 2020. Utifrån anmärkningarna gjordes några små innehållsmässiga och tekniska ändringar i planförslagen, bland annat planeringsbestämmelsen för depåerna för tung spårtrafik kompletterades och några justeringar

gjordes i avgränsningar av skyddsområden. Avsikten är att Nylandsplanen i sin helhet ska godkännas av landskapsfullmäktige sommaren 2020.

Växelverkan och konsekvensbedömningen har skett kontinuerligt som en del av planarbetet. Konsekvenserna har också bedömts i separata konsekvensutredningar. I kapitel 8 beskrivs närmare om växelverkan i samband med Nylandsplanen och i kapitel 7 beskrivs närmare om hur konsekvenserna har bedömts.

10.5 Anmälnings- och samrådsförfarande med Estland

I Helsingforsregionens etappplansplan ingår en riktgivande sträckning för en trafikunnel från Helsingfors till Tallinn och den är en betydande strategisk trafikled mellan Finland och Estland. Planeringen och genomförandet av denna trafikled kräver ett tätt samarbete mellan staterna.

När planen utarbetas ska resultaten av samråden mellan staterna beaktas enligt 206 b § i markanvändnings- och bygglagen. Som en del av anmälnings- och samrådsförfarandet mellan Finland och Estland enligt 206 a och b § i MBL underrättade Finlands miljöministerium den 13 november 2018 Estlands miljöministerium om utarbetandet av Nylands landskapsplan, och den 29 november 2018 uttryckte Estland sin önskan om att delta i planarbetet.

I förlagsfasen skickade Finlands miljöministerium den 22 oktober 2019 Helsingforsregionens etappplansplan inklusive planbeskrivningen och bilagorna till Estlands miljöministerium. Materialet omfattar planförslaget och en miljörapport som hänvisas till i artikel 10.2 i Europaparlamentets och rådets direktiv om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan (det så kallade SEA-direktivet).

Estlands miljöministerium höll materialet till Helsingforsregionens etappplansplan offentligt framlagt 31.10–28.11.2019. Estlands finansministerium, hälsoverk och miljöverk har gett sina utlåtanden till Estlands miljöministerium som bifogade utlåtandena till det svar som ministeriet gav till Finlands miljöministerium den 20 december 2019. Innehållet i dessa utlåtanden har presenterats för Nylands landskapsstyrelse och man har utarbetat ett bemötande med anledning av utlåtandena.

Estland konstaterar i sitt svar bland annat att Estland anser det vara nödvändigt att koppla den planerade järnvägstunneln till Rail Baltica-järnvägen när det gäller både passagerartrafik och godstrafik. Projektet med en järnvägstunnel mellan Finland och Estland kommer sannolikt att ha väsentliga miljökonsekvenser som överskrider statsgränserna, och de ökande trafikmängderna belastar infrastrukturen och flygplatsen. Bland annat ökande buller och luftföroreningar har konsekvenser för miljön och därmed också för invånarnas hälsa. Ett omfattande myndighetssamarbete mellan två stater behövs redan då funktionerna planeras, och de åtgärder som förebygger klimatförändringen ska främjas vid olika skeden av utvecklingsarbetet.

I 206 b § i markanvändnings- och bygglagen konstateras följande: "När planen utarbetas ska resultaten av samråden mellan staterna beaktas." Utifrån svaret från Estlands miljöministerium genomfördes en samrådsprocess mellan Finland och Estland som avses i SEA-protokollet. Processen upphörde i och med Estlands svar av den 3 mars 2020. Enligt svaret är bedömningen av de konsekvenser för Estland som överskrider statsgränserna, vilken gjordes i samband med utarbetandet av landskapsplanen, tillräcklig när man beaktar landskapsplanens roll som en översiktlig planeringshandling och planbeteckningens översiktliga nivå. På grund av det internationella samrådet är det därför inte nödvändigt att komplettera den konsekvensbedömning som gjordes i samband med utarbetandet av planen.

I samband med färdigställandet av planförslaget dokumenterar Nylands förbund det samrådsförfarande som genomfördes mellan Estland och Finland och dess centrala innehåll och beaktar resultaten i planen. Efter att planen har godkänts underrättar Finlands miljöministerium Estland om beslutet om godkännande i enlighet med SEA-direktivet.

10.6 Aktuella planeringsprocesser i Nyland

MBT 2019-planen

MBT 2019-planen för Helsingforsregionen godkändes på våren 2019. Planen utarbetades samtidigt som Helsingforsregionens etapplandskapsplan. Vad gäller MBT 2019-planens noggrannhetsnivå placerar den sig mellan landskaps- och generalplanerna. Det är fråga om en översiktlig plan för Helsingforsregionens framtida struktur som tar fasta vid viktiga knutpunkter, placeringen av boende och arbetsplatsbyggande samt trafiknätet. Det är fråga om en översiktlig plan för Helsingforsregionens framtida struktur som tar fasta vid viktiga knutpunkter, placeringen av boende och arbetsplatsbyggande samt trafiknätet. Planeringen grundar sig på statens och kommunens gemensamma avtal om markanvändning, boende och trafik för 2016–2019. Avsikten är att planen ska godkännas i början av 2019.

