

# Konsekvensbedömning av havsområdesplanerna

Slutrapport September 2020

Jussi Airaksinen, Tuomas Raivio, Mari Saario,  
Fanny Suominen, Anu Vaahtera  
Gaia Consulting

Hanna Hannula, Elisa Lähde, Tuuli Rantala  
WSP Finland

HAVSPLANERING



EUROPEISKA HAVS-  
OCH FISKERIFONDEN



EUROPEISKA HAVS- OCH FISKERIFONDEN  
FINLANDS OPERATIVA PROGRAM  
2014-2020

*gaia*

**wsp**

# Innehåll

<b>1. Inledning</b>	<b>3</b>	<b>5. Resultat av den områdesvisa bedömningen</b>	<b>30</b>
<b>2. Bedömningsarbetets bakgrund</b>	<b>4</b>	5.1 Havsplan för Finska viken	30
<b>3. Bedömning av konsekvenser</b>	<b>6</b>	Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd	30
3.1 Behovet av bedömning	6	Miljökonsekvenser	31
Behovet av Natura-bedömning för havsplaner	6	Ekonomiska konsekvenser	32
3.2 Bedömningens mål	6	Samhällskonsekvenser	33
3.3 Genomförandet av bedömningen	7	5.2 Havsplan för Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet	34
3.4 Bedömningens begränsningar	8	Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd	34
<b>4. Branschspecifika konsekvenser</b>	<b>9</b>	Miljökonsekvenser	35
4.1 Skydd och vård av havsnaturen	9	Ekonomiska konsekvenser	36
Miljökonsekvenser	9	Samhällskonsekvenser	36
Ekonomiska konsekvenser	10	5.3 Havsplan för norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken	37
Samhällskonsekvenser	10	Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd	37
4.2 Havsbaserad vindkraft	12	Miljökonsekvenser	39
Miljökonsekvenser	12	Ekonomiska konsekvenser	39
Ekonomiska konsekvenser	12	Samhällskonsekvenser	40
Samhällskonsekvenser	13	<b>6. Planens helhetskonsekvenser</b>	<b>42</b>
4.3 Maritim logistik	15	Miljökonsekvenser	42
Miljökonsekvenser	15	Samhällskonsekvenser	48
Ekonomiska konsekvenser	16	Att minska de negativa konsekvenserna	48
Samhällskonsekvenser	17	<b>7. Slutledningar och rekommendationer</b>	<b>50</b>
4.4 Marin industri	17	Att stärka de positiva konsekvenserna	50
Miljökonsekvenser	17	Rekommendationer	51
Ekonomiska konsekvenser	17	<b>Bilaga 1: Utlåtande om behovet av en Naturabedömning av havsplanerna</b>	<b>52</b>
Samhällskonsekvenser	18		
4.5 Fiske	19		
Miljökonsekvenser	19		
Ekonomiska konsekvenser	19		
Samhällskonsekvenser	20		
4.6 Vattenbruk	21		
Miljökonsekvenser	21		
Ekonomiska konsekvenser	22		
Samhällskonsekvenser	22		
4.7 Turism och rekreation	24		
Miljökonsekvenser	24		
Ekonomiska konsekvenser	25		
Samhällskonsekvenser	25		
4.8 Kulturarv	27		
Miljökonsekvenser	27		
Ekonomiska konsekvenser	28		
Samhällskonsekvenser	28		
4.9 Blå bioteknik och innovationer inom den blå bioekonomin	28		
4.10 Utvinningsbranschen	29		
4.11 Försvaret	29		

# 1. Inledning

Den här rapporten är en sammanställning över resultaten av konsekvensbedömningen av havsplanerna. Utkasten till de tre havsplanerna som uppgjorts för Finlands havsområde jämte betecknings- och zonkort har använts som material i bedömningsarbetet. Koordinationsgruppen för havsområdesplaneringen har sammanställt planutkast samtidigt som bedömningsarbetet har fortskridit. Bedömningsarbetets resultat kan användas som bakgrundsinformation under remissförfarandet för planutkastet våren 2020.

Havsplaneringsprocessen har utformats i samarbete med intressegrupper. Processen påbörjades med ett scenarioarbete. Utifrån detta upprättades tillsammans med intressegrupperna, den hållbara visionen för Finlands havsområde 2050, samt mål och vägkartor för planeringsområdena 2030.

Genom en konsekvensbedömning av planerna, ges ett stöd för beslutsfattandet och den kan användas i uppdateringsarbetet av planerna, som ska göras med minst tio års intervall. Konsekvensbedömningen kan även användas i de kommande sektor- eller områdesspecifika planeringsprocesserna för havsområdena. Även olika aktörer inom havsområdena kan använda informationen från konsekvensbedömningen vid planering av den egna verksamheten.

I början av bedömningsrapporten lyfts i kapitel 2 bedömningsarbetets bakgrund för havsplanerna fram. I kapitel 3 beskrivs behovet av ett bedömningsarbete, målen som satts upp för arbetet samt en beskrivning över de metoder som använts. Dessutom har begränsande faktorer som påverkat bedömningen lyfts fram.

Bedömningens resultat presenteras i kapitel 4–6. I kapitel 4 beskrivs konsekvenserna av havsplanerna för de olika branscherna inom havsplaneringen. De branscher som granskats är skydd och vård av havsnaturen, havsbaserad vindkraft, maritim logistik, sjöfartsindustri, fiske, vattenbruk, turism och rekreation, kulturarv, blå bioteknik och innovationer inom blå ekonomi, utvinningsbranschen samt försvaret. Kapitel 5 presenterar resultaten för den områdesspecifika bedömningen för tre planeringsområden: 1) Finska viken, 2) Skärgårdshavet och Bottenhavets södra del, samt 3) Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken. Resultatet av den områdesspecifika bedömningen kommer att användas separat, som självständiga delar ur denna rapport. En del av bedömningsarbetets resultat är kongruenta för alla områden och då upprepas observationerna separat för varje del. I kapitel 6 presenteras resultatet av bedömningsarbetet om havsplanens helhetskonsekvenser.

I kapitel 7 dras slutligen allmänna slutsatser samt centrala rekommendationer för havsplaneringsprocessen.

Bedömningsarbetet har uppgjorts på uppdrag av Egentliga Finlands förbund i januari–april 2020. Bedömningen har uppgjorts av Jussi Airaksinen, Tuomas Raivio, Mari Saario, Fanny Suominen och Anu Vaahtera från Gaia Consulting samt Hanna Hannula, Elisa Lähde och Tuuli Rantala från WSP Finland.

## 2. Bedömningsarbetets bakgrund<sup>1</sup>

Uppgifterna i det här kapitlet baserar sig utöver officiella källor även på en intervju med den representant från miljöministeriet, som är ansvarig för havsplaneringen.

Tidigare har nyttjandet av havsområden planerats genom bland annat landskaps- och generalplanläggning samt olika sektorspecifika åtgärdsprogram såsom exempelvis en plan för lokaliseringsstyrning för fiskodling, havsvårdsplan samt vattenvårdsplaner för kustområdena. Strategi- och programarbetet för havsområdena har utöver dessa nationella planer även utförts inom EU (bl.a. Östersjöstrategin, strategin 'blå tillväxt' och integrerad havspolitik) samt i HELCOM.

I havsplaneringen planeras för första gången koordinerat havets områdesanvändning i sin helhet inom territorialvatten och inom Finlands ekonomiska zon. Skyldigheten att utföra en havsplanering grundar sig på direktivet för havsplanering (2014/89/EU), som verkställs av markanvändnings- och bygglagen 132/1999 enligt kap. 8 a samt statsrådets förordning om havsplanering (816/2016). Havsplanering är ett EU-rättsligt åtagande för medlemsstaterna.

Målen för havsplaneringen har fastställts i markanvändnings- och bygglagen 67a. 1 § vars syfte är att främja hållbar utveckling och tillväxt för olika användningsområden i havsområdet, hållbar användning av havsområdets naturresurser och god status för den marina miljön. I havsplaneringen eftersträvas detta genom att behoven för de olika användningsområdena samordnas så att marina miljöer och ekosystem kan skyddas och till och med förbättras. Dessa mål har konkretiserats bland annat i den hållbara visionen för Finlands havsområde 2050 och i planeringsområdenas mål och vägkartor 2030 som har producerats under havsplaneringsprocessen. Med havsplaneringen eftersträvas att främja en god status i den marina miljön, att öka antalet marina arbeten och tillväxt av blå ekonomi, såsom produktion av förnybar energi och livsmedelsproduktion.

Juridiskt sett, kan havsplaneringens mål vara att havsplanerna har utarbetats i samarbete inom en given tidsfrist och att havsplanerna innehållsmässigt uppfyller lagstadgade krav, d.v.s. att de har upprättats för alla erforderliga områden och att hänsyn i dem har tagits till alla planeringssektorer som avses i markanvändnings- och bygglagen 67 a 2 §. I processen har dessutom utvinningsbranschen, sjöfartsindustrin, blå bioteknik samt kulturarv beaktats.

Havsplaneringen eftersträvar att vara i linje med övriga program, strategier och sektorspecifika planering

med anknytning till Östersjön. Sektorbaserade planer och strategier sinsemellan kan emellertid ha motstridiga mål. De här olikheterna kan inte havsplaneringen lösa, men den kan belysa det samordnade arbetet inom de här planeringsinstrumenten. Å andra sidan har förhoppningar ställts om att havsplaneringen i framtiden ska kunna förebygga dessa konflikter. I förarbetet med lagstiftningen för havsplaneringen understryks att det allmänna målet för havsplaneringen är samordning av olika verksamheter, att lösa eventuella konflikter och att främja blå tillväxt.<sup>2</sup>

I Finland är havsplanerna strategiska och allmänna planer utan rättsverkan. De styr inte på ett bindande sätt planläggningen eller projektstillstånd enligt olika sektorlagar. Havsplaneringen är inte en del av planeringssystemet för områdesanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen och placerar sig inte heller hierarkiskt ovanför övriga planeringsinstrument. Inom havsplanering eftersträvas att samordna behoven för områdesanvändning hos de olika branscherna med målen för en god status i den marina miljön.

I det här skedet är det fortfarande till viss del oklart hur planerna kommer att påverka olika samhällssektorer och administrativa processer. Planernas övergripande konsekvenser visar sig först på längre sikt.

Havsplanering innebär inte att bindande reservationer av områden sätts upp eller att en begränsning av områdesanvändningen eftersträvas. Utgångspunkten för planeringen är istället att identifiera havsområden med potential för utveckling av havsnäringsämnen samtidigt som man stödjer en god status i den marina miljön.

Å andra sidan kan strategisk havsplanering ha en svag styrningseffekt på exempelvis landskapsplaner redan av det skälet att ansvaret för att upprätta havsplaner och landskapsplaner båda ligger hos landskapsförbunden. Tillika torde havsplanerna och utredningarna som ligger till grund för planerna kunna beaktas som utredningsmaterial i en del tillståndprocesser, såsom exempelvis i byggandet av vindkraft eller i infrastrukturprojekt inom Finlands ekonomiska zon. Under arbetet med havsplanerna samt insamlingen av information till processen, kan dessutom en omfattande och mångsidig växelverkansprocess med intressegrupperna påverka intressegruppernas syn på potential och genomförbarhet samt sammanföra intressegrupper för att hitta nya samarbetsformer. Olika intressegruppers förhållningssätt till processen har till stor del upplevts som positivt och konstruktivt, som delvis kan förklaras med att planerna är utan rättsverkningar. Även under förarbetet med lagstiftningen för havsplaneringen, har de

<sup>1</sup> Förutom officiella källor baseras informationen i detta kapitel på en intervju med en företrädare för miljöministeriet som ansvarar för havsplanering

<sup>2</sup> HE 62/2016 rd, s. 7.

synergifördelar identifierats som samverkan mellan intressegrupperna medfört. Och ett centralt mål i deltagandet har varit intressegruppernas engagemang i planerna.<sup>3</sup>

Den här rapportens uppdrag omfattade inte att bedöma hur effektivt lagstiftningen som implementerar havsplaneringsdirektivet nationellt, främjar direktivets mål. Eftersom planerna inte har några rättsverkningar, är en bedömning efter att de genomförts, knappast en

givande mätare på hur väl planen fungerar. Det är dock möjligt att göra en förhandsbedömning om i vilken utsträckning havsplanernas innehåll skulle främja målen i 67a 1 § i markanvändnings- och bygglagen, dvs. hållbar utveckling och tillväxt för de olika användningsformerna av havsområdet, hållbar användning av havsområdets naturresurser samt uppnående av god status i den marina miljön.

---

<sup>3</sup> HE 62/2016 rd, s. 7.

# 3. Bedömning av konsekvenser

## 3.1 Behovet av bedömning

Enligt 3 § i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) ska den myndighet som ansvarar för planen eller programmet se till att miljökonsekvenserna av planen eller programmet utreds och bedöms i tillräcklig omfattning under förberedelserna. Ifall implementeringen av planen eller programmet kan ha betydande miljökonsekvenser. Havsplanerna ingår i de planer som avses i 3 § i denna lag. Havsplanerna ingår emellertid inte i planerna eller programmen som avses i lagens 4.1,1 eller 5 §, eftersom de som planer utan rättsverkningar inte skapar ramar för projektens tillståndsbeslut eller beslut om godkännande. Den här rapporten har utarbetats i enlighet med bedömnings- och utvärderingsskyldigheten i 3 § i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program.

### Behovet av Natura-bedömning för havsplaner

Utifrån grunderna som anges i bilaga 1 kan man konstatera att i samband med upprättandet och godkännandet av havsplanen ska inte den bedömning som avses i naturvårdslagen i 65.1 § genomföras. Centralt, rent

## 3.2 Bedömningens mål

Målet med bedömningsarbetet är att göra en konsekvensbedömning av havsplanerna med beaktande av ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella värden. Bedömningen omfattar (1) nationell och regional behovsgranskning av konsekvensbedömning i havsplaneringskontexten; samt (2) betydande direkta och indirekta konsekvenser av de havsplaner som färdigställs via de branscher som ska beaktas i havsplaneringen. Följande tre planeringsområden granskas: 1) Finska viken, 2) Skärgårdshavet och Bottenhavets södra del, samt 3) Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken. Ålands havsplanering sker i en egen process och ingår inte i denna bedömning.

I havsplaneringen tas hänsyn till följande användningsformer och branscher: skydd och vård av havsnaturen, havsbaserad vindkraft, maritim logistik, turism och rekreation, fiske och vattenbruk, sjöfartsindustrin, blå bioteknik, utvinningsbranschen, kulturarv samt försvaret.

I bedömningsarbetet har material som samlats in under visionsarbetet om de marina branschernas

juridiskt, i ärendet är framförlit frågan om havsplanen är ett projekt eller en plan som avses i naturvårdslagen 65. 1 §. Därefter måste man granska om planen försämrar de naturvärden på grund av vilka områdena i planens konsekvensområde har införlivats i Natura 2000-nätverket.

Havsplanen täcker hela Finlands territorialvatten och den ekonomiska zonen, som omfattar ett flertal Natura 2000-områden. Havsplanen omfattar beteckningar för befintliga verksamheter och för potentiella nya verksamheter, som om de förverkligas kan ha konsekvenser för de naturvärden, på grund av vilka områdena har införlivats i Natura 2000-nätverket.

Först i samband med planläggnings- och tillståndsförfaranden gällande projekt och planer, som försämrar de naturvärden för vars skydd området har införlivats i Natura 2000, ska bedömningar i enlighet med naturvårdslagen genomföras.

nuvarande verksamheter samt framtidens utvecklingsriktningar använts. Målet med konsekvensbedömningen är att ge respons till havsplaneringsprocessen och stöd till färdigställandet av havsplanerna.

Utöver de egentliga planerna ansluter bedömningsarbetet även till övriga projekt och utredningar<sup>4</sup> inom temat, vilka har upprättats som en del av planeringsprocessen och som ger utgångsdata till konsekvensbedömningen. Det styrs av det allmänna målet för havsplanering där god marin status sammankopplas med utveckling av näringar, så att både näringar och ekosystem utvecklas samtidigt i en bättre riktning på samma fysiska platser. Vid konsekvensbedömningen beaktas den ekosystemsyn, vilken grundar sig på anvisningar från HELCOM och vidare på Finlands miljöcentrals nationella tolkning av dessa.

Tillsammans med den blåa tillväxten skapar ekosystemsynen en tydlig bedömningsram för arbetet. För en lyckad konsekvensbedömning är växelverkans- och beroendeförhållandena mellan temana av stor vikt.

<sup>4</sup> Bl.a. landskapsplaner och -planläggning med bakgrundsmaterial; statsförvaltningens branschspecifika mål för havsplanen; Havsplanens utgångspunkter. Miljöministeriets rapporter 15/2017; Situationsbilden för blå ekonomi som utgångspunkt för havsplanen 2018; Rapport över planeringsområdenas särdrag 2019; Havsmiljöns tillstånd i Finland 2018-rapport; Havsområdenas framtidsscenarioer 2050; Förundersökning över hållbara deponeringsalternativ av muddringsmassorna i Finlands havsområden; Den hållbara visionen av Finlands havsområde 2050 och planeringsområdenas mål och vägkartor 2030.

### 3.3 Genomförandet av bedömningen

Genom att identifiera konsekvenserna av havsplanerna, kan man utreda och förutspå förändringar och följder på:

- människors levnadsförhållanden och livsmiljö
- jordmån och berggrund, vatten, luft och klimat
- växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurser,
- region- och samhällsstruktur, samhälls- och energiekonomi och trafik
- stadsbilden, landskap, kulturarv och byggd miljö
- utvecklingen av en sund konkurrens inom näringslivet
- utvecklingen av en sund konkurrens inom näringslivet

**Vid identifieringen av konsekvenserna har den s.k. konsekvenskedjan använts, som består av följande element:**

- konsekvensens ursprungsfaktor / orsak
- orsakens styrka/genomslagskraft, omfattning eller varaktighet (exempelvis förändringens genomslagskraft)
- effekt
- konsekvensens objekt (exempelvis naturmiljö, enskilda arter eller boende i närområdet) och objektets känslighet (låg/måttlig/hög)<sup>5</sup>
- det bedömda objektets förmåga att anpassa sig till förändrade förhållanden

Utifrån detta har en beskrivning av konsekvenserna utarbetats: på vilket sätt förändrar konsekvenserna objektet, är denna förändring positiv (fördel) eller skadlig (nackdel) och hur betydande är konsekvenserna.

Dessutom har olika branschers och de tre havsområdenas sammanlagda påverkan på ekosystemen bedömts i relation till de planetära gränserna och Östersjöns bärformåga. Helhetskonsekvenserna bedöms dessutom utifrån ekonomisk och sociokulturell påverkan med beaktande av växelverkan mellan land och hav. I havsplaneringens visionsarbetet har mål för varje havsområde fram till 2030 satts upp. Denna målsättning beskriver

den utveckling som uppnås under de kommande tio åren med havsplanen och gentemot vilken konsekvensbedömningen även har speglats.

Havsplanens konsekvenser för branscherna har beskrivits genom konsekvenskedjor, som har precisrats i samarbete med representanter och experter från branscherna. Konsekvenskedjorna beskriver de indirekta konsekvenserna av havsplanen. Fastän havsplanen inte är rättsligt bindande, kan man ändå vid planeringen och implementeringen av projekten luta sig mot den som ett strategiskt dokument. I konsekvenskedjorna har havsplanens centrala innehåll gällande de olika branscherna beskrivits i korthet. Där finns även beskrivningar av möjliga verkställande processer och deras konsekvenser. De eventuella konsekvenserna har beskrivits med tre olika färger: röd=skadlig påverkan, gul=neutral påverkan, grön=positiv påverkan. Slutligen ges ett omdöme om havsplanens konsekvenser för branschen.

Utgångspunkten för konsekvensbedömningen är den förändring som den granskade havsplanen medför om den genomförs, jämfört med en situation, om planen inte existerade. Bedömningen tar inte ställning till hur lång tid det skulle ta att förverkliga planen.

Havsplanen är strategisk och generell samt indirekt styrande. I planen anvisas områden som har potential och är viktiga för havsnäringsar. En del av dessa beteckningar beskriver potential i framtiden (exempelvis områden anvisade för havsbaserad vindkraft och fiskodling). En del av beteckningarna beskriver befintliga marina verksamheter (havsfarleder, hamnar, skärgården, osv.). Gränser har satts upp för bedömningsarbetet gällande hur befintliga och potentiella framtida beteckningar ska uppmärksammas under konsekvensbedömningen. Konsekvenser av befintliga marina verksamheter har huvudsakligen beskrivits så att planen möjliggör de här branschernas existens även i fortsättningen. Konsekvenser av de beteckningar som indikerar potential i framtiden har bedömts noggrannare. När de förverkligas har de ofta en betydande indirekt inverkan på den marina miljön, ekonomin eller samhället.

<sup>5</sup> Objektets känslighet fastställs utifrån följande faktorer: skadliga förändringar i objektets förmåga (tolerans eller motståndskraft); objektets förmåga att återhämta sig från förändringar; objektets samhällsbetydelse för exempelvis välbefinnande eller naturskydd

### 3.4 Bedömningens begränsningar

På grund av processens tidtabell, utfördes bedömningsarbetet samtidigt med färdigställandet av havsplanutkastet och beteckningskorten. Kartor, beteckningskort samt zonkort var bara i utkastskedet och under ständig bearbetning. Ideliga ändringar i centrala dokument har påverkat möjligheten att utföra bedömningen på det systematiska sätt som arbetet normalt kräver. Färdigställandet av dokumenten samtidigt med färdigställandet av bedömningsarbetet har även det medfört utmaningar med tidtabellen.

Utöver bedömningsarbetet har även arbetet med visioner och vägkartor för havsplaneringen pågått. Det har varit en utmaning i bedömningsarbetet att ta hänsyn till utvecklingen i enlighet med de målsättningar som satts upp för de marina verksamheterna under visionsarbetet. Utifrån bedömningsarbetet har det varit svårt att fastställa, hur mycket havsplanen i sig påverkar möjligheten att uppnå målen för branscherna och å andra sidan, vilken roll övriga samhälls- och ekonomiutvecklingen har de kommande åren.

## 4. Branschspecifika konsekvenser

I det här kapitlet beskrivs konsekvenserna för miljö, ekonomin och samhället för de branscher som ingår i havsplanen. Det bör observeras att de områden som anvisas i planen inte är områdesreserveringar utan anger potential. I början finns beteckningskortets planeringsprinciper samt visionen för branschen som

### 4.1 Skydd och vård av havsnaturen

*Med beteckningen "områden med betydelsefulla naturvärden under vatten" anvisas betydande värdeområden i naturen under vatten vilka bildar potentiella produktionsområden för ekosystemtjänster. Beteckningen tar inte ställning till administrativa gränser eller skyddsområden, och de anvisade områdena utgör inte förslag till skyddsområden. När användningen av områdena utvecklas är det viktigt att bevara särdragen i livsmiljöerna under vatten. I planen anvisas också betydelsefulla ekologiska förbindelser. Till dessa hör bland annat åar som är betydelsefulla för vandringsfisk och internationella gröna förbindelser.*

Branschvision: Alla aktörer som påverkar havet beaktar den marina naturens ekologiska randvillkor och tryggar den marina naturens mångfald. Ett gemensamt och hållbart skydd av havsområdet förbättrar havsekosystemets tillstånd.

I havsplanen har ekologiskt viktiga marina undervattensmiljöer (EMMA)<sup>6</sup>, samt ekologiska förbindelser som avser växelverkan mellan land och hav, såsom älvar som är viktiga för vandringsfisk och internationella grönförbindelser, märkts ut på kartan. Vid planering av funktionella områden har även målen för den nationella ormdes användningen,<sup>7</sup> nationalparker och Natura-områden beaktats, samt kustvattnets ekologiska statusklassificering. Dessutom är principen för havsplaneringen att inom alla havsnäringsar följa hållbara metoder som stöder naturvärden och mångsidiga marina undervattensmiljöer. Då främjas också målen för god marin status som satts upp i EU:s vattenramdirektiv samt havsstrategidirektivet. Inom havsplaneringen anvisas inte nya skyddsområden eller skyddsåtgärder, utan planens konsekvens märks genom att naturvärdena lyfts fram och naturskyddet identifieras som en viktig del av planering och utveckling av områdenas

tagits fram i samband med arbetet med vägkartan. Konsekvensbedömningarna har presenterats utifrån tre aspekter: miljökonsekvenser, ekonomiska konsekvenser och samhällskonsekvenser. Slutligen presenteras en sammanfattning över konsekvenskedjan för branschen.

användning, samt genom identifiering och beaktande av särdragen i kustområdena vid planeringen som en del av stödandet av målen för kuststrategin<sup>8</sup>. Utöver de regionala särdragen har man i planen beaktat kustens öppna zoner, från den inre skärgården till öppet hav och strävat efter att zonvis beakta särdragen i naturen och den marina miljön, de funktioner som kan samordnas, samt växelverkan mellan land och hav inom varje zon.

För att målen för naturskydd och god marin status som presenterats i havsplanen, ska uppnås, krävs förändringar även i verksamheter på land. Merparten av belastningen i Östersjön härstammar från markavrinning.<sup>9</sup> Havsplanen lyfter fram och synliggör värden av marina områden och behovet av planering för nyttjande av havsområdet. Den främjar redan i sig själv dialogen mellan verksamheterna på land och till havs.

#### Miljökonsekvenser

De objekt under vatten med betydande naturvärde som anvisats i havsplanen tar inte ställning till administrativa gränser eller befintliga skyddsområden. De utgör inte heller förslag till skyddsområden. Planen har ingen direkt rättsverkan för tillståndsprövning gällande miljöanvändningsprojekt.

Att identifiera och lyfta fram naturvärden under vatten ökar kunskap och förståelse, vilket främjar bevarandet av naturens mångfald och livsmiljöer samt förnyelse och bevarande av naturvärden naturvärden i enlighet med de mål som fastställts<sup>10</sup> i havsplanen. Naturtyperna i undervattensmiljöer i Östersjön med störst mångfald och som är viktigast för ekosystemens funktion är våtmarker och åmynningar, grunda havsvikar och laguner samt klipptränder och rev<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/312221>

<sup>7</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset\\_alueidenkayttotavoitteet](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet)

<sup>8</sup> [https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\\_ja\\_rakentaminen/Ohjelmat\\_ja\\_strategiat/Paattyneet\\_hankkeet/Rannikostrategia\\_\\_rannikkoalueiden\\_yhde\(1726\)](https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Ohjelmat_ja_strategiat/Paattyneet_hankkeet/Rannikostrategia__rannikkoalueiden_yhde(1726))

<sup>9</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Meri/Mika\\_on\\_Itameren\\_tila/Kuormitus](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Meri/Mika_on_Itameren_tila/Kuormitus)

<sup>10</sup> Merenhoitosuunnitelman (EU:n meristrategiapuitedirektiivin edellyttämä meristrategia) 1.osa: Arvio meren nykytilasta, hyvän tilan määritelmät ja yleiset ympäristötavoitteet sekä indikaattorit (2018) <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/274086>

<sup>11</sup> Vid definiering av naturtyperna i Östersjön användes vid senaste utredningen gällande hotade naturarter, HELCOM:s HUB-klassificering, som grundar sig på arternas förekomst. HUB-naturtyper användes även i valet av EMMA-områden, men även andra kriterier användes, såsom tillräcklig forskningsdata från området. [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien\\_uhanalaisuus/Itameren\\_luontotyypien\\_luokittelu](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien_uhanalaisuus/Itameren_luontotyypien_luokittelu)

Förekomsten av värdefulla naturtyper är en av identifieringsprinciperna för värdefulla områden i EMMA-arbetet. Anvisandet av de här till sina naturvärden betydelsefulla områdena i havsplaneringen, bidrar till skyddet av den marina miljön, som om den genomförs skulle skydda en betydande del av Östersjöns biodiversitet.

Våtmarker och åmynningar lagrar näringsämnen, binder kol och buffrar översvämningar samt erbjuder livsmiljöer för exempelvis många insekts- och fågelarter. Grunda och naturliga havsvikar och laguner lagrar även näringsämnen och är viktiga fortplantningsområden för fiskarna. Klippstränder och rev utgör livsmiljöer för några av viktigaste nyckelarterna i Östersjön, nämligen blåstång och blåmussla. De i sin tur stödjer processen i många ekosystem såväl i vattnet som på stranden, genom att erbjuda livsmiljöer för otaliga ryggradslösa djur och fiskar, som utgör näring för exempelvis fåglar och däggdjur.<sup>12</sup>

Klimatuppvärmningen har lett till ökad nederbörd och allt fler översvämningar på vintern<sup>13</sup>, då avrinningen framförallt från åkrar och skogar ökar då övervintrande växter inte lagrar vatten. Under de senaste åren har man lyckats minska den belastning i Östersjön som är förorsakad av människan, men statusen i flera vattenområden har trots detta försvagats och orsaken anses vara den ökade avrinningen. Den ökade nederbörden belastar även tidvis avloppsreningsverk så pass mycket att stora mängder vatten leds förbi, då separata dagvattenavlopp saknas. I sådana här situationer lagrar fungerande våtmarker, långsamt rinnande åmynningar och högproduktiva grunda vikar, effektivt de näringsämnen som kommer från land, partiklar som grumlar vattnet och skadliga ämnen samt skyddar Östersjön mot den ökade belastningen.<sup>14</sup>

Friska ekosystem producerar viktiga tjänster som även upprätthåller människans livsmiljö. Ekosystemtjänster som identifierats i Östersjön är exempelvis reglering av klimat och luftkvalitet, reglering av näringsämnen och vattencirkulation, landskaps- och rekreationsvärden, produktion av livsmedel och andra nyttoprodukter, samt biodiversitet och livsmiljötjänster.<sup>15</sup>

Att i havsplanen anvisa de områden under vatten med naturvärden som identifierades i EMMA-arbetet och betydande ekologiska förbindelser kan stödja en eventuell utvidgning av skyddsområdena och en hållbar vård av den marina miljön i framtiden. När klimatförändringen framskrider förändrar och flyttar den sådana förekomstområden som lämpar sig för arter och

naturtyper. Ökande temperaturer, minskad salthalt och mindre istäcke, samt ökande regnmängder minskar livsmiljöerna för framför allt arktiska arter och havsarter och kan göra att arter som lever i varmare zoner och sött vatten förflyttar sig till nya områden.<sup>16</sup> När förhållandena förändras behövs ett omfattande nätverk av skyddsområden och ekologiska korridorer för att göra det möjligt för arterna att flytta och anpassa sig. Fastän beteckningarna inte är juridiskt bindande, kan de ha en styrande inverkan vid planeringen av projekt.

### Ekonomiska konsekvenser

Att identifiera havsmiljöns naturvärden har positiva effekter på kustens och skärgårdens samhällsstruktur samt på näringsarnas konkurrenskraft. En ren och livskraftig havsnatur utgör en viktig dragningskraft för exempelvis turism och i kommunernas konkurrens om invånare, och den stöttar även fiskebeståndens livskraft.

Inhemsk turism och rekreation visar på en tydlig tillväxt. Under 2010-talet ökade besökarantalet i nationalparker från 1,9 miljoner till 3,2 miljoner<sup>17</sup>. Vid kusten och i skärgården finns flera nationalparker som kan locka fler besökare genom att den goda statusen i den marina miljön främjas. När användning och slitage ökar, behövs å andra sidan ännu effektivare skyddsåtgärder för att säkerställa ekosystemens funktion. De värdefulla områden som anvisas i havsplaneringen stödjer planeringen av det skydds nätverk som utgörs av nationalparker och andra skyddsområden.

På samma sätt förbättrar främjandet av de marina ekosystemen och en god marin status, förutsättningarna för yrkesfiske genom att stötta fiskbeståndens fortlevnad. Även fiskodling gagnas av en frisk marin miljö, eftersom ett rent hav möjliggör hållbar fiskodling i havsområden även i fortsättningen.

### Samhällskonsekvenser

En god status i den marina miljön påverkar kvaliteten och trivseln i människornas livsmiljö positivt. Principerna för hållbar användning och planering som lyfts fram i havsplaneringen stödjer när de genomförs, att landskaps- och kulturarvsvärden upprätthålls och att hänsyn tas till naturvärden under vatten vid utplacering och förverkligande av marina verksamheter.

Den läkande och avstressande effekten av grönområden och naturen har undersökts i stor utsträckning den senaste tiden.<sup>19</sup> En naturlig och frisk miljö främjar människans välbefinnande och trivsel.

