



Planeringslösningar – Finska viken

PRELIMINÄRT UTKAST TILL HAVSPLAN (APRIL 2026)
KYMMENTEDALENS FÖRBUND, NYLANDS FÖRBUND &
HAVSPLANERINGSKOORDINERINGSGRUPPEN

Innehåll

1	Inledning – Finska viken	2
2	Maritima zoner	3
2.1	Kust	3
2.2	Inre skärgård och inre kustvatten	4
2.3	Yttre skärgård och yttre kustvatten	5
2.4	Öppet hav	6
3	Marin miljö och marin natur	8
4	Energiförsörjning	10
5	Sjötrafik	13
5.1	Hamnar	13
5.2	Sjöfartsområden	14
5.3	TEN-T-funktionell förbindelse och funktionell förbindelse samt transportkorridor för beredskap	15
6	Fiskerinäring	17
6.1	Fiske och fiskehamnar	17
6.2	Vattenbruk	18
7	Turism och rekreation	20
8	Kulturarv och skärgård	23
9	Marin industri	28
10	Utvinningsbranschen	29
11	Blå bioteknik	30
12	Försvar	31



1 Inledning – Finska viken

I havsplanen för Finska viken betonas den maritima logistiken, turismen och rekreationen, kulturarvet och den marina miljön. Finska viken har en central roll i Finlands gränssäkerhet och försvar. Östra Finska viken har Finlands enda yttre EU- och NATO-gräns till havs. Försörjningsberedskapen och den övergripande säkerheten är viktiga genomgående teman i alla frågor som gäller havsplaneringen i Finska viken.

Funktionellt karakteriseras Finska vikens havsområde av sjötrafiken. Finska viken är det livligast trafikerade av Finlands havsområden och Finlands största hamnar finns i området. Finska vikens läge är unikt för sjötrafiken och hamnverksamheten och skapar en utmärkt verksamhetsmiljö för internationell handel och logistik.

Området är det havsområde i Finland som har det största antalet turister och framtidspotentialen för utveckling av turismen är också stor. Den varierande skärgården, som består av hård berggrund som formats av istiden och berggrundens krosszoner, är en turism- och rekreationsmässig resurs i Finska viken.

Finska vikens läge har gjort att det bildats varierande koncentrationer av kulturarv i området. Karakteristiskt för området är den långa historien av kustbebyggelse, sjöfart och sjökrigföring samt gränsområden, som också stöder den maritima turismens möjligheter. Även områdets immateriella kulturarv är starkt kopplat till den marina livsstilen, skärgårdslivet och närheten till gränsen. Ett särdrag för Finska vikens immateriella kulturarv är seprahandeln över Finska viken.

Finska vikens skärgårdsnatur och den splittrade kusten erbjuder rikligt med värdefulla små marina naturtyper, varav många är viktiga områden med tanke på den marina naturens mångfald. De grunda vikarna, sandbottenarna under vatten och reven på klippbottenarna är särskilt viktiga livsmiljöer. Den yttre skärgården i östra Finska viken är ett erkänt område som är viktigt för den marina naturens mångfald. Potentialen i anslutning till älvar med vandringsfisk är ett annat viktigt särdrag för naturen i området.

Finska viken är ett kritiskt övervakningsområde med tanke på Finlands gränssäkerhet och en försvarsmässigt strategisk frontlinje. EU:s och Natos yttre gräns till havs ställer krav på samordning av områdesanvändningen. I Finska viken betonas särdragen i gränssäkerheten och samordningen av andra funktioner, såsom sjösäkerhet, gränsövervakning och myndighetssamarbete.



2 Maritima zoner

I havsplaneringen anvisas fyra zoner. Utgångspunkten för indelningen av havsområdet i zoner är en typindelning av ytvattnen utmed hela Finlands kust. Typindelningen har förenklats för att möta behoven inom havsplaneringen. I den förenklade zonindelningen har den inre skärgården och mellanskärgården samt de inre kustvattnen slagits samman. Zonerna är 1) kusten, 2) den inre skärgården och de inre kustvattnen, 3) den yttre skärgården och de yttre kustvattnen samt 4) det öppna havet. Kustzonen täcker cirka 10 km från inlandet till strandlinjen.