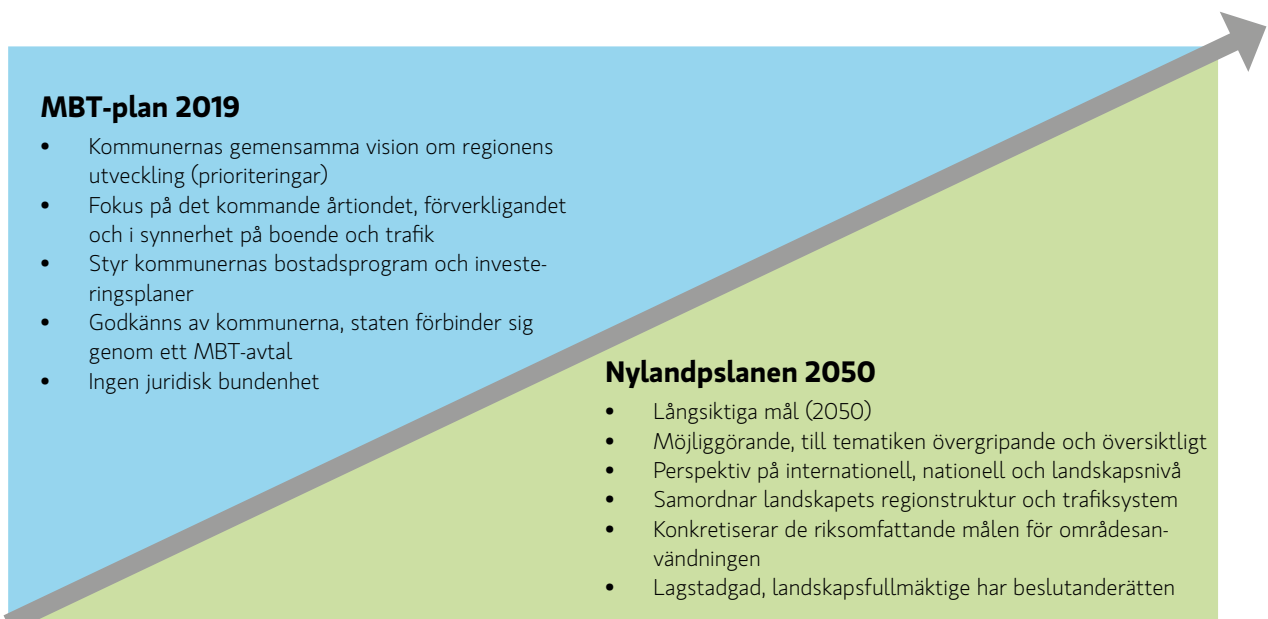


Bild 50. En jämförelse av MBT 2019-planen och Nylandsplanen.

MBT 2019 tar fokus på planeringen av sådana projekt för markanvändning, boende och trafik som förverkligas senast år 2030, men den omfattar också en planeringsdel som sträcker sig till år 2050. Prioriteringen av projekten som ingår i planen styrs av målsättningarna som ställts upp för regionens utveckling och måtarna och målnivåerna i anslutning till dem som kretsar kring att regionen ska vara koldioxidsnål, lockande, livskraftig och välmående. Utgångspunkten är att Helsingforsregionen år 2050 har 2 miljoner invånare och 1,05 miljoner arbetsplatser, vilket betyder att man i MBT 2019-planen precis som i Nylandsplanen förbereder sig för en kraftig tillväxt i Helsingforsregionen.

I jämförelse med MBT-planen ligger Nylandsplanens tyngdpunkt på år 2050, det vill säga längre bort i framtiden. Nylandsplanen har mer övergripande ämnesområden än MBT 2019-planen, samtidigt som den också är mer möjliggörande och översiktlig. Då Nylandsplanen är mer långsiktig än MBT 2019 ger den också mera spelrum och större möjligheter till alternativa metoder för att förverkliga projekt i anslutning till markanvändning, boende och trafik.

MBT 2019 är mer konkret än landskapsplanen och dess huvudfokus ligger på projekt för markanvändning, boende och trafik som ska förverkligas under det kommande årtiondet. I Nylandsplanen prioriteras samordningen av hela Nylands regionstruktur och trafiksystem samt perspektiven ur internationell, riksomfattande och landskapsnivå. Den lagstadgade landskapsplanen konkretiserar de riksomfattande målen för områdeanvändningen som regionala lösningar. Landskapsplanen godkänns av landskapsfullmäktige och den styr den mer detaljerade planeringen i kommunerna, såsom general- och detaljplanerna. MBT 2019-planen har godkänts i kommunerna och planen är inte juridiskt bindande. Den styr ändå kommunernas bostadsprogram och investeringsplaner.

Trafiksystemplaneringen som ingår i MBT 2019-planen är lagstadgad. Den del av planen som gäller trafiksystemet utgör utgångspunkten för trafiklösningarna i landskapsplanen, och därför har man ansett det vara ytterst viktigt att Helsingforsregionens etapplandskapsplan och MBT 2019-planen samordnas. Samarbetet har varit kontinuerligt i alla skeden av utarbetandet av planerna och man har ordnat möten med sakkunniga och workshoppar.

Havsplanering

Parallellt med utarbetandet av Nylandsplanen bereder Nylands förbund också tillsammans med Kymmenedalens förbund en havsplan. Havsplanen skildrar de finska kustlandskapsförbundens gemensamma syn på hur havsområdena kan nyttjas på ett hållbart sätt. Till sin karaktär är havsplanen en översiktlig plan utan rättsverkningar och den har i uppgift att styra användningen av havsområdena. Planernas beredningsfas pågår fram till år 2020. Planerna ska vara klara senast 31.3.2021.

Sammanlagt utarbetas tre havsplaner, utöver vilka även Åland bereder en egen plan. Nylands förbund utarbetar tillsammans med Kymmendalens förbund en plan för Finska viken. Ändringen i markanvändnings- och bygglagen 482/2016 som grundar sig på ramdirektivet om havsplanering 2014/89/EU förpliktar till att utarbeta en havsplan.

Havsplanens planeringsområde sträcker sig från strandlinjen till den ekonomiska zonens yttre gräns. Planeringen främjar en hållbar utveckling och ökning av olika former av användning av havsområdet. Samtidigt är målet en hållbar användning av naturresurserna och att uppnå en god status för havsmiljön. Ett centralt mål för planeringsarbetet är att identifiera vilken potential det finns för så kallad blå tillväxt på respektive havsområde.