<sup>12</sup> Östersjöns naturtyper Ympäristö.fi [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien\\_uhanalaisuus/Itameri](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien_uhanalaisuus/Itameri)

<sup>13</sup> <https://ilmasto-opas.fi/fi/ilmastonmuutos/suomen-muuttuva-ilmasto/-/artikkeli/27922915-7ee5-4122-ae60-51f58e6aef9a/sadamaa-rat-kasvavat.html>

<sup>14</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Vesien\\_kaytto/Maankuivatus\\_ja\\_ojitus/Luonnonmukainen\\_peruskuivatus/Monivaikutteiset\\_kosteikot](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Vesi/Vesien_kaytto/Maankuivatus_ja_ojitus/Luonnonmukainen_peruskuivatus/Monivaikutteiset_kosteikot)

<sup>15</sup> Sagebiel jne. 2016 <https://academic.oup.com/icesjms/article/73/4/991/2458767>

<sup>16</sup> [https://itameri.fi/fi-FI/Luonto\\_ja\\_sen\\_muutos/Ilmastomuutos](https://itameri.fi/fi-FI/Luonto_ja_sen_muutos/Ilmastomuutos)

<sup>17</sup> Forststyrelsen, besökarantal i nationalparker <https://www.metsa.fi/kayntimaarat>

<sup>18</sup> Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019. <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma>

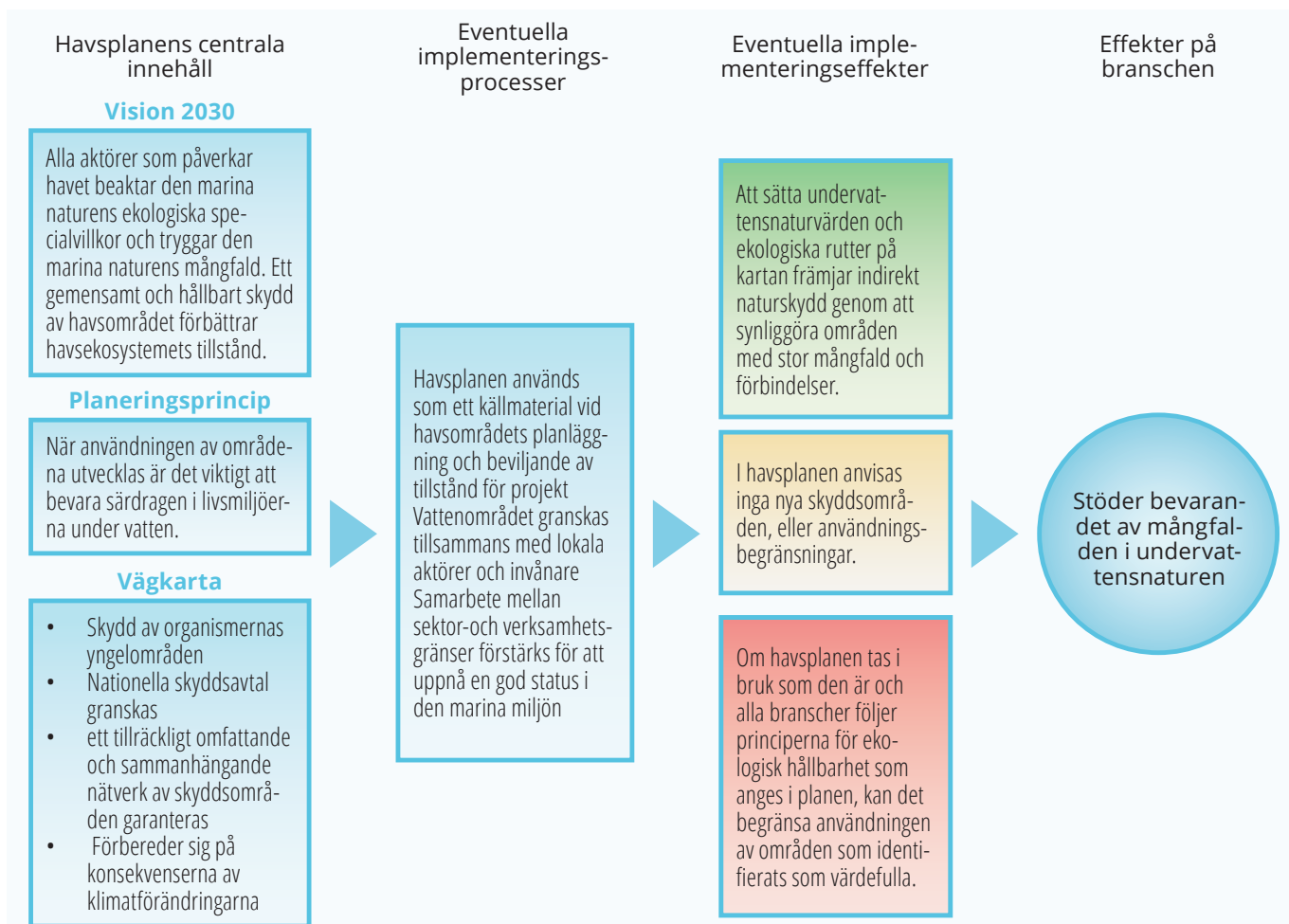
<sup>19</sup> Hedblom jne. 2019 <https://www.nature.com/articles/s41598-019-46099-7>

Undervattensnaturtyper och havsbottens status märks exempelvis på vattnets kvalitet, strändernas renhet och de högre nivåerna av de marina näringsystemen, såsom fågelbeståndets status, som alla är sådana naturföreteelser vi människor enkelt kan se. Närheten till vattnet har en särskild betydelse i den finländska boendekulturen. Värdet på fastigheter som är belägna nära friska vattendrag eller vid stranden är högt. För människor som bor i skärgården och längs kusterna är statusen på vattnet i närområdet viktigt. Cyanobakterier dvs. blåalgsblomning samt igenvuxet och grumligt vatten upplevs som negativt och man är oftast intresserad av välbefinnandet hos kända arter, såsom fiskar och fåglar.<sup>20</sup> Främjandet av den marina statusen har positiva effekter på människans livsmiljö.

Även fritidsfiske gagnas av en god status hos undervattensnaturtyperna. Laguner, grunda vikar och rev är särskilt viktiga för fiskarnas fortplantning. En enskild lagun

kan producera en betydande del av yngelmängden för fiskar som fortplantar sig i älvar som t ex abborre, gädda och storspigg. Att återställa en enda lagun kan därför förbättra statusen hos området fiskbestånd betydligt och på motsvarande sätt kan en nedsatt status i en lagun pga. exempelvis muddring, leda till att bestånden försämras.

I havsplanen lyfts principer fram för en användning av havsområden som är hållbar och främjar statusen i naturen. Dessa kan emellertid orsaka konflikter med användningsmålen för områdena, exempelvis rekreation, turism och sjöfart. Det kan uppstå lokala konflikter eller intressekonflikter, om betydande naturvärden och utvecklingsplaner har anvisats för samma område. Att ta hänsyn till skyddsbehoven för undervattensmiljön på det sätt som beskrivs i havsplanen skulle innebära att muddring av stränder och användningen av en del områden begränsas. För att undvika konflikter är det viktigt med en god och öppen dialog.



#### Situationen år 2020:

Inventeringsarbetet av undervattensnaturen har pågått i snart 20 år. Utifrån dessa VELMU-inventeringar har i EMMA-arbetet identifierats koncentrationer av undervattensnaturvärden och biologisk mångfald.

Bild 1. Konsekvenskedja för skydd av marin miljö och natur

<sup>20</sup> Finlands Miljöcentral, Hjerppe: Rantakiinteistöjen virkistyskäyttöhyödyn arvioiminen vesienhoidon toisella suunnittelukaudella 2014

## 4.2 Havsbaserad vindkraft

Med beteckningen energiförsörjning anvisas områden som är potentiella för utveckling av havsbaserad vindkraft. Områdena ligger i huvudsak i yttre skärgården, i de yttersta kustvattnen och på öppet hav på minst 10 kilometers avstånd från kusten och på ett djup på 10–50 meter. De potentiella områdena har anvisats med beaktande av bland annat sjöfartsområden, djup, Natura 2000-områden och andra naturvärden, landskapsvärden och försvarsmaktens verksamhet.

Det är viktigt att i utvecklingen av den havsbaserade vindkraften beakta övriga havsnärningar, landskapsvärden, natur- och kulturvärden, rekreation, sjöfart och landets försvar. Dessutom ska förbindelsebehov i samband med energioverföring i havsområdena och anslutning till stomnätet beaktas.

Vid anvisningen av havsvindkraftsområdena har använts en undersökning som genomfördes inom projektet SmartSea om optimering av lokaliseringsstyrning av vindkraft i vilken ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer beaktas. Hit hör bland annat kostnaden för energiproduktionen, mångfalden i den marina undervattensmiljön, fåglars flyttstråk, örnars boplatser, Natura 2000-områden och andra naturskyddsområden, avstånd till sommarstugor och bosättning, visuell påverkan och ljudolägenheter, kulturarv under vatten, områden som utnyttjas intensivt för båttrafik.<sup>21</sup>

### Följande vision har upprättats för den havsbaserade vindkraften:

Vi främjar övergången till ett koldioxidsnålt samhälle genom att öka produktionen av havsbaserad vindkraft. På havsområden produceras energi kostnadseffektivt med beaktande av en hållbar utveckling och säkerhet.

### Miljökonsekvenser

Den havsbaserade vindkraftens konsekvenser för vattendrag samt jordmån och berggrund, består av byggnadsarbeten som görs på havsbotten. Arbetena omfattar byggande av vindkraftsfundament samt installation av elöverföringskablar. Byggnadsarbetena kan orsaka damning av sedimenterade näringsämnen och skadliga ämnen såsom tungmetaller, dioxin eller furan ur sedimentet. Å andra sidan är halterna av dessa ämnen på öppet hav oftast låga och effekterna kortvariga vilket gör att effekten i sin helhet är försumbar. Vad gäller riskerna ute på öppet hav bör man ta hänsyn till att den infrastruktur som funktionerna kräver, såsom

farleder och kabeldragning, utgör en påfrestning för det område där det sker trots att den egentliga verksamheten är utplacerad på öppet hav.

Byggnadsarbeten i objekt som innehåller viktiga arter och naturtyper såsom ovanpå rev, påverkar dessa naturtyper och artförekomster (t.ex. lekområden, rutter för vandringsfiskar) lokalt. Byggandet av fundamenten bör planeras med fiskarnas lekperioder i åtanke. En viktig del av de värdefulla undervattensnaturtyperna ligger grundare och närmare stranden än de områden som anvisats för potentiell havsbaserad vindkraft<sup>22</sup>. Å andra sidan kan fundamenten även fungera som konstgjorda rev när naturen har återhämtat sig i närheten av byggplatsen. Det bör observeras att det vid planeringen använts en modellering som beaktar havsnaturens känslighet samt skyddsområden- och värden. De identifierade potentiella platserna för havsbaserad vindkraft ligger på platser där belastningen på havsnaturen är så låg som möjligt.

Dessutom kan vindkraftverken ha en skadlig påverkan på fågelbestånd och fladdermöss. Det är ändå relativt ovanligt med direkta kollisioner och erfarenheten av vindkraftverk på land visar att fåglar kan flyga runt en vindkraftpark som ligger i deras flyttrutt eller flyga mellan vindkraftverken.<sup>23</sup> Men en följd av detta kan bli en förlust av habitat.

Vad gäller klimatet är havsbaserad vindkraft ett sätt att producera el med låga växthusgasutsläpp<sup>24</sup>. Att bygga havsbaserade vindkraftverk ökar andelen lågutsläppseenergi i elnätet och minskar andelen fossil energi, och då är dess påverkan på klimatet positiv.

### Ekonomiska konsekvenser

I planen har anvisats en yta om cirka 3 500 km<sup>2</sup> för den havsbaserade vindkraften. Det genomsnittliga utrymmesbehovet för havsbaserad vindkraft är 5 MW/km<sup>2</sup>, och då möjliggör de anvisade områdena en energiproduktion om cirka 15,7 GW (WindEuropes vision fram till år 2050 är för Finlands del fastställd till 15 GW)<sup>25</sup>. Om detta förverkligas kommer det att skapa betydande verksamhetsmöjligheter för den finländska energibranschen. Även i statsrådets principbessut om riktlinjerna för Finlands havspolitik<sup>26</sup> har man som mål fastställt utveckling och export av nya, ekologiskt hållbara marina energitekniker och -tjänster som medför små koldioxidutsläpp och som förbättrar energieffektiviteten. I regeringsprogrammet för statsminister Sanna

<sup>21</sup> Finlands Miljöcentral. Mottaget material 21.2.2020, studien kommer att publiceras 2020–2021

<sup>22</sup> Alla arter med fotosyntes behöver solljus. Östersjöns atrikaste zon ligger på 0–10 meters djup. [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien\\_uhanalaisuus/Itameri](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien_uhanalaisuus/Itameri)

<sup>23</sup> Se bl.a. Ville Suorsa: Uppföljning av de byggda havsbaserade vindkraftparkernas påverkan på fågelbeståndet. Presentation på miljöförvaltningens YVA-SOVA-dagar. Koli 2.10.2019.

<sup>24</sup> Se bl.a. YVA-utredning om Suurhiekkavindkraftpark <https://www.wpd-finland.com/tuulivoimaprojektit/merituulivoima/li-suurhiekkasuurhiekan-yva-menettely/>

<sup>25</sup> <https://windeurope.org/wp-content/uploads/files/about-wind/reports/WindEurope-Our-Energy-Our-Future.pdf>

<sup>26</sup> Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen meripolitiikan linjauksista: Itämereltä valtamerille. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161319>

Marins regering 2019<sup>27</sup> har det dessutom angetts att el- och värmeproduktionen i Finland ska vara nästan utsläppsfri före utgången av 2030-talet med beaktande av service- och leveranssäkerhetsaspekter. Byggande av havsbaserad vindkraft samt parkernas drift och underhåll kommer ha både direkt och indirekt effekt på sysselsättningen.

Byggande av havsbaserad vindkraft kräver mer rent arbetsmässigt än vindkraft på land, vilket kommer att leda till ökad sysselsättning. Rent indirekt påverkar byggandet av havsbaserad vindkraft även hotellbranschen, eftersom byggarbetarna framförallt i inledningskedet kommer från utlandet, innan kompetensen i Finland ökar.<sup>28</sup> Dessutom sperlar de fastighetsskattintäkter som fås från havsbaserad vindkraft en mycket viktig roll för allt fler kommuners ekonomi.

För sjöfartsindustrin och utövare inom sjöfarten erbjuder byggandet och driften av havsbaserad vindkraft nya verksamhetsmöjligheter. I finländska företag finns kompetens för byggverksamhet som sker i havet och hur man hanterar isförhållanden. Investeringar i havsbaserad vindkraft stöttar utvecklingen av denna kompetens vilket kan skapa betydande exportmöjligheter. Fundamentlösningar, byggfasen samt drift och serviceverksamhet förutsätter specialutrustning, som branschaktörerna inte i någon större utsträckning har tillgång till sedan tidigare. Hamnarna kommer troligtvis att användas som mellanlager för turbindelar samt som stödhamnar för service- och besättningsfartyg.

De områden som har anvisats för havsbaserad vindkraft är till arealen omfattande och ligger långt ifrån stamnätets anslutningspunkter. För nyttjandet av den anvisade potentialen är investeringarnas kostnader av stor vikt. Detta påverkas av bland annat energins prisutveckling och precisering av planeringsområdena (havsbottnens kvalitet och djup samt avstånd från stranden).

### Samhällskonsekvenser

Under tiden havsbaserade vindkraftsparker är i bruk är konsekvenserna för trafik och logistik små; parkerna placeras långtifrån människors verksamhet och kräver endast lite servicetrafik. Havsplänen inverkar inte på ifall investeringsbesluten riktar sig mot havs- eller landbaserad vindkraft. Investeringarnas inriktning beror på deras tekniskekonomiska lönsamhet. De anvisade områdena beaktar de farleder för sjöfart som är i bruk.<sup>29</sup>

Konsekvenserna av havsbaserade vindkraftverk på

människans livsmiljö utgörs av visuella störningar samt buller orsakade av turbinen. Objekt som exponeras för detta kan omfatta strandnära boende, fritidsbostäder, rekreationsområden och båtliv, fastän de områden som i havsplänen anvisats för havsbaserad vindkraft huvudsakligen är placerade långt från bosättning. Även fritidsbåtliv koncentreras oftast till områden med bosättning eller sommarstugor. I planeringen har man beaktat dessa genom att använda en modellering, som beaktar syn- och ljudstörningar samt avstånd till sommarstugor och bosättning. Vindkraftsparkens byggnadsskede kan öka fartygstrafiken i hamnarna, men en normal användning av vindkraftverket har endast en liten påverkan på människornas livsmiljö.

Vindkraftverk påverkar landskapets form, karaktär och kvalitet. Vindkraftverkens visuella påverkan dvs. hur de förändrar landskapsbilden ökar på grund av att vindkraftverken är så stora. Vid identifieringen av områden som är potentiella för havsbaserad vindkraft har man, för att minska de negativa samhällskonsekvenserna, beaktat den siktolägenhet som de 200 m höga vindkraftverken medför. Detta har gjorts med den så kallade viewshed-metoden. Teoretiskt sett anses det maximala synlighetsområdet vara 20–35 km från vindkraftverken. Från det avståndet kan vindkraftverken vid goda väderförhållanden urskiljas med blotta ögat. Utöver den stora visuella förändringen som vindkraftverken orsakar, påverka även landskapets tolerans och värden betydelsen av konsekvenserna på landskapet.<sup>30</sup> Vindkraftverkens visuella påverkan förstärks av deras rörelse samt variation mellan ljus och skugga när de betraktas på nära håll. I mörkret förstärks dessutom deras ställning i områden där det inte finns andra ljuskällor.<sup>31</sup>

De potentiella områden som i havsplänen anvisats för havsbaserad vindkraft är huvudsakligen placerade ute på öppet hav och delvis i en skivform som blir bredare mot öppet hav. Avstånden från vindkraftverken som ligger närmast kusten till de närmaste öarna eller fastlandets strandområden är huvudsakligen stora och då blir den visuella effekten på landskapet liten. Vindkraftsområdena kan trots detta påverka landskapets karaktär. Förändringen i landskapsbilden som orsakas av vindkraftverk, är vanligtvis mindre i områden som förändrats av mänsklig verksamhet än i områden med låg mänsklig aktivitet<sup>18</sup>. Synlig och permanent mänsklig aktivitet på öppet hav är tills vidare begränsad och havslandskapet kan likställas med naturlandskap. Placering av havsbaserade vindkraftverk i öppet havslandskap ändrar landskapsbilden från naturlandskap till ett landskap format av människans verksamhet.

<sup>27</sup> Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019. <https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma>

<sup>28</sup> Suomen Tuulivoimayhdistys. Ekonomiska konsekvenser. <https://www.tuulivoimayhdistys.fi/tuulivoimastakunnille/taloudelliset-vaikutukset-2>

<sup>29</sup> Liikenne ja viestintäministeriö (2012) Tuulivoimaloiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen, Selvitys etäisyysvaatimuksista tie-, rautatie-, ja lentoliikenteen osalta, 20/2012

<sup>30</sup> Planerande av vindkraftsbyggande. Miljöförvaltningens anvisningar 5/2016, s. 73

<sup>31</sup> Miljöministeriet 2016. Bedömning av landskapskonsekvenser vid vindkraftsbyggande. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/64964/SY\\_1\\_2016.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/64964/SY_1_2016.pdf)

Detta kan försämra landskapets rekreationsvärde särskilt när man granskar det utifrån naturliga strand- och havsområden. Dessutom kan den förändring i landskapet som vindkraftverken medför, ha lokala negativa konsekvenser på naturturism, å andra sidan kan vindkraftsområden vara potentiella industriresmål. Områden som lämpar sig för vindkraft ligger huvudsakligen så långt från landskapsmässigt värdefull skärgård och RKY-objekt att deras konsekvenser för kulturarv är väldigt små.

Potentiella vindkraftverksområden omfattar endast en liten del av Finlands havsområden och huvudsakligen bevaras den öppna landskapsyn i havsområdena. Även av de här anvisade områdena är det endast möjligt att ta en mindre del i bruk. Placeringen av potentiella vindkraftverksområden varierar mellan havsområdena. I en del områden kan de totala effekterna på landskapsbilden vara betydande, särskilt de

sammantagna effekterna av de projekt som planerats och implementerats på fastlandet och de som planerats för havsområdet.

Beträffande kulturarv kartläggs kulturarvsobjekt vid planeringen av vindkraftparker och tillhörande havskablar. Därigenom torde påverkan på kulturarvsobjekt under vatten vara liten. Utökad havsbaserad vindkraft kan öka kunskapen om kulturarvsobjekt under vatten och därigenom främja vårdandet av kulturarv under vatten.

De havsbaserade vindkraftsverken orsakar störningar genom att skapa områden med döda vinklar för de sensorer som producerar luft- och havslägesbilder för Försvarmakten, vilket kan störa den ständiga luft- och havsövervakningen. Försvarmakten ska tillfrågas om ett utlåtande om eventuella störningar, gällande de havsbaserade vindkraftsprojekt som nu planeras.<sup>32</sup>

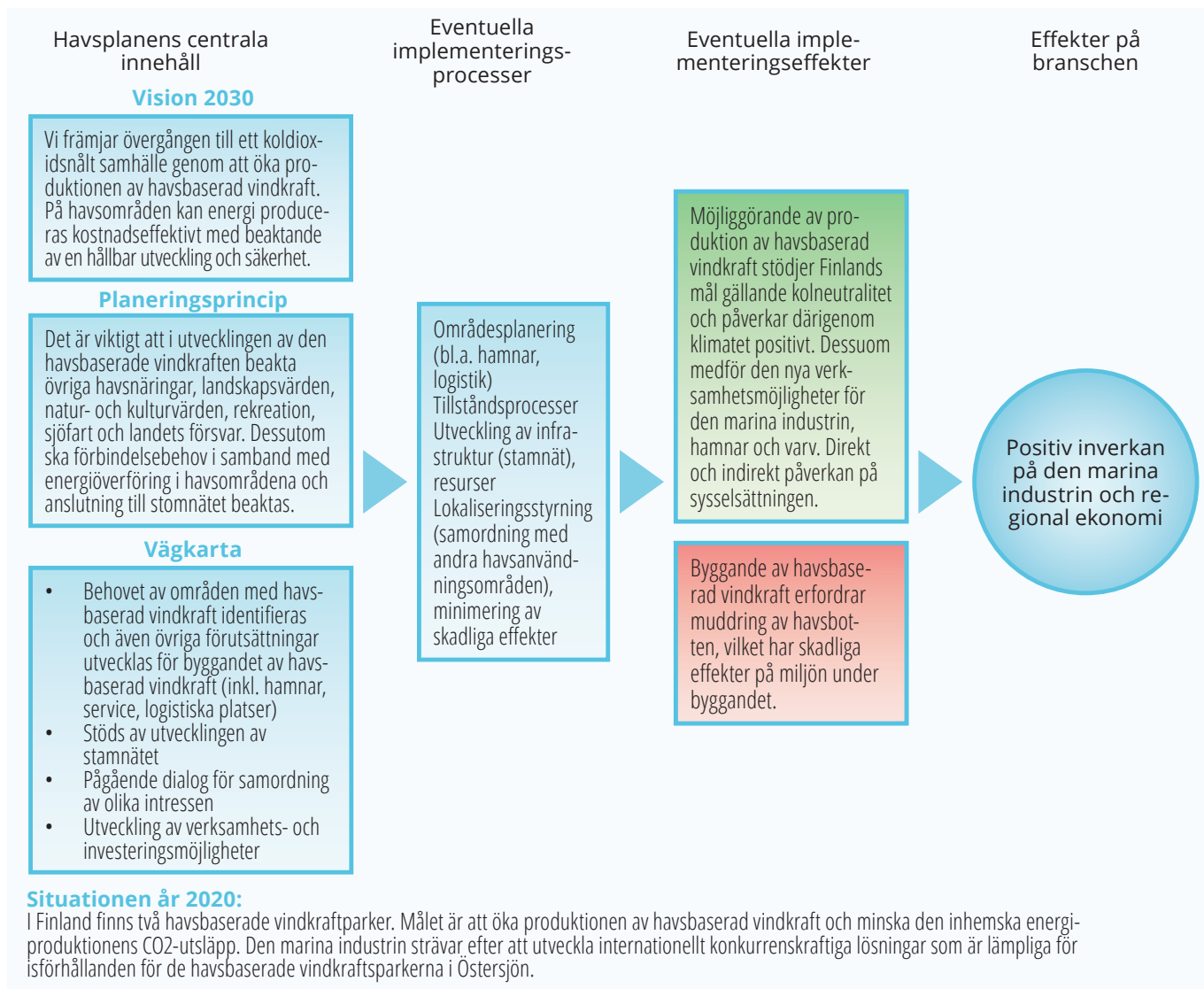


Bild 2. Energibranschens konsekvenskedja

<sup>32</sup> <https://puolustusvoimat.fi/tuulivoimaloiden-lausuntoprosessi>

## 4.3 Maritim logistik

*I havsplaneringen har använts beteckningen "sjöfartsområde" med vilken generellt anvisas de områden som utnyttjas inom sjöfart. Sjöfartsområdena baserar sig på de områden som utnyttjas inom sjötrafiken, läget för befintliga farleder och behoven av att anvisa nya farleder utifrån vilka beteckningen för sjöfartsområden har generaliserats. Det är viktigt att i utvecklingen av sjöfartsområdena beakta de behov som sjöfarten och den maritima logistiken har i framtiden och förutsättningarna för en trygg sjöfart.*

*I havsplaneringen identifieras ekonomiskt och verksamhetsmässigt betydande befintliga och potentiella funktionella förbindelser som stöder näringar och övrigt välstånd i områdena. De funktionella förbindelserna är både internationella och nationella. En funktionell förbindelse kan omfatta behov i anslutning till turism och rekreation och behov gällande infrastrukturförbindelser. Dessutom identifieras i havsplaneringen hamnarna i den internationellt betydande TEN-T-stomnätet och i det heltäckande nätet samt övriga viktiga hamnar.*

**Följande vision har upprättats för sjöfarten:** *Den maritima logistiken är globalt konkurrenskraftig, säker och hållbar.*

I planen anvisas internationellt betydande hamnar (TEN-T), övriga hamnar för sjöfartshandel samt övriga regionalt mindre hamnar. Hamnar som markerats i planen är sådana som är i bruk för närvarande. Inga nya hamnar eller utvidgning av befintliga hamnar eller nedstängning av gamla hamnar har presenterats i planen. I detta hänseende skulle inte ett genomförande av planen orsaka några förändringar i nuläget.

Som en del av EU:s TEN-T-stomnätverk, har man som funktionella förbindelse identifierat Åbo-Stockholm-förbindelsen samt Helsingfors-Tallinn-förbindelsen. Förbindelserna Västnyland-Centraleuropa, Kotka-Sankt Petersburg samt Kotka-Estland har anvisats som andra funktionella förbindelser.

Utöver dessa har inom ramen för havsplaneringsprojektet gjorts en förundersökning om hållbara deponeringsalternativ för muddringsmassor. Utifrån förhandsutredningen har på grund av skalan inte gjorts beteckningar i havsplaneringskartorna, men utredningen publiceras som en del av havsplanen.

### Miljökonsekvenser

Planeringsbeteckningarna grundar sig till stor del på den sjöfart som sker idag, men i planen har identifierats betydande ekonomiskt och funktionellt viktiga förbindelser, som stöder områdenas näringsliv och övrigt välbefinnande. Vad gäller en eventuell ny farled

mot Sankt Petersburg, finns ingen information om muddringsbehov. Man kan konstatera att planen till stor del beskriver nuvarande läge, och dess miljökonsekvenser avviker inte från nuläget om trafikmängden håller sig på nuvarande nivå. Å andra sidan förutspår alla scenarier som beskriver sjöfartens framtid en ökad trafik även på Östersjön. IMO:s beslut om att minska fartygens kväveutsläpp inom NECA-områdena träder i kraft den 1 januari 2021, vilket kommer att minska sjöfartens utsläpp. I utkastet till havsplanen finns inga kvantitativa mål för att öka eller minska sjöfarten, så riktning och betydelse för dessa konsekvenser kan inte bedömas utifrån materialet.

I planen har man inte på medellång sikt utvärderat behovet att fördjupa de befintliga farlederna djupare, behovet att skapa nya farleder eller hamnkapacitetens tillräcklighet med denna utvecklingstrend i åtanke. Om farledsnätverket kvarstår på den i planen presenterade nivån, kan detta orsaka överbelastning på nuvarande farleder och hamnar, vilket kan öka bl.a. risken för sjöfartsolyckor och därigenom för skadliga konsekvenser på havsnaturen. Skadliga miljökonsekvenser på grund av ökad sjöfart inkluderar exempelvis olje- och kemikalieolyckor, nedfall från luften, skadliga ämnen och utsläpp från avfallsvatten samt främmande arter. Olje- och övriga kemikalieolyckor har en direkt inverkan på mångfalden bland Östersjöns organismer. Ett annat stort hot mot ekosystemen är de främmande arter som kommer med fartygen. Fartygens utsläpp av avfallsvatten och nedfallet av kväve från luften främjar övergödningen i Östersjön.<sup>33</sup> Internationella sjöfartsorganisationen IMO har klassat Östersjön (exklusive Ryslands territorialvatten) som ett särskilt känsligt havsområde (Particularly Sensitive Sea Area). Därför kan särskilda krav ställas på de fartyg som trafikerar Östersjön för att skydda den känsliga miljön.<sup>34</sup>

Anvisandet av undervattensmiljövården samt målen för att skydda och bevara dessa kan ibland stå i konflikt med sjöfarten och skötseln av farleder. Särskilt i grundare havsområden får muddring bottensedimentet att damma, vilket gör vattnet grumligt på stora områden även runt farlederna vilket försämrar statusen för vattenväxter på botten och bottenlevande djur.

Muddring av nya farleder eller fördjupning av befintliga sådana lär behövas även i framtiden. Farledernas mer precisa placering, muddringsmetoder och val av maskinernas deponeringsplatser avgör deras konsekvenser för havsnaturen, vattenkvaliteten och kulturarvet under vatten<sup>35</sup>. Den förundersökning som utfördes i samband med havsplaneringen gällande hållbara havsdeponeringsalternativ av muddringsmassor, strävar efter att minska framförallt miljökonsekvenserna av deponi

<sup>33</sup> Itämeri. Ympäristö ja ekologia. Toimituskunta: Furman et al. Tillgänglig på [www.syke.fi](http://www.syke.fi)

<sup>34</sup> <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>

<sup>35</sup> Miljökonsekvenser har behandlats mer detaljerat i FCG:s förundersökning från 2020: Hållbara deponeringsalternativ för muddringsmassorna. En förundersökning.

genom att identifiera områden, där deponeringskonsekvenserna skulle vara mindre. Undersökningen har gjorts genom uteslutningsmetoden, där bl.a. bottenlevande djur, vattenväxtlighet, fiskbestånd och fåglar granskats. Kvarvarande områden har identifierats som lämpliga för deponi. I förundersökningen har även kartlagts nuvarande och kommande muddringsbehov i farleder och hamnar i TEN-T-nätet, samt nuvarande deponeringsområden.

Särskilt positiva resultat beträffande den goda statusen i havsmiljön uppnås om de nuvarande deponeringsområdena som ligger på mindre gynnade platser, flyttas till identifierade, potentiellt mindre känsliga områden. De identifierade områdena är omfattande och kräver noggrannare lokal utredning för att hitta de lämpligaste platserna inom området för deponering, men undersökningen ger kompletterande verktyg som stöd för planläggningen.

### Ekonomiska konsekvenser

Att skydda fungerande förbindelser inom sjöfarten som en del av havsplaneringen, stöttar Finlands ekonomi, välbefinnande och försörjningsberedskap på lång sikt.<sup>36</sup> Konkurrenskraften i Finlands näringsliv och ett fungerande samhälle, även med avseende på sysselsättning och sociala kontakter är och kommer att vara beroende av sjöfartsförbindelserna, även under vintertid. En smidig hamnlogistik samt en fungerande trafik i hamnarnas inland möjliggör detta. Genom att anvisa de centrala sjöfartsområdena, främjar planen på lång sikt skyddandet av fungerande förbindelser inom sjöfarten.