Finlands kust och havsområden bildar en unik helhet. Bakgrunden till zontänkandet inom havsplaneringen är att betona denna exceptionella helhet och beakta de ramvillkor som de olika zonerna ställer för de marina funktionerna och samordningen av olika funktioner. Zonerna bildar ett sammanhängande kontinuum där landskapet, naturförhållandena, djurlivet och mänsklig verksamhet förändras steg för steg. Växelverkan mellan land och hav framhävs i kustzonen och den inre skärgården.

Alla zoner planeras med sikte på att trygga och främja en god status i den marina miljön, främja målen för havs- och vattenskyddet, bevara kulturvärdena samt trygga verksamhetsförutsättningarna för sjöfarten. I planeringen ska man också beakta internationella infrastruktur- och trafikförbindelser, den marina miljöns särdrag, växelverkan mellan land och hav samt försvarets behov. I planeringen och utvecklingen av alla zoner strävar man efter att bevara öppna havsvyer och landskapsvärden.

2.1 Kust

Kustzonen är ett centralt område för växelverkan mellan land och hav, där funktioner på land påverkar den marina miljön och användningen av havsområdena återspeglas i kustområdena. Zonen fungerar som en central länk mellan avrinningsområdena och havsområdet.

Kustzonen kännetecknas av betydande biologisk mångfald och värdefulla livsmiljöer vid kusten. Zonen är ekologiskt känslig och sårbar för effekterna av klimatförändringar, eutrofiering och annan belastning. Kustzonen har en central roll som övergångszon för landets och havets ekosystem.

I kustzonen finns Finlands största städer med hamnar. Samhällsstrukturen är ofta tät och markanvändningen mångsidig. Centrala funktioner inom zonen är boende, turism och rekreation, trafik och logistik, industri och produktion, jord- och skogsbruk samt olika energiproduktionsformer och överföringsförbindelser. Zonen kännetecknas också av multilokalitet samt säsongsvariationer i fritidsboende och turism. I zonen finns värdefulla kulturmiljöer, såsom kuststäder, landskapsområden, befästningar, fiskebyar och sjöfartsrelaterade helheter. Centrala drag i zonen är livlig trafik och logistiska förbindelser mellan land- och havsområdena.

Landhöjningen har en betydande inverkan på zonens egenskaper särskilt i Kvarken och Bottenviken, där landhöjningen är nästan en centimeter per år. På grund av landhöjningen förändras strandlinjen och markområdenas areal ökar. Landhöjningen dämpar också höjningen av havsnivån.



För kustzonen anvisas funktioner som stöder en hållbar användning och utveckling av kusten så att planeringsområdena kan profileras med stöd av sina egna starka sidor. I planeringen av zonen betonas växelverkan mellan land och hav.

I planeringen och utvecklingen av kustzonen är det viktigt att i enlighet med Finlands kuststrategi 2030 beakta tryggheten av den biologiska mångfalden, stävandet av och anpassningen till klimatförändringarna samt stärkandet av kustsamhällets livskraft. I planeringen betonas samordningen av områdesanvändningen vid kusten och användningen av havsområdena samt identifieringen av funktionernas samverkan.

I kustzonen är det viktigt att beakta de ekologiska förbindelsernas funktion, minskningen av konsekvenserna av belastningen från avrinningsområdet, kustens tillgänglighet och den fria strandlinjens tillräcklighet.

I planeringen och utvecklingen av kustzonen är det viktigt att stärka näringslivets förutsättningar samt säkerställa en fungerande och störningstålig logistik mellan hamnarna, hamnarnas bakland och de fortsatta förbindelserna på fastlandet både inom gods- och persontrafiken. Inom zonen är det viktigt att beakta fungerande energiöverförings- och datakommunikationsförbindelser samt försörjningsberedskapens och den övergripande säkerhetens behov.