I Finska viken hänför sig den blåa tillväxten i första hand till en ökning av sjötrafiken och regionens omfattande turismmöjligheter. Sjötrafiken mellan Helsingfors och Tallinn är en betydande nämnare vad gäller såväl godstrafiken och turismen som arbetspendlingen. Utmaningar medför ändå havets dåliga status. Försvarsmaktens behov begränsar också användningen av havsområdena, men då behoven förändras kan de i vissa fall erbjuda nya möjligheter för att utveckla nyttjandet av skärgården.

Havsplaneringsprocessen har inte haft någon större inverkan på innehållet i Nylandsplanen 2050. De utvecklingsprocesser som har identifierats i havsplanen och tillhörande planeringsbehov kan beaktas i samband med den följande landskapsplaneomgången och i tillämpliga delar också i samband med landskapets övriga strategiska planering, till den del som de nuvarande planerna inte täcker dessa behov.



11. ANALYSREDSKAP SOM ANVÄNTS I PLANARBETET

Centralortsanalys

Vid Nylands förbund genomfördes år 2018 en centralortsanalys som skildrar var centrumen i Nyland finns, hur stora centrumområdena är samt hur mångsidiga tjänster de erbjuder i nuläget. Analysen har gjorts utifrån geografisk information och den grundar sig på en riksomfattande avgränsning av centrumområden som Finlands miljöcentral har utfört. Med hjälp av klassificeringen är det också möjligt att åskådliggöra vilken roll centrumen har i förhållande till de andra centrumen.

Avgränsningen av centrumområdena grundar sig på tre nämnare på områden (rutor) på 250 x 250 meter. Nämnarna är antalet invånare, antalet arbetsplatser inom centruminriktad verksamhet och antalet arbetsplatser inom detaljhandeln. Därtill har man beaktat hur mångsidiga centrumområdets privata och offentliga tjänster är.

Som ett resultat av analysen har man tagit fram åtta olika klasser för centrumområden. Klasserna 8, 7, 6, 5, 4 och 3 uppfyller kriterierna för ett centrumområde och således bildar ett centrum. De mångsidigaste centrumen (klasserna 7–8) omfattar förutom centrumen

i huvudstadsregionen även så gott som alla Nylands städer och kommunernas största tätorter. Små kommuncentrum och servicekoncentrationer, som i analysen inte har stigit fram som egentliga centrum har identifierats med hjälp av kriterier för antalet arbetsplatser inom detaljhandeln.

IPM

IPM (Integrated Planning Model) är en simuleringsmodell för markanvändningen som grundar sig på en flerkriterieanalys som utgår från geografisk information. WSP Sverige har utvecklat verktyget i samband med utarbetandet av en markanvändningsplan för Stockholmsregionen (RUF5). En central utgångspunkt för simuleringen är en sam användning av olika uppgifter som beskriver miljöns olika egenskaper, en planeringsmodell för markanvändningen (IPM) och en regional trafikmodell. Före simuleringen ska man utvärdera hur kraftigt miljöns särdrag (så kallade lägesvariabler) inverkar som faktorer som driver på eller begränsar markanvändningen. Genom att ändra de olika lägesvariablernas viktcoefficienter kan man testa hur olika strategier inverkar på tyngdpunkterna för markanvändningen.

Uppgifterna i anslutning till lägesvariablerna är bundna till rutor på 250 x 250 meter som täcker Nylands område. Varje ruta innehåller uppgifter om områdets tillgänglighet, miljövärden eller -störningar, centrumnätet och andra faktorer. IPM ger en möjlighet att fastställa kvantiteten av och med samma mått jämföra vilken inverkan variabler och egenskaper som är bundna till ett visst geografiskt läge har som en lockande eller begränsande faktor vad gäller markanvändningen på respektive rutområde.

I planläggningen på landskapsnivå används IPM-simulering i första hand för att ta fram jämförbara alternativ som berör markanvändningen. Med hjälp av IPM kan man till exempel testa vilken inverkan olika framtidsscenarioer har på region- och samhällsstrukturens utveckling. Verktyget anger hur många kvadratmeter våningsyta som de nya invånarna och arbetsplatserna i framtidsscenarioerna förutsätter på de områden som med tanke på lägesvariablerna är

lämpligast. IPM simulerar tillväxt och är därför ett användbart redskap på områden där tillväxttrycket medför utmaningar som gäller samhällsstrukturens enhetlighet och funktionsduglighet.

IPM resulterar inte i någon färdig plan för markanvändningen, utan skildrar den strategi som testas på ett sätt som kan mätas, lokaliseras och visualiseras. IPM-simuleringen ger en mångsidigare konsekvensbedömning i samband med planeringen och ger möjlighet till att snabbt göra ändringar i strategiernas egenskaper som testas samt till olika känslighetsgranskningar.

» **Läs mer:** [IPM-verktyget sparrar planläggningen på landskapsnivå](#)

Tillgänglighetsanalys (SAVU)

En tillgänglighetsanalys (SAVU) är en analys som grundar sig på geografisk information och som omfattar hela Nylands landskap. I analysen beskrivs med hjälp av olika zoner den regionala tillgängligheten för olika områden utifrån möjligheterna att använda kollektivtrafik och att gå och cykla. Syftet med metoden är att identifiera sådana områden i Nyland som är de bästa utvecklingsobjekten för markanvändningen med tanke på hållbara färdvägar. Tillgänglighetszonerna utgår från den helhet och växelverkan som markanvändningen, trafiksystemet och människornas färdvanor bildar. Metoden har utvecklats av Strafica Oy och den har tidigare utnyttjats i arbetet med Helsingforsregionens trafiksystem.

Utöver tillgänglighetszonerna gjordes också en analys av tillgänglighetsvärdena på områden (rutor) på 250 x 250 meter. Tillgänglighetsvärdena har utnyttjats i olika skeden av planeringen, bland annat som bakgrund till IPM-analyserna (se föregående avsnitt) i form av lägesvariabler i anslutning till hållbara färdvägar. Förutom för hållbara färdvägar tog man även fram tillgänglighetsvärden som gäller personbilstrafiken. I bägge granskningarna beaktades tillgängligheten till boende och arbetsplatser.