Sjöfarten förutspås öka markant på Östersjön i framtiden. Särskilt den här tillväxten har förutspåtts koncentreras till Finska viken<sup>37</sup>. Fungerande och säkra farleder stöder denna tillväxt. En ökad sjöfart reflekteras i Finlands sjöfartsindustri som ökade fartygsordrar, om sjöfartsindustrin förblir tillräckligt konkurrenskraftigt

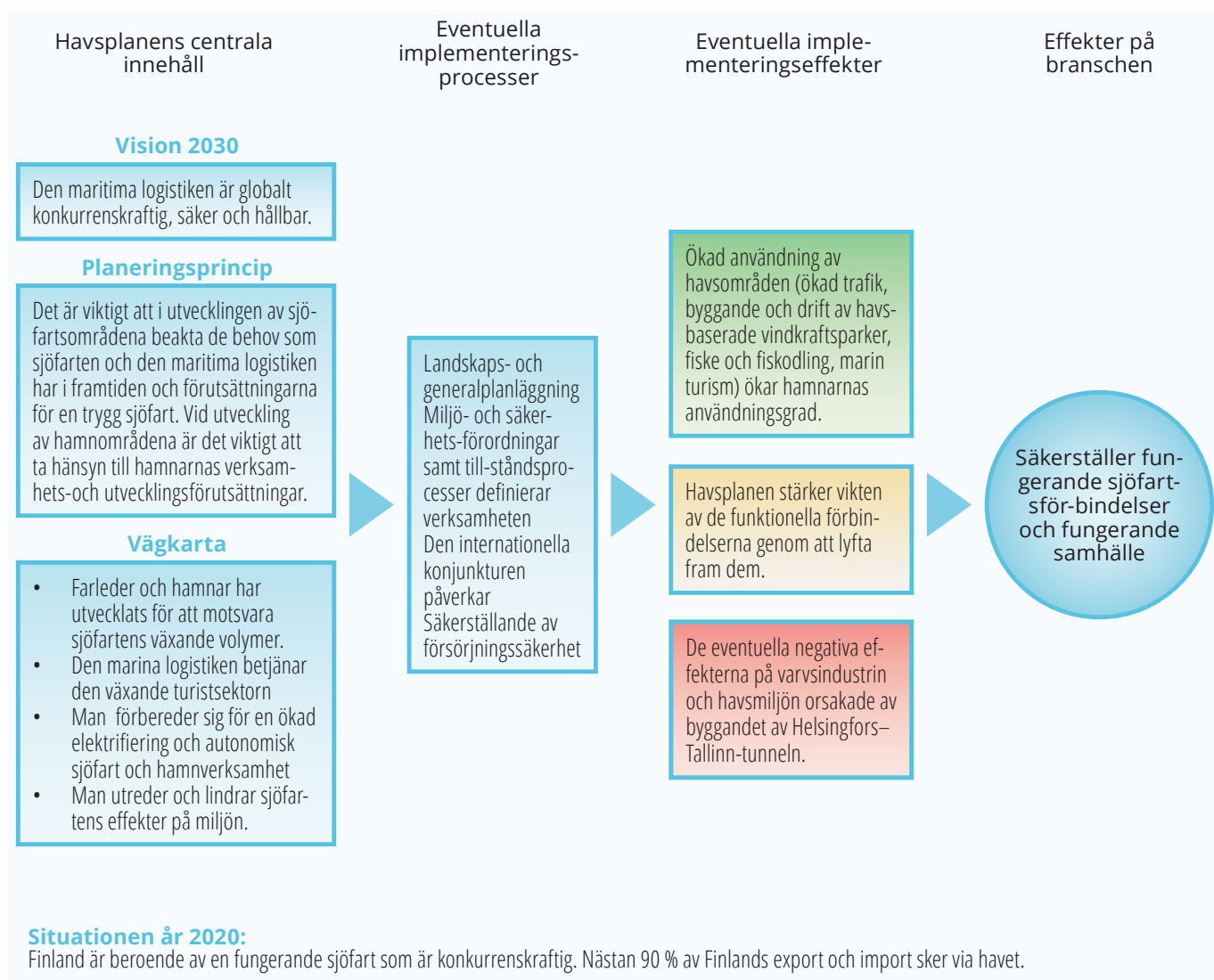


Bild 3. Konsekvenskedja för marin logistik

<sup>36</sup> Suomen meriliikennestrategia 2014-2022. [http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77909/Julkaisuja\\_9-2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77909/Julkaisuja_9-2014.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

<sup>37</sup> <https://www.helcom.fi/wp-content/uploads/2019/08/BSEP152-1.pdf>

jämfört med konkurrentländerna eller kan producera kompetens som inte finns tillgängligt någon annanstans (t.ex. utsläppsfria fartyg).

Planens målsättning att öka mängden havsbaserad vindkraft, ökar hamnarnas användningsgrad samt trafiken som passerar där både på land och till havs, särskilt i skedet då man bygger de havsbaserade vindkraftparterna. Även en ökad användning av övriga havsområden ökar hamnarnas användningsgrad, exempelvis ökar ett bättre utnyttjande av turismpotentialen trafiken via gästhamnarna, vilket har indirekt positiva effekter på områdets ekonomi.

## 4.4 Marin industri

*I havsplaneringen identifieras den marina industrin som en central del av de helheter som bildas av de maritima näringarna, de maritima klustren. Den marina industrin är ofta koncentrerad till närheten av stora hamnar. Den marina industrin är en del av hamnbeteckningen när industrin är belägen i anslutning till hamnen.*

*Med beteckningen anvisas viktiga områden för den marina industrin.*

*I utvecklingen av den marina industrin är det viktigt att beakta den marina industrins nätverk och logistiska förbindelser.*

**Vision för den marina industrin:** *Den marina industrin främjar ett hållbart bruk av havsområdena som svarar mot behoven och minimerar skadeverkningarna av funktionerna genom att utveckla och utnyttja teknologi. En växande marin industri alstrar välfärd både lokalt och nationellt.*

I Finland ligger viktiga varv i Helsingfors, Åbo, Björneborg, Raumo, Salo, Karleby och Nystad. Några nya potentiella platser för varv har inte anvisats i planen. Planen fastställer verksamheternas nuvarande platser, även om separata kartbeteckningar saknas från Helsingfors, Salo, Karleby och Nystad. Någon beteckning för Tykö skeppsvarv finns inte alls på kartan. Konsekvenserna av att beteckningen saknas är hypotetiska, men kan oavsiktligt försämra säkerställandet av varvets möjligheter att verka.

### Miljökonsekvenser

Varvsindustrin för med sig miljökonsekvenser, bland annat anknuten till logistik, hamnarnas muddringsbehov, luftutsläpp, klimatpåverkan och risker för jordmånen. Vid ett förverkligande av havsplansens byggnadsbehov av havsbaserad vindkraft ökar varvsverksamheten och höjer därigenom varvens miljöpåverkan.

### Samhällskonsekvenser

Havsplanen stärker vikten av funktionella förbindelser genom att lyfta fram dem. Livskraften och konkurrensförmågan i Finlands näringsliv samt hela samhällets beredskap (försörjningsberedskap<sup>38</sup>) hänger till stor del på fungerande sjöfart och förbindelser i hamnarnas inland. Användningen av övriga havsområden måste planeras utan att riskera säkra och fungerande förbindelser.

### Ekonomiska konsekvenser

Den marina industrin och Finlands varv är viktiga aktörer med tanke på samhället och ekonomin. Den marina industrin som bransch är känslig för ekonomiska konjunktursvängningar och för förändringar som sker i den internationella konkurrensmiljön. Planen säkerställer säkra och smidiga sjöfartsförbindelser även i fortsättningen, vilket stöttar branschens fortlevnad och dess utveckling. Den marina industrin är regionalt sett en viktig arbetsgivare och genom näten av underleverantörer sträcker sig konsekvenserna även längre än till närområdet.

Att bygga havsbaserad vindkraft på Finlands territorialvatten, reflekteras i bästa fall i varvens verksamhet som ökar efterfrågan, särskilt om investerarna söker lösningar från finländska aktörer. Att bygga och underhålla havsbaserad vindkraft förutsätter specialutrustning, service året runt samt även förutsättningar för att transportera sig på isen, vilket finländska varv med sin kompetens kan svara mot konkurrensmässigt.

Även en eventuell ökning av vattenbruk (fiskodling) kan på lång sikt återspeglas i en ökad efterfrågan på varven, om man även i Finland skulle uppleva ett behov att övergå till flytande strukturer för att skydda den marina miljön.

Den marina industrin tillverkar även flytande byggnader, som emellertid inte har fått något genomslag i Finland. Om potentialen gällande skärgården och turismen förverkligas kan det öka efterfrågan på nya boende- och logilösningar, vilket skulle ha positiva effekter på Finlands marina industrin. Som en del av turismutvecklingen, skulle besökscentra i anslutning till varven kunna upprättas, där resenärer även skulle kunna bekanta sig med kulturarv och skeppsbyggnad. Dessa skulle stötta målet som anges i vägkartan om ett samarbete med turismbranschen.

<sup>38</sup> <https://www.huoltovarmuuskus.fi/tietoa-huoltovarmuudesta/>

Betydelse, riskerna och mervärdet av växelverkan mellan aktörer på land och till havs bör kartläggas så att man med hjälp av havsplaneringen kan förstå betydelsen av dessa relationer.

### Samhällskonsekvenser

Den marina industrin kan betraktas som en del av kulturarvet inom sjöfarten och att identifiera varven som

en del av havsområdets aktörsgrupp möjliggör varvsverksamhet även framöver.

Eventuella förändringar i varvsområdena kan leda till lokala konsekvenser för stadsbilden. Havsplanen föreslår dock inga ändringar i placeringen av den nuvarande marina industrin, så planen medför inga konsekvenser för landskaps- och stadsbilden beträffande den marina industrin.

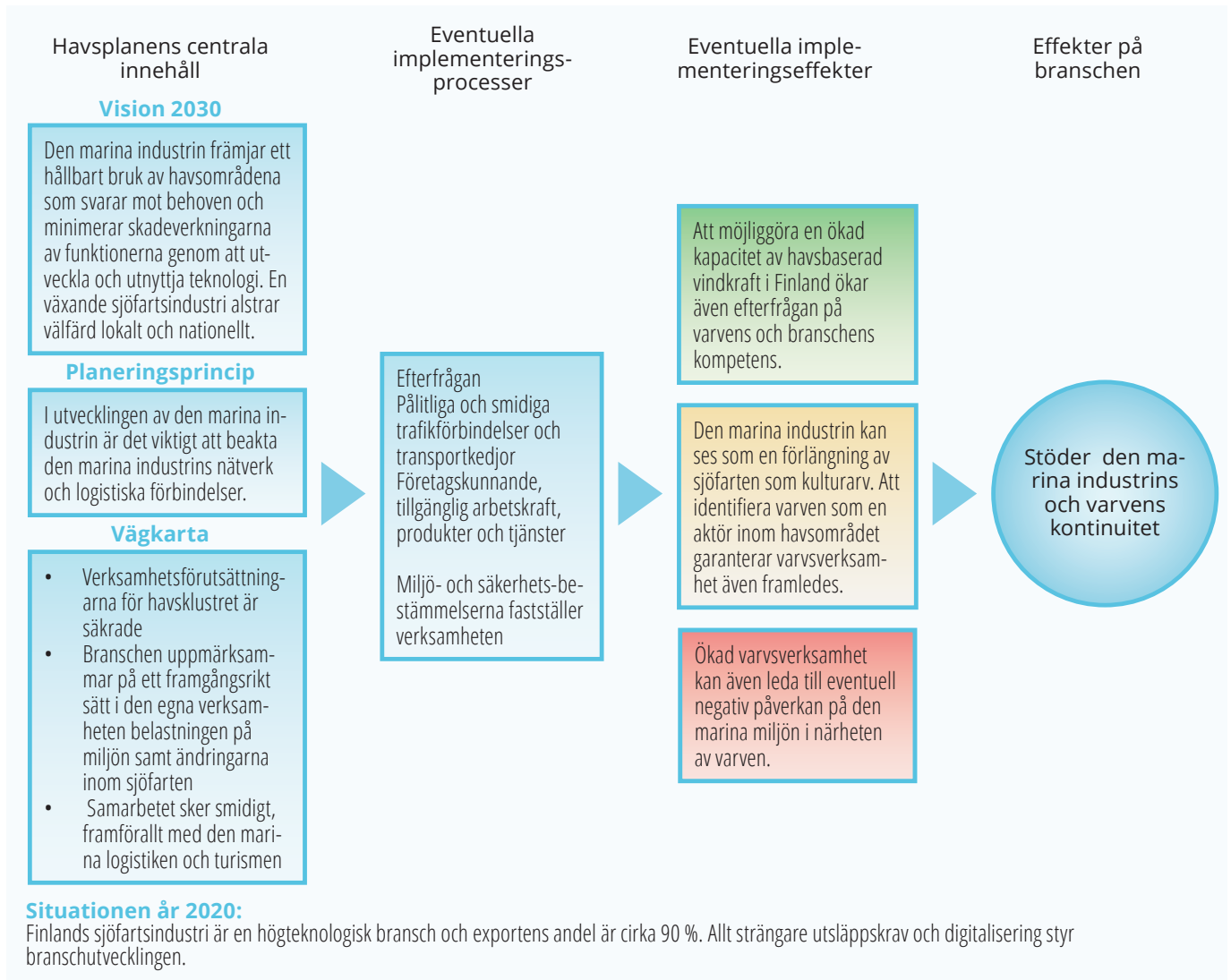


Bild 4. Konsekvenskedja för sjöfartsindustrin

## 4.5 Fiske

Med beteckningen "fiske" avisas viktiga områden för nätfiske och trålning. För identifieringen av dessa, har bland annat material om nätfiske och trålning tillämpats<sup>39</sup>.

Det är viktigt att i utvecklingen av branschen beakta de årliga och årstidsberoende variationerna i de områden som utnyttjas i samband med fiske, konsekvenserna av klimatförändringen, de hamnar som är viktiga för fisket och möjligheterna att använda områdena i rekreationssyfte. Det är dessutom viktigt att ta hänsyn till fiskeriområdenas planer för nyttjande och vård.

**Följande vision har upprättats för fiske:** Ett hållbart kommersiellt fiske stöder självförsörjningen, ger klimatvänlig mat samt stärker kustens och skärgårdens livskraft och stöder sig på kooperativt lokalt beslutsfattande.

Beträffande yrkesfiske i havsområden har man inte i havsplanen strävat efter att lokalisera nya potentiella områden för fiske utan. Försökt att synliggöra områden, där det fortfarande fiskas mycket. Naturresurscentralens material om de för yrkesfiske viktigaste nätfiskeområdena, AIS-material om var fiskefartygen rör sig och ICES-statistikrutor över fiskefångst har använts som planeringsmaterial. Planen utesluter inte heller fiske i övriga områden. I havsplanen har beaktats att yrkesfiskarna fiskar där fångsten finns och att det därför är svårt att förutspå centrala fiskeområden i framtiden. Följden av detta blir att planen till stor del beskriver yrkesfiskets aktuella situation och planens konsekvenser skulle följa den aktuella situationen. I framtiden kan det vara möjligt att flytta betydande områden för fiske, oavsett havsplanen.

### Miljökonsekvenser

Planen påverkar inte de befintliga fiskeområdena, men en identifiering av fiskarnas fortplantnings- och yngelområden samt vandringsfiskarnas rutter kan ha en positiv inverkan på fiskebeståndet och fiskemöjligheterna. Det här stödjer för sin del målet om en vitalisering av livscyklerna för vandringsfisk enligt den nationella utvecklingsplanen för en blå bioekonomi<sup>40</sup>.

Fångstmängden för de bestånd som fiskas kommersiellt begränsas av fiskekvoter för strömming, skarpsill och lax och målet är att uppfylla kvoterna, havsplaneringen påverkar inte att dessa kvoter fylls. Övriga former för regleringen av fisket är fångstmått samt tidsmässig och lokal fridlysning. Genom separata planer

och strategier eftersträvas en hållbar användning och produktion av fiskresurserna samt biologisk mångfald. Sådana planer är bl.a. av användnings- och vårdplaner som sammanställts av fiskenäringens områdena samt fiskerinäringens miljöprogram<sup>41</sup>. Fiske stöder koldioxidns livsmedelsproduktion och avlägsnande av näringsämnen från Östersjön. Hållbara fiskebestånd och ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbara fångstmetoder grundar sig därför även framöver på fiskekvoter och reglering av fiskemetoder.

Fisket kan påverka organismerna och naturens mångfald även genom andra vägar än via näringsämnesbalansen. En del vilda och fridlysta arter som t ex sälar och skarvar försöker skaffa sin näring i viktiga fiskeområden och orsakar därigenom skada på fiskenäringen. För att bekämpa dessa skador, beviljas emellanåt undantag från fredning eller avlivning gällande skarv.

Beviljandet av sådana undantag grundar sig på en sträng behovsprövning och tröskeln för beviljandet av undantag är väldigt hög. Därför kan man hävda att konsekvenserna är små. De skador som orsakas av sälar, försöker man begränsa genom kvoteringsjakt på gråsäl och genom stamvårdande jakt på östersjövikare som sker på basis av jaktlicens. Den här jakten som sker för att begränsa skador påverkar inte biodiversiteten eftersom enskilda avlivningar endast sker i livskraftiga bestånd.

### Ekonomiska konsekvenser

Fisket är en av de traditionella näringarna i skärgården och kustområdet. Planen stöder fiskenäringen och lyfter fram näringens existens. Planen påverkar emellertid inte av de mål på ökat värdet på inhemsk fisk eller nya mervärdesprodukter, som fastställts i fiskets innovationsprogram<sup>42</sup>. År 2017 uppgick värdet på fisk som fångats i havsområden i Finland till ca 36 miljoner euro.<sup>43</sup> De viktigaste fångstfiskarna var strömming och skarpsill, som till stor del används till foder för pälsdjur och laxfiskar. Strömming och skarpsill fångas främst genom trålning ute på öppet hav. Vid kustfiske fiskar man med ryssja och nät, och de viktigaste fångstarterna är sik, abborre, gös och lax. Kustfiske är väldigt småskaligt sett till sin fångstmängd jämfört med fiske på öppet hav. Kustfisket har under flera års tid varit på väg att minska. År 2018 inkluderade registret över kommersiella fiskare 2 499 kommersiella fiskare på havsområdet och 3 233 fiskebåtar. År 2017 uppgick ett

<sup>39</sup> Naturresurscentralens öppna material om de viktigaste nätfiskeområdena för yrkesfiske (<https://opendata.luke.fi/dataset/pyydyspaikat-rysapisteet-ja-verkkoalueet>); HELCOM:s insamlade material över fiskefartygens rutter (AIS) från 2016. HELCOM-geodatagränssnitt: 2016 Fishing AIS Shipping Density (<http://maps.helcom.fi/website/mapservice/>); ICES statistikrutor över fiskefångst (Luke, statistikdatabas, fångst vid kommersiellt fiske i havsområdet).

<sup>40</sup> <https://valtioneuvosto.fi/documents/1410837/1516671/Sinisen+botalouden+kehittamissuunnitelma+25.11.2016/59427dec-711b-4ca3-be28-50a93702c409>

<sup>41</sup> [https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma\\_23062016\\_final.pdf](https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma_23062016_final.pdf)

<sup>42</sup> [https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma\\_23062016\\_final.pdf](https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma_23062016_final.pdf)

<sup>43</sup> Merialueen kaupallisen kalastuksen saalistilastot 2017. Luonnonvarakeskus.

kustfiskeföretags genomsnittliga omsättning till 6 900 euro.<sup>44</sup>

Efterfrågan på vildfångad fisk är högre än tillgången på inhemsk fisk på marknaden. År 2019 hade 2 231 kommersiella fiskare registrerat sig i Finland i havsområden, men aktiva fiskare bedöms endast uppgå till hälften av detta.<sup>45</sup> Hos de flesta yrkesfiskare är fisket småskaligt och fiskarnas inkomster kommer från flera inkomstkällor. Fisk som fångats i Finland sysselsätter och skapar ekonomiskt värde genom hela förädlingskedjan samt sysselsätter serviceproducenter från mer avlägsna kustområden.

### Samhällskonsekvenser

De byggnationer och områden som fisket omfattar,

exempelvis fiskebyar och -hamnar är en del av det marina kulturarvet. En livskraftig och hållbar fiskenäring upprätthåller utöver kulturarvet även en livskraftig skärgårds- och kustbosättning. Å andra sidan är det industrianläggningar för fiske som är ekonomiskt lönsamma. Trålning är ekonomiskt sett en mer betydande del av fisket och också en industriell verksamhet som inte har någon del i det gamla kulturarvet.

Trålning kan utgöra en risk för kulturarv under vatten, ifall trålen fastnar i arkeologiska undervattensobjekt, såsom vrak. Havsplanen påverkar emellertid inte utplaceringen av fiskeområden, så de eventuella negativa konsekvenserna av trålning för kulturarv under vatten beror inte på havsplanen.

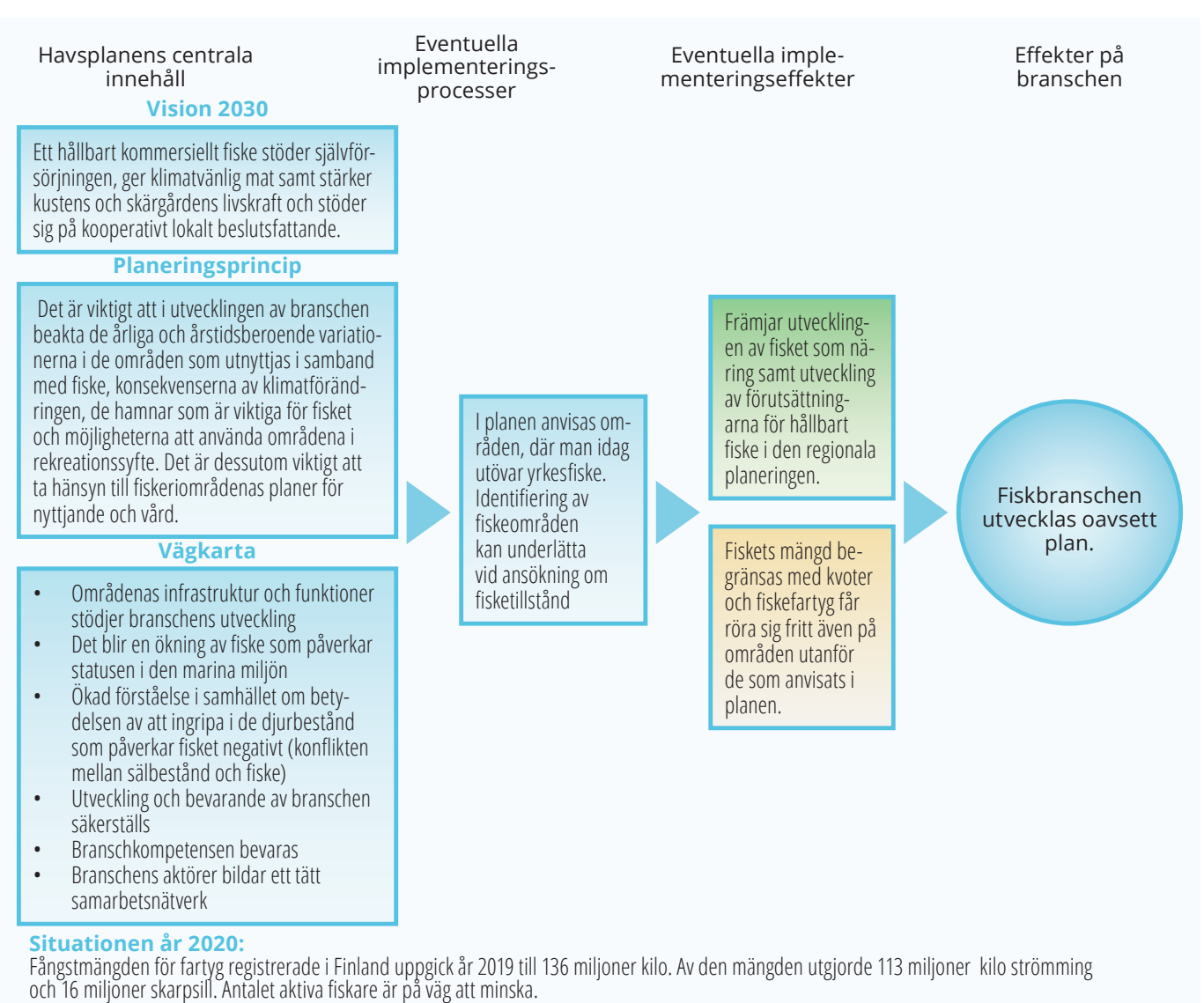


Bild 5. Konsekvenskedja för fiske

<sup>44</sup> <https://www.luke.fi/uutinen/rannikkokalastuksen-kannattavuus-heikkeni/>

<sup>45</sup> <https://www.luke.fi/uutinen/merialueen-kaupallisten-kalastajien-maara-vaheni-edelleen-vuonna-2019/>

## 4.6 Vattenbruk

Med beteckningen "vattenbruk" anvisas potentiella områden för fortsatt odling av fisk. Vid identifieringen av områdena har en modell som Naturresursinstitutet tagit fram använts.

I utvecklingen av vattenbruket är det viktigt att klarlägga vilka områden som är lämpligast med beaktande av den marina miljös status och naturvärdena. Det är dessutom viktigt att beakta de behov som är väsentliga med tanke på leveranskedjan inom vattenbruket, till exempel infrastrukturförbindelser, hamnar och de områden som olika produktionskedjan förutsätter. Vid utvecklingen av vattenbruket är det viktigt att beakta de möjligheter som nya teknologier ger gällande placering av fiskodling.

### Följande vision har upprättats för vattenbruk:

Vattenbruk stöder självförsörjningen, frambringar på ett hållbart och klimatvänligt sätt närproducerad och inhemsk mat och skapar livskraft i skärgården och vid kusten. Vattenbruk stöder den kustinfrastruktur som anknyter sig till fisket.

Med beteckningen för vattenbruk avses i den här planeringsomgången endast fiskodling i nätbassänger i havet. För vattenbrukets del har metoden varit FINFARMGIS-modellering, som bygger på en kombination av ekologiska, sociala och ekonomiska kriterier i geodatamaterialet. Man har tidigare försökt använda FINFARMGIS-modellen bland annat i de kommersiella fiskarnas arbeten och i övriga projekt för att identifiera potentiella produktionsområden.

Lämpliga områden för vattenbruk anvisas i planen till utanför Hangö, Lovisa, Borgå, Simo-Ijo, Haukipudas, Jakobstad, en stor del av Vasa, Kristinestad, Euraåminne, Raumo och Nystad samt Skärgårdshavet.

### Miljökonsekvenser

En del av de områden som anvisats i havsplanen är tillfredsställande vad gäller den ekologiska statusen<sup>46</sup> och orsaken till detta är eutrofieringsutvecklingen i vattnet som vattenbruket förstärker. Vattenbruket är alltid beroende av en god vattenstatus och en ren havsmiljö. Branschaktörerna har förbundet sig till miljömålen och de har aktivt strävat efter att minska verksamhetens miljöeffekter.

Vattenbrukets miljökonsekvenser bör slutligen att bedömas från fall till fall i en mer detaljerad planering. Fiskodlingens andel av utsläppet av näringsämnen är, beroende på område, cirka 1–2 % men konsekvenserna

kan vara större på lokal nivå. Skadorna blir större på grundare områden, där vattenomsättningen är lägre och skadorna kan minskas genom att anvisa den fortsatta förädlingen som producerar den större delen av näringsämnesbelastningen ut på öppet hav. I havsplaneringen har identifierats nya områden i öppnare havsområden än där den största delen av nuvarande anläggningar är koncentrerade. Verksamhetens miljökonsekvenser varierar stort beroende på placering, områdets särdrag och verksamhetens omfattning.

Beslutsfattandet kring miljö tillstånd för vattenbruk görs från fall till fall och att ett område i havsplanen har identifierats som lämpligt för vattenbruk är ingen garanti för att tillstånd beviljas. Planens negativa inverkan på havsmiljös status blir tack vare tillståndsprövningen låg, fastän nya tillstånd skulle beviljas.

År 2018 odlades cirka 14,3 miljoner kilo fisk, varav cirka 7,1 miljoner kilo odlades i Fastlandsfinland, inklusive fisk som odlats i insjöar i Finland.<sup>47</sup> Det nationella målet fram till år 2022 är att i Fastlandsfinland odla 20 miljoner kilo fisk per år.<sup>48</sup> Om näringsbelastningen antas vara 4,8 g/kg fosfor och 35,5 g/kg kväve och man odlar 12,9 miljoner kilo mer fisk i havsområden än idag, så skulle ökningen av näringsbelastning orsakad av Finland i Östersjön uppgå till 0,56 % kväve och 1,59 % fosfor.<sup>49</sup> Konsekvenserna av denna näringsbelastning skulle bero på hur produktionsökningen fördes regionalt.

Det har föreslagits att näringsämnesbelastningen från fiskodlingen kan begränsas genom att använda foder som tillverkats av fisk som fiskats i Östersjön. I övervägandet av miljö tillstånd anses det att man för närvarande inte har kunnat bestämma om vilken tillverkarens foder som används på anläggningen, utan valet av foderleverantör har lämnats åt verksamhetsutövarna. Östersjöfoder har inte heller godkänts som näringsämneskompensation i myndigheternas tillståndsförfarande, eftersom fisket av den strömming som används som råmaterial för fodret regleras genom fiskekvoter och efterfrågan på fiskfoder inte berättigar ett överskridande av fångstkvoterna. Dessutom har miljöskyddsmyndigheterna betonat att den fisk som används som råmaterial för fodret oftast har fångats i en annan vattenformation än var fodret används, vilket betyder att uttaget och tillskottet av näringsämnen hänför sig till vattenformationer med olika status.

Dessutom kan fiskodling påverka de naturliga fiskbestånden. För de ursprungliga fiskbestånden har man sett att det är skadligt om fiskar som rymt från

<sup>46</sup> Katso vesienhoidon kolmannen suunnittelukauden toistaiseksi valtioneuvoston hyväksymättömät tilaluokitukset. esim. [paikkatieto.ymparisto.fi](https://www.paikkatieto.ymparisto.fi/vesikartta) > vesikartta tai [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Suomen\\_vesien\\_tilaarvio\\_Jarvien\\_ja\\_jokie\(51384\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/Suomen_vesien_tilaarvio_Jarvien_ja_jokie(51384))

<sup>47</sup> <https://stat.luke.fi/vesiviljely>

<sup>48</sup> Vesiviljelystrategia 2022. Kilpailukykyinen, kestävä ja kasvava elinkeino. VNP 4.12.2012.

<sup>49</sup> Ihmisperäisen ravinnekuormituksen lähtöarvot SYKE 2015. [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Meri/Mika\\_on\\_Itameren\\_tila/Itameren\\_typ-pikuorma\\_Suomesta\(31457\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Meri/Mika_on_Itameren_tila/Itameren_typ-pikuorma_Suomesta(31457)) ja [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Meri/Mika\\_on\\_Itameren\\_tila/Itameren\\_fosforikuorma\\_Suomesta\(31444\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Meri/Mika_on_Itameren_tila/Itameren_fosforikuorma_Suomesta(31444))

odlingsanläggningen korsar sig med vildfisken. Denna företeelse spelar ingen stor roll i Finland eftersom den viktigaste odlingsarten, regnbågsforellen, inte kan fortplanta sig fritt i Finlands vatten. Den stora tätheten bland fiskarna underlättar spridningen av fisk-sjukdomar som orsakats av patogener och som kan överföras till vilda fiskar. I Finland har dylika problem inte upptäckts ännu, och sannolikheten och betydelsen kan därför inte bedömas tillräckligt tillförlitligt. Regnbågsforell som har rymt kan ibland störa leken bland inhemska vandringsfiskar, genom att exempelvis damma ner fiskarnas lekplatser, fastän de i sig inte kan fortplanta sig i den finländska naturen.

Efterfrågan på fisk har ökat kraftigt under de senaste åren och man har kunnat bemöta den främst genom importerad fisk. Bland annat i WWF Finlands fiskeguide har den finländska regnbågsforellen som odlats i nätbassänger klassificerats som hållbar jämfört med annan fisk från Europa och Turkiet eller främst regnbågsforell odlad i Sydamerika. Koldioxidavtrycket för odlad fisk (cirka 3–5 kg CO<sub>2</sub>-ekv/kg) är betydligt lägre jämfört med koldioxidavtrycket för nötkreatur (t.ex. nöt 20–30 CO<sub>2</sub>-ekv/kg).<sup>50</sup> Genom att ersätta annat djurprotein med fisk minskar matens klimatpåverkan och en ökning av den inhemska fiskproduktionen minskar fiskimporten från utlandet som ofta sker från mindre hållbara källor.

Fridlysta sälar och skarvar orsakar ibland även skada på fiskodlingar, och detta försöker man avstyra. Konsekvenserna av dessa åtgärder behandlades i föregående kapitel om fiske.

### Ekonomiska konsekvenser

Beroende på efterfrågan av fisk, skulle verksamhetsutövarna ha ett stort behov för nya vattenbrukstillstånd i havsområden, men det har visat sig vara väldigt svårt att hitta platser som är lämpliga för produktion. Mot denna bakgrund kan anvisningen av områden som identifierats som lämpliga för fiskodling i havsplanen, främja branschens hållbara tillväxt<sup>51</sup> i de fall man har lyckats identifiera lämpliga områden.

Samtidigt omfattas planen av väsentliga juridiska osäkerhetsfaktorer gällande planens genomförbarhet. Beträffande den nationella planen för lokaliseringstyrning av fiskodling, har placering av verksamhet i områden utanför planen till och med eftersträvat att begränsas i förvaltningspraxisen. Detta fastän det i planen lyfts fram att den på grund av sin generella natur inte är avsedd att begränsa beviljandet av tillstånd för områden utanför planen, utan att istället anvisa områden, där en tillväxt av branschen vore sannolik. I rättspraxisen har tillsvidare konstaterats att den nationella planen för lokaliseringstyrning inte begränsar

beviljandet av miljötillstånd för vattenbruk med en större dimensionering än planeringsbeteckningarna<sup>52</sup>. Utifrån detta kan man dra slutsatsen att havsplanen inte kommer att begränsa ökningen av vattenbruket på områden som inte har anvisats för det ändamålet.

Ur teknisk-ekonomisk aspekt är produktionen i Finland koncentrerad till mer skyddade områden medan planen som identifierar potentiella framtida områden, snarare lyfter fram öppnare havsområden. Finland har väldigt liten erfarenhet av fiskodling i öppna havsområden, så den ekonomiska och logistiska potentialen för fiskodling i de anvisade områdena är väldigt osäker.

Inom vattenbruksnäringen finns en vilja att investera, om det finns tillgängliga tillstånd och vattenbruksnäringen har ett inflytande som stöder den regionala ekonomin längs hela förädlingskedjan. Fiskodlingens regionala ekonomiska inverkan riktar sig till stor del annanstans än till tillväxtcentra, då de även skulle ha inverkan som stöder regional jämlikhet. Dessutom är fiskmarknaden i Finland till stor del beroende av import och vid ökning av produktionsmängderna skulle fiskimporten minska. De strukturer (dels fasta) som används i vattenbruk skulle kunna erbjuda nya möjligheter för den marina industrin.

### Samhällskonsekvenser

Om en ökning av vattenbruk förverkligas, skulle detta påverka människors levnadsvillkor, trivsel och områdets rekreativvärden framförallt i skärgården och vid kusten. Fastän man strävar efter att styra fiskens fortsatta förädling längre ut på öppnare havsområden, behövs vinterförvaringsområden i mer skyddade områden. Deras näringsbelastning är väldigt låg jämfört med den fortsatta förädlingen, men de är ofta placerade i områden, där det kan finnas bosättning eller sommarstugor. Till sin helhet är konsekvenserna av vinterförvaring av fiskar eller stödområden snarare landskapsmässiga. En del människor tycker inte att bassänger och hamnar påverkar landskapet så mycket, men i praktiken inkommer det besvär om de flesta tillståndsbeslut för fiskodling på grund av landskapsmässiga skäl om de kan ses från stränder med sommarstugor eller närliggande båtområden.<sup>53</sup> Konsekvenserna för vattenkvaliteten av områden med fortsatt förädling är snarare lokala och anläggningarna kan placeras så att de inte har någon betydande inverkan på bosättning, sommarstugor eller rekreativ användning av vattendragen.

Vattenbruk kan påverka landskapsbilden negativt. Hur pass negativt beror på placeringen av områdena. Ute på öppet hav är påverkan på landskapsbilden låg, medan den kan påverkas mer i skärgården eftersom landskapsbilden är känsligare där än ute på öppet hav. Vattenbruk stöder verksamheten inom den regionala

<sup>50</sup> Se t.ex. <https://jukuri.luke.fi/bitstream/handle/10024/438255/mttraportti48.pdf?sequence=1&isAllowed=y> eller <https://www.luke.fi/tutkittua-tietoa-ruuan-ymparistovaikutuksista/>

<sup>51</sup> Vesiviljelyn kestävä kasvun edistäminen osana vesiviljelyn innovaatio-ohjelmaa. [https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma\\_23062016\\_final.pdf](https://merijakalatalous.fi/wp-content/uploads/Innovaatio-ohjelmien-kayttosuunnitelma_23062016_final.pdf)

<sup>52</sup> Vasa förvaltningsrätt 16.5.2019, 19/0212/3.

<sup>53</sup> Se t.ex. HFD:s Övrigt beslut 2872/2014 och Vasa förvaltningsrätt Dnr 01300/19/5302 och 01305/19/5302 (ofullständig klagomålsprocess)

närigen och servicen, vilket är positivt för de lokala in-vånarna. Den näringsbelastning och eutrofiering som orsakas av vattenbruket försämrar samtidigt möjligheterna till rekreativ användning av vattnet och värdet hos strandfastigheter.

Det har visat sig vara svårt att beviljas nya miljötillstånd på grund av den lagstiftning som gäller planeringen av vattenbruk. Man har strävat efter att styra placeringen av fiskodling i havsområdena med den nationella planen för lokaliseringsstyrning som upprättades 2014. Havsplanen och lokaliseringsstyrningsplanen för fiskodling har huvudsakligen samma mål, att styra lokaliseringsplaneringen av ny fiskodling utan att vara juridiskt bindande genom att utse för verksamheten potentiella områden på kartan. I detta avseende är lokaliseringsstyrningsplanen för fiskodling betydligt mer detaljerat till sina planeringsprinciper än havsplanen. I båda planerna har man strävat efter att identifiera områden där miljökonsekvenserna av vattenbruket skulle vara så små som möjligt.

Visserligen har kartan i den nationella lokaliseringsstyrningsplanen för fiskodling ansetts vara föråldrad i det avseende att det har skett förändringar i vattenområdets ekologiska statusklasser för den tredje planeringsperioden.<sup>54</sup> Förfarandet har visat att fastän planen för lokaliseringsstyrning nästan helt grundar sig på endast vattenvårdande planeringsprinciper och minskning av effekterna av näringsbelastning, har lagstiftningen för planering av vattenvård blivit ett hinder för beviljandet av miljötillstånd för fiskodling även i områden som motsvarar planen för lokaliseringsstyrning. Planen för lokaliseringsstyrning granskas ofta inom förvaltningspraxisen trots dess motsatta mål, ur synvinkeln om den kommer att begränsa beviljandet av miljötillstånd i områdena, där den föreslagna produktionen inte överensstämmer med planen för lokaliseringsstyrning. I miljömyndigheternas ståndpunkter finns också åsikter enligt vilka FINFARMGIS-analysen inte skulle vara en tillämplig metod för anvisning av områden för ökning av vattenbruk, på grund av dess metoder och bakomliggande tyngdpunkter.<sup>55</sup>

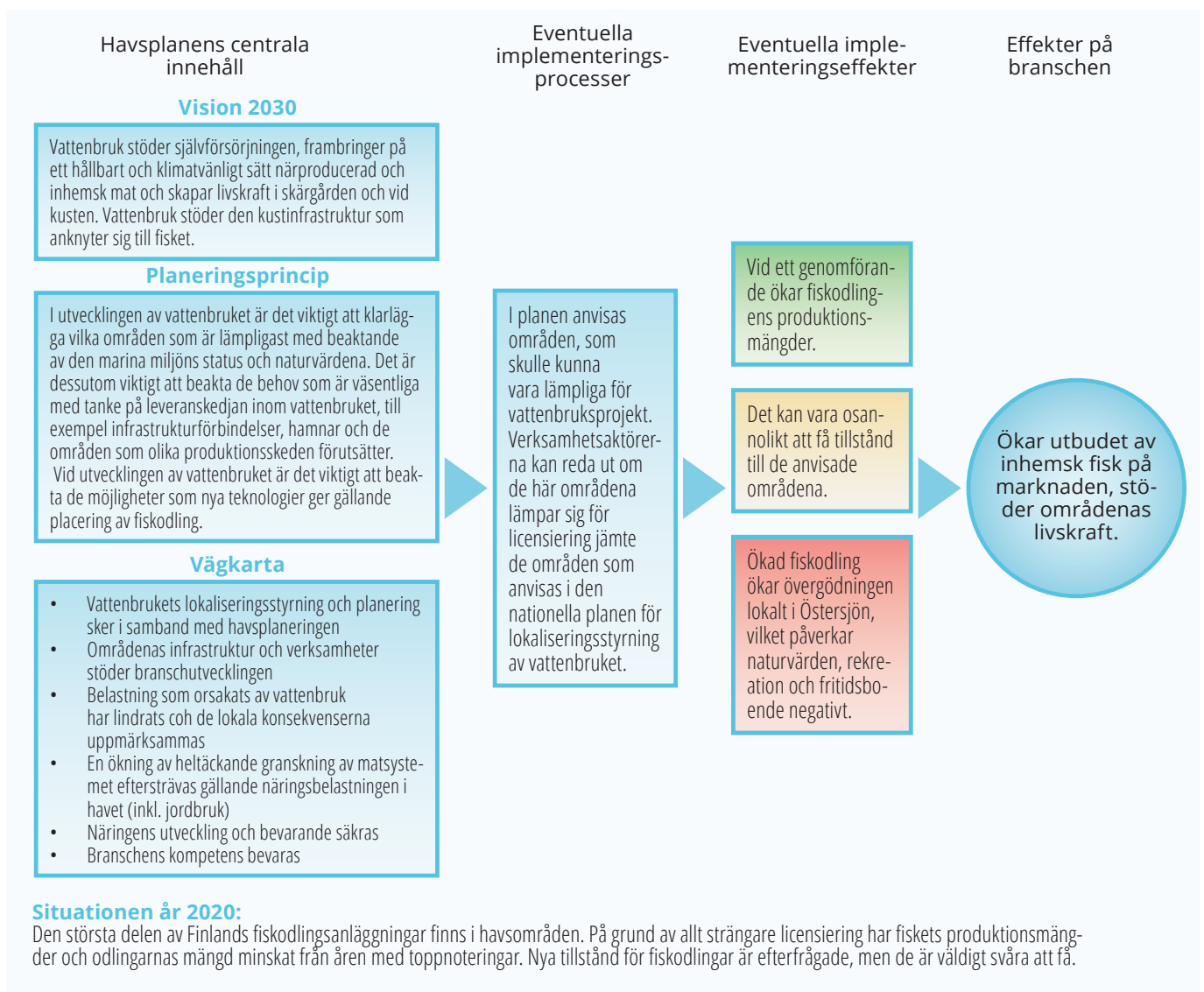


Bild 6. Konsekvenskedja för vattenbruk

<sup>54</sup> Utkast för miljöskyddsanvisningar för fiskodling. Miljöministeriets begäran om yttrande VN/1437/2019-YM-1, 10.1.2020.

<sup>55</sup> VARELY/2289/2019, 4.7.2019, nro 9/2019, s. 18-19.

## 4.7 Turism och rekreation

*För turismens och rekreationens del behandlas i havspleneringen nationellt och för landskapet viktiga potentiella områden för regionutveckling. Rekreation innehåller fritidsfiske och jakt. Områdena omfattar värden ovan vatten och under vatten, inklusive kulturvärden. För identifieringen av potentiella områden för turism och rekreation har ett flertal material använts.*

*I utvecklingen av turismen och rekreationen är det viktigt att främja verksamhetsförutsättningar för maritim turism, tillgänglighet och utformning av sådana funktionella helheter med vars hjälp den belastning som turismen orsakar för miljön kan styras. I utvecklingen av turismen och rekreationen är det viktigt att beakta verksamhetens hållbarhet.*

*I planen anvisas dessutom potentiella turism- och rekreationsförbindelser.*

Genom att utveckla turism- och rekreationsfunktioner främjar planen den maritima turismens verksamhetsförutsättningar och utformandet av funktionella helheter, genom att även stöda redan befintliga och planerade verksamheter. En förstärkning av det temabaserade samarbetet är ett av målen när vägkartan för turismen i Finland förnyas.<sup>56</sup> Genom att utforma starka helheter strävar man efter att styra den belastning som turismen orsakar miljön. För fortsatt planering betonas främjandet av tillgängligheten. Även i utvecklingen<sup>57</sup> av de turism- och rekreationsförbindelser som anvisas i planen är målet att främja utformandet av funktionella helheter. För växelverkan mellan hav och land lyfter planen fram tjänster som är centrala för turism och rekreation: infraförbindelser, el-, vatten- och datatrafik; logistikförbindelser, gästhamnar, hamnar, logikapacitet samt tjänster i skärgården och vid kusten.

**Följande vision har upprättats för turism och rekreation:**

*Lokala aktörer utvecklar de marina områdenas rekreationsbruk och turisttjänster samt deras tillgänglighet på ett hållbart sätt med beaktande av de regionala särdragen. Särskilda attraktionsfaktorer är naturen, möjligheterna till upplevelser och äktheten.*

### Miljökonsekvenser

En ren och mångsidig havsnatur spelar en nyckelroll vid planering av en utökad turism. Identifiering av dess värden och känslighet borde vara en utgångspunkt vid utvecklingen av branschen. Eventuella negativa miljökonsekvenser gällande turism och rekreation realiseras i och med att naturresurserna slits och utsläpp ökar. Turism- och rekreationsaktiviteterna kan slita på

naturen, försämra naturvärdena och påverka organismerna negativt. Den goda statusen i havsnaturen är å andra sidan en förutsättning och attraktionsfaktor för turism och rekreation och verksamheten kan i sig skapa förutsättningar för att utveckla miljön och upprätthålla den goda statusen genom såväl ekonomi som ökad kunskap. Ett tillräckligt och omfattande naturskydd är avgörande för att bevara naturvärdena i en situation där slitage och tryck ökar i havsmiljön i samband med ökad turism. För kustens och skärgårdens turism- och rekreationsverksamhet är en god status i vattnet en förutsättning. Dessa har angetts som mål bland annat i den nationella utvecklingsplanen för en blå bioekonomi samt i regeringsprogrammet<sup>59</sup>. I detta hänseende bör förverkligandet av planen ska basera sig på utveckling utan att bl.a. riskera vattnets goda status.

Ett av branschens mål är att göra havsområden och kustens turism- och rekreationsobjekt mer tillgängliga för ett större antal besökare. En ökad användning av områdena leder till att de slits, vilket kan påverkas genom att styra turistströmmarna bland annat via havsplanen. Beroende på objekt kan man med hjälp av planen styra turistströmmarna så att eventuellt slitage och störningar endast koncentreras till ett bestämt område, där man kan förbereda sig bättre på dem. En heläckande plan ger bättre möjligheter att även minimera de ökade riskerna med buller. Konsekvenserna av ökade turistströmmar riktar sig sannolikt främst till områden i inre skärgården som man når snabbt och som ligger nära turismobjekt och -städer.

Konsekvenserna av rekreationsverksamheter är till stor del okontrollerbara, då enskilda människor är svåra att styra. Genom information och genom att stödja önskad verksamhet (gästhamnar) är det möjligt att påverka även detta. Behovet av att förflytta sig, som hör till turism och rekreation, är en av de faktorer som skapar branschens mest betydande konsekvenserna. Fritidsbåttrafikens konsekvenser för miljön är relativt små och pågår en kortare period under båtsäsongen och huvudsakligen på bestämda rutter. Konsekvenser kan vara utsläpp av avfallsvatten, kemikalier och motorer i vattendrag, förändringar i havsbotten orsakade av ankring, störningar i fåglarnas häckning, störande buller och eventuell nedskräpning. Konsekvenserna kan avhjälpas genom en god servicenivå i gästhamnarna samt genom att öka båtarnas kunskap, vilket till stor del redan har gjorts i Finland. Ökat båtliv och tillhörande byggande på stränderna kan leda till behov av muddring och deponering, vars konsekvenser kan vara små lokalt, men som i större omfattning kan ha betydande negativa konsekvenser för undervattensmiljön. Muddring av framför allt grunda havsvikar och laguner

<sup>56</sup> <https://tem.fi/documents/1410877/2735818/Matkailun+tiekartta+2015-2025.pdf/95521a94-5230-47c2-8dd7-bc7ff5bede04>

<sup>57</sup> *Virkistymahdollisuuksien kehittäminen määritelty tavoitteeksi mm. Suomen rannikkostrategiassa (https://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\_ja\_rakentaminen/Ohjelmat\_ja\_strategiat/Paattyneet\_hankeet/Rannikkostrategia\_rannikkoalueiden\_yhde(1726)) sekä Valtioneuvoston periaatepäätöksessä Suomen meripolitiikan linjauksista (https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161319).*

<sup>58</sup> *Sinisen biotalouden kansallinen kehittämissuunnitelma 2025. https://valtioneuvosto.fi/documents/1410837/1516671/Sinisen+biotalouden+kehittämissuunnitelma+25.11.2016/59427dec-711b-4ca3-be28-50a93702c396*

<sup>59</sup> *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*

*Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 2019. https://valtioneuvosto.fi/marinin-hallitus/hallitusohjelma*

försvagar den biologiska mångfalden i dessa områden och deras värde som yngelproduktionsområden.<sup>60</sup>

Ökad kryssningsturism kan orsaka negativa konsekvenser för miljön<sup>61</sup>. Avfallsrester från 3 000 kryssningsresenärer per vecka är omfattande. Utsläppsförbudet för avfallsvatten träder i kraft i Östersjön år 2021, och redan nu använder en stor del av fartygen återvinningsutrustning för avfall. Risken för att de kemikalier och det avfall som finns på fartygen hamnar i vattendrag med flit eller oavsiktligt finns ändå kvar. Kryssningstrafiken orsakar även luftföroreningar och på EU-nivå förutspår man att de kommer att öka i takt med att kryssningstrafiken ökar. Kryssningsfartygen ökar strändernas erosionsrisk och strömmingens lek påverkas negativt av damningen på botten. Kryssningsrutten påverkar miljökonsekvensernas inriktning.

Det är inte troligt att riskerna för betydande negativa miljökonsekvenser i Finland skulle uppstå när det gäller rekreativ fiske och -jakt eftersom den verksamheten är så väl reglerad. I Lewin et al. (2019)-undersökningen<sup>62</sup> har man som eventuella betydande miljökonsekvenser för rekreativ fiskets del lyft fram potentiella direkta och indirekta effekter på fiskbestånd biodiversitet och ekologisk resiliens orsakade av omfattande selektivt fiske, samt. Risker utgör även konsekvenser för biodiversitet orsakade av levande beten från andra vattendrag, samt miljöföroreningar orsakade av fisketrustning som innehåller bly. Dessa är å andra sidan konsekvenser som genom reglering av fisketurism och rekreativ fiske samt genom kunskapsökning kan påverkas inom områdena. Jakt och jaktturism påverkar havsnaturen genom liknande konsekvenskedjor och jaktturism kan kombineras med beståndsvårdande jakt. Särskilt fågelbeståndet i skärgården är känsligt och det är viktigt att följa upp bestånden, vilket kan utföras genom jakt på små rovdjur. Tillståndskrav och temporär begränsning av jakt främjar uppföljningen av konsekvenserna av ökad jakt och fiske och bekämpningen av eventuella negativa konsekvenser. Genom åtgärderna kan man även stöda naturens mångfald.

### Ekonomiska konsekvenser

Planens mål gällande upprättandet av starka funktionella helheter är en förutsättning för en betydande ökning av internationell turism. Utveckling av tillgänglighet och turisminfrastruktur skulle kunna leda till att resepotentialen realiserar och att antalet resenärer ökar snabbt. Export- och skatteintäkter orsakade av ekonomisk verksamhet påverkar områdenas lokala ekonomi och sysselsättning positivt samt möjliggör

investeringar i infrastrukturen. En ökad turism- och rekreationsverksamhet kan skapa nya samt förbättra befintliga näringar. Turism eller rekreationsanvändning, såsom stugliv, kan skapa sidointäkter för lokalbefolkningen eller så kan det vara, vid sidan om övrig verksamhet, en viktig del av företagsverksamhet som sker året runt. Turistströmmar kan möjliggöra tjänster och infrastruktur för lokalbefolkningen, i för turismen betydande objekt, som skulle vara svåra att motivera utifrån endast lokalbefolkningens behov.

Pärlbandslika förbindelser mellan objekt inom kustområdet och till grannländerna samt en anslutning exempelvis i norr till Sveriges turism- och rekreationshelhet, ökar troligtvis områdenas attraktionskraft, exempelvis för rundresor, förutsatt att turismutbudet och dess servicenivå motsvarar efterfrågan. Förbindelserna kan öka båt- och kryssningstrafiken samt antalet resenärer, och därigenom även behovet för infrastruktur och tjänster. Fördelarna med kryssningstrafik för den lokala ekonomin jämfört med de negativa konsekvenserna av kryssningsresor har kritiserats<sup>63</sup>. Kryssningsturismens positiva eller negativa konsekvenser för miljön och den lokala ekonomin beror till stor del på objektets storlek, natur samt servicenivån och turismens administrationsnivå<sup>65</sup>.

Med ödemarksbruk<sup>65</sup> avses näringsverksamhet som bygger på skogsbruk, fritidsfiske samt skådning och fotografering av stora rovdjur. Planen skapar ramar för utökad ödemarksbruk. Värdet på fångad fisk är inom fisketurism cirka 40 gånger så högt som vid kommersiellt fiske<sup>66</sup>, och efterfrågan på fiskeguidetjänster inom områdena kan öka. En ökning av jaktturism och fritidsjakt regleras av nuvarande licensprocesser. För att jaga i Finland måste man ha en finländsk jaktlicens. Om man inte själv är markägare, behövs även jaktlicens för att ansöka om att bli medlem i ett jaktlag, för att hyra en gästlicens av förening eller för att köpa tillstånd från Forststyrelsen. Ödemarksbrukets ekonomiska konsekvenser realiserar genom ödemarksföretagens omsättning, sysselsättningseffekten samt tillverknings- och försäljningen av utrustning och betydelsen för den regionala ekonomin betonas i glesbefolkade trakter. Säljakt är en del av kustens traditionella marina näringar och den kan medföra en positiv ekonomisk effekt på det lokala fisket då de skador som sälarna orsakar begränsas.

### Samhällskonsekvenser

Planens största konsekvenser för områdes- och samhällsstrukturen beror på behovet av fler logitjänster och fritidsbostäder i områden där antalet turister och

<sup>60</sup> [https://itameri.fi/fi-FI/Luonto\\_ja\\_sen\\_muutos/Elinymparistot/Matalat\\_lahdet](https://itameri.fi/fi-FI/Luonto_ja_sen_muutos/Elinymparistot/Matalat_lahdet)

<sup>61</sup> Caric, Hrvoje & Mackelworth, Peter. 2014. Cruise tourism environmental impacts – The perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management, Volume 102*, pp. 350-363.

<sup>62</sup> Lewin, Wolf-Christian; Weltersbach, Marc Simon; Ferter, Keno; Hyder, Kieran; Mugerza, Estanis & Prelezo, Raul. 2019. Potential Environmental Impacts of Recreational Fishing on Marine Fish Stocks and Ecosystems. *Reviews in Fisheries Science & Aquaculture, Volume 27, Issue 3*.

<sup>63</sup> Visit Faroe Islands. 2019. Join The Preservolution! A sustainable tourism development strategy for the Faroe Islands towards 2025.

<sup>64</sup> Urbanyi-Popiolek, Ilona. 2019. Cruise industry in the Baltic Sea Region, the challenges for ports in the context of sustainable logistics and ecological aspects. *Transportation Research Procedia 39*, pp. 544-553.

<sup>65</sup> Pohja-Mykrä, Mari; Matilainen, Anne; Kujala, Susanna; Hakala, Outi; Harvio, Viktor; Törmä, Hannu & Kurki, Sami. 2018. Erätalouteen liittyvän yritystoiminnan nykytila ja kehittämisedellytykset. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 40/2018*.

<sup>66</sup> WWF. 2015. All hands on deck – setting course towards a sustainable blue economy. WWF Baltic Ecoregion Programme.

rekreationsbesökare väntas öka. Även behovet av förbättrade eller nya trafikförbindelser på fastlandet ökar. Att främja turism och rekreation i områdena utvecklar områdenas infrastruktur och förbättrar tillgängligheten. I skärgårdsbyar och -städer kan turism medföra stora konsekvenser för markanvändning och funktioner och den kan ha en stor betydelse för områdesekonomin eller för näringen i enskilda byar och objekt. Konsekvenserna och deras riktning beror på planeringens omfattning, långsiktighet och lösningarnas kvalitet med hänsyn till olika delområden inom hållbarhet under hela livscykeln. Konsekvenserna för stadsbilden och landskapet är långvariga.

Utformandet av funktionellt starka helheter som presenterats i planen, kan påverka bevarandet av kulturarvet positivt genom att andan och historien i skärgårds- och fiskebyar, villaområden och kuststäder respekteras. Turism- och rekreationsverksamhet som sker i områdena kan ge bättre förutsättningar för att skydda eller restaurera kulturhistoriskt eller till sina

naturvärden viktiga objekt när användningen av dem ökar, samt upprätthålla lokal konst och hantverkskultur. Fiske och jakt är också en viktig del av kustkulturen. Havs- och kustområdenas allmänna vatten utgör särskilt i södra Finland, det mest lättillgängliga jakt- och fiskeområdet som inte är privat. En ökning av rekreationsanvändningen medför också stora fysiska och psykiska hälsoeffekter.

Eventuella negativa konsekvenser av ökad turism- och rekreationsverksamhet är trafikträngsel, otrygghetskänslor samt ökat buller. Ett ökat besökarantal kan leda till en snedvridning av priser eller till att prisnivån stiger framförallt säsongsbaserat. De förutnämnda faktorerna kan leda till konflikter med lokalsamhället förutom eventuell skadlig miljöpåverkan. En ökning av kryssningar med ett stort antal resenärer kan ha en negativ inverkan på lokalsamhället<sup>67</sup>. Internationella kryssningsfartyg är 'flytande städer' och orsakar vanligtvis en plötslig hög press på lokalsamhället när resenärerna går iland för en eller en halv dag.

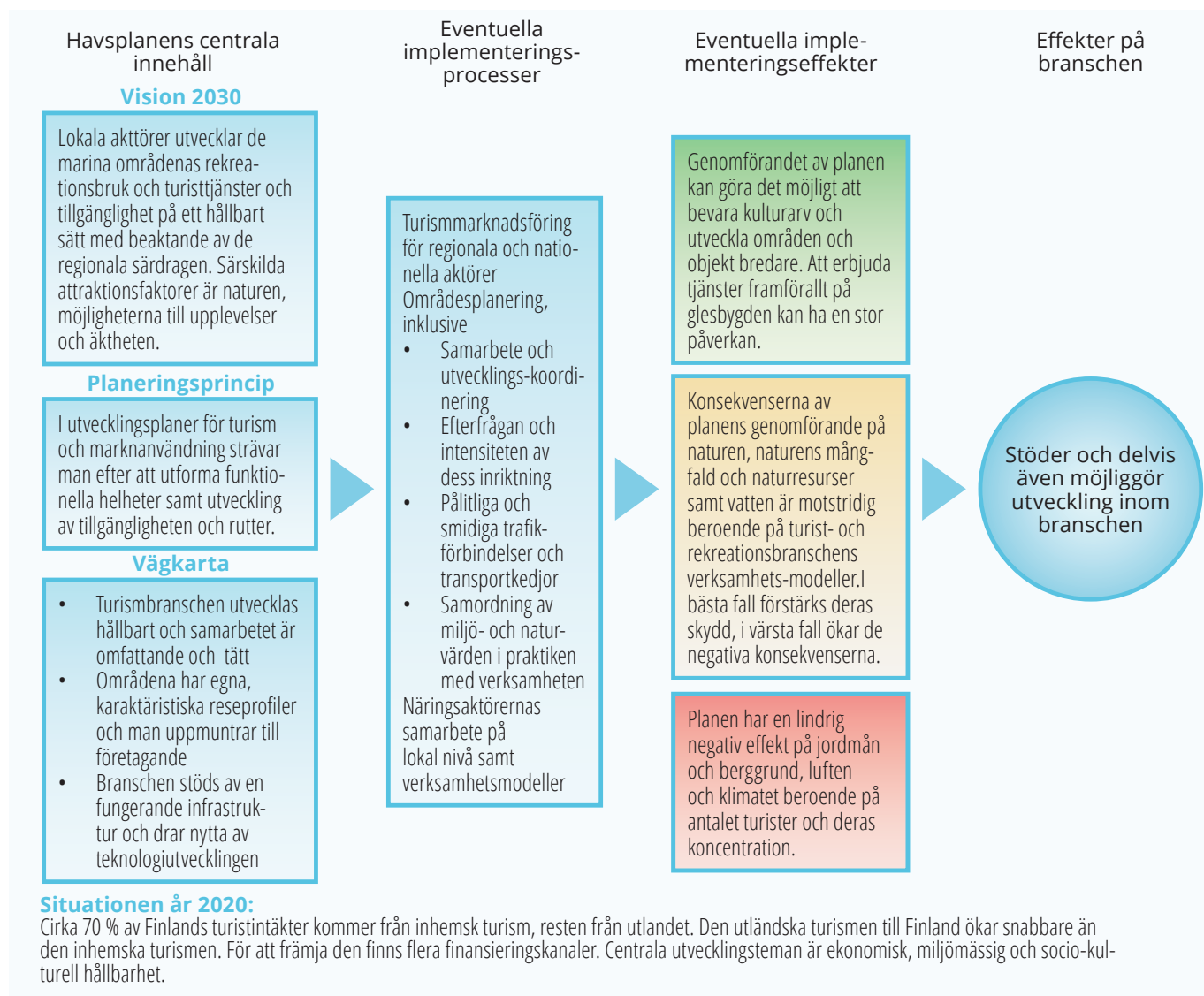


Bild 7. Konsekvenskedja för turism och rekreation

<sup>67</sup> Urbanyi-Popiolek, Ilona. 2019. Cruise industry in the Baltic Sea Region, the challenges for ports in the context of sustainable logistics and ecological aspects. *Transportation Research Procedia* 39, pp. 544-553.

## 4.8 Kulturarv

I havsplaneringen identifieras en koncentration av kulturvärden som anknyter till maritima branscher. Med beteckningen anvisas betydande koncentrationer av kulturvärden vars placering baserar sig på ett flertal olika materialsamlingar. Dessa koncentrationer omfattar bland annat nationellt värdefulla landskapsområden, maritima byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY), kulturlandskap under vatten, traditionsområden för kustfiske och helheter i anslutning till maritimt kulturarv, till exempel i anslutning till krigshistoria, sjöfart, vårdbiotoper, landskap samt kust-, skärgårds- och sommarstugekultur.

När områdeshelheter utvecklas är det viktigt att beakta bevarandet av områdenas särdrag och värna om kulturvärdena samt områdenas tillgänglighet, naturvärdena, det öppna maritima landskapets värde och havsnäringarna.

I havsplaneringen identifieras också betydande funktionella skärgårdshelheter i havsområdena där lokal

skärgårdskultur, bosättning året om och fritidsbosättning, ett flertal maritima branscher, en skiftande natur och kulturmiljöer förenas.

### Följande vision har upprättats för kulturarv:

Man värnar om det maritima kulturarvet och kunskapen om det har ökat. Kulturarvet utgör grunden för att bevara och utveckla naturens mångfald och kustens livskraft.

### Miljökonsekvenser

Identifiering av kulturarvshelheter främjar bevarandet av värden inom det maritima kulturarvet, vilket dessutom värnar om naturvärdena. Den nationella områdesanvändningen har som ett syfte att trygga nationellt värdefulla kulturmiljöer och naturarvets värden.<sup>68</sup> Genom att värna om kulturmiljöer och naturskydd har man identifierat möjligheter till synergi, exempelvis

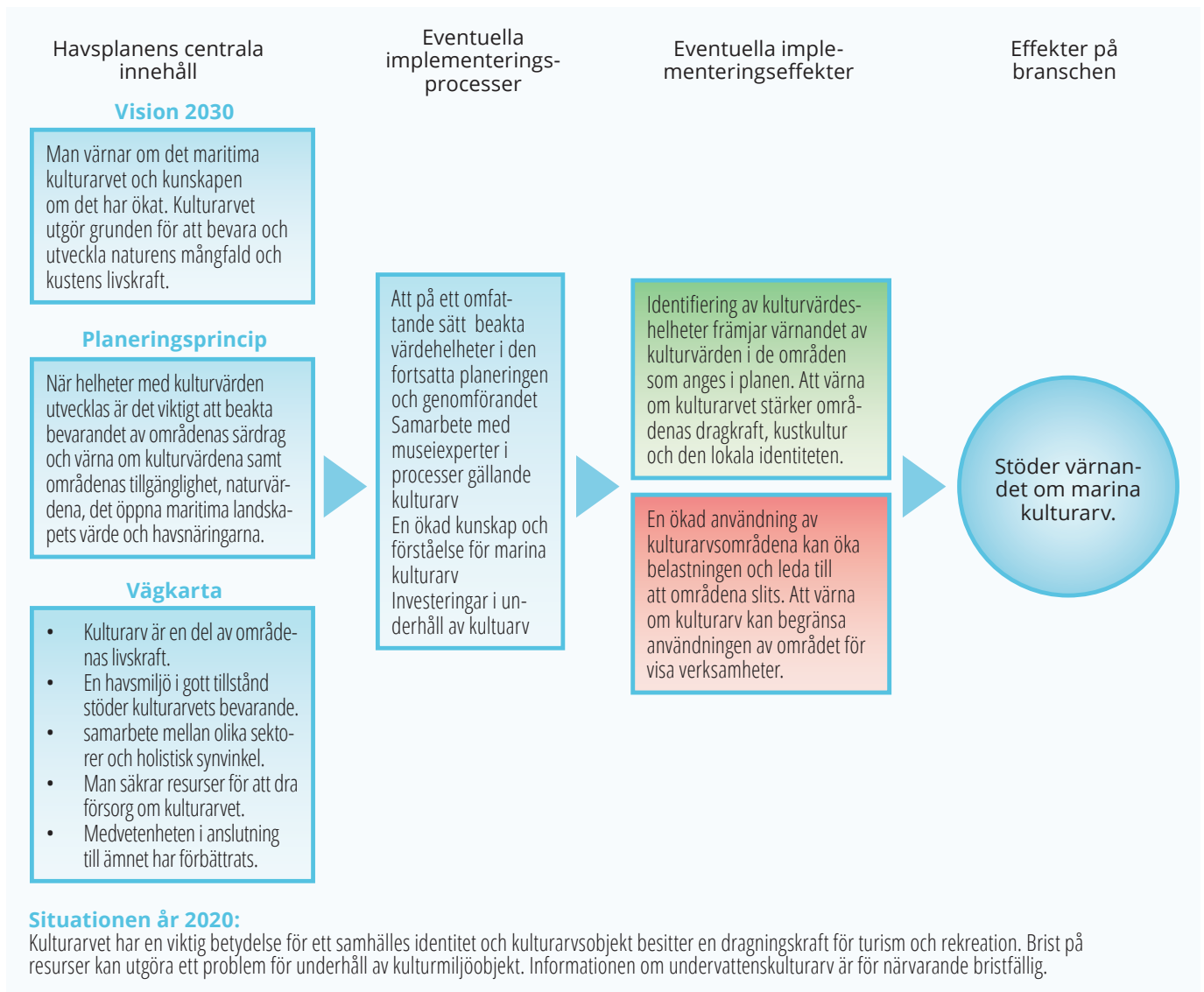


Bild 8 Konsekvenskedja för kulturarv

<sup>68</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Maankayton\\_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset\\_alueidenkayttotavoitteet](https://www.ymparisto.fi/fi-fi/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet)

upprätthållandet av fästningsöarnas vallar och traditionella biotoper som en del av kulturhelheterna främjar dels kulturarvet och naturskyddet. Att identifiera kulturvärden kan öka människors kunskap och motivation att värna om miljön.