» **Läs mer:** [Analyser av tillgängligheten i Nyland \(SAVU\)](#)

Zonation

Zonation är en metod som utgår från geografiska data och som Helsingfors universitet har utvecklat för att identifiera värdefulla naturområden. Metoden grundar sig på en ekologisk analys, med hjälp av vilken det är möjligt att granska information som berör en stor mängd naturvärden och ställa uppgifterna i förhållande till varandra samt i förhållande till övriga uppgifter om markanvändningen.

I Zonation-analyserna som gjordes inför arbetet med etappplansplan 4 för Nyland prioriterades Nylands naturvärden med de främsta data som fanns tillgängliga och som täcker hela området (data om livsmiljö och arter). Prioriteringen grundade sig förutom på naturuppgifter även på uppgifter och uppskattningar om människans inverkan på naturen. Som ett resultat av analysen identifierades områden med en sammanhängande och mångsidig natur samt områden som till sina naturvärden är svagare. Analysresultatet bekräftades genom att man jämförde det med skyddsområden och sådana naturobjekt på landskapsnivå som tidigare identifierats. Det rutbaserade material över områden som är värdefulla med tanke på naturens mångfald som Zonation-analysen resulterade i ingick i bilagorna till etappplansplan 4.

I arbetet med Nylandsplanen tillämpades prioriteringen av naturens särdrag som gjordes i Zonation-analysen för att genomföra en ny utredning av det ekologiska nätverket på landskapsnivå i Nyland. I utredningens resultat har man identifierat följande element i det befintliga ekologiska nätverket: vidsträckta helheter med nätverk, olika typer av ekologiska förbindelser, förbindelser som sträcker sig över landskapsgränser och behov av att återskapa förbindelser.

I arbetet med Nylandsplanen har Zonation-analysens resultat utnyttjats när behov av grönförbindelser har fastställts, planens naturkonsekvenser har bedömts samt när värdefulla naturobjekt på landskapsnivå har identifierats.

» **Läs mer: Nylands ekologiska nätverk enligt Zonation-analyser**

Kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland

De enhetliga kriterierna för värdefulla naturmiljöer i Nyland har utvecklats i samband med arbetet med etappplansplan 2 för Nyland (LAKU-kriterierna, 2012). För särdragen som kännetecknar varje naturtyp har fastställts kriterier som ska uppfyllas för att naturtypen ska vara värdefull på landskapsnivå. Naturobjektets värde kan stiga till exempel till följd av förekomsten av utrotningshotade arter och arternas mångfald, objektets omfattning och läge i förhållande till andra värdefulla naturobjekt och det ekologiska nätverket på landskapsnivå. I arbetet med Nylandsplanen har kriterierna för värdefulla naturmiljöer använts som ett redskap för att identifiera värdefulla naturobjekt på landskapsnivå.

» **Läs mer: Kriterier för värdefulla naturmiljöer i Nyland**



12. KARTBILAGOR OCH BILAGSMATERIAL

12.1 Kartbilagor

Kartbilagorna är en del av planbeskrivningen, men de har sammanställts som ett eget material. Kartbilagorna framställs i form av förminskningar i storlek A4 och A3 och de är inte i skala. En del av kartbilagorna innehåller beteckningar med rättsverkningar, men själva kartbilagorna är utan rättsverkningar.

I de förtydligande kartbilagorna anges separat särskilda beteckningshelheter som också finns på plankartan som ska godkännas. I kartbilagorna som ger bakgrund anvisas bland annat bakgrundsmaterialet som använts i planarbetet, till exempel utredningar om ämnesområden som inte behandlas som en egen helhet i planen.

Färdsätt och logistik: Kartserie L

- Kartbilaga L1, Logistik (ger bakgrund)
- Kartbilaga L2, Kollektivtrafik (ger bakgrund)
- Kartbilaga L3, Helsingfors-Vanda flygplats hinderbegränsande ytor (ger bakgrund)

Närings- och handel: Kartserie K

- Kartbilaga K1, Områden för handel i landskapsplanen (förtydligande)
- Kartbilaga K2, Landskapsplanebeteckningar för styrningen av handeln (förtydligande)
- Kartbilaga K3, Utvecklingsobjekt för marksubstanshantering (förtydligande)

Miljöns tillgångar och dragningskraft: Kartserie V

- Kartbilaga V1, Landskapsplanens grönstruktur (förtydligande)
- Kartbilaga V2, Skyddsområden (förtydligande)
- Kartbilaga V3, Värdefulla naturobjekt på landskapsnivå som inte anges på plankartan (ger bakgrund)
- Kartbilaga V4, Rekreationsområden och målområden för rekreativ bruk (förtydligande)
- Kartbilaga V5, Ändringar som gäller små objekt på rekreativområden (förtydligande)
- Kartbilaga V6, Behov av grönförbindelse (förtydligande)
- Kartbilaga V7, Värdefulla geologiska formationer (förtydligande)
- Kartbilaga V8, Helsingforsregionens grönbälte (förtydligande)
- Kartbilaga V9, Fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt (ger bakgrund)
- Kartbilaga V10, Fornlämningar och inventeringarnas beräknade omfattning (läget för 2011) samt områden som har inventerats 2010–2018 (ger bakgrund)
- Kartbilaga V11, Nationellt värdefulla landskapsområden och nationalstadsparker (ger bakgrund)

- Kartbilaga V12, Byggda kulturmiljöer av riksintresse och objekt som hör till Unescos världsarv (ger bakgrund)
- Kartbilaga V12a-f, Byggda kulturmiljöer av riksintresse och objekt som hör till Unescos världsarv, delförstoringar a-f (ger bakgrund)
- Kartbilaga V13, Kulturmiljöer av intresse på landskapsnivå (ger bakgrund)