Å andra sidan kan utvecklandet av värdehelheter öka trycket av besökare som riktas mot dem exempelvis i form av turism och rekreation. Ett ökat besökartal kan utgöra en risk för kultur- och naturmiljön t.ex. i form av slitage. Med en god och samordnad planering och implementering kan man undvika negativa konsekvenser.

#### Ekonomiska konsekvenser

Ett livskraftigt kulturarv kan fungera som en attraktionsfaktor, exempelvis för bosättning, service och övrig näring. Att värna om kulturella värden kan skapa möjligheter för ekonomisk aktivitet. Att lyfta fram kulturarv under vatten och identifiera nya eventuella objekt skapar nya attraktionsfaktorer för turism och rekreation. Att verka i en kulturmiljö förutsätter att man värnar om värdena i kulturmiljön, vilket kan orsaka merkostnader för näringslivet och begränsa användningen av områdena för en del verksamheter. En havsplan utan rättsverkan bestämmer inte över verksamheten i området med kulturvärden, men samtidigt kan den indirekt främja värnandet om kulturvärden, påverka ramvillkoren i kulturvärdesområdet om planeringsprinciperna i havsplanen förverkligas.

#### Samhällskonsekvenser

Identifieringen av de kulturvärden som presenterats i planen, främjar bevarandet och värnandet av kulturarvet i områdena. Genom att fastställa de olika områdena möjliggörs en bättre identifiering av områdenas särdrag och värden samt en utveckling av områdena med hänsyn till deras kulturvärden. Dessutom kan man

stärka den lokala identiteten vilket tros ha huvudsakligen positiva effekter på människors levnadsvillkor och livsmiljö samt stadsbild och landskap.

Att identifiera och värna om kulturvärdena stöder för sin del upprätthållandet av områdenas samhällsstruktur genom att öka områdenas dragningskraft gällande exempelvis turism och näringsmöjligheter i skärgården. Detta kan ha positiva konsekvenser för möjligheterna att upprätthålla samhällsstrukturen exempelvis genom att öka resurser och underhåll för området, vilket också främjar bevarandet av kulturarvet. När dragningskraften ökar kan pressen på området öka i form av fler besökare, vilket kan visa sig som en ökning av turism, rekreation och trafik. Det här kan leda till behov av kompletterande byggnationer och slitage av terrängen. De här konsekvenskedjorna kan påverka landskapsbildningen. Konsekvenserna beror på hur planeringen och implementeringen lyckas.

Att identifiera kulturellt betydande områdeshelheter kan främja en heltäckande förståelse av lokala kulturella drag och värden. Detta kan främja en hantering av helheter och att områdenas värden och särdrag bättre beaktas i den fortsatta planeringen och i genomförandet av åtgärderna.

De kulturvärden som identifierats i havsplaneringen hänger samman med maritima verksamheter. Traditionella maritima verksamheter har alltid anknytning till områdenas landskap och havsmiljön samt de näringar som de möjliggjort såsom fiske eller sjöfart, krigshistoria, skärgårdsbosättning samt villakulturen. De maritima kulturvärdena omfattar marina världsarvsobjekt, nationallandskap, nationellt värdefulla landskapsområden, betydelsefulla byggda kulturmiljöer, kulturlandskap under vatten, kulturbiotoper, arkeologiska kulturarvsobjekt samt områden inom nationella stadsparker.<sup>69</sup>

## 4.9 Blå bioteknik och innovationer inom den blå bioekonomin

Blå bioteknik och innovationer inom den blå bioekonomin ses som en möjlighet för framtida ekonomisk tillväxt på ett ekologiskt sätt.<sup>70</sup> Näringen kan även öka hållbarheten för och den ekonomiska påverkan av fiske och fiskodling, eftersom branscherna ifråga producerar råvaror för behoven inom blå bioteknik. I havsplanen

har inte anvisats några områdesbeteckningar eller planeringsbeteckningar för detta, så planen har ingen direkt inverkan på den blå bioteknikens verksamhetsförutsättningar. Eventuellt skulle man inom den blå bioteknikens verksamhet kunna utnyttja hamnar vars planering har beskrivits i avsnittet om sjöfart.

<sup>69</sup> *kyppi.fi-sivustolla esitellään mm. rakennettuja kulttuuriympäristöjä ja arkeologisia kohteita*

<sup>70</sup> *Sinisen biotalouden kansallinen kehittämissuunnitelma 2025.* <https://valtioneuvosto.fi/documents/1410837/1516671/Sinisen+biotalouden+kehittämissuunnitelma+25.11.2016/59427dec-711b-4ca3-be28-50a93702c402>

## 4.10 Utvinningsbranschen

**Vision för utvinningsbranschen:** *Utvinningsbranschen utvecklas utifrån forskning och innovationer. Utnyttjande av havssand och andra mineraler i havsområdet är förenligt med målet om ett gott tillstånd i den marina miljön.*

å beteckningskorten har man skapat en områdesbeteckning för utvinningsområdena, men de har inte använts denna planeringsperiod. Planen styr således inte utvinningen endast genom att identifiera deras områdespotential.

I Finland har man tidigare förverkligat en del utvinningsprojekt av havssand. Arbetet har varit småskaligt och anknyter närmast till enskilda infraprojekt, såsom byggandet av Nordsjö hamn. Detta kan öka i framtiden i takt med att grus- och sandresurser på land

minskar. I Finland känner<sup>71</sup> man väl till sand- och grusförekomsterna under vatten inom territorialvatten. Användbarheten områdesvis för dessa förekomster under vatten beror på kvaliteten på den sand byggindustrin behöver och framförallt på byggprojektens logistiska placering, då planeringen av dem i havsplanen är utmanande. Någon utvinning på havsbotten av de mineraler som avses i gruvlagen har inte gjorts i Finland. Metoden är ovanlig internationellt och utvärderingen i havsplanen över den ekonomiska användbarheten av förekomsterna skulle vara väldigt utmanande.

Identifieringen av betydande naturvärden, kulturvärden eller turism- och rekreativvärden under vatten, stöttar en hållbar samordning av utvinningsverksamheten med andra intressen.

## 4.11 Försvaret

De områdesbehov som försvaret erfordrar kan inte planeras heltäckande i havsplanen, utan försvarets behov orsakar snarare endast betydande ramvillkor för övriga användningsformer av områdena. Förverkligandet av försvarsmaktens lagstadgade uppgifter, begränsar inom vissa områden övrig användning av havsområdena beroende på aktiviteternas karaktär, placering och tidpunkt.

Försvarsmaktens specialbehov har identifierats och observerats i EU-lagstiftningen i havsmiljödirektivet och i den nationella lagstiftningen i markanvändnings- och bygglagen. Enligt markanvändnings- och bygglagen ska försvarsmaktens behov säkerställas och beaktas vid planering av områdesanvändning samt vid havsplaneringen.

Baserat på lagen om försvarsmakten (551/2007) och territorialövervakningslagen (755/2000) övervakar försvarsmakten luftrummet och havet i hela Finlands område och närområde. Försvaret förutsätter försvarsmaktens aktiva verksamhet på havsområdena, dvs.

omfattande övervakning av havet och luftrummet. Finska viken och de södra delarna av Skärgårdshavet är väldigt viktiga områden för Finlands totalförsvar.

Dessutom ligger försvarsmaktens skyddsområden (18 st.) inom havsområdena, skjut- och övningsområden samt därtill hörande risk- och restriktionsområden. För försvarsmakten är det även viktigt med användbara farleder, behoven av normala förhållanden inom ledningssystemen samt försvarsmaktens undervattenskonstruktioner. Inom Finlands havsområden kan det dessutom fortfarande finnas kvar havsminor från krigstiden samt övrig ammunition och skadliga ämnen från olika aktiviteter. Dessa bör uppmärksammas och granskas från fall till fall senast vid den mer detaljerade planeringen.

När man ser hur försvarsmaktens behov har säkrats i övrig lagstiftning gällande havsanvändning, ändrar inte havsplanen någonting för försvaret och därför inte heller för konsekvenserna orsakade av försvaret vid övrig användning av havet.

<sup>71</sup> Suomen merialueiden merihiekka- ja mineraalivarantojen hyödyntäminen - suosituksia kestäväille käytölle. Ympäristöministeriö 19.6.2019.

# 5. Resultat av den områdesvisa bedömningen

I det här avsnittet granskas planeringsområdesvis hurdana konsekvenser förverkligandet av planeringsbe-  
teckningarna skulle ha på människans levnadsvillkor  
och livsmiljö; jordmån och berggrunden, vattnet, luften  
och klimatet; växt- och djurarter, naturens mångfald  
och naturresurser; områdes- och samhällsstrukturen;

## 5.1 Havsplan för Finska viken

### Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd

Karaktäristiskt för Finska vikens naturgeografiska drag  
är klippstränderna som slipats av glaciären och reven  
som är viktiga för biodiversitet. På Finska vikens bot-  
ten har kanjoner och åsar bildats längs vilka vatten-  
föringen medför syrerikt vatten och fint jordmaterial.  
Bottenformationerna under ytan försvagar vattenbytet  
mellan den inre och yttre skärgården.<sup>72</sup>

Finska vikens havsmiljö kännetecknas av en för hög nä-  
ringsbelastning, vilket är den tydligaste orsaken till  
att man inte har uppnått någon god status i havsmil-  
jön. Växtplankton och djurplanktonsamhällen har en  
dålig status i Finska vikens öppna hav, och i Finska vi-  
ken finns en stor förekomst av blåalger och i djupen fö-  
rekommer syrebrist. I Finska vikens inre skärgård har  
man även rent fysiskt förlorat stora delar av havsbotten  
på grund av muddring, deponering och vatten-  
byggnadsprojekt. Vikarpopulationen i Finska viken är  
låg och växer inte. Även havsfåglarnas bestånd är sva-  
ga och öringsbestånden är mycket svaga. Även närings-  
nätindikatorerna visar att läget i Finska viken är säm-  
re än i Bottniska viken.<sup>73</sup> Utanför Kymmenedalen finns  
en stor mängd miljöskadliga ämnen sedimenterade i  
havsbotten.

Finska viken är definitivt den livligast trafikerade delen  
av Finlands kust. I området ligger turistmål på öar och  
kusten och fritidsfisket är betydande. Havsmiljön har  
förbättrats efter att användningen av en del skadliga  
ämnen har begränsats och förbjudits. Även oljeutsläp-  
pen i havet har minskat. Det har skett tydliga framsteg  
gällande säkerheten för sjöfarten i Finska viken. Utöver  
sjöfarten i Finska viken, finns där även en del fiske, fast-  
än en betydande mängd av strömming och skarpsill  
fångas utanför den ekonomiska zonen i Finska viken.  
De vanligaste fångstfiskarna är strömming och skarpsill.  
Finska viken har en viktig strategisk betydelse för  
försvaret och försvarets behov begränsar också an-  
vändningen av området till viss del.

samhälls- och energiekonomin, samt trafiken; stads-  
bilden, landskapet, kulturarvet och den byggda mil-  
jön samt utvecklingen av en fungerande konkurrens.  
Resultaten har delats in i positiva och negativa conse-  
kvenser för miljön, ekonomin och samhället.

I Finska viken gäller landskapsplanerna för Nyland och  
Kymmenedalen. Användningen av den ekonomiska zo-  
nen baseras på lagen om Finlands ekonomiska zon  
(1058/2004).

### Regional målsättning

I havsplanens visionsarbete har man satt upp en mål-  
sättning för 2030. Denna målsättning beskriver den  
utveckling i enlighet med havsplanen som uppnåtts  
under tio års tid, gentemot vilken konsekvensbedöm-  
ningen även kan speglas.

**Finska vikens utvecklingsbild 2030:** *På Finska vikens  
område samordnar man framgångsrikt de marina funktio-  
nerna och vårdar sig om ett gott tillstånd i den marina mil-  
jön. Området är expert på blå ekonomi i synnerhet inom  
sektorerna maritim logistik och hållbar turism.*

1. Det är viktiga utvecklingsmål för såväl kuststäder-  
na som hela havsområdet att främja resurseffektivi-  
tet och koldioxidneutralitet.
2. Finska viken är ett livskraftigt sjöfartsområde,  
där den livliga trafiken fortsätter. I området ligger  
Finlands viktigaste internationella hamnar, som är  
globalt konkurrenskraftiga. Hamnarna skapar till-  
växt och är viktiga punkter för växelverkan mellan  
land och hav. Innovationer inom sjöfarten och den  
maritima logistiken bildar en grund för konkurrens-  
kraften och en hållbar utveckling i branschen.
3. Den järnvägstunnel som eventuellt byggs mellan  
Finland och Estland öppnar nya logistiska och tu-  
ristförbindelser till Europa.
4. Huvudstadsregionen är turisternas port till områ-  
det. Spetsobjekt för turismen är dessutom de an-  
dra havsnära städerna Hangö, Raseborg, Borgå,  
Lovisa, Kotka och Fredrikshamn samt skärgården  
i deras närhet. Serviceutbudet i den unika skär-  
gården är mångsidigt, vilket förutom turister även  
lockar nya invånare och aktörer.

<sup>72</sup> Haanpää, Simo; Vuorinen, Lotta; Salminen, Pekka; Jutila, Henri & Lindberg, Walter: *Meriluesuunnittelu - Suomenlahden ominaispiirteet* 1.4.2019.

<sup>73</sup> *Havsmiljöns tillstånd i Finland 2018.*

- Turism och rekreation drar nytta av kuststädernas närhet till havet och hela kusttraktens marina natur. Det har utvecklats rekreationstjänster utifrån lokalbefolkningens behov.
- Forskningsarbetet i anslutning till havsområdena, den blå biotekniken och blå bioekonomin har

utvecklats. Det har möjliggjort innovationer, produktutveckling och nya arbetsplatser.

- Verksamheterna i havsområdet genomförs så att de främjar ett gott tillstånd i havet och mångfaldighet i undervattensnaturen. Natur- och kulturvärdena betraktas som kapital.

## Huvudkonsekvenser för havsområdesplanutkastet

Konsekvenser för:	Branscher inom havsområdesplaneringen							
	Vård och skydd av havsnatur	Energi-branscher	Sjöfartstrafik	Turism och rekreation	Fiske	Vattenbruk	Sjöfarts-industrin	Kulturarv
Människors levnadsförhållanden och livsmiljö	positiv	neutral	svagt positiv	svagt positiv	neutral	motstridig	neutral	väldigt positiv
Jordmån och berggrund, vatten, luft och klimat	positiv	svagt positiv	motstridig	något negativ	positiv	lokalt negativ	neutral	svagt positiv
Växt- och djurarter, mångfalden i naturen och naturresurser	positiv	neutral	något negativ	motstridig	svagt positiv	negativ	neutral	positiv
Områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken	något negativ	neutral	väldigt positiv	positiv	neutral	positiv	neutral	positiv
Stadsbild landskap, kulturarv och byggd miljö	positiv	neutral	väldigt positiv	positiv	neutral	något negativ	neutral	väldigt positiv
Utveckling av fungerande konkurrens i näringslivet	motstridig	svagt positiv	väldigt positiv	väldigt positiv	svagt positiv	väldigt positiv	svagt positiv	positiv

## Miljökonsekvenser

### Positiva konsekvenser:

Att anvisa för mångfalden i naturen viktiga områden, påverkar den marina miljön positivt. Genom att identifiera platserna för värdefulla undervattensnaturtyper ökar kunskapen om naturvärden under vatten och hjälper till att uppmärksamma naturvärden vid planering och förverkligande av verksamheterna. De EMMA-områden som lyfts fram vid havsplaneringen samt viktiga ekologiska förbindelser, såsom Finska vikens betydelse som förenande marin del av Fennoskandiska gröna bältet, hjälper till att vid planeringen av marina verksamheter uppmärksamma även normalt osynliga, men för ekosystemen avgörande värden. Även turism skapar tryck för bevarandet av Östersjön och havsmiljön samt av Finska vikens kulturarvsobjekt. Att indirekt identifiera den betydande potentialen i turism och kulturarvsobjekt värnar om havsmiljöns skyddsmål och målet att uppnå en god status.

Som specialområden i Finska viken har man anvisat spillvärmepotentialerna (Googles servercentral i Fredrikshamn, Lovisas kärnkraftverk, Sköldvik industriområde). I anslutning till områdena ser man potentialen att använda spillvärme för växelverkan mellan land och hav samt för det intensiva energibehovet i dessa områden. Genom att ta denna potential i bruk stötts hållbar energiproduktion.

I Kymmenedalen är Kotka–Estland och Kotka– Sankt Petersburg funktionella förbindelser med utvecklingspotential, som innebär bland annat utvecklingsbehov av trafiken. Inom sjöfartsområdet anvisas även behovet av en ny farled till Sankt Petersburg, vilket behövs för en bättre förbindelse och på grund av att fartygen blir allt större. Eftersom farleden ligger ute på öppet hav, finns inget behov av muddring. Farleden går igenom ett Natura-område. Sjöfarten på Finska viken ökar och genom att anvisa farleden, förbättras förbindelserna och

motsvarar de allt större fartygens behov. I det avseendet ökar anvisandet av farleden sjöfartens säkerhet och olycksrisk och förebygger och minskar de miljöskador som en allt tätare trafik medför. Anvisandet av farleden i sig ökar inte den totala sjöfarten.

Identifiering av lämpliga områden för deponering av muddringsmassor kan främja den marina miljös status. Det förutsätter att de deponeringsområden som nu ligger på ur miljöaspekt sämre platser, i framtiden placeras till de i utredningen anvisade platserna.

#### **Negativa konsekvenser:**

I planen anvisas den ekonomiskt och funktionellt viktiga förbindelsen Helsingfors–Tallinn, vilket innebär den eventuella Tallinn-tunneln. Man bedömer att tunnelbygget skulle ha skadliga konsekvenser för havsmiljön i Finska viken. Ett stort undervattensbygge kan påverka vattnets strömningar i Finska viken exempelvis genom att rikta bottenströmmarna eller genom att orsaka uppvällning i närheten av konstgjorda öar, vilket kan leda till att näringshaltigt vatten nära botten stiger upp till ytlagret, där näringarna används av producenterna. Detta kan leda till negativa effekter på vattenkvaliteten.

I planen anvisas den funktionella förbindelsen mellan Kotka–Estland som en ny möjlighet. En ökning av tung fartygstrafik på den här ruten kan öka de skadliga utsläppen i luften och havet.

I planen anvisas nya potentiella områden för vattenbruk. Om man vill öka den redan befintliga fiskodlingen i Finska viken, kommer det att ha negativa effekter på näringsbelastningen i havsmiljön. När man beaktar utvecklingen inom förvaltnings- och rättspraxis för fiskodling, verkar en stor ökning av odlingskapaciteten osannolik och konsekvenserna skulle således bli låga.

Den växande befolkningen och ökade verksamheterna i huvudstadsregionen, skapar behov av att samordna hållbar trafik, turism och rekreation och detta har även uppmärksammats i planen. Turism och rekreation orsakar framförallt genom resor, möjliga lindriga negativa effekter på havsmiljön. Negativa effekter kan lindras genom att styra bort verksamheterna från de allra känsligaste områdena. Konsekvenser för vattendrag är motstridiga, eftersom rena vattendrag kan ses som en central förutsättning för att kunna utöva turism och rekreation.

#### **Ekonomiska konsekvenser**

Några potentiella områden i Finska viken har inte anvisats för havsbaserad vindkraft och planen har inga regionala konsekvenser till denna del. I Finska viken begränsas en omfattande utveckling av vindkraft dels av försvarsmaktens verksamhet samt Natura 2000-områdena och övriga naturvärden.

#### **Positiva konsekvenser:**

I planen har flera funktionella förbindelser anvisats, bl.a. Helsingfors–Tallinn-förbindelsen, som är en del av Nordsjön-Baltia TEN-T-stomnätskorridor. Genom att förbättra förbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn (exempelvis genom att bygga en tunnel) kan man förvänta sig positiva effekter på såväl verksamheter som nationalekonomin på bägge sidor viken. En ny förbindelse skulle öppna nya logistik- och reseförbindelser till Europa samt förbättra rörelsemöjligheten för människor och varor samt stimulera näringslivet.

En Helsingfors–Tallinn-tunnel skulle dessutom medföra positiva effekter under själva byggandet för Finlands sjöfartsindustri (bl.a. användning av expertis, specialutrustning, vattenbyggande). Effekterna av en eventuell tillväxt inom sjöfartsindustrin är huvudsakligen lokala och en eventuell tillväxt och utveckling riktar sig till befintliga hamn- och industriområden.

En annan funktionell förbindelse som anvisas i planen är den befintliga Fredrikshamn-Kotka hamn – Kouvola-förbindelsen, som är en del av Skandinavien-Medelhavet TEN-T-stomnätskorridoren. Förbindelsen är viktig framförallt för utvecklingen av landsvägs- och järnvägstrafiken mot öst. Dessutom kan eventuella förbindelser Kotka–Estland och Kotka–Sankt Petersburg medföra positiva regionalekonomiska konsekvenser på lång sikt. En annan viktig funktionell förbindelse är den från västra Nyland till Tyskland och övriga Centraleuropa, vilket skulle medföra bland annat utvecklingsbehov för godstrafik.

Som specialområden i Finska viken har man anvisat spillvärmepotentialerna (Googles servercentral i Fredrikshamn, Lovisas kärnkraftverk, Sköldvik industriområde). I anslutning till områdena ser man potentialen att använda spillvärme för växelverkan mellan land och hav samt för det intensiva energibehovet i dessa områden.

Anvisningen av naturvärden i planen medför en positiv lokal effekt på ekonomin, eftersom det indirekt stöder utvecklingen av turism och andra lokala näringar (bl.a. fiske). Inom Finska vikens område finns det största besökarantalet i hela Finlands havsområde. Man ser stor potential i skärgårds- och kustturismen. I planen lyfts områdets mångsidiga natur- och kulturvärden fram, framförallt vrak, krigshistorien, försvarsbyggnationerna, skärgårdsbosättningen, fiskebyarna, sommarstugområdena och kuststäderna. Utvecklingen av hamnarna som lyfts fram i planen stödjer export, import och turism. Utvecklingen av turism kan genom nya rutter även medföra nya verksamhetsmöjligheter för sjöfartsaktörerna. Fartygsfarleden som sträcker sig från öst till Hangö stödjer utvecklingen av turistnäringen i området genom att förbinda kustområdena med varandra.

## Negativa konsekvenser:

Byggandet av Helsingfors–Tallinn-tunneln kan försämra lönsamheten för den rederiverksamhet som finns mellan Helsingfors och Tallinn, om en stor del av person- och godstrafiken skulle börja åka via tunneln istället. Å andra sidan är det tänkt att tunneln ska möjliggöra en ökning av trafikmängden snarare än att fungera som en ersättande rutt. Fartyg som används på ruten är en del av den logistiska kedjan och betjänar både person- och godstransporten. Fartygens livslängd varierar mellan 30 och 50 år. Om någon av dessa kundgrupper skulle minska betydligt, skulle det medföra stora konsekvenser för rederiernas ekonomiska lönsamhet och skulle kunna leda till exempelvis anskaffning av fartyg som bättre motsvarar användningssyftet.

Att identifiera viktiga undervattensnaturvärden samt kulturarvsobjekt kan leda till negativa lokala konsekvenser och försämra implementeringsmöjligheten för projekt gällande användning av havsområden (bl.a. fiskodling, rekreativ användning av områden).

## Samhällskonsekvenser

### Positiva konsekvenser:

Om en del av trafiken mot Estland skulle flyttas från bilfärjorna till tunneln, skulle bilfärjornas negativa effekter på framförallt rusningstrafiken i Helsingfors innerstad minska. Det skulle även kunna minska intäkter för staden och turistbyråerna i Helsingfors och öka huvudstadsregionens investeringsbehov för att utveckla turistnäringen.

Om man genom anvisning av undervattensnaturvärden, och vid planering av verksamheten tar hänsyn till havsmiljön, kan man indirekt främja statusen i havsmiljön. Detta leder till en positiv effekt på kvaliteten i människornas livsmiljö och trivsel och även användningen av kusten och havsområdet för rekreation och därigenom även på välbefinnandet.

Att värna om kulturarvet är inte i strid med målen som satts upp för övriga branscher, planen eller den blå tillväxten. En identifiering av kulturarvet stöder områdets turism- och rekreativ användning. Majoriteten av de vrak som identifierats i Finland finns i Finska viken, vilket är en följd av Finska vikens centrala ställning som farled och rutt. Att värna om vraken som en del av havsplaneringen samt som betydelsefulla resmål stöder bevarandet av kulturarv under vatten

samt turistnäringen. Krigshistoria och försvarsbyggnationer är en stor del av Finska vikens maritima kulturarv. Slaget vid Svensksund är det viktigaste slaget i Östersjöns historia. Området för slaget i Svensksund innehåller även kulturlandskapsvärden under vatten. Även den traditionella skärgårdsbosättningen och kustens fiskebyar är utmärkande för Finska viken. I

området finns även betydande sommarstugområden samt kuststäder.

Fisket har en upprätthållande och stödjande verkan på näringarna och kulturen vid kusten och i skärgårdarna. Fiskerinäringarna medför arbetsplatser i randområdena och bidrar till upprätthållandet av infrastruktur i glest bebodda områden.

Som skärgårdens kärnområden anges i planen skärgårdshelheterna Bromarv, Ekenäs–Ingo, Sibbo–Borgå samt Lovisa–Pyttis-Kotka. De här anses ha positiva samhällseffekter, för genom att identifiera potentialen i dessa stödjer man skärgårdskulturen, skärgårdens tillgänglighet samt havsnäringar.

Huvudstadsregionen är det enda identifierade området i hela Finlands havsområde med 'särskilt samordnande'. Utöver den högre belastningen som riktas mot den marina miljön, stöder identifieringen av möjligheterna med mångsidiga marina verksamheter områdets livskraft och erbjuder nya verksamhetsmöjligheter för områdets företagare och företag.

### Negativa konsekvenser:

Nya vattenbruksområden i Finska viken skapar spänningar i förhållande till andra marina användningsformer. Tillståndprocesser för nya fiskodlingsområden är särskilt känsliga i Nyland på grund av tätare bosättning och fritidsbosättning. Fiskeodlingsanläggningar upplevs som störande för landskapet. Denna slutsats kan man dra av att man ofta i klagomål gällande tillstånd nämner just att de stör landskapet framförallt i närheten av fritidsbosättning och områden för båtliv. Även fiskerinäringens konstruktioner upplevs ofta som olägenheter med avseende på landskap och buller, framför allt ur de fritidsboendes perspektiv.

För mångfalden i havsmiljön- och naturen kan identifieringen av värdefulla områden samt kulturarvsobjekt ha lokala negativa effekter så att de begränsar användningen av havsområdena (bl.a. områdenas rekreativ användning, möjligheter för boende vid kusten eller i fritidshus, samt möjligheter att muddra stranden).

En utveckling av förbindelsen Fredrikshamn-Kotka hamn-Kouvola samt från västra Nyland till Tyskland och övriga Europa, skulle kunna medföra negativa samhälleliga konsekvenser för boende i området och fritidsboende särskilt i takt med att trafiken ökar. På de förbindelser som utvecklas förväntas särskilt tung trafik att öka.

Målet för Finska viken är att utveckla turismen och göra det möjligt att ta emot ett större antal resenärer. En ökad turism kan få en negativ effekt på fritidsboende (ökad trafik i havsområdena, som redan är väldigt livlig) samt på havsmiljön- och naturen (ökad användning).

## 5.2 Havsplan för Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet

### Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd

Skärgårdshavet är ett vidsträckt och topografiskt mycket splittrat havsområde vars regionala variationer påverkar dess organismer. Skärgårdshavet delas upp i inre, mellersta och yttre skärgården, och de har alla egna särdrag vad gäller landskap och fauna. Det finns även skillnader i havets närings- och salt- samt siktdjup mellan olika zoner. Skärgårdshavet är relativt grunt, vilket gör det känsligare för övergödning. Södra Bottenhavet kännetecknas av en låglänt och till sin landskapsbild småskalig kustzon, en smal och ganska kal skärgårdszon samt ett öppet hav. I planeringsområdet finns betydande nationella naturvärden, Skärgårdshavets och Bottenhavets nationalparker samt kulturhistoriska platser och kulturarv under vattenytan.

Skärgårdshavet har huvudsakligen en måttlig ekologisk status, men nära kusten finns också vattenområden med dålig status. Vid sidan av Finska viken är Skärgårdshavet det havsområde som är i sämst skick beträffande näringsbelastningen. På grund av Skärgårdshavets topografi kan inte näringsbelastningen från land spädas ordentligt, utan vattnet stannar av och bildar syrelösa fickor, som fungerar som källor för den interna belastningen.<sup>74</sup> Den största näringsbelastningen i Skärgårdshavet orsakas av lantbruket. Skärgårdshavet är Finlands mest betydande fiskodlingsområde med en koncentration av marin industri samt stora hamnar.<sup>75</sup>

Bottenhavet är ett av Finlands renaste havsområden, vad gäller näringsbelastning och siktdjup. Bottenhavets yttre strandvatten har god status medan de inre kustvattnens status varierar mellan måttlig och otillfredsställande.

I Skärgårdshavet och till viss del i Bottenhavet gäller Egentliga Finlands landskapsplan. Den har upprättats utifrån övergripande landskapsplaner för varje ekonomisk region och har kompletterats med tematiska etapplandskapsplaner som bl.a. omfattar vindkraft, järnvägsförbindelser och handel. I Bottenhavet gäller Satakundas övergripande landskapsplan som har kompletterats med två etapplandskapsplaner. Den första etapplandskapsplanen omfattade placering av vindkraftsparker på land, den senare övriga energiproduktionsformer såsom torv, bioenergi och solenergi samt mångsidig användning av kärn.<sup>76</sup>

### Regional målsättning

I havsplanens visionsarbete har man satt upp en målsättning för 2030. Denna målsättning beskriver den utveckling i enlighet med havsplanen som uppnåtts under tio års tid, gentemot vilken konsekvensbedömningen även kan speglas.

**Utvecklingsbild för Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet 2030: Det centrala läget har möjliggjort att regionen har utvecklats till en viktig aktör i Östersjön och hela södra Finlands betydelse har förstärkts i Östersjöns marknadsområde.**

1. I regionen finns en internationellt synnerligen konkurrenskraftig koncentration av högteknologisk sjöfartsindustri, till vilken ansluter sig ett omfattande nät av underleverantörer. Centrala specialområden är marinteknisk industri samt specialiserade industriella tjänster. Inom sjöfarts- och teknologiindustrin har man satsat på produktutveckling samt nästa generations produkter och tjänster.
2. Fisket är en livskraftig näring i havsområdet, vid sidan av vilken fiskodlingen har ökat i betydelse. Livsmedelsindustrin har stor betydelse i regionen och dess tillväxt- och produktutvecklingsmöjligheter har utnyttjats produktivt.
3. Helhetslösningar med förnybara energiformer har stått i centrum för den regionala utvecklingen. Produktionen och förbrukningen av förnybar energi och den företagsamhet som ansluter sig därtill har främjats och det utbredda energikunskandet i regionen har möjliggjort tillväxten inom branschen. Byggandet av vindkraftsparker till havs har kombinerat energi-, offshore- och teknologiindustrins kunskande på ett nytt sätt, som inte längre är bundet till de traditionella branschgränserna.
4. I regionen finns en internationellt unik natur- och landskapshelhet och man har genomfört en koordination och utveckling av den turism som har den som mål. Den unika skärgårdsnaturen och det livskraftiga kulturarvet är livsvillkor och viktiga attraktionsfaktorer för turismen.
5. I den livskraftiga skärgården finns det högklassiga tjänster för invånarna och den har goda kommunikationer.

<sup>74</sup> Nummela, Anne; Pohja-Mykrä, Mari; Ijäs, Asko; Perttula, Esa; Roslöf, Susanna; Savola, Anne; Juvonen, Timo; Lusenius, Heidi; Salminen, Pekka; Jutila, Henri & Lindberg, Walter: *Meriluesuunnittelu - Saaristomeren ja Selkämeren eteläosan suunnittelualueen ominaispiirteet 1.4.2019.*

<sup>75</sup> *Havsmiljöns tillstånd i Finland 2018.*

<sup>76</sup> Nummela et al 2019.

## Huvudkonsekvenser för havsområdesplanutkastet

### Branscher inom havsområdesplaneringen

Konsekvenser för:	Vård och skydd av havsnatur	Energi-branscher	Sjöfartstrafik	Turism och rekreation	Fiske	Vattenbruk	Sjöfarts-industrin	Kulturarv
Människors levnadsförhållanden och livsmiljö	positiv	något negativ	neutral	positiv	positiv	motstridig	neutral	väldigt positiv
Jordmån och berggrund, vatten, luft och klimat	positiv	motstridig	något negativ	något negativ	positiv	lokalt negativ	neutral	svagt positiv
Växt- och djurarter, mångfalden i naturen och naturresurser	positiv	något negativ	något negativ	motstridig	svagt positiv	lokalt negativ	neutral	positiv
Områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken	något negativ	positiv	svagt positiv	positiv, lokalt väldigt positiv	svagt positiv	positiv	neutral	positiv
Stadsbild, landskap, kulturarv och byggd miljö	positiv	något negativ	svagt positiv	positiv	neutral	något negativ	svagt positiv	väldigt positiv
Utveckling av fungerande konkurrens i näringslivet	motstridig	väldigt positiv	positiv	väldigt positiv	väldigt positiv	väldigt positiv	positiv	positiv

### Miljökonsekvenser

#### Positiva konsekvenser:

Att identifiera för mångfalden i naturen viktiga områden, påverkar den marina miljön positivt. Genom att identifiera platserna för värdefulla undervattensnaturtyper ökar kunskapen om naturvärden under vatten. De EMMA-områden som lyfts fram i havsplaneringen, samt viktiga ekologiska förbindelser, hjälper till att synliggöra viktiga värden för ekosystemen vid planeringen av de marina verksamheterna. Även turism skapar tryck för bevarandet av Östersjön och havsmiljön samt av Skärgårdshavets och södra Bottenhavets kulturarvsobjekt. Att indirekt identifiera den betydande potentialen i turism och kulturarvsobjekt värnar om havsmiljöns skyddsmål och målet att uppnå en god status.

I planen anvisas den befintliga funktionella Åbo-Stockholm-förbindelsen, som är en del av Skandinavien-Medelhavet TEN-T-stomnätskorridor. Målet med att utveckla TEN-T-nätet är att uppnå en miljövänligare trafik (bl.a. främjandet av renare transportformer, snabba bredbandsanslutningar, användning av förnybar energi), som på lång sikt påverkar minskningen av miljöutsläpp positivt.

Identifiering av lämpliga områden för deponering av muddringsmassor kan främja den marina miljöns

status. Det förutsätter att de deponeringsområden som nu ligger på ur miljöaspekt sämre platser, i framtiden placeras till de i utredningen anvisade mer hållbara platserna.

Potentiella områden anvisade för vattenbruk ligger längre ut i havet än de nuvarande fiskodlingsområdena i inre skärgården och miljökonsekvenserna blir då lindrigare lokalt. Om odlingen ökas eller flyttas till områden längre ut, kan konsekvenserna lokalt i den inre skärgården bli positiva. En ökning av fiskodlingens produktion har satts upp som ett nationellt mål. En ökning av produktionen ökar näringsbelastningen lokalt, så genom att styra placeringen eftersträvas att minska de skador som uppkommer genom näringsökningen. Utgångspunkten för utvecklingen av vattenbruk är de möjligheter nya teknologier medför för placering av fiskodling så att belastningen i hav och marina miljöer blir så låg som möjligt.

#### Negativa konsekvenser:

På planeringskartan har lämpliga områden för havsbaserad vindkraft anvisats i södra delen av Skärgårdshavet samt i södra delen av Bottenhavet. Lokalt har havsbaserad vindkraft negativa konsekvenser för vattnet, särskilt under byggnadsfasen. Muddringsbehovet som krävs under byggandet av havsbaserad vindkraft och medföljande konsekvenser,

beror på kvaliteten på havsbotten i det område som används (bl.a. eventuellt deponeringsbehov, sprängningar). Bearbetning av områden närmare kusten har större konsekvenser för miljön på grund av att den redan belastade havsnaturen vid kusten då belastas av sediment som frigörs från havsbotten. Bestående negativa miljökonsekvenser omfattar eventuella landskapskador och buller. Konsekvenserna av serviceåtgärder under drifttid för havsbaserad vindkraft beror på deras omfattning (t.ex. läckage av skadliga ämnen).

På sikt förutspås en ökning av sjöfarten. Dessutom kan en utveckling av skärgårdsturismen öka trafikmängden i skärgården. En ökning av trafiken orsakar skadliga erosionskonsekvenser i den kustnära skärgården. Dessutom ökar buller och utsläpp i luften och vattnet.

Den ökande turistbranschen kan ha negativa effekter på havsmiljön om slitage, störningar, avfall och bullernivån ökar. Genom att styra turistströmmarna och att skapa helheter kan man minska de negativa effekterna. För vattnets del är konsekvenserna motstridiga. Rena vatten kan ses som en central förutsättning för att kunna utöva turist- och rekreationsverksamhet.

## Ekonomiska konsekvenser

### Positiva konsekvenser:

På plankartan har Björneborgs, Raumos och Åbos koncentrationer av marina industrier märkts ut. Varven har en stor betydelse för den regionala ekonomin, som genom leveransnätverket når ännu längre ut. Planens konsekvenser för den marina industrin beror till stor del på möjligheten att bygga havsbaserade vindkraftsparker. Som bransch är den marina industrin väldigt konjunkturkänslig och förändringar i verksamhetens volymer beror mer på konjunktur än på havsplaning. Utanför Euraåminne finns testområdet "Jaakonmeri", för autonoma fartyg. Testområdet togs i bruk redan innan processen med havsplaning, och planen kommer inte att påverka den befintliga situationen. Planen visar den befintliga potentialen.

För sjöfartsindustrin och utövare inom sjöfarten erbjuder byggandet och driften av havsbaserad vindkraft nya verksamhetsmöjligheter. Fundamentlösningar, byggfasen samt drift och serviceverksamhet förutsätter specialutrustning, som branschaktörerna inte i någon större utsträckning har tillgång till sedan tidigare. Hamnarna kommer troligtvis att användas som mellanlager för turbindelar samt som stödhamnar för service- och besättningstransportfartyg.

Att bygga havsbaserad vindkraft kräver stödjepunkter längs kusten (mellanlagring av turbindelar, specialutrustning). En eventuell implementering kommer att stimulera verksamheten i hamnarna längs kusten och möjligtvis även skeppsvarven. Även kommunerna får skatteintäkter av den havsbaserade vindkraften. De områden som anvisats för den havsbaserade vindkraften ligger huvudsakligen i närheten av områden

som anvisats för sjöfart, vilket stöder logistiken. Det ska vara möjligt att åka med stora fartyg i den havsbaserade vindkraftsparken både under byggnads- och underhållsfasen.

I planen har anvisats den befintliga funktionella förbindelsen Åbo–Stockholm, som är en del av Skandinavien–Medelhavet TEN-T-stomnätskorridoren. Åbo har ett betydelsefullt läge som en del av Stockholm–Åbo–Helsingfors–Sankt Petersburg transportkorridor. I transportkorridoren eftersträvas att förbättra förbindelserna mellan olika transportformer, hamnar, flygplatser och järnvägs-landsvägsterminaler samt rutter som förbinder dem. Därigenom stimuleras områdenas ekonomiska tillväxt.

De potentiella områden som anvisats vattenbruk anses inte vara oförenliga med rekreation och de kan i bästa fall stöda bevarandet av lokala näringar samt turism. En ökning av fiskproduktion stöder den inhemska sysselsättningen genom hela förädlingskedjan.

Identifieringen av områden som är betydande för naturens mångfald, anses öka möjligheterna och attraktionen till att utöva lokala näringar framförallt inom turistbranschen. För naturvärdenas del har det geologiskt betydande Ytterös sandås lyfts fram. I planen har Skärgårdshavet och södra kustdelen av Bottenhavet märkts ut som populära turist- och rekreationsområden med stor potential. Turismen i området förutspås medföra positiva konsekvenser särskilt för utvecklingen av turistnäringen och lokala tjänster. En utveckling av fungerande system och rutter, medför stora konsekvenser för konkurrenskraften när tillgängligheten förbättras.

Att värna om kulturarvet är inte i strid med målen som satts upp för övriga branscher, planen eller den blå tillväxten.

### Negativa konsekvenser:

En del av de havsbaserade vindkraftsområdena som anvisats i planområdet ligger långt ut, upp till cirka 100 km från kusten. Det avlägsna läget försämrar möjligheten att dra nytta av potentialen i den havsbaserade vindkraften på grund av de dyra investeringarna (bl.a. priset för havskabeln och dess installation, eftersom områdena långt ut på öppet hav förmodligen är placerade på djupare vatten) samt ökade drifts- och underhållskostnader. På sikt kan teknologin göra det lättare att nå områdena ifråga.

## Samhällskonsekvenser

### Positiva konsekvenser:

Att anvisa potentialen i havsbaserad vindkraft inom planeringsområdet, stöder produktionsmöjligheterna med förnybar energi och globalt sett hjälper den att bekämpa klimatförändringarna.

Skärgården har märkts ut separat i planen. Den anses ha en positiva konsekvenser för samhället, och genom att anvisa den stöds skärgårdskulturen, skärgårdens tillgänglighet samt utöandet av marina branscher. Fungerande sjöfartsförbindelser förbättrar skärgårdens och hela områdets tillgänglighet samt stöder dess livskraft. Fiske hör till skärgårdens och kustens traditionella näringar och stöder lokalsamhällets livskraft och kulturarv.

En utveckling av turism- och rekreationsverksamhet förbättrar även tillgängligheten, livskraften samt tjänster på mer avlägsna platser. En ökning av antalet turister tros inte orsaka någon konflikt med de lokala aktörerna så länge det inte handlar om massturism. Skärgården skyddas av att den är svårtillgänglig, särskilt enstaka små öar, där det är svårt att utveckla lönsamma tjänster. Lokalt kan turism bli en viktig del av ett objekts näring och i sådana fall är de positiva konsekvenserna betydande.

Havsplanen gör det möjligt att på ett omfattande sätt identifiera och värna om värdeobjekt i kulturmiljön, vilket stöder lokala enheter, stärker den lokala identiteten och kulturvärdesområden som attraktiva objekt. Därigenom främjas områdenas livskraft samt rekreation och turism. En ökning av rekreationsaktiviteter medför även positiva hälsoeffekter.

## 5.3 Havsplan för norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

### Utgångspunkt – havsmiljöns tillstånd

Miljöförhållandena varierar kraftigt på olika håll i Bottniska viken. Bottenhavets norra del formar tillsammans med Kvarken en artmässig övergångszon mellan södra delen av Bottniska viken och Bottenviken. Bottenvikens salthalt är väldigt låg. Havsbottens geologiska särdrag är omfattande sandbotten på Bottenvikens områden och en höjning av jordytan som påverkar landskapet. Den artmässiga mångfalden minskar närmare Bottenviken på grund av dess låga salthalt.<sup>77</sup>

Havsnaturen är i bättre skick i den norra delen av havsområdet och där finns mindre belastning som orsakas av mänsklig verksamhet än i de andra två områdena. Vad beträffar skyddandet och vårdandet av havsnaturen är området känsligt för klimatförändringar, eftersom de minskar salthalten i havet, ökar regnmängden och därigenom dagvattnet från land, minskar omfattningen av istäcke och höjer vattnets temperatur. Kvarken är övergångszonen för salthalten, om

### Negativa konsekvenser:

Havsbaserad vindkraft medför lindriga negativa konsekvenser på människors levnadsvillkor och livsmiljö framförallt på grund av påverkan på landskapet och eventuellt buller, blinkningar och störande ljus. I södra delen av Bottenhavet, framförallt det område som anvisats utanför Björneborg, som ligger direkt vid kusten bredvid ett turist- och rekreationsområde. Övriga potentiella områden ligger ute på öppet hav. De havsbaserade vindkraftsverken orsakar störningar genom att skapa områden med döda vinklar för de sensorer som levererar luft- och havslägesbilder för Försvarmakten, vilket kan störa den ständiga luft- och havsövervakningen.

Klagomålen i samband med miljötillstånd för fiskodling upplevs fiskodlingen som störande för landskapet, framförallt om de syns från stugstränder och båtområden.v

Målen för skydd och vård av havsmiljön, kan strida mot exempelvis målen för rekreationsanvändning för bl.a. Hangös skärgård och Salos inre skärgård. Motstridigheter kan också förekomma i den inre viken av Pihlavanaukko och Mietoisviken, som är grunda vikar där såväl naturvärden som rekreations- och turismpotential har identifierats. För att skydda undervattensnaturvärden i grunda och kustnära områden krävs en begränsning av rekreationsanvändning och segling (bl.a. begränsning av muddring).

saltet minskar där i takt med ökad regnmängd och dagvatten, försämras situationen för de marina arterna. Bottenviken blir allt sötare, vilket medför att läget för arterna som anpassat sig till bräckt vatten försämras och mångfalden försvagas. Ökad dagvattenmängd och vinteröversvämningar medför att näring sköljs ut i havet. Eftersom istäcket minskar påverkas framförallt viktarnas bestånd.

I det nordiska havsområdet är landhöjningen betydlig och räver konstant muddring, som påverkar miljön negativt. Landhöjningen måste beaktas långsiktigt i havsplaneringen bl.a. med tanke på farleder och hamninfrastruktur.

Vattenområdena är till sin ekologiska status för det mesta måttligt goda, om än otillfredsställande utanför Uleåborg. Statusen för växt- och djurplankton i området har bedömts vara god, liksom statusen för häckande havsfåglar.<sup>78</sup> Jordbruk, skogsbruk, industri och bosättning frigör näringsämnen i havet. Avrinningen i området orsakar stor näringsbelastning, de försurande

<sup>77</sup> Kallio, Tuomas; Malinen, Rauno; Rönkä, Olli; Bonn, Christine; Salminen, Pekka; Jutila, Henri & Lindberg, Walter: *Merialuesuunnittelu - Pohjoisen selkämeren, Merenkurkun Perämeren suunnittelualueen ominaispiirteet* 1.4.2019.

<sup>78</sup> *Havsmiljöns tillstånd i Finland* 2018.

sulfatjordarna som områdets särdrag och avrinningen från åkrar och skogar ökar i takt med att vintrarna blir mildare.

För närvarande är sjöfart, naturskyddsområden, rekreativ användning och fiske bland de mest betydande användningsformerna i området. I området finns rikligt med muddrade farleder och hamnar. En stor del älvar är uppdämda vilket har försämrat bestånden för vandringsfisk.

## Regional målsättning

**Utvecklingsbild för norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken 2030: Med en hållbar användning av havsområdet i norr stöder man utvecklingen av regionens attraktion och konkurrenskraft samt främjar övergången till ett koldioxidsnålt samhälle**

1. Ett hamnätverk som utvecklas och fungerande logistiska förbindelser är i nyckelställning med tanke på regionens tillgänglighet och konkurrenskraft. Förbindelserna till Sverige stöder utvecklingen inom ett flertal branscher.
2. Fiskerihushållningen har utvecklats med beaktande av hela värdekedjan från fiske och odling av matfisk till förädling. Verksamhetsförutsättningarna för kustfisket är tryggade. Regionen är också känd för de möjligheter som ritidsfisket erbjuder.

3. Regionens gedigna energikunnande och potential för förnybar energi har skapat nya möjligheter för regionen: produktionen och förbrukningen av förnybar energi ökar och de cirkulära ekonomilösningarna utvecklas. Byggandet av havsbaserade vindkraftverk har samordnats med havsområdets övriga användningsformer samt natur- och landskapsvärdena.
4. I användningen av havsområdet bidrar man till att det uppnås ett gott tillstånd i den marina miljön genom att lokalisera de funktioner som ändrar miljön till de områden som är bäst lämpade för dem. Kunskapen om undervattensnaturen och -kulturvet har ökat.
5. Den nordliga marina miljön utnyttjas som attraktionsfaktor vid utvecklingen av skärgården, städerna vid kusten och turistorterna. Turist- och rekreationsbruket av Kvarkens världsarvsområde samt övriga natur- och kulturobjekt har utvecklats.
6. Turist- och rekreationsmålen tillgänglighet och goda utbud på tjänster stöder utvecklingen i branschen. Den unika vinterturismen har ökat i betydelse pga. den fortgående klimatförändringen.
7. I användningen av havsområdet, kusten och älv- och åmynningarna stöder man en återetablering av vandringsfiskbestånden och beaktar landhöjningskustens specialförhållanden.

## Huvudkonsekvenser för havsområdesplanutkastet

Branscher inom havsområdesplaneringen

Konsekvenser för:	Vård och skydd av havsnatur	Energi-branscher	Sjöfartstrafik	Turism och rekreation	Fiske	Vattenbruk	Sjöfarts-industrin	Kulturarv
Människors levnadsförhållanden och livsmiljö	positiv	något negativ	neutral	positiv	positiv	motstridig	neutral	väldigt positiv
Jordmån och berggrund, vatten, luft och klimat	positiv	motstridig	neutral	något negativ	positiv	lokalt negativ	något negativ	svagt positiv
Växt- och djurarter, mångfalden i naturen och naturresurser	positiv	något negativ	något negativ	motstridig	svagt positiv	negativ	neutral	positiv
Områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken	något negativ	positiv	positiv	positiv, lokalt väldigt positiv	positiv	positiv	neutral	positiv
Stadsbild, landskap, kulturarv och byggd miljö	positiv	något negativ	neutral	positiv	neutral	något negativ	väldigt positiv	väldigt positiv
Utveckling av fungerande konkurrens i näringslivet	motstridig	väldigt positiv	positiv	väldigt positiv	positiv	väldigt positiv	väldigt positiv	positiv

## Miljökonsekvenser

### Positiva konsekvenser:

Identifieringen av områden som är betydande för naturens mångfald har en positiv effekt på havsnaturen. En identifiering av värdefulla undervattensnaturtyper ökar kunskapen om dem. Undervattensnaturvärden som förekommer i det nordliga havsområdet är bland annat fortplantningsområden för fiskar, undervattensnaturtyper och växtlighet samt geologiska formationer. Naturvärdena koncentrerar sig till låga kustvatten och närheten av öar. Viktiga områden finns i Kvarken, kusterna i Mellersta-Österbotten och Norra-Österbotten och längst upp i Bottniska viken. EMMA-områdena samt betydande ekologiska förbindelser, som lyfts fram i havsplaneringen, såsom vandringsrutter samt flyttrutter som beaktats i planen, hjälper till att vid planeringen av marina verksamheter även observera i vanliga fall osynliga men för ekosystemen viktiga värden. Att identifiera vandringsfiskarnas rutter har en positiv effekt på skyddet av fiskbestånd särskilt om den främjar skyddsåtgärderna.

Identifiering av lämpliga områden för deponering av muddringsmassor kan främja den marina miljöns status. Det förutsätter att de deponeringsområden som nu ligger på ur miljöaspekt sämre platser, i framtiden placeras till de i utredningen anvisade platserna.

Planen påverkar inte nuvarande fiskeområden, men identifiering av fiskarnas lek- och yngelområden samt vandringsrutter kan ha en positiv effekt på fiskebestånd och fiskemöjligheter. I planen har beteckningen som beskriver ekologisk förbindelse för vandringsfiskarnas rutt, anvisats för det långa havsområdet vid Torneälv.

Turismen medför även ökad press på Östersjön och havsnaturen samt skydd och bevarande av kulturarvsobjekten. Identifiering av den betydande potentialen hos turism och kulturarvsobjekt stödjer indirekt skyddsmål för havsnaturen och möjligheten att uppnå en god status.

Området vid Lochteå som har reserverats för försvarets användning, begränsar områdets övriga användning, vilket indirekt skyddar naturvärdena.

### Negativa konsekvenser:

Flera möjliga produktionsområden har anvisats för havsbaserad vindkraft inom det norra området. De anvisade områdena är inte i strid med de på kartan anvisade betydelsefulla naturvärdena. Man bör dock uppmärksamma att lokalt sett har havsbaserad vindkraft en negativ inverkan på vattendragen, framförallt under byggnadsfasen. Muddringsbehovet som krävs under byggandet av havsbaserad vindkraft och medföljande konsekvenser, beror på kvaliteten på havsbotten i det område som används (bl.a. eventuellt deponeringsbehov, sprängningar). Bearbetning av områden

närmare kusten har större konsekvenser för miljön på grund av att den redan belastade havsnaturen vid kusten då belastas av sediment som frigörs från havsbotten. Effekterna av serviceåtgärder under driften av den havsbaserade vindkraften beror på deras omfattning (t.ex. läckage av skadliga ämnen). Områden som anvisas för havsbaserad vindkraft är delvis belägna inom fiskeområden, men byggandet kan exempelvis schemaläggas med hänsyn till fiskarnas lektid.

Den funktionella förbindelsen som märkts på kartan från Uleåborg till Karlö, innebär byggande av bro och gångväg. Eftersom projektet redan är i tillståndsfasen, utvärderas i detta sammanhang endast konsekvenserna på Karlö av de ökade verksamheterna som den förbättrade förbindelsen ger möjlighet. En bättre tillgänglighet skapar fler turistverksamheter och främjar rekreationsanvändningen, vilket belastar Karlös känsliga natur.

De ekologiska förbindelser som identifierats i området hänvisar till viktiga lekälvar för vandringsfiskar. Vandringsfiskarnas bestånd har minskat och det är viktigt att värna om fiskbestånden.

Lämpliga områden för vattenbruk har anvisats framförallt i Vasa skärgård, Kvarken och Bottenviken. De allt mildare vintrarna ökar dagvattnet och därigenom näringsbelastningen i havsområdet. Området är särskilt känsligt för effekterna av klimatförändringarna. Vattenbruk ökar näringsbelastningen lokalt.

Den ökande turistbranschen kan ha negativa effekter på havsmiljön om slitage, störningar, avfall och bullernivån ökar. Genom att styra turistströmmarna och att skapa helheter kan man minska de negativa effekterna. För vattnets del är konsekvenserna motstridiga. Rena vatten kan ses som en central förutsättning för att kunna utöva turist- och rekreationsverksamhet.

De övningar som utförs i det för försvarsmakten reserverade området utanför Lochteå, leder till att tungmetaller och övriga skadliga ämnen samt odetonerad ammunition når havet. I övningarna används även patroner, vars sprängningar orsakar mekanisk skada på havsbotten och stränder.

## Ekonomiska konsekvenser

### Positiva konsekvenser:

Området har goda förutsättningar för byggande av havsbaserad vindkraft särskilt i norra delen av Bottenhavet och på öppna havsområden i Bottenviken. Eftersom havsområdet är så grunt ger det goda förutsättningar för byggandet av kostnadseffektiv havsbaserad vindkraft. Byggande av havsbaserad vindkraft samt användning och underhåll av parkerna har en stor direkt och indirekt effekt på sysselsättningen. Sett till arbetsmängden kräver havsbaserad vindkraft mer än vindkraft på land och då blir även sysselsättnings-effekten större. Rent indirekt påverkar byggandet av

havsbaserad vindkraft även hotellbranschen, eftersom byggarbetarna framförallt i inledningsskedet kommer från utlandet innan kompetensen i Finland ökar.

För sjöfartsindustrin och utövare inom sjöfarten erbjuder byggandet och driften av havsbaserad vindkraft nya verksamhetsmöjligheter. Fundamentlösningar, byggfasen samt drift och serviceverksamhet förutsätter specialutrustning, som branschaktörerna inte har tillgång till sedan tidigare. Hamnarna kommer troligtvis att användas som mellanlager för turbindelar samt som stödhamnar för service- och besättningstransportfartyg.

Planen stöder även förverkligandet av den regionala målsättningen genom att heltäckande anvisa sjöfartens områden och hamnar. Att bygga havsbaserad vindkraft kräver stödjepunkter längs kusten (mellanlagring av turbindelar, specialutrustning). De områden som anvisats för den havsbaserade vindkraften ligger huvudsakligen i närheten av områden som anvisats för sjöfart, vilket stöder logistiken. Det ska vara möjligt att åka med stora fartyg i den havsbaserade vindkraftsparken både under byggnads- och underhållsfasen.

I planen hänvisas till den befintliga funktionella förbindelsen Vasa–Umeå, som är Bottniska vikens enda och Europas nordligaste färjeförbindelse som är i trafik året runt. Förbindelsen har en viktig regionalekonomisk inverkan på bägge sidor om sundet. Städerna har grundat ett gemensamt hamnbolag, Kvarken Ports, och målet med detta samarbete är att utveckla hamnarnas ställning inom trafiken på Östersjön.

I takt med klimatförändringarna väntas även Nordostpassagen öppnas för sjöfart. Detta kan leda till stora ökningar i användningen av norra Finlands landsvägar, järnvägar, hamnar och havsfarleder. På plankartan har inte effekten av Nordostpassagens öppnande beaktats, vad gäller tillräckligt med logistiska farleder och hamnar, fastän planen inklusive åtgärderna som definierats på vägkartan (t.ex. farleder har utvecklats för att motsvara ökning av sjöfartsvolymen) stöder förverkligandet av den regionala målbilden bl.a. vad gäller tillgänglighet och genom att omfattande anvisa sjöfartens områden och hamnar.

Om en ökning av fiskodling lyckas, så stöds den regionala ekonomin genom ökad sysselsättning och användningen av lokala tjänster. Fiskehamnarnas nätverk i det norra havsområdet är omfattande. Både en ökning av fiske och fiskodling stöder livskraften i dessa småhamnar liksom det lokala kulturarvet. En ökning av den inhemska fiskproduktionen stöder även sysselsättning genom hela förädlingskedjan.

Identifiering av potentialen med turism och utveckling av turism, möjliggör en utveckling av tjänster och infrastruktur även för områdets invånare samt ökar välbefinnandet genom att erbjuda nya bisysslor och inkomstkällor (exempelvis ökad nöjesbåt- och kryssningstrafik). En utveckling av planeringsområdets

centrala turistområden som en del av det arktiska områdets turism, skapar en betydande potential.

### Negativa konsekvenser:

På plankartan har den havsbaserade vindkraften placerats på öppet hav. Vad beträffar byggandet av havsbaserad vindkraft ska beaktas att kostnaderna ökar ju längre från kusten man befinner sig. En placering långt från kusten försämrar potentialen med havsbaserad vindkraft på grund av dyra investeringar (bl.a. havskabel och priset på dess installation, områdena långt ute på öppet hav är förmodligen djupare). Isförhållandena har identifierats som regionala särdrag. I nordliga havsområden förekommer exceptionellt problematiska isförhållanden (bl.a. packisområden), vilket begränsar mängden alternativ av tillgängliga kostnadseffektiva fundamentlösningar för havsbaserad vindkraft samt lämplig serviceutrustning. Även driften av en havsbaserad vindkraftspark försvåras under problematiska isförhållanden, vilket har en direkt effekt på den förväntade energiproduktionen och ekonomiska lönsamheten.

### Samhällskonsekvenser

#### Positiva konsekvenser:

Möjliggörande av havsbaserad vindkraft i planeringsområdet stöder produktionsmöjligheterna av förnybar energi och globalt sett hjälper den att bekämpa klimatförändringarna.

I planen har man anvisat ett fiskeområde vid Torneå. På området finns en konflikt mellan havsfiske och älvsfiske. Torneälven nämns som en viktig plats för turistfiske. Med planen påverkar man inte de juridiska begränsningarna för fiske på havsområdet eller i älvarna. Beteckningen förbindelsebehov för vandringsfisk beskriver ändå de ekologiska förbindelsernas betydelse. Identifieringen av den kan betjäna funktionernas samordningsmål samt den regionala målbilden för att skydda verksamhetsförutsättningarna för kustfiske.

Som kärnområden i skärgården har man i planen angivit Kvarkens skärgård, Larsmo skärgård samt Karlö. Dessa anses ha positiva samhällskonsekvenser, eftersom man genom att identifiera skärgårdens potential stöder skärgårdskulturen, skärgårdens tillgänglighet samt utövandet av havsnäringar.

I planen har man för norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken, presenterat en turism- och rekreationsförbindelse till norra Bottenviken, och lyft fram den stora potentialen med Bottenvikens nationalpark samt turismen vid Kemi-Torneås kust. Som betydande turism- och rekreationsområden har man märkt ut Karlö och Kvarken, som i planen även är områden med betydande naturvärden vid sidan av Kvarkens skärgård. Kvarkens skärgård är ett av Unescos världsarvsobjekt, och det enda området i Finland som skyddas baserat på dess naturvärde. Tillsammans med Sveriges Höga

Kusten formar Kvarkens världsarvsområde en helhet som manifesterar landhöjningen. Planen stöder en hel-  
täckande utveckling av dessa områden och en förbät-  
rad tillgänglighet.

Kvarkens världsarvsområde presenteras i planen som  
det största kulturarvsobjektet i havsområdet. Att hel-  
täckande identifiera och värna om kulturvärdena stär-  
ker kulturvärdesområdena som attraktiva objekt, vilket  
för sin del främjar områdenas livskraft samt rekrea-  
tions- och turismanvändning, samt styr resurserna till  
underhåll och utveckling av kulturvärdeshelheterna.  
Turismen kan lokalt utgöra en stor del av området's nä-  
ringar och då är konsekvenserna betydande.

Området vid Lochteå som reserverats åt försvarsmak-  
ten stöder försvarets verksamhetsförutsättningar.

#### **Negativa konsekvenser:**

En betydande mängd områden som är viktiga för  
havsmiljöns och -naturens mångfald har anvisats på  
det norra planområdet. Gällande användningen av  
kust- och havsområden uppstår motstridigheter och  
överlappande verksamheter särskilt i Vasa skärgård,  
Lochteå, Uleåborg, Kemi och Torneå.

Områden som anvisats för energiproduktion ligger på  
ett sådant avstånd (min. 10 km) från kusten och skär-  
gården att inte den havsbaserade vindkraften kan or-  
saka några större störningar för varken de permanent

boende eller säsongsboende. Skadliga konsekvenser  
kan dock uppkomma om den havsbaserade vindkraf-  
ten börjar genomföras i stor skala såväl på land som till  
havs. Genom att skapa ett tillräckligt avstånd till kusten  
och öarna kan man hantera förändringen i sin helhet. I  
norra Bottenviken sträcker sig de potentiella områdena  
för havsbaserad vindkraft i riktning mot öppet hav och  
då blir störningarna i landskapet mindre. De havsbase-  
rade vindkraftverken orsakar störningar genom att ska-  
pa områden med döda vinklar för de sensorer som pro-  
ducerar luft- och havslägesbilder för Försvarsmakten,  
vilket kan förhindra en oavbruten övervakning av luften  
och vattnet.

Ett potentiellt område för havsbaserad vindkraft som  
har anvisats utanför Närpes, är placerat till söder om  
Kvarkens världsarvs kulturvärdeshelhet så att avstån-  
det till de närmaste öarna som ingår områdeshelhet-  
en underskrider 10 km. Även det för havsbaserad vind-  
kraft potentiella området sydväst om Karlö sträcker sig  
som närmast cirka 10 km från Karlö. Om vindkraftsom-  
rådena förverkligas kan de ha eventuella negativa kon-  
sekvenser för kulturvärdeshelheternas karaktär och  
kvalitet. Graden av de här områdenas eventuella conse-  
kvenser bör granskas i den fortsatta planeringen.

Klagomålen i samband med miljötillstånd för fiskod-  
ling upplevs fiskodlingen som störande för landska-  
pet, framförallt om de syns från stugstränder och  
båtområden.

## 6. Planens helhetskonsekvenser

Havsplaneringen startade 2017. Utgångspunkten för havsplaneringen har varit de redan befintliga planerna och verksamheterna för användningen av havsområdet. Redan innan 2017 hade branscherna, liksom statsförvaltningen, upprättat egna planer och strategier. Havsplaneringen har under processens gång lyft fram dessa bakgrundsfaktorer samt planmässigheten som en del av användningen av havet. Exempelvis har havsbaserad vindkraft sedan länge planerats för Finlands havsområden. I havsplanen har befintliga planer samlats och nya lämpliga områden har granskats. Slutresultatet är en helhetsbild över möjligheterna för och konsekvenserna av havsbaserad vindkraft. Utvecklingen av havsbaserad vindkraft får stöd från havsplaneringen på samma sätt som övriga branscher som beskrivs som en del av havsplanen. Planen stöder utvecklingen av havsbaserad vindkraft genom att producera även internationellt intressant information om helhetspotentialen och de konsekvenser (såsom belastning av den marina miljön), som en ökning av havsbaserad vindkraft skulle medföra. För varje investeringsprojekt, precis som inom vilken bransch som helst, fortsätter aktörerna enligt de befintliga processerna, exempelvis genom att granska lönsamhetsmässigt sett bättre platser. I framtiden kan verksamhetens utveckling använda sig av nya, anvisade områden. I havsplanen har i ett samlat dokument planer valts ut, samlats ihop, lagts till och synliggjorts för alla olika branscher. Utan havsplaneringen skulle branscherna huvudsakligen arbeta separat och sett ur ett helhetsperspektiv är det bra att branscherna är medvetna om varandras planer och eventuella konsekvenser.

En havsplan är ett dokument på strategisk nivå och havsplaneringen en samarbetsprocess vars mål är att upprätthålla och producera information om havsområdets användning i sin helhet samt främja interaktionen mellan havsnäringarna. Informationen sprids bl.a. till landskapsplaner och -program och kan användas exempelvis vid beslut om användningen av havsområden eller när prioriterade områden i verksamheten ska fastställas. Informationsanvändarna kan exempelvis bestå av sektorer som ska ge utlåtanden eller utvecklingsaktörer.

I det här avsnittet lyfts havsplanens indirekta helhetskonsekvenser för miljön, ekonomin och samhället fram. Vid utvärderingen av planens helhetskonsekvenser, har de konsekvenskedjor som presenterades i kapitel 4 samt verksamheternas vägkartor, använts.

Det är avgörande att förstå den nivå där eventuella indirekta konsekvenser av havsplaneringen syns. Statusen i havsområdena påverkas av människors direkta agerande samt indirekta konsekvenser, såsom den globala klimatförändringen. Byggprojekt produceras inte eller initieras av havsplanen i sig. Den är inte heller något verktyg för att skapa skyddsområden.

Alternativet för havsplaneringen är inte ett orört eller oföränderligt hav utan att olika typer av utveckling fortskrider utan någon inbördes kommunikation eller förståelse. Havsplaneringen kan minimera utvecklingens negativa konsekvenser och öka fördelarna för samhället och miljön genom att förbättra interaktion och faktaunderlag.

Således är inte effekterna av olika branscher direkta konsekvenser av havsplanen, utan genom dem beskrivs eventuella följder för havet, när olika projekt förverkligas. Av dessa härleds sedan havsplaneringens konsekvenser.