Energi och teknisk försörjning: Kartserie E

- Kartbilaga E1, Nylands kraftlednings- och naturgasnät (ger bakgrund)
- Kartbilaga E2, Nylands vattenförsörjningsnät – Vattenanskaffningssystem (ger bakgrund)
- Kartbilaga E3, Nylands vattenförsörjningsnät – Avloppssystem (ger bakgrund)
- Kartbilaga E4, Helhetslösning för avfallshanteringen i Nyland (ger bakgrund)

Miljöolägenheter och säkerhet: Kartserie Y

- Kartbilaga Y1, Seveso-objekt och konsultationszoner (ger bakgrund)
- Kartbilaga Y2, Skjutbanor och flygplatser för småplan (ger bakgrund)

12.2 Bilagsmaterial

I planbeskrivningens bilagsmaterial beskrivs närmare vissa planlösningar eller deras bakgrund. Bilagsmaterialet finns endast på finska.

1. Beskrivningar av behov av grönförbindelse
2. Naturskyddsområdenas objektsinformation
3. Beteckningar som upphävs och karta över beteckningar som upphävs
4. Konsekvenser för områden som ingår i Natura 2000-programmet

13. KÄLLOR

13.1 Nylandsplanens bakgrundsutredningar

Allmänna utredningar eller utredningar som berör flera teman

Asiantuntija-artikkelit tulevaisuuden haasteista ja kehityssuunnista Uusimaa-kaavan 2050 taustaksi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 181 - 2017

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 – 2017.

Uudenmaan rakennemallit 2050. Uudenmaan liiton julkaisuja E 191 – 2017.

Uudenmaan 1. vaihemaakuntakaavan selvitykset (selvitysten sähköiset versiot teemoittain)

Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavan selvitykset (selvitysten sähköiset versiot teemoittain)

Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan selvitykset (selvitysten sähköiset versiot teemoittain)

Uusimaa-kaavan 2050 kehityskuvat. Uudenmaan liiton julkaisuja E 200 – 2018.

Uusimaa-kaavan 2050 luonnoksen asiantuntija-arvioinnit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 203 – 2018.

Uusimaa-kaavan 2050 arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 225 – 2019.

Uusimaa 5.0 – Uudenmaan tulevaisuustarkastelu 2050. Uudenmaan liiton julkaisuja E 182 – 2017.

Uusimaa-kaavan 2050 väestöprojektion toteutumisen arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 214 – 2019.

Hållbar styrning av tillväxten

Keskusta-alueiden tunnistaminen ja luokittelu Uudellamaalla – Menetelmäkuvaus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 212 – 2018.

Keskustojen vetovoima – näkökulmia Uudenmaan keskuksiin nyt ja tulevaisuudessa. Uudenmaan liiton julkaisuja E 190 – 2017.

Kuntien kaavavarannot ja pitkän aikavälin rakentamisen potentiaalit vuoteen 2050. Uudenmaan liitto ja Helsingin kaupunki.

Maankäytön mallinussuomenetelmä IPM Uudellamaalla – Menetelmäkuvaus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 211 – 2018.

Uudenmaan kaupan palveluverkon kehitys ja vertailu. Uudenmaan liiton julkaisuja E 171 – 2016.

Uudenmaan keskusprofiilit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 197 – 2018.

Uusimaa-kaavan 2050 arviointi: Kestävä alue- ja yhdyskuntarakenne. Uudenmaan liiton julkaisuja E 225 – 2019.

Uudenmaan keskusverkko. Uudenmaan liitto 2012.

Selvitys IPM-suunnittelumallin toimintaperiaatteista ja tietovarannoista. Uudenmaan liiton julkaisuja E 177 – 2016.

Färdsätt och logistik

Etelä-Suomen käytäväverkoston profiloitiselvitys. Uudenmaan liiton julkaisuja E 183 – 2017.

Etelä-Suomen liikennekäytävien logistiikkaselvitys. Uudenmaan liiton julkaisuja E 185 – 2017.

Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta. Uudenmaan liiton julkaisuja E 170 – 2016.

FinEst Link 2018. **Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study, Final report.** Publication of Helsinki-Uusimaa Regional Council C 84 – 2018.

FinEst Link - Linjausvaihtoehdot. Uudenmaan liitto 2019.

Helsinki-Vantaan lentoaseman merkitys ja vaikutukset Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 188 – 2017.

Lentoradan vaikutusten arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 204 – 2018.

Lentoradan laaja-alaiset ja välilliset vaikutukset. Uudenmaan liitto ja Liikennevirasto 2018.

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus. Uudenmaan liiton julkaisuja E 207 – 2018.

Liikenteen ja maankäytön toteuttamisohjelma: Asiantuntija-arvioinnit. Uudenmaan liiton julkaisuja E 224 – 2019.

Porvoon ja Lohjan suuntien joukkoliikenteen kehittämistarpeet pääkaupunkiseudulla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 201 – 2018.

Ristikydön ja Kytömaan asemapaikkojen esiselvitys. Muistio 28.6.2018. Uudenmaan liitto 2018.

Tallinna-tunnelin vaikutusten arvioinnit: Strateginen ympäristövaikutusten arviointi, laaja-alaiset vaikutukset sekä vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Uudenmaan liiton julkaisuja E 228 – 2019.

TikkurilanPorvoon kaupunkiradan esiselvitys. Uudenmaan liiton julkaisuja E 216 - 2019.

Uudenmaan saavutettavuusanalyysit (SAVU). Uudenmaan liitto 2018.

Näringar och handel

Elinkeinojen ja innovaatiotoiminnan kehityskuva.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 138 – 2014.

Kaupan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten

arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 125 – 2013.

Kauppa ja keskuksat Uudellamaalla – Verkkokyselyn

analyysi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 215 – 2019.

Matkailun aluerakenne Uudellamaalla 2050

Uudenmaan liiton julkaisuja E 180 – 2017.

Matkailun edistämiskeinot maakuntakaavoituksessa.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 161 – 2015.

Matkailun ja vapaa-ajan asumisen vaikutukset kaupan liiketilatarpeeseen ja elinkeinoihin Uudellamaalla

Uudenmaan liiton julkaisuja E 143 – 2014.

Uudenmaan elinkeinotoimintojen nykytilanne ja

kehityssuunnat. Uudenmaan liiton julkaisuja E 141 – 2014.

Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten

arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 199 – 2018.

Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten

arviointi -selvitystyön herkkyytarkastelu. Uudenmaan liiton julkaisuja E 208 – 2018.

Uudenmaan palveluverkon mitoittaminen ja vaikutusten

arviointi -selvitystyön herkkyytarkastelun jatkoselvitys: Vaikutukset keskustoihin. Uudenmaan liiton julkaisuja E 220 – 2019.

Vähittäiskaupan saavutettavuus Uudellamaalla.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 195 – 2018.

Vähittäiskaupan palveluverkon vaikuttavuuden arviointi.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 209 – 2018.

Vähittäiskaupan saavutettavuuden ja asiointiliikkumisen

muutokset Uudellamaalla 2017–2050. Uudenmaan liiton julkaisuja E 210 – 2018.

Yritysten työllisyys toimialoittain Uudellamaalla vuonna

2014. Uudenmaan liiton julkaisuja E 172 – 2016.

Miljöns resurser och dragningskraft

Espoonlahti–Saunalahti Natura 2000 -alueen Natura-

arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 227 – 2019.

Helsingin seudun viherkehä – Mahdollisuuksien

toimintaympäristö. Uudenmaan liiton julkaisuja E 151 – 2015

Kahdeksan Natura 2000 -alueen Natura-tarveharkinta ja

neljän alueen Natura-arviointi. Uudenmaan liiton julkaisuja E 221 – 2019.

LAKU-kriteerien ja luontokohteiden tarkastelu Inkoossa ja

Kirkkonummella. Luontotieto Keiron Oy 2020.

Luonnonympäristöjen arvottamisen kriteerit

Uudellemaalle (LAKU). Uudenmaan liiton julkaisuja E 119 – 2012.

Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet (julkaisematon aineistopäivitys perustuen vuonna 2011 tehtyyn samannimiseen **selvitykseen**). Uudenmaan liitto 2017.

MLY-alueiden eli laajojen, yhtenäisten ja ekologisten verkostojen kannalta merkittävien metsätalousvaltaisten

alueiden kohdekuvaukset. Uudenmaan liiton julkaisuja E 164 – 2015.

Rantaradan varikkoalue. Kooste tarkasteluista: maisema, kulttuuriympäristö ja viheryhteydet. Uudenmaan liitto 4.10.2019.

Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyyseihin

perusteella. Uudenmaan liiton julkaisuja E 194 – 2018

Uudenmaan viherrakenne ja ekosysteemipalvelut,

EkoUuma-hankkeen loppuraportti. Uudenmaan liiton julkaisuja C 76 – 2015.

Uudenmaan viherrakenteen analysointi Zonation-

menetelmällä. Uudenmaan liiton julkaisuja E 145 – 2015.

Uusimaa-kaavan 2050 luontoselvityskohteiden 2017–

2018 maakunnallinen arvo. Koosteraportti. Uudenmaan liiton julkaisuja E 217 – 2019. Täydennetty 9/2019.

Uusimaa-kaavan luontovaikutusten arviointi Zonation-

analyyseihin perustuen. Uudenmaan liiton julkaisuja E 205 – 2018.

Energi

Energia- ja ilmastoasioiden taustaselvitys. Uudenmaan

liiton julkaisuja E 196 – 2018.

Energiaa auringosta - Vinkkejä teollisen mittakaavan

aurinkoenergian tuotantoon Uudellamaalla. Uudenmaan liitto 2017.

Hiihneutraali Uusimaa 2050 -tiekartta. Uudenmaan liiton

julkaisuja 150 – 2015.

Ilmastovaikutusten arviointi: Uudenmaan rakennemallit

2050. Uudenmaan liitto 2017.

Ilmastovaikutusten arviointi. Uusimaa-kaava 2050.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 226 – 2019.

Selvitys Uudenmaan metsäbioenergiapotentiaalın

nykytilasta ja tulevaisuudesta metsätalouden näkökulmasta. Uudenmaan liiton julkaisuja E 189 – 2017.

Uudenmaan aurinkoenergiaselvitys - Aurinkoenergian

tuotannon edistämisen mahdollisuudet Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 193 – 2017.

Uusimaa-kaavan 2050 ilmastovaikutusten arviointi.

Uudenmaan liiton julkaisuja E 206 – 2018.

Länsisalmi (Vantaa) – Anttila (Porvoo) 400+110 kilovoltin voimajohto - Taustaselvitys maakuntakaavaa varten. Fingrid Oy 2018.

Miljöstörningar

Uudenmaan ampumarataverkoston kehittämissuunnitelma. Uudenmaan liiton julkaisuja E 2018 – 2019.

Försvar och gränsbevakning

Puolustusvoimat Uudellamaalla ja Uudenmaan maakuntakaavoissa. Uudenmaan liiton julkaisuja E 202 – 2018.

13.2 Övriga utredningar och material som använts i planarbetet

Hållbar styrning av tillväxten

3 myths about the polycentric urban development. Bemine 2017.

Climate Change and Land. IPCC 2019.

Elävät kaupunkikeskukset. Suomen ympäristö 32/2012. Gehl, Jan. Cities for People. Island Press 2010.

Global Warming of 1.5 °C. IPCC 2018.