### Miljökonsekvenser

När det gäller miljökonsekvenserna av någon förändring i havet, utgörs den första nivån av de lokala konsekvenserna för havsmiljöns status (exempelvis muddring av farled eller byggande av havsbaserad vindkraft). Nästa nivå består av de indirekta konsekvenserna för havsmiljön (exempelvis konsekvenser för fåglar och fiskar). Trots detta kan verksamhetens helhetskonsekvenser för miljön bli väldigt positiva (exempelvis mindre koldioxidutsläpp, effektivisering av verksamheten, minskad miljöbelastning utanför Finland), om projektets livscykelgranskning genomförs. Dessutom lämnar olika verksamheter avtryck, d.v.s. deras påverkan i den egna värdekedjan (exempelvis produkter som tillverkats med kolneutral el eller förädlade produkter av odlad fisk som ersätter importerad fisk). När vi bedömer havsplanens konsekvenser för miljön, har andelen indirekta konsekvenserna för havsmiljön ökat. Verksamheter till havs som belastar lokalområdet, kan ändå ingå i de allmänna miljö- och klimatmålen och därmed understödjas.

Havsplanens indirekta helhetskonsekvenser för miljön har granskats utifrån tre olika aspekter: produktion av ekosystemtjänster, Östersjöns bärkraft och de planetariska gränserna. De här aspekterna går in i varandra och formar de gemensamma konsekvenserna av planen och havsnäringarna.

För ekosystemtjänsternas del kan havsplanens konsekvenser för produktionen av tjänster granskas (hur kan havsnaturen och processernas kapacitet att producera ekosystemtjänster påverkas) samt tjänsternas tillgänglighet (hur kan människor få möjlighet att utnyttja ekosystemtjänsterna). Vi granskar här hur dessa ekosystemtjänster kan bevaras. Tillgängligheten avhandlas i avsnittet om samhällskonsekvenser, eftersom den har direkta och indirekta konsekvenser för människans hälsa.

Med Östersjöns bärkraft avses Östersjöns förmåga att uppbära de verksamheter som bedrivs i havet, utan att de naturliga marina processerna kollapsar. Exempelvis

är intern belastning ett tecken på att bärkraften för näringsämnen har överskridits, buffrandet av alkalinitet skyddar havet mot följderna av försurning och ett tillräckligt skyddsområdesnätverk ser till bevarandet av arterna. Östersjöns bärkraft ökar om belastningen i havet minskar, nycklekosystemen stärks och syrestatusen på botten förbättras. Bärkraften försämras om belastningen ökar, värdefulla ekosystem förstörs och extrema företeelser ökar, till exempel som en följd av klimatförändringarna.

De planetariska gränserna baseras på föreställningen att människan är den som med sina aktiviteter orsakat de stora miljöförändringarna på vår planet. Utgångspunkten är ett system som stöder nio liv och för vilka en gräns har identifierats, inom vilken människan kan fortsätta må bra. För havsplanen har utvärderats om själva planen eller utvecklingen som gestaltas i branschernas vägkartor, påverkar om man håller sig inom gränserna eller om de överskrids.

Havsplanens konsekvenser för ekosystemtjänsterna ur en bevarandeaspekt har avbildats i bild 9. Den inre

ringen visar bevarandet av ekosystemtjänster i ett scenario, där utvecklingen av branscherna fortsätter, det är alltså business as usual. Den yttre ringen visar bevarandet av ekosystemtjänsterna i ett scenario, där processerna som förverkligar planen uppmärksammas i de ramvillkor som satts upp av planen. Havsplanen anses ha en starkare positiv utveckling på reglering av klimat och luftkvalitet, produktion av mat och övriga fysiska produkter samt för landskaps- och rekreationsvärden. Framförallt den havsbaserade vindkraften anses vara en betydande form för förnybar energi, som om den förverkligas, skulle minska Finlands koldioxidavtryck. På samma sätt kan främjande och utvecklande av inhemsk turism, vattenbruk och fiske samt stöd för den teknologiska utvecklingen, främja hållbart byggande av ett samhälle med lägre kolanvändning. Att utveckla fiske och vattenbruk, samt lyfta fram havsnaturens värdeområden, kan främja produktionen av de resurser som tas ur havet. Fiske och fiskodling motsvarar även den kontinuerligt ökande efterfrågan på matfisk och möjliggör ur ett klimatperspektiv en bättre inhemskt producerad kost. Att identifiera ännu fler viktiga kulturområden och potentiella utvecklingsbara

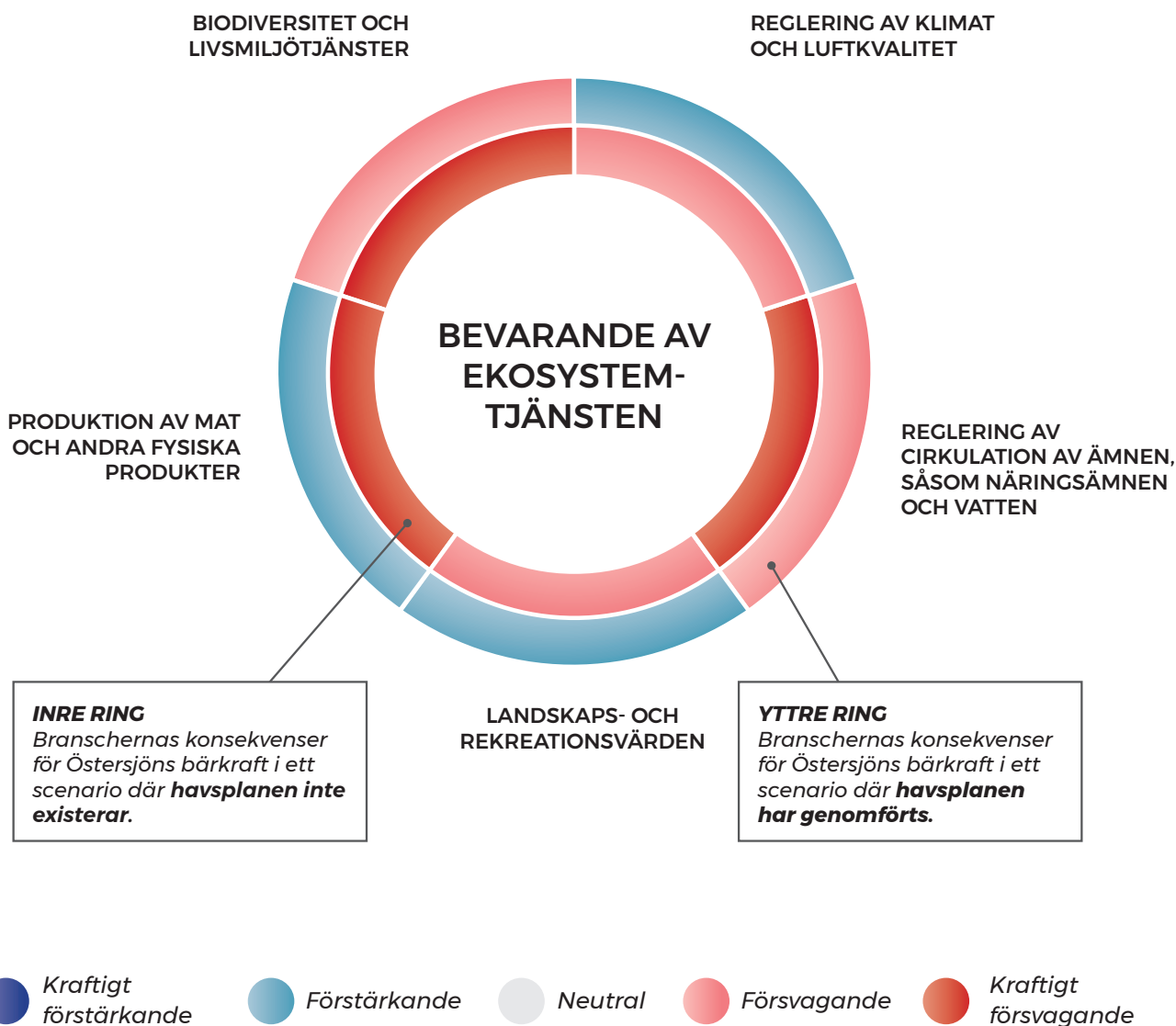


Bild 9. Havsplanens effekt på bevarandet av ekosystemtjänster

turismobjekt, främjar bevarandet av landskaps- och rekreationstjänsterna.

Havsplanens konsekvenser för bevarandet av ekosystemtjänster bedömdes främja en positiv utveckling för reglering av ämnens cirkulation samt biodiversitet. Målet för havsplanen är att identifiera och samordna behoven hos marina branscher, och styra deras placering och utveckling på ett för havsmiljön och naturskyddet hållbart sätt. I detta hänseende anses havsplanen ha lyckats då den synliggör potentialen hos branschernas tillväxt samt utvecklingen för hållbara branscher och ekonomiska och samhälleliga fördelar med en utveckling av naturskyddet. Det är troligt att branschernas möjlighet att se konsekvenserna av sin tillväxt för havsmiljön har ökat tack vare havsplanen. Ett av havsplanens viktigaste mål är just att styra och främja branschernas tillväxt och en havsplanens mest framträdande konsekvenser ansågs just vara branschernas utveckling och tillväxt. En ökning och utvidgning av verksamheten leder oundvikligen till en ökad belastning och störningar i havsmiljön, fastän de nya verksamheternas placeringar är noggrant genomtänkta i havsplanen. Sett till hela Östersjön är konsekvenserna av belastningen små inom många branscher, men störningar såsom muddring av havsbotten, kan vara betydande regionalt. För områden som vad gäller havsmiljön upplevs som motstridiga (t.ex. havsbaseerad vindkraft och vattenbruk) har i havsplaneringen en omfattande samordning utförts och ett samarbete mellan intressegrupper vilket förbättrar branschernas chanser för tillväxt. I takt med ökad tillväxt, förstärks de skadliga konsekvenserna för havsmiljön, fastän målet är att minimera dem. Det är viktigt att beakta att båda branscherna är positiva verksamhetsområden för klimatstrategin. Vad gäller Östersjöns bärkraft (Bild 10) har först konsekvenserna av nuvarande verksamhet för olika branscher granskats, s.k. business as usual, för Östersjöns ekosystem och bevarandet av en varierande havsnatur. Därefter har olika branschers konsekvenser för Östersjöns bärkraft i scenariot där havsplanen har genomförts granskats. Utifrån havsplanen samt branschspecifika vägkartor och visioner, är det främst sjöfart, den marina industrin, turism och rekreativ användningen samt energibranschen som försämrar Östersjöns bärkraft. Konsekvenserna av blå bioteknik och utvinningsbranschen är neutrala tills vidare, eftersom inga områden har anvisats för verksamheten. Fiske, vattenbruk, kulturarv och naturskydd- och vård påverkar bärkraften positivt.

Vad gäller Östersjöns bärkraft bör beaktas att havets status till stor del och för många områden har bedömts som dåligt. Detta beror framförallt på historisk belastning. HELCOM samlar in Östersjöns statusbedömning i tre olika nyckelkategorier: övergödning, skadliga ämnen

och biodiversitet. I HELCOMs bedömning ligger 96 % av Östersjön under målvärdet avseende övergödning. För skadliga ämnen, ligger halterna av många kemikaliegrupper redan på en god nivå. Men beträffande kvicksilver, PBDE-föreningar<sup>79</sup> och TBT-föreningar<sup>80</sup> är halterna för höga och vad gäller skadliga ämnen är hela Östersjön klassificerat under målnivån. Avseende biodiversitet, hade 33 % av bottenarna och 20 % av utvärderade livsmiljöer på öppet hav en god status. 50 % av utvärderade fiskbestånd och den största andelen av utvärderade vattenfågel- och gråsälsbestånd hade god status.<sup>81</sup> Hotbedömningen från 2018 gällande Finlands naturtyper, visade att en tredjedel av naturtyperna i Finlands hav klassificerades som hotade eller att de ska hållas under uppsikt. Exempelvis klassificerades den betydande nyckelarten blåstång som nära hotad, på grund av försämrad tillväxt och den skada som klimatförändringarna orsakar arten.<sup>82</sup>

På grund av den historiska belastningen och många av Östersjöns egenskaper (bräckt vatten med låg salthalt, stängd vattencirkulation, lågt medeldjup) är Östersjöns bärkraft låg redan till att börja med. Ett långsiktigt skyddsarbete, som havsplanen stöder, har lyckats minska belastningen på havet och förbättra verksamhetsmetoderna inom många branscher. Under den tredje klassificeringsperioden av statusklassificering av Finlands ytvatten, vars utkast färdigställdes hösten 2019, sjönk statusklassificeringen för en stor del av kustens vattensamlingar som tidigare haft en god status, till måttlig.<sup>83</sup> Till viss del är orsaken en ökning av näringsläckaget som klimatförändringarna har medfört, samt den ökande övergödningen som beror på uppvärmningen. På grund av den här utvecklingen med försämrad status i havet, måste verksamhetsutveckling- och tillväxt ske hållbart med beaktande av havsmiljöns status och särdrag, så att en ökad användning inte försämrar Östersjöns bärkraft.

Människans aktiviteter har en stor påverkan på statusen i den marina miljön i hela Östersjöns avrinningsområde samt ute på havet. Havsplanen kan inte direkt påverka verksamhet på land, exempelvis är jordbruket för närvarande den största källan till näringsöverbelastning i Östersjön. Dessutom upprätthåller Östersjöns interna näringsreserver övergödningsscykeln. Även skräp och gifter från land hamnar i den marina miljön. Utöver övergödning orsakar klimatuppvärmningen förändringar och minskad mångfald i växt- och djurbeståndet.<sup>84</sup>

Då statusen i den marina miljön redan från start är dålig, är risken att en ökning av den ekonomiska verksamheten som belastar havsområdet (exempel sjöfart, vattenbruk), påverkar miljön negativt. Därför måste extra uppmärksamhet riktas mot placering och implementering av projekt som ökar verksamheten.

<sup>79</sup> Bromorganiska föreningar som används i brandskydd

<sup>80</sup> Organiska tennföreningar som används i båtbottnfärger

<sup>81</sup> <http://stateofthebalticsea.helcom.fi/>

<sup>82</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien\\_uhanalaisuus/Luontotyypien\\_uhanalaisuus\\_2018](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Luontotyypit/Luontotyypien_uhanalaisuus/Luontotyypien_uhanalaisuus_2018) ja <https://www.ymparisto.fi/punainenlista>

<sup>83</sup> [http://paikkatietymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer\\_2\\_11\\_2/Index.html?configBase=http://paikkatietymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI](http://paikkatietymparisto.fi/vesikarttaviewers/Html5Viewer_2_11_2/Index.html?configBase=http://paikkatietymparisto.fi/Geocortex/Essentials/REST/sites/VesikarttaKansa/viewers/VesikarttaHTML525/virtualdirectory/Resources/Config/Default&locale=fi-FI)

<sup>84</sup> Valtioneuvoston periaatepäätös Suomen Itämeren alueen strategiasta. Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 15a/2017.

### DEN MARINA INDUSTRIEN

Den marina industrin leder till miljökonsekvenser som bl.a. omfattar varvslogistik, hamnarnas muddringsbehov, luftföroreningar, klimatpåverkan och risker för jordmånen. Om havsplanen genomförs, ökar verksamheten på varven i och med byggbehoven för den havsbaserade vindkraften och stärker indirekt varvens miljökonsekvenser.

### ENERGIBRANSCHEN

Byggande av havsbaserad vindkraft leder lokalt till att näringsämnen och skadliga ämnen dammar ur sedimentet. Planen förutspås stöda byggandet av havsbaserad vindkraft och därigenom öka de skadliga konsekvenserna för den marina miljön.

### SJÖFART

Sjöfartens mest skadliga miljökonsekvenser omfattar bl.a. olje- och kemikalieutsläpp, främmande arter, avfallsvattenutsläpp från fartyg samt kvävenedfall. Sjöfarten förutspås öka i framtiden och planen stöder denna trend.

### UTVINNING

Havsstrand och övriga mineraler i havsområdet utnyttjas inte för närvarande. I planen har inte några utvinningsområden anvisats. Konsekvenserna är neutrala.

### VATTENBRUK

Planens uppgift är att främja en mer hållbar fiskodling. För att fiskodling ska kunna genomföras på området som anvisas i havsplanen, krävs betydande teknologisk utveckling och miljölicensiering, som tillsammans säkerställer att havets bärkraft inte överskrids.

### TURISM OCH REKREATION

Havsplanens samordnande process har främjat identifiering och minskning av de skadliga konsekvenserna av turism och rekreation.

### NATURSKYDD OCH -VÅRD

Identifieringen av områden med en mångfald av värdefull undervattensnatur, ekologiska ruttor och deras exponering främjar beaktandet av dessa arter vid planering av marina verksamheter.

### KULTURARV

Att värna om kulturarv kan medföra positiva konsekvenser för naturens mångfald exempelvis för upprätthållandet av värdbiotoper. Planen främjar värdandet av kulturarvet.

### INRE RINGEN

*Verksamheternas konsekvenser för Östersjöns bärkraft i ett scenario där havsplanen inte existerar.*

### FISKE

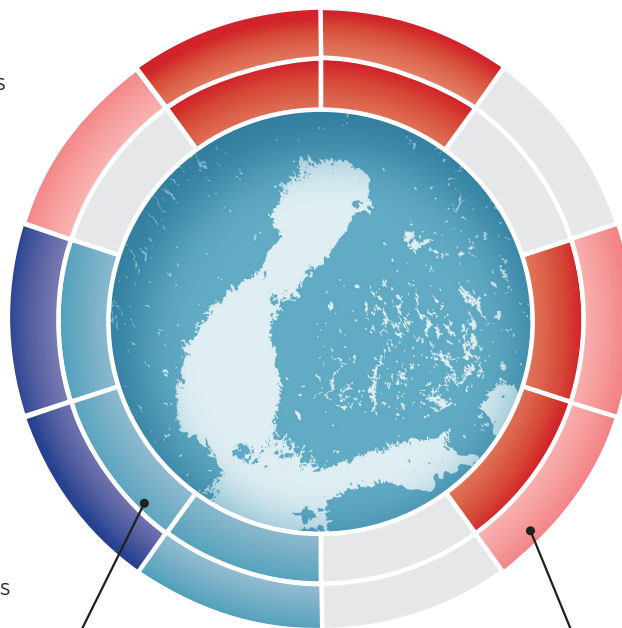
I planen presenteras områden, där fiske utförs i stor omfattning idag. Planen påverkar inte fiskekvoter eller fångstätt.

### BLÅ BIOTEKNIK

Konsekvenserna är neutrala, eftersom verksamheten inte existerar för närvarande. I havsplanen har inte heller anvisats någon potential med blå bioteknik.

### YTRE RINGEN

*Verksamheternas konsekvenser för Östersjöns bärkraft i ett scenario där havsplanen har genomförts.*



**Kraftigt förstärkande**

**Förstärkande**

**Neutral**

**Försvagande**

**Kraftigt försvagande**

Bild 10. De marina branschernas effekt på Östersjöns kapacitet i en situation där havsplanen har förverkligats och i en situation där den inte har det.

Exempelvis har införandet av mer hållbara riktlinjer för turism som nämns i vägkartan för turism, en stor betydelse för hur helhetskonsekvenserna kommer att bli då branschen expanderar. Verksamheter som utvecklas kan även erbjuda ett underlag för en hållbarhetsförändring, som till exempel utveckling av olika lösningar för cirkulär ekonomi. Då kommer deras konsekvenser

för Östersjöns bärkraft vara neutrala eller till och med positiva.

När de marina verksamheterna växer, måste de utvecklas i en riktning som belastar havsmiljön mindre, annars blir helhetskonsekvenserna för Östersjöns bärkraft negativa. Konsekvenserna ifråga kan minskas

genom att verksamheterna samordnas, såsom till viss del redan gjorts vid havsplaneringen, framför allt vad gäller den samordnande planeringsprocessen.

För det tredje har havsplanens helhetskonsekvenser för miljön granskats utifrån de planetariska gränserna. I bild 11, i den inre ringen, har först en bedömning av hur havsplaneringens branscher skulle påverka de planetariska gränserna i ett scenario utan planen gjorts. Den yttre ringen visar resultatet av bedömningsarbetet, om hur havsplanen om den förverkligas, skulle påverka de planetariska gränserna. Om planen förverkligas, bedöms den ha en positiv effekt på konsekvenserna för klimatförändringarna samt lindra försurningen av haven. Produktion av koldioxidfri havsbaserad vindkraft,

minskar klimatförändringarna och försurningen av haven, så att det skulle vara möjligt att hålla sig innanför gränserna.

Vad gäller cirkulationen av kväve och fosfor ska planen stöda förändringarna för en mer hållbar fiskodling. Om planen genomförs stöds målet att hålla sig inom de planetariska gränserna.

Vad gäller försämrade mångfald är effekten motstridig. Muddring, deponering och utsläpp i anslutning till sjöfart, turism och rekreation minskar mångfalden i havsmiljön. Å andra sidan värnar muddrings- och deponeringsplanen som upprättats som en del av havsplaneringen om att de ur miljösynpunkt bästa

### KLIMATFÖRÄNDRING

Byggande av havsbaserad vindkraft motverkar klimatförändringar. Den havsbaserade vindkraften skulle förmodligen öka även utan havsplanen, men planen anses skynda på den.

### HAVSFÖRSURNING

En minskning av koldioxidutsläppen vid energiproduktion förhindrar att försurningen av haven accelererar. Planen skyndar på byggandet av vindkraft jämfört med ett scenario där planen inte existerar.

### KEMISK FÖRORENING

En ökning av sjöfarten ökar risken för trafikolyckor och även risken för olje- och kemikalieolyckor. Sjöfarten förutspås växa i framtiden och planen stöder denna trend.

### ATMOSFÄRISK AEROSOL

Sjöfarten orsakar skadliga utsläpp av små partiklar. Sjöfarten förutspås växa i framtiden och planen stöder denna trend.

### FÖRLUST AV BIODIVERSITET

De i havsplanen identifierade undervattensområden med mångfald främjar värnandet om dem. Havsplaneringen har ökat verksamheternas förståelse av deras förhållande till havets ekosystem. Den ökade mänskliga belastningen på havet, som orsakats av havsplanen, försvagar å andra sidan mångfalden i havsnaturen.

### LANDANVÄNDNING

Havsplanen främjar turism och rekreation och ökar förändringar av landanvändningen som orsakas av dem. Planen främjar å andra sidan hantering och samordning av förändringarna i landanvändning samt ökar möjligheterna för inhemsk turism.

Ett ökat vattenbruk och inhemsk proteinproduktion kan globalt minska trycket på köttproduktion och därigenom även exempelvis minskad global mångfald.

### STRATOSFÄRISKT OZON

### BIOGEOKEMISKA FLÖDEN AV KVÄVE OCH FOSFOR

Planen främjar en förbättring av hållbar fiskodling och stöder målen att hålla sig inom de planetariska gränserna.

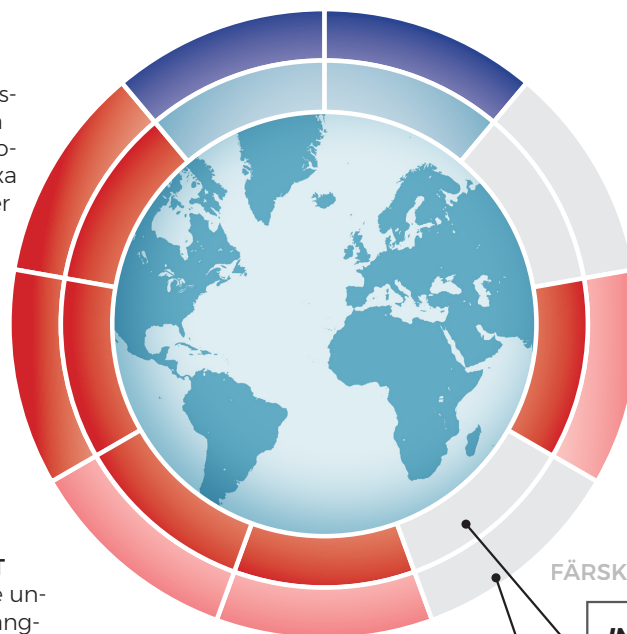
### FÄRSKVATTENANVÄNDNING

#### INRE RING

De marina verksamheternas samverkan på de planetariska gränserna i ett scenario där **havsplanen inte existerar**.


#### YTTRE RING

De marina verksamheternas samverkan på de planetariska gränserna i ett scenario där **havsplanen har genomförts**.



 **Kraftigt förstärkande**

 **Förstärkande**

 **Neutral**

 **Försvagande**

 **Kraftigt försvagande**

Bild 11. De marina branschernas påverkan på de planetariska gränserna i situationen, där havsplanen har förverkligats och i en situation där den inte har det.

deponeringsplatserna ska användas, vilket minskar de skadliga konsekvenserna för den marina miljön. Även identifieringen av betydande undervattensnaturvärden främjar i sig värnandet om dem. Fisket är den av branscherna som har en positiv effekt på mångfalden. Även energibranschen har möjlighet att påverka mångfalden genom att konstgjorda rev byggs i anslutning till den havsbaserade vindkraften.

På grund av förändrad markanvändning, kemiska föroreningar och luftburna partiklar, gör havsplanen det svårare att hålla sig inom de planetariska gränserna genom att möjliggöra en tillväxt av sådana branscher, som medför negativa konsekvenser. Ökning av turism och rekreation medför oundvikligen förändringar i markanvändningen. Även bearbetning av havsbotten vid ett eventuellt bygge av Helsingfors-Tallinn-tunneln och havsbaserad vindkraft medför skadliga konsekvenser. Segling och sjöfart inom turism- och

rekreationsverksamhet orsakar utsläpp av kemikalier och luftburna partiklar i havet och atmosfären. Beaktas bör att havsplanen indirekt strävar efter att styra de marina verksamheterna i en mer hållbar riktning genom att via processen synliggöra och skapa samtal kring målet med att förbättra statusen i havsmiljön.

De marina branscherna har inga identifierbara effekter på ozonhålet i stratosfären eller på användningen av sötvatten.

Målet med havsplaneringen är att möjliggöra hållbar blå tillväxt genom att samordna behoven hos de marina branscherna. Planens ekonomiska helhetskonsekvenser har bedömts genom att på bild 12 visa branschernas utveckling i havsplaneringen, i ett scenario där planen inte finns och i ett scenario där planen har genomförts. Planens ekonomiska helhetskonsekvenser är betydande och planen stöder förutsättningarna

#### ENERGIBRANSCHEN

Om planen genomförs möjliggör den en omfattande produktion av havsbaserad vindkraft. Detta skapar betydande verksamhetsmöjligheter inom den finländska energibranschen.

#### SJÖFART

Havsplanen säkerställer fungerande sjöfartsförbindelser och stöder livskraften inom branschen.

#### UTVINNING

Havssand och övriga mineraler utvinns inte i området för närvarande. Inga utvinningsområden har anvisats i planen under den här planeringsperioden. Konsekvenserna är neutrala.

#### DEN MARINA INDUSTRIEN

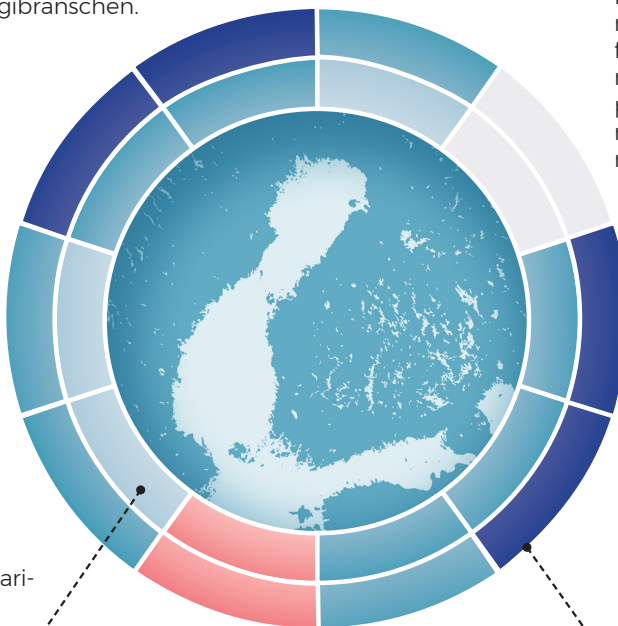
Att bygga havsbaserad vindkraft inom Finlands territorialvatten ökar efterfrågan på varvsverksamhet och stöder sjöfarten.

#### NATURSKYDD OCH -VÅRD

Målet med havsplanen är att synliggöra behovet och fördelarna med naturskydd och inkludera dem i planeringen av områdenas och verksamhetens utveckling.

#### KULTURARV

Havsplanen stärker värnandet av det marina kulturarvet.



#### VATTENBRUK

Det har visat sig svårt att bli beviljad nya tillstånd för vattenbruk. I planen identifieras flera områden, för vilka företagarna skulle kunna ansöka om tillstånd.

#### TURISM OCH REKREATION

Havsplanen främjar livskraften för marin turism och rekreation, vilken skulle växa även utan havsplanen. Utvecklingen av statusen i den marina miljön påverkar livskraften för turism och rekreation.

#### INRE RING

Utveckling av livskraften i marina verksamheter i ett scenario där **havsplanen inte existerar.**

#### FISKE

Planen presenterar områden, där fisket idag är omfattande. Planen förändrar inte fiskets verksamhetsmiljö.

#### BLÅ BIOTEKNIK

Havsplanens konsekvenser för den blå biotekniken är neutrala. I planen har exempelvis ingen potential anvisats för den blå biotekniken. Verksamhetsområdet för blå bioteknik kommer troligen att utvecklas i framtiden.

#### YTTRE RING

Utveckling av livskraften i marina verksamheter i ett scenario där **havsplanen har genomförts.**



Bild 12. Påverkan på verksamheternas livskraft

för tillväxt av havsnäringsar. Om planen förverkligas, får den indirekta ekonomiska konsekvenser för följande branscher inom havsplaneringen:

- Energibranschen; anvisad betydande potential för att havsbaserad vindkraft ska möjliggöras i stor skala inom Finlands havsområden samt tillvaratagandet av spillvärme.
- Marin logistik; planen bevarar fungerande sjöfartsförbindelser samt anvisar de viktigaste förbindelserna och deras utvecklingsbehov.
- Vattenbruk; planen anvisar lämpliga områden för fiskodling inom alla planeringsområden.

Planen har indirekta ekonomiska konsekvenser för följande branscher:

- Den marina industrin; beteckningarna för marin industri och hamnar anger verksamheternas betydelse för samhälle och region, och planen tryggar branschens framtida verksamhetsförutsättningar. Om den havsbaserade vindkraften byggs kommer det att leda till betydande verksamhetsmöjligheter för företag inom den marina industrin samt hamnar.
- Turism och rekreationsanvändning; planen anvisar potentiella områden för turism och rekreation, som identifieringen av natur- och kulturvärden stöder. Om planen förverkligas stöds områdenas tillgänglighet, livskraft och lokala näringsutövare.
- Fiske; planen anvisar för yrkesfiske viktiga områden, vilket främjar utvecklingen av näringen. Identifieringen av vandringsfiskarnas viktiga rutter och undervattensnaturvärden, såsom fiskarnas yngel- och leksträcker gör det möjligt att ta hänsyn till dessa vid planeringen av den marina verksamheten, vilket stöder fiskets verksamhetsförutsättningar även i fortsättningen.

### Samhällskonsekvenser

Havsplaneringen har som helhet en större inverkan på samhället. Hanteringen av havsområdet samt havsnäringsarna i sin helhet, beaktar havsområdets användning, potential, statusen i den marina miljön och betydelsen som en del av Finland. Genom att lyfta fram naturskyddet och målen för hållbar utveckling i planeringsprinciperna, att observera särdragen i regioner och zoner vid utplaceringen av verksamheterna samt genom att lyfta fram EMMA-områdena och de ekologiska förbindelserna i havsplanens kartbeteckning, ökar havsplanen kunskapen om den marina miljöns status och användningen av havsområdena. Dessutom lyfter havsplanen fram konflikter mellan olika branscher, men även synergier för den (politiska) debatten. Planens direkta påverkan kan även vara att de olika branscherna möts under planeringsprocessen. Dessutom för planen med sig strategier åt branscherna och ekonomin.

Planen är strategisk till sin natur. Planen och dess informationsinnehåll kan även användas vid planering och områdesutveckling för markanvändning. Myndigheter kan stöda sig mot havsplanen exempelvis i utlåtanden gällande tillståndprocesser. Som ett strategiskt dokument kan havsplanen även användas exempelvis vid fastställande av områdesutvecklingsgränser. Genom att styra in regionala projekt i enlighet med havsplanen, skulle de marina branschernas och de regionala utvecklingsåtgärdernas tillgänglighet stödas.