Green Building Council Finland 2016. <http://figbc.fi/kestavan-alueen-maarittely/>

Näköaloja kadunkulmalta: Kaupunkihistorian kirjoituksia. Kervanto-Nevalinna, A. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura 1993.

Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne. MAL 2019 suunnitelmaraportti. HSL Helsingin seudun liikenne 2019.

Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Suomalaisen liikkuminen. Liikennevirasto 2012.

Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne maakuntakaavoissa – arviointi valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vaikuttavuuden kannalta. Suomen ympäristö 2/2011.

Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990-2016. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018, Suomen ympäristökeskus 2018.

Kestävä yhdyskuntarakenne ja elinympäristö – Ympäristöklusterin neljännen ohjelmakauden tuloksia. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 97 2010.

Kestävät kaupunkiseudut. Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi. Suomen ympäristö 25/2011.

Kuuma-kuntien yhteinen kehityskuva. Pöyry Oyj 2012.

Regionala stadskärnor. Regionplane- och trafikkontoret. Rapport 1:2009.

Walkable city. Speck, J. Farrar, Straus and Giroux 2013.

Suurkaupungistumisen kaupunkitalouden vaikutus yleiskaavan visioon 2050. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2013:14.

The ecocity: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. Environment & Urbanization Vol 18(1): 67–85.

Urban sprawl in Europe. Joint EEA-FOEN report. EEA 11/2006.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategia 2025: Elinkeinoelämälle edellytyksiä ja asukkaille sujuvaa arkea. Uudenmaan ELY-keskus 2016.

Vaihtopaikkojen kehittämissuunnitelma. Helsingin seudun liikenne 2017.

Yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot (YKR). SYKE ja Tilastokeskus 2017.

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet Suomessa. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2013.

Färdssätt och logistik

ALLI-kartasto. Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus. Ympäristöministeriön julkaisuja 2013.

ESSI Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva. Liikenneviraston suunnitelmia 3 / 2017.

FinEst Bay Area 2018. www.poyry.fi/projektit/finest-bay-area. Pöyry PLC 2018.

Finavia 2019. Helsinki-Vantaan matkustajat 1998-2018. <https://www.finavia.fi/sites/default/files/documents/HEL%20matkustajat%201998-2018.pdf>

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma. HSL 8/2017.

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018.

Henkilöliikennetutkimus 2010-2011. Suomalaisen liikkuminen. Liikennevirasto 2012.

Itä-Suomeen suuntautuvien ratalinjauksien tarkasteluja. Väyläviraston julkaisuja 15/2019.

Junaliikenteen kaluston huolto- ja seisontataraidetarpeet sekä radan kunnossapidon aluetarpeet. Liikennevirasto 2017.

Kerava–Nikkilä-radon henkilöliikenteen tarkastelut. MAL2019. Loppuraportti 27.11.2018.

Keskeisen päätieverkon toimintalinjat. Liikenneviraston toimintalinjoja 1/2016.

Lentoaseman kaukoliikennetä, ratayhteysselvitys. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2010.

Lentorataselvitys. Liikennevirasto 2018. Julkaisematon selvitys.

Liikenneviraston vesiväyläluokitus. Liikennevirasto 2013.

Liikkumisen palveluiden tavoitteellinen palvelutaso. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 34/2016.

Lähiliikennevarikkoselvitys Espoon ja Kirkkonummen alueella – Esiselvitys. Väylävirasto 2019.

Nopea ratayhteys Helsingistä itään. Selvitys maakuntakaavaehdotusta varten. Liikenneviraston suunnitelmia 1/2012.

Nordic-Baltic Space Transnational Development Perspective. Urban Environment Publications 2019:9.

Pääkaupunkiseudun tieverkon jäsennöinti. Yhteenvetomuistio. Liikennevirasto 2018.

Pasila–Kerava-välin lisäraiteiden aluevaraus selvitys. Liikenneviraston suunnitelmia 2/2018.

Uudenmaan ELY-keskuksen liikennestrategia 2025: Elinkeinoelämälle edellytyksiä ja asukkaille sujuvaa arkea. Uudenmaan ELY-keskus 2016.

Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys. Uudenmaan ELY-keskus 2015.

Uudenmaan ELY-keskuksen merkittävän tieverkon palvelutasoselvitys. Uudenmaan ELY-keskus 2016.

Uudenmaan ELY-keskuksen joukkoliikenteen palvelutasomäärittely ja palvelutasopäätös vuosiksi 2017-2020. Uudenmaan ELY-keskus 2017.

Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö 2013.

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella. Uudenmaan ELY-keskuksen raportteja 131/2015.

Uudenmaan ELY-keskuksen maantieverkon seudullinen merkitys. Uudenmaan ELY-keskus 2015.

Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Ympäristöministeriö, Työ- ja elinkeinoministeriö, Liikenne- ja viestintäministeriö, Maa- ja metsätalousministeriö 2013.

Näringsar och handel

Alueelliset kehitysnäkymät. Työ- ja elinkeinoministeriö, Uudenmaan ELY-keskus 2016.

Palvelut ovat merkittävä osa kotitalouksien kulutusta. Tilastokeskus 2015.

Työmatkasukkulointi pääkaupunkiseudulla 2017. HSY Seutu- ja ympäristötieto. Tietoyhteistyöyksikkö 2017.

Tiivistävä kaupunkikehitys – Tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta. Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiön julkaisusarja 5/2016.

Verkkokauppa kaupunkiseudulla - selvitys nykytietämyksestä. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 42/2015.

Miljöns resurser och dragningskraft

Alueelliset hiilitasetiedot Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueelta. Suomen ympäristökeskus 2016.

Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services for Europe and Central Asia. IPBES 2018.

CORINE Land Cover 2018. Suomen ympäristökeskus 2019.

Kutistuva maailma. Elinympäristöjen häviämisen populaatioekologiset seuraukset. Hanski, I. Gaudeamus 2007.

Helsinki Metropolitan area green infrastructure plan. Holmila, L. Maisema-arkkitehtuurin diplomityö pääkaupunkiseudun vihreästä infrastruktuurista. 17.4.2018.

Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja 2019. Hyvärinen, E., Juslén, A., Kempainen, E., Uddström, A. & Liukko, U.-M. (toim.) Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus 2019.

Kansallinen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelma 2022. Maa- ja metsätalousministeriö 5/2014.

Kansallinen luonnonvarastrategia. Sitra 2009.

Kaupunkien täydennysrakentamisen ja viherrakenteen paikkatietopohjainen yhteensovittaminen. Näkökulmia, aineistoja ja menetelmä maankäytön suunnittelun tueksi. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 38/2016

Kestävät kaupunkiseudut – Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi. Suomen ympäristö 25/2011.

Kymmenen vuotta METSOa – Väliarviointi Etelä-Suomen metsien monimuotoisuuden toimintaohjelman ensimmäisestä vuosikymmenestä. 2019. Ympäristöministeriön julkaisuja 2019:4.

Luonnon puolesta – ihmisen hyväksi toimintaohjelma 2013-2020. Suomen luonnon monimuotoisuuden suojeleminen ja kestävä käytön toimintaohjelma. Ympäristöministeriö 2013.

Luonnon virkistyskäyttö Uudellamaalla ja pääkaupunkiseudulla. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 1/2019.

Luonnonvarakeskus 2020. **Arviot metsien tuotanto- ja käyttömahdollisuuksista maakunnittain.**

Luonnon virkistyskäyttö Uudellamaalla ja pääkaupunkiseudulla: Virkistyskäyttö- ja ulkoilutilastoja maankäytön suunnittelun tueksi. Sievänen, T., Neuvonen, M., Store, R. ja Suominen, J. 2019. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 1/2019. Luonnonvarakeskus 2019.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet. Tringa ry 2017.

Metsien hiilinielut otettava mukaan biotalouden kestävyystarkasteluihin. SYKE Policy Brief. 18.7.2016.

Metsät muuttuvassa maailmassa. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 1/2018.

Monimuotoisuudelle tärkeät metsäalueet Suomessa. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 9/2018.

Riista-aitaselvitys Uudenmaan ELY-keskuksen moottoriteille. Uudenmaan ELY-keskus: Raportteja 13/2018.

Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018.

Luontotyyppien punainen kirja. Osa 1: Tulokset ja arvioinnin perusteet. Kontula, T. ja Raunio, A. (toim.) 2018. Suomen ympäristö 5/2018. Suomen ympäristökeskus ja Ympäristöministeriö.

Sopeutumisen tila 2017. Ilmastokestävyyden tarkastelut maa- ja metsätalousministeriön hallinnonalalla. Luonnonvara- ja biotalouden tutkimus 18/2017.

Towards A Sustainable and Genuinely Green Economy. The value and social significance of ecosystem services in Finland (TEEB for Finland). The Finnish Environment 1/2015.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueellinen hirvieläinvaaraselvitys. Uudenmaan ELY-keskus: Raportteja 14/2014.

Uudenmaan kulttuuriympäristöstrategia 2018-2020. Uudenmaan ELY-keskus 2018.

Valtakunnallisesti arvokkaat kivikot. Julkaisematon aineistoluonnos. GTK 2017.

Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 4/2017.

Vesien tila hyväksi yhdessä. Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosiksi 2016–2021. Uudenmaan ELY-keskuksen raportteja 132/2015.

Viisi kärkeä kestävämpään kehitykseen. Riippumaton kestävä kehityksen asiantuntijajaneeli 7.10.2016. Sitra 2016.

Virtaa viherrakenteesta. Suuntaviivoja kaupunkiympäristön suunnitteluun. Viherympäristöliitto.

Energi

Alueelliset hiilitasetiedot Uudenmaan, Kanta-Hämeen ja Päijät-Hämeen alueelta. Suomen ympäristökeskus 2017.

Bioterminaalit – ratkaisu metsäbiotalouden logistiikkahaasteisiin Uudellamaalla. Suomen metsäkeskus 2018.

Teknisk försörjning

Etelä- ja Länsi-Suomen jätesuunnitelma vuoteen 2020. Suomen ympäristö 43/2009

Etelä- ja Länsi-Suomen jätesuunnittelun toteutumisen 1. väliarvio. Pirkanmaan ELY-keskus 06/2014

Kierrätyksestä kiertotalouteen. Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2023. Suomen ympäristö 01/2018

Uudenmaan vesihuollon kehittämisohjelman päivitys vaihe 1. Uudenmaan ELY-keskus. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 6.3.2014.

Uudenmaan vesihuollon kehittämisohjelma Osat 2 ja 3. Uudenmaan ELY-keskus. FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 17.4.2015

Valtakunnallinen jätesuunnitelma vuoteen 2023; Taustaraportti. Suomen ympäristö 3/2017.

Miljöstörningar

Kilpilahden suuronnettomuuksien huomioiminen maankäytön suunnittelussa - selvityksen päivitys. Gaia Consulting Oy 2018.

Markanvändnings- och bygglagen

Maankäyttö- ja rakennuslaki. 5.2.1999/132. Ympäristöministeriö 2000.

Maakuntakaavan sisältö ja esitystapa. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Opas 6. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -julkaisusarja. Ympäristöministeriö 2002.

Maakuntakaavan oikeusvaikutukset. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Opas 7. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -julkaisusarja. Ympäristöministeriö 2002.

Maakuntakaavamerkinnot ja -määräykset. Maankäyttö- ja rakennuslaki. Opas 10. Maankäyttö- ja rakennuslaki 2000 -julkaisusarja. Ympäristöministeriö 2003.

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Helsinki-Uusimaa Regional Council

Esterinportti 2 B • 00240 Helsinki • Finland
+358 9 4767 411 • toimisto@uudenmaanliitto.fi • uudenmaanliitto.fi