Havsplanens samhällskonsekvenser har också värderats vad gäller ekosystemtjänsternas tillgänglighet (Bild 13). Den inre ringen beskriver ekosystemtjänsternas tillgänglighet i ett scenario, där branschernas utveckling fortsätter som business as usual. Den yttre ringen beskriver ekosystemtjänsternas tillgänglighet i ett scenario, där de ramvillkor som planen har satt upp, beaktas i de processer som startar planen. I detta hänseende bedöms att planen har en väldigt positiv effekt på tillgängligheten för landskaps- och rekreationsvärden, mat och övriga fysiska produkter, samt biodiversitet- och livsmiljötjänster. Utvecklingen av infrastruktur och förbindelser, samt en ökning av information och synlighet, gör dessa tjänster mer lättillgängliga. Havsplanen bedöms trygga en hållbar användning och utveckling av dessa värden jämfört med ett scenario där en havsplan inte finns. Havsanvändningen ökar i enlighet med nuvarande trend. En utveckling av turism och rekreation främjar tillgängligheten av landskaps- och rekreationsvärdena genom att lyfta fram dem till allmänhetens kännedom, utveckla infrastrukturen och när verksamheten organiseras, även se till att värden underhålls och ombesörjs. Organisering av rekreation och turism och en målmedveten lokalisering till lämpliga områden, utvecklar också tillgängligheten av livsmiljö- och biodiversitetstjänsterna, exempelvis genom att utveckla möjligheter för fritidsfiske och turistfiske, fågelskådning, naturfotografering, bad och utflykter i allmänhet. Fiske, vattenbruk och även blå bioekonomi när den utvecklas, gör det möjligt att på ett omfattande sätt dra nytta av Östersjön gällande livsmedelsproduktion och andra fysiska produkter. Havsplanen anses inte ha någon direkt inverkan på klimat och luftkvalitet eller reglering av ämnens cirkulation. Genom att ta del av samhällsdebatten kan havsplanen indirekt spela en roll när det gäller att nå målet om ett kolneutralt samhälle.

### Att minska de negativa konsekvenserna

*Det centrala målet för havsplaneringen är en mer hållbar användning av havet. I praktiken innebär detta att skydda havsnaturens mångfald och att sörja för ekosystemens motståndskraft.<sup>85</sup>*

I planen har som främsta princip eftersträvat att betona hållbarhet och minimering av miljökonsekvenserna i all verksamhet, samt att lyfta fram betydelsen av ett välmående hav ur ett ekonomi- och samhällsperspektiv. Att skapa lösningar som stöder möjligheten att

<sup>85</sup> <https://www.merialuesuunnittelu.fi/tietoa-merialuesuunnittelusta/meren-hyva-tila/>

uppnå god status i havsmiljön har även det eftersträvat. Exempel på sådana är samordning av olika marina verksamheter där naturvärdena beaktas. Som en del av havsplaneringens nulägesrapport upprättades även en förundersökning, där muddringsbehovet i farlederna för sjöfart kartlades och de lämpligaste deponeringsplatserna identifierades.<sup>86</sup>

Under processen med havsplaneringen har de branschspecifika konsekvenserna för havsmiljön granskats.

Potentiella områden har anvisats i sådana områden, där belastningen på havsnaturen blir så låg som möjligt. Värnandet om dessa krav för havsmiljön och naturen har dessutom lyfts fram i möten med intressegrupper, workshoppar och vid olika temakonferenser. Under processen har förståelsen för havsnaturens betydelse för olika branscher ökat. Havsplanen sätter även värdefulla naturobjekt på plankartan och värnar om bevarandet av dessa under planeringen av potentiella platser för havsnäringsgar.

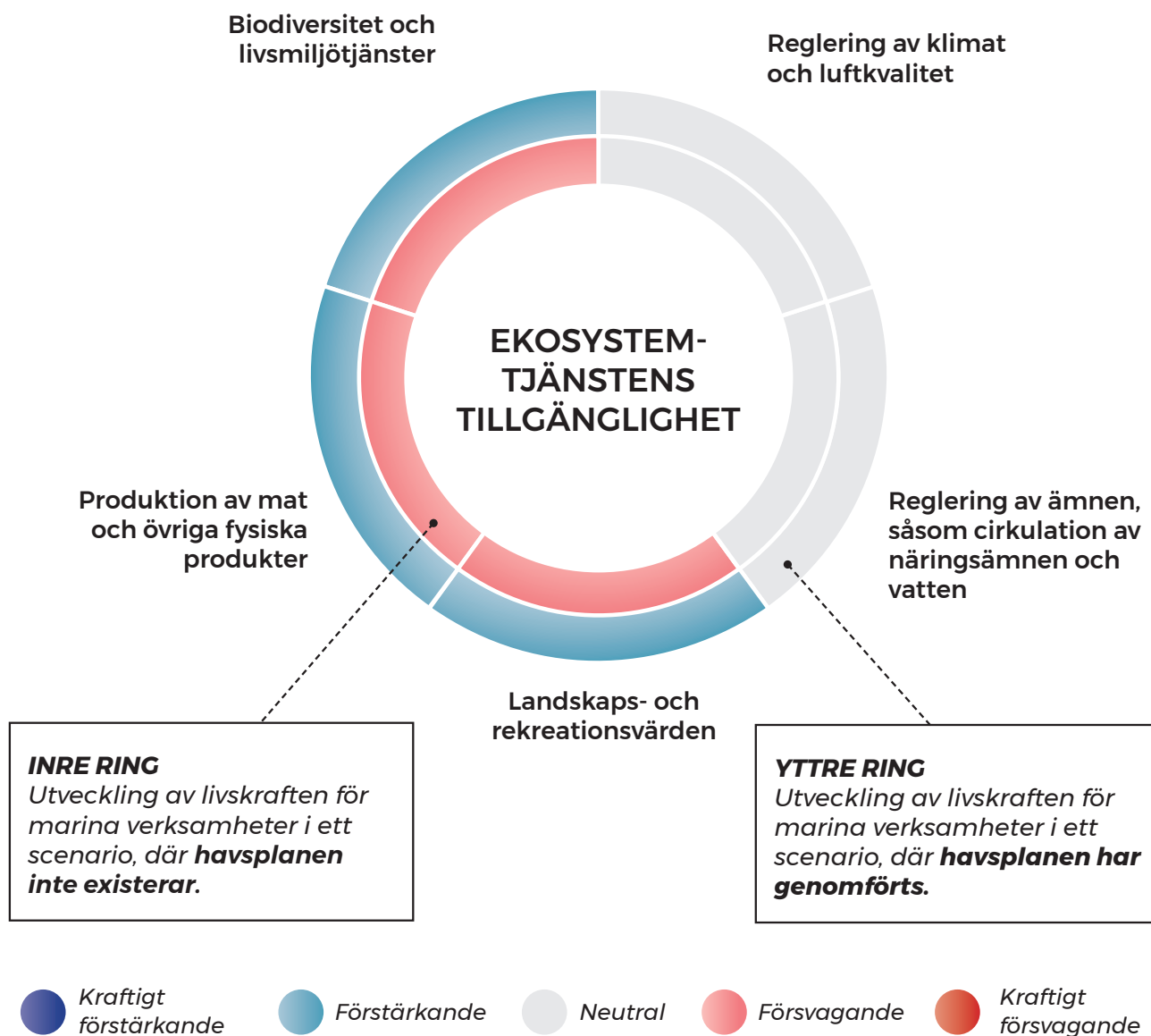


Bild 13. Havsplanens effekt på ekosystemtjänsternas tillgänglighet

<sup>86</sup> [https://www.merialuesuunnittelu.fi/wp-content/uploads/2020/03/Ruoppausmassojen\\_kest%C3%A4v%C3%A4t\\_l%C3%A4jitysvalihtoehdot\\_2020.pdf](https://www.merialuesuunnittelu.fi/wp-content/uploads/2020/03/Ruoppausmassojen_kest%C3%A4v%C3%A4t_l%C3%A4jitysvalihtoehdot_2020.pdf)

# 7. Slutledningar och rekommendationer

I havsområdeskontext finns det ingen anledning att ställa miljö, samhälle och ekonomi mot varandra. På grund av havsplanens allmänna drag kan inte de olika verksamheterna dirigeras till de bästa områdena enbart med havsmiljöns hållbarhet som kriterium. Utifrån en samhällsaspekt återstår frågan om hur belastande verksamhet ska arrangeras på havet. Diffus belastning är den största enskilda belastningskällan, men möjligheterna att ingripa är begränsade. Genom indirekta fördelar skulle Finland kunna få vinster på upp till en halv miljard euro per år genom återvinning av näringsämnen och som ett resultat av det, en förbättrad miljö och ny verksamhet<sup>87</sup>. De lokala föreningarna är oftast näringsutövare eller stödåtgärder i samhället, såsom rengöring av avfallsvatten. Deras verksamhet regleras med miljötillstånd, men andelen av den totala belastningen är låg. Frågan om rättvis ansvarsfördelning och maximering av samhällsfördelar är berättigad och Finland håller som bäst på att fastställa nationella riktlinjer för vattenramdirektivets flexibilitet. På land eftersträvas att belastande verksamheter koncentreras till industriområden, på havsområden kan det befintliga systemet styra ny verksamhet till bättre områden.

Jämförelser av olika aspekter och samtal behövs och här konkretiseras havsplaneringens betydelse. Om bedömningen av planeringens verksamhetskonsekvenser endast skulle göras utifrån en aspekt eller för en bransch, skulle det öka risken med suboptimering. Något av det viktigaste med havsplaneringen är att den skapar samarbete. Dessutom erbjuder den ett informationsunderlag för att bedöma konsekvenserna av en enskild projekt. Planen kan hjälpa en aktör som planerar verksamhet till havs och som genom planen får förståelse om allt som dennes projekt kan påverka.

Genom att förstå havsplanens helhetskonsekvenser och effekt, förstås även möjligheterna för hållbar tillväxt för havsnäringsar. De totala fördelarna kan uppnås genom att förstå behoven av samordning mellan olika branscher. Det finns många beroendeförhållanden och ömsesidiga effekter mellan havsnäringsarna som både kan förhindra förutsättningarna för branschen och å andra sidan stärka dem.

Målet för detta bedömningsarbete är havsplanen. Under arbetet har det framgått hur betydelsefull själva planeringsprocessen upplevs. En stor grupp experter från olika branscher har deltagit i upprättandet av planen som blivit till av processen. Planeringsprocessen har fört samman olika branschaktörer och även frambringat sådan kunskap och förståelse, som inte finns med i själva planen. Som en del av bedömningen kan

konstateras att planeringsprocessen har gagnats av att att förståelsen mellan olika branscher har ökat. Värdet som planen har producerat kan påstås vara kunskap (=planen) och samarbete (=arbetsprocessen). Centralt för de positiva konsekvenserna är hur samarbetet fortskrider.

## Att stärka de positiva konsekvenserna

Processen för havsplaneringen har erbjudit verktyg för att bättre förstå beroendeförhållanden mellan de olika branscherna. Under planeringsprocessens andra skede bör ökningen av förståelsen mellan branscherna granskas. Havsplanen skulle aktivt kunna möjliggöra sådana åtgärder, som ger möjlighet att uppnå god status i den marina miljön samt i områdesverksamheterna.

För att havsplanen ska kunna skapa mervärde, bör de inblandade fundera över hur havsplanen med hjälp av samarbete kan fungera som en katalysator för positiv utveckling och vilken roll exempelvis samsamarbetsnätverket skulle kunna ha här. Havsplanen skulle kunna ge stöd till en smart specialisering inom områdena. Synergier inom olika branscher kan stödjas och tillvaratas, framförallt kombinationen av turism, rekreation och naturskydd eller samordning av projekt inom livsmedelsproduktion och blå bioekonomi. I idealfallet sätter havsplanen upp ramar och ifrågasätter sådana lösningar som genom suboptimering skulle resultera i negativa helhetskonsekvenser. Å andra sidan stöder havsplanen aktörer genom förståelse för andra branscher och genom att erbjuda information om den egna rollen (exempelvis via utlåtanden).

Avgörande är också åtgärderna som är beroende av en god status i den marina miljön. I Finland har en vattenvårdsplan upprättats baserat på lagen om vatten- och havsvård, där åtgärder listas för hur en god status ska kunna uppnås i vattnet. I vattenvårdsplanernas åtgärder för havsområden har utsläppsminskning fastställts, varav den största delen omfattar utsläppen i avrinningsområden. Belastningen i havsområdet utgörs av dagvatten som kommer från land via älvar, som består av en diffus belastning från verksamheter utanför själva miljötillståndet<sup>88</sup> samt verksamheter som ingår i miljötillståndssystemet<sup>89</sup>. Belastning som riktar sig direkt mot vattendrag är till exempel avfallsvattenanläggningar, fiskodlingar, luftpartiklar och intern belastning.<sup>90</sup>

Inom flera havsnäringsar är konsekvenserna främst negativa för en god status i havsmiljön. Fastän ramvillkoret för implementeringen av planen är en god ekologisk status, har inte miljöstyrningen någon tydlig

<sup>87</sup> Aho et al. (2015) Ravinteiden kierron taloudellinen arvo ja mahdollisuudet Suomelle. Finns tillgänglig på: <https://www.sitra.fi/julkaisut/ravinteiden-kierron-taloudellinen-arvo-ja-mahdollisuudet-suomelle/>

<sup>88</sup> Diffus belastning orsakas framförallt av jordbruk, glesbebyggelse och trafik.

<sup>89</sup> Industrianläggningar och stora djurhållande gårdar orsakar punktbelastning.

<sup>90</sup> [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat\\_ja\\_tilastot/Vesistojen\\_kuormitus\\_ja\\_luonnon\\_huuhouma](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Vesistojen_kuormitus_ja_luonnon_huuhouma)

specifikation på vilka faktorer som påverkar möjligheten att uppnå en god status i den marina miljön eller hur vattnets känslighet ska definieras.<sup>91</sup>

I havsplanen har exempelvis omfattande turistområden märkts ut och ett långsiktigt mål är en betydande ökning av antalet turister. Vad gäller den ekologiska statusen i havet kan konsekvenserna av den prognosticerade statusen vara svagt negativ (tex. -2 %), men detta innebär inte nödvändigtvis en risk för en god marin status om vattenvårdsplanen som helhet medför en betydande förbättring i den marina miljös status (t.ex. +20 %). En stor del av havsnäringarna kräver inte heller miljötillstånd, då det inte finns juridiska metoder för att förbjuda verksamheten till havs. Planerarna bör ändå inse de växlande faktorerna som påverkar havets ekologiska status.

### Rekommendationer

I slutet finns en sammanställning av de centrala rekommendationerna som preciserats för havsplaneringsprocessen och som stödjer möjligheten att uppnå målen för en hållbar blå tillväxt.

1. Havsplaneringens värde ligger i informationsproduktionen och ett utökat samarbete. Genom dessa konkretiseras användbarheten. Dessa bör stå i centrum i den framtida verksamheten.
2. Informationen som ska produceras ska vara högklassig, pålitlig och så tillgänglig som möjligt för att kunna främja planeringen. Olika aktörer måste vara medvetna om materialet, kommunikation och marknadsföring behövs. Betydelsen av användning och mervärde kan synliggöras genom konkreta exempel.
3. Samarbete är en levande process, som kräver kontinuitet. Kontinuiteten mellan olika nätverk och möten bör garanteras efter att planen färdigställts, även då utvecklingsprojekten avslutas. Det bör finnas samarbete på planeringsområdena, såväl sinsemellan dem som nationellt.
4. Landskapsförbunden som upprättar planen, ser till att planen distribueras vidare. En ökad effektivitet kan fås genom en fast kontaktyta mot landskapens övriga uppgifter och expertis. Havsplanens kontinuitet inom landskapsförbunden längs kusten kräver att det finns tillräcklig finansiering.
5. Varje bransch inom havsplaneringen ska öka den totala hållbarheten inom sin verksamhet för att främja ekonomisk konkurrenskraft och god status i havsmiljön. I praktiken bör havsplanen i framtiden finnas med i bakgrunden i branschernas strategier och stöda samhällsdebatten om framtiden för varje bransch i havsmiljön.
6. Havsplanen borde tydligare kopplas ihop med bl.a. nationella och internationella miljömål, Östersjöstrategier och regionala utvecklingspolitiker samt även öka informationen om bl.a. statusen i havsnäringar, klimatpåverkan samt näringsämnenas cirkulation.
7. Vid planeringen av verksamheten bör hänsyn tas till att havets status på många områden redan är dålig eller har försämrats under senare år. En stor del av framförallt kustnära undervattensnaturvärden har skadats och övergödningen och klimatförändringarna ökar ytterligare försämringen av miljös status. Vid planering av ny verksamhet måste utgångspunkten vara att bevara befintliga naturvärden samt att förbättra vattnet till en god status. Detta mål är väsentligt i framtiden för många havsnäringar, så att havet även i fortsättningen kan vara en källa för mat och rekreation.
8. Beroendeförhållandena mellan branscher måste lyftas fram ännu tydligare, så att havsplaneringen med hjälp av samarbete kan främja en positiv utveckling.
9. Genom havsplaneringen kan bilateral eller tvärdministrativ verksamhet och kontinuitet främjas. Resurser ska kunna tillföras helheten på bästa möjliga sätt; i praktiken innebär detta framförallt ingripande i diffus belastning.
10. Havsområdesplanens helhetskonsekvenser måste följas upp kontinuerligt. Helhetskonsekvenserna kräver en förståelse för havsmiljöns status och omfattar därför inte bara havsnäringar utan även andra branscher (bl.a. jordbrukets konsekvenser). Helhetskonsekvenserna skapar ramvillkor för utveckling av havsnäringar och främjandet av den blå tillväxten. För att förstå konsekvenserna och för att motivera utvecklingsbehoven behövs information baserad på indikatorer.

<sup>91</sup> <https://www.kalankasvatus.fi/vesistojen-hyvan-ekologisen-tilan-saavuttaminen-edellytta-ymparistotiedon-avoimuutta/>

# Bilaga 1: Utlåtande om behovet av en Naturbedömning av havsplanerna

## 1. Allmänt

Egentliga Finlands förbund har begärt ett expertutlåtande om huruvida den havsplan som avses i 67 b § i markanvändnings- och bygglagen (MBL, 132/1999) utgör ett sådant projekt eller en sådan plan som kräver upprättande av en Natura 2000-bedömning enligt 65.1 § i naturvårdslagen (1096/1996).

Havsplanen omfattar hela Finlands territorialvatten och ekonomiska zon, som också innehåller ett stort antal Natura 2000-områden. Havsplanen innehåller beteckningar gällande befintliga verksamheter och potentialer för nya verksamheter, vilka om de förverkligas sannolikt skulle ha konsekvenser för de naturvärden som utgör grund för att områdena införlivats i nätverket Natura 2000.

Centralt ur rättsligt hänseende är för det första huruvida havsplanen utgör ett sådant projekt eller en sådan plan som avses i 65.1 § i naturvårdslagen, och för det andra huruvida det är sannolikt att planen i betydande mån försvagar de naturvärden som utgjort grund för att områden inom planens verkningsområde upptagits i nätverket Natura 2000.

### Sammanfattande slutsats

Med stöd i motiveringarna nedan anser jag att ingen bedömning i den mening som avses i 65.1 § i naturvårdslagen behöver utarbetas i samband med att havsplanen upprättas och godkänns.

Sådana bedömningar krävs först i senare, mer preciserade planeringskedan av de projekt eller planer som sannolikt betydligt försämrar de naturvärden som utgör grund för skydd inom nätverket Natura 2000, såsom i samband med planläggnings- och tillståndsförfaranden.

## 2. Natura-bedömningsskyldighet i EU-rätten

I 65 § 1 mom. i naturvårdslagen föreskrivs följande:

”Om ett projekt eller en plan antingen i sig eller i samverkan med andra projekt eller planer sannolikt betydligt försämrar de naturvärden i ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som redan införlivats i nätverket, för vars skydd området har införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000, ska den som genomför projektet eller gör upp planen på behörigt sätt bedöma dessa konsekvenser. Detsamma gäller ett sådant

projekt eller en sådan plan utanför området som sannolikt har betydande skadliga verkningar som når området.”

Den bedömningsskyldighet som införlivats i den nationella lagstiftningen grundar sig på artikel 6.3 i habitatdirektivet (92/43/EEG). Enligt första meningen i denna punkt ska

”[a]lla planer eller projekt som inte direkt hänger samman med eller är nödvändiga för skötseln och förvaltningen av ett område, men som enskilt eller i kombination med andra planer eller projekt kan påverka området på ett betydande sätt, [...] på lämpligt sätt bedömas med avseende på konsekvenserna för målsättningen vad gäller bevarandet av området.”

I den nationella lagstiftningen används begreppen ”projekt” och ”plan”, som är identiska med de begrepp som används i habitatdirektivet (”plan or project”). Definitionen av projekt får stöd i MKB-direktivet (2011/92/EU). Enligt artikel 1.2 i detta direktiv avses med projekt ”utförande av byggnads- eller anläggningsarbeten eller andra installationer eller arbeten, - andra ingrepp i den naturliga omgivningen och i landskapet, inklusive mineralutvinning”.<sup>92</sup> Det finns rättspraxis från Europeiska unionens domstol om på vilka projekt bedömningsskyldigheten tillämpas, men utan att närmare gå in på detta står det klart att havsplanen till sin natur skulle kunna stå närmare en plan i den mening som avses i lagen, än ett projekt.

När det gäller definitionen av begreppen ”planer” och ”program” hänvisas i kommissionens riktlinjer för tolkning till artikel 2 a i SMB-direktivet (2001/42/EG):

”planer och program, inklusive dem som samfinansieras av Europeiska gemenskapen, samt ändringar av dem

- som utarbetas och/eller antas av en myndighet på nationell, regional eller lokal nivå eller som utarbetas av en myndighet för att antas av parlamentet eller regeringen genom ett lagstiftningsförfarande och
- som krävs i lagar och andra författningar,”

Rättspraxis från Europeiska unionens domstol anger att man, med beaktade av SMB-direktivets syfte som är att säkerställa en hög nivå på skyddet av miljön, ändå ska tillämpa en extensiv tolkning på bestämmelser som avgränsar direktivets räckvidd samt särskilt bestämmelser som definierar vilka åtgärder direktivet gäller.<sup>93</sup>

<sup>92</sup>C(2018) 7621 final, Bryssel 21.11.2018, s. 36.

<sup>93</sup>C-567/10, punkt 37.

Kommissionen betonar att markanvändningsplaner eller fysiska planer är av särskild betydelse inom ramen för habitatdirektivet också när de i stället för direkt rättsverkan endast har indirekta konsekvenser, om de utgör grunden för mera detaljerade planer eller fungerar som ram för exploateringsstillstånd.<sup>94</sup>

Också Europeiska unionens domstol har konstaterat att planer för markanvändning, även om de inte i sig medför ett godkännande av utvecklingsprojekten, och även om det för de sistnämnda krävs tillstånd som utfärdas enligt det vanliga förfarandet, på ett betydande sätt påverkar de beslut som fattas på området. Domstolen anser därför att det ska ske en lämplig bedömning även av sådana planers påverkan på det berörda området.<sup>95</sup> I detta sammanhang bör det emellertid påpekas att det var frågan om markanvändningsplaner i Förenade kungariket, som till sin rättsverkan är jämförbara med planer i den mån att ansökningar om bygglov måste granskas mot bakgrund av dessa planer.<sup>96</sup>

Från dessa planer som endast har indirekta konsekvenser måste man dock undanta "planer" som till sin natur är politiska uttalanden, det vill säga policydokument som visar den allmänna politiska viljan eller avsikten hos ett ministerium eller en lägre myndighet. Kommissionen anser att det inte förefaller lämpligt att behandla dessa som "planer" i den mening som avses i artikel 6.3, särskilt om initiativen ännu måste passera genom en plan för markanvändning eller ett mellansteg i en sektoriell plan. Om det skulle vara frågan om en plan i den mening som avses i artikel 6.3 i habitatdirektivet, måste sambandet mellan innehållet i ett sådant initiativ och sannolika betydande konsekvenser för ett Natura 2000-område vara tydligt och direkt.<sup>97</sup>

Europeiska unionens domstol har fastslagit att det faktum att det finns myndighetsprogram inte i sig är en tillräcklig grund att hävda att de utgör sådana planer som avses i artikel 6.3 i habitatdirektivet, utan man måste även lämna tillräckligt konkreta uppgifter för att slutsatsen ska kunna dras att dessa program inte bara är en del av myndigheternas preliminära reflektion, och att planerna i dem är så exakta att det krävs en bedömning av deras miljökonsekvenser.<sup>98</sup> Kallio inkluderar, baserat på Waddenzee-avgörandet, som en förutsättning för ett bedömningsförfarande enligt artikel 6.3 i habitatdirektivet, att projektet eller planen bör ha samband med någon åtgärd som skulle kunna medföra skadliga verkningar för nätverket Natura 2000.<sup>99</sup>

### 3. Havspanens avsaknad av rättsverkan

I kapitel 8 a i markanvändnings- och bygglagen föreskrivs om havspanens syfte, innehåll och utarbetande

men det finns inga bestämmelser om havspanens rättsverkan. I förarbetena till rättsakten konstateras att havspanen inte har någon rättsverkan och inte heller någon bindande verkan på tillståndsförfaranden eller andra förfaranden enligt annan lagstiftning.<sup>100</sup>

Till exempel landskapsplaner har rättsverkan som särskilt hänger samman med planhierarkin, det vill säga landskapsplanens styrande verkan vid upprättande av planer på lägre nivå. När myndigheterna planerar områdesanvändningen är de skyldiga att främja genomförandet av planen och se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av planen (MBL 32.2 §). Områdesreserveringar i landskapsplanen kan också medföra bygginskränkningar (MBL 33 §) eller utgöra en grund för inlösen (MBL 99.2 §) och placering av bland annat stora detaljhandelsenheter utanför centrumområden kräver en beteckning i landskapsplanen (MBL 71 c §).

Kulla påpekar att markanvändnings- och bygglagen inte föreskriver någon skyldighet för myndigheterna att beakta havspanen när de planerar åtgärder som rör områdesanvändning och fattar beslut om att genomföra dem, så som det föreskrivs i fråga om landskapsplanen. Även riksomfattande mål för områdesanvändning kan anses vara mer styrande eftersom de befinner sig i gränslandet mellan målbestämmelser och planernas innehållskrav, medan havspanen verkar mellan målbestämmelser och sektorspecifik reglering som beror på övrig reglering eller förvaltningsåtgärder. Kulla förklarar att havspanens innehållsmässiga tillämpning inte är rättsligt tvingande, men politiskt får antas fungera främst som ett tilläggsmaterial till övriga förvaltningsåtgärder.<sup>101</sup>

### 4. Behovet av att upprätta en Naturbedömning i nationell rätt

I förarbetena till naturvårdslagen nämns som exempel på projekt enligt 65.1 § olika byggnadsprojekt för byggnader, vägar, järnvägar, flygplatser, hamnar och kraftledningar, brunnprojekt, vattendragsregleringar och dikning. Enligt förarbetena avses med planer både planer enligt byggnadslagen och övriga planer såsom exempelvis vägplaner och skogsbruksplaner.<sup>102</sup>

De exempel på planer som avses i 65.1 § i naturvårdslagen, som anges i naturvårdslagens förarbeten, är alla i någon mån planer med rättsverkan, såsom konstaterades ovan bland annat i fråga om landskapsplanen.

HFD har i fråga om landskapsplaner anammat linjen att behovet av en bedömning enligt 65.1 § i naturvårdslagen avgörs från fall till fall.

<sup>93</sup> Kommission 2018, s. 37.

<sup>95</sup> C-6/04, punkt 52.

<sup>96</sup> *Ibid.*, punkt 55.

<sup>97</sup> Kommission 2018, s. 38.

<sup>98</sup> C-179/06, punkt 41.

<sup>99</sup> Kallio, Pasi: *Terve, ja kiitos simpukoista – luontodirektiivin 6 artiklan tulkintaa EY-tuomioistuimen ratkaisun C-127/02 valossa. Ympäristöjuridiikka 1/2006*, s. 14.

<sup>100</sup> HE 62/2016 vp, s. 8-9.

<sup>101</sup> Kulla, Inna: *Merialuesuunnitelman välilliset vaikutukset alueiden käytön suunnitteluun. Pro Gradu, Turun yliopisto 2018*, s. 58-59.

<sup>102</sup> HE 79/1996 vp, s. 47.

I avgörandet HFD 9.12.2009/3516 hade miljöministeriet avstått från att bekräfta Kymmenedalens landskapsplan i fråga om en beteckning för förbindelsebehov för vatten trafik, för att beredningsmaterialet till planen inte innehöll någon utredning på basis av vilken man kunnat bedöma huruvida projektet kräver ett bedömningsförfarande enligt 65.1 § i naturvårdslagen och om planen uppfyller de innehållskrav som anges i 28.3 § i markanvändnings- och bygglagen, särskilt i fråga om att värna landskap och kulturarv.

Med beteckningen för förbindelsebehov för vatten trafik avsågs enligt miljöministeriets handbok nr 10 Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner sådana förbindelser i fråga om vilka behovet har kunnat konstateras men där läget eller genomförandet är förenat med så stor osäkerhet att det är omöjligt att ange en riktgivande eller alternativ sträckning.

HFD ansåg att eftersom bland annat förbindelsebehovets noggrannare läge fastställs först i eventuell fortsatt planering, är det först i det skedet möjligt att reda ut bland annat behovet av att utföra den bedömning som avses i 65 § i naturvårdslagen samt utgående från den utredning som då finns tillgänglig bedöma huruvida planen uppfyller de innehållskrav för landskapsplaner som stadgas i 28 § 3 mom. i markanvändnings- och bygglagen, särskilt i fråga om att värna landskap och kulturarv. Därför måste miljöministeriets beslut ogiltigförklaras.

Som ett motsatt exempel på avgörandet ovan kan nämnas avgörandet HFD 20.3.2008/591.

De alternativ för förbättring av riksväg 12 som angavs i landskapsplanen var exceptionellt begränsade på grund av vägens läge och närheten till ett Natura 2000-objekt. Fastän man i planen utrett olika alternativ för att förbättra vägen, och tagit ställning till konsekvenserna av dessa alternativ, innehöll planens beredningsmaterial ingen bedömning enligt 65.1 § i naturvårdslagen av landskapsplanens konsekvenser för de värden som utgör grund för skydd inom nätverket Natura 2000. Beslutet att godkänna landskapsplanen var därför till ifrågasättande delar lagstridigt.

Bedömningskyldighet enligt 65.1 § i naturvårdslagen förutsätter en sannolik och betydande försämring av de naturvärden som utgör grund för skydd inom nätverket Natura 2000. "Betydande" syftar på konsekvensernas omfattning, medan "sannolik" hänvisar dels till orsak-verkan-sambandet mellan plan och konsekvens, dels till förhållandet mellan konsekvens och betydande försämring.<sup>103</sup>

Bedömningskyldigheten kan ha sin grund antingen i projektets eller planens egna konsekvenser, eller i kumulativa konsekvenser som uppstår tillsammans med andra projekt och planer. HFD:s avgöranden ovan visar att förekomsten av bedömningskyldighet enligt 65.1 § i naturvårdslagen i samband med landskapsplanen avgörs kontextuellt utgående från planens grad av precision och beteckningens styrande karaktär, som kan anses syfta på sannolikheten att konsekvenserna ska uppkomma. För att en bedömningskyldighet enligt 65.1 § i naturvårdslagen ska komma i fråga, ska planen, fastän den inte behöver ha framskridit till tillståndsfasen eller godkännandefasen, ändå ha klarnat i så hög grad att det går att dra slutsatser om dess konsekvenser, och det ska vara mycket sannolikt att den kommer att genomföras.<sup>104</sup>

## 5. Rättslig bedömning

Den havsplan som nu behandlas är en mycket småskalig och översiktlig regional plan som omfattar Finlands territorialvatten och ekonomiska zon, om potentiell placering av olika verksamheter i havsområdena. De planeringsprinciper som rör planeringsbeteckningar beskrivs på en mycket översiktlig nivå i planen. I havsplanen finns beteckningar där målet för planeringen inte är att de områden som identifierats som potentiella ska förverkligas i sin fulla omfattning.

Havsplanen har ingen som helst rättsverkan vid tillståndsprovning, planering av områdesanvändning eller övrig förvaltningsverksamhet. På grund av att planen saknar rättsverkan, att den är översiktlig samt till sin natur strategisk, är det inte möjligt att genomföra bedömningar av havsplanen enligt 65.1 § i naturvårdslagen.

Att uppnå de mål som beskrivs i havsplanen kräver ett mer detaljerat beslutsfattande i flera steg enligt olika lagar, såsom översiktlig planläggning och tillstånds-förfaranden, genom vilka havsplanen preciseras så att det är möjligt och ändamålsenligt att göra en sådan bedömning som avses i 65.1 § i naturvårdslagen.

På dessa grunder kan det anses att ingen bedömning enligt 65.1 § i naturvårdslagen ska utarbetas i anknytning till upprättande och godkännande av havsplanen, utan sådana bedömningar ska göras först i samband med projekt eller planer som sannolikt betydligt försämrar de naturvärden som utgör grund för skydd inom nätverket Natura 2000.

HTM *Jussi Airaksinen*  
Helsingfors 27.3.2020

<sup>103</sup> Kokko, Kai: *Ympäristöarviointi – SOVA oikeudellisesta näkökulmasta*. Edita 2007, s. 45.

<sup>104</sup> Suvantola, Leila: *Kuoleman katse – ympäristönkäytön luontovaikutusten selvittämismallisuus*. *Lakimies* 4/2006, s. 563–564 med referens.

## Ansvarsklausuler

Vårt utlåtande bygger på de uppgifter och anvisningar vi erhållit i samband med utförandet av uppdraget, med beaktande av de förhållanden som rått under uppdragstiden. Vi förutsätter att alla uppgifter som lämnats till oss är korrekta och felfria, och att kunden kontrollerat att de uppgifter som överlåtits till oss är korrekta.

Genomgången av inskickat material och handlingar har genomförts så som vi ansett lämpligt mot bakgrund av arbetets omfattning och syfte som avtalats i offerten.

Vi är inte ansvariga för händelser som inträffat efter dokumentets datering (datum i dokumentets sidhuvud).