2.2 Inre skärgård och inre kustvatten

Zonen är mångsidig med tanke på funktionerna och har en känslig naturmiljö. Många konsekvenser av näringsbelastningen och nedskräpningen samt klimatförändringarna riktas särskilt till havsområdet nära kusten. Många maritima funktioner anknyter till zonen för den inre skärgården och de inre kustvattnen. I zonen finns ett flertal grunda vattenområden som är betydelsefulla för den biologiska mångfalden. Naturtyper som är karaktäristiska för den inre skärgården är bland annat å- och älvmyrningar, kustlaguner, smala brackvattenvikar och grunda vikar samt sandbankar under vatten och rev. I zonen finns rikligt med förekomster av den marina naturens nyckelarter samt områden som är viktiga för fågelbeståndet. I zonen finns värdefulla kulturmiljöer och landskapsområden samt kulturarv under vatten. Skärgårdskulturen syns starkt i zonen.

Centrala funktioner i zonen är turism och rekreation, boende och fritidsboende, sjöfart och hamnfunktioner, kustfiske, vattenbruk och marin industri.

I planeringen av zonen betonas hantering av de konsekvenser som verksamheter längs kusten har för den marina miljön. I zonen är det viktigt att beakta de logistiska förbindelserna mellan olika funktioner samt kraftledningar, kablar och rör från havet till fastlandet, de behov som turism- och rekreationsområdena har och som uppkommer i fråga om boende och fritidsboende.

I zonen finns mångsidiga ekosystemtjänster. Regleringstjänsterna som växtligheten och algerna erbjuder förekommer mest i havsvikar, mynningsområden och kring öar, där det finns rikligt med växtlighet. Sådana tjänster är till exempel bindning av kol och näringsämnen, syreproduktion samt



bekämpning av erosion. Strandvegetationen erbjuder också en viktig livsmiljö för fiskyngel. Av produktionstjänsterna är kustfisket särskilt viktigt. Ett särdrag i zonen är också vassens potential för energianvändning. Kulturtjänsterna i zonen är mångsidiga och ofta också lättillgängliga för människor, som bland annat olika friluftsför- och rekreationsmöjligheter i skärgården och vid kusten samt kulturarvsobjekt.

För zonen för den inre skärgården och de inre kustvattnen anvisas lämpliga funktioner så att planeringsområdena kan profilera sig med stöd av sina egna styrkor. Zonen planeras som en zon som samordnar flera aktörer och funktioner. I planeringen och utvecklingen av zonen är det viktigt att beakta funktionerna och logistikbehoven i havsområdet och kustzonen. I planeringen är det viktigt att beakta rörligheten mellan havsområdet och fastlandet. Särskilda utvecklingsbehov kan gälla turism- och rekreationsförbindelser, fiske och vattenbruk, gods- och persontrafik samt boende och fritidsboende. I planeringen och utvecklingen av zonen är det viktigt att beakta behoven både i fråga om skyddet av den marina undervattensmiljön och av skärgårdsnaturen. Hit hör till exempel områden som är viktiga med tanke på den biologiska mångfalden samt fiskarnas lek- och yngelproduktionsområden. Det är viktigt att beakta främjandet av fungerande ekologiska förbindelser i alla planer och projekt.

2.3 Yttre skärgård och yttre kustvatten

Betydelsefulla naturtyper i zonen är sandbankar och rev samt kobbar och öar i yttre skärgården. I zonen finns förekomster av nyckelarter i den marina undervattensmiljön och områden som är viktiga för fågelbeståndet. Zonen präglas av värdefulla kulturmiljöer, såsom fyröar, landskapsområden och kulturarv under vattenytan.

Kännetecknande för zonen är även dess skärgårdskultur och livliga sjötrafik.

Centrala funktioner i zonen är turism och rekreation, sjöfart, vattenbruk och fiske. I zonen finns i tillämpliga delar också potentiella områden för havsbaserad vindkraft samt boende och fritidsboende.

Av ekosystemtjänsterna i zonen betonas särskilt olika underhålls- och regleringstjänster, som den erosionskontroll som skärgårdens strandvegetation erbjuder, undervattensvegetationen samt den yttre skärgårdens viktiga häcknings- och rastområden för skärgårdsfåglar. Av produktionstjänsterna betonas kommersiellt fiske samt av kulturtjänsterna rekreation, naturturism och skärgårdens kulturarv.

Zonen för den yttre skärgården och de yttre kustvattnen anvisas lämpliga funktioner så att planeringsområdena kan profilera sig med stöd av sina egna starka sidor. Zonen planeras som en zon som förenar kusten och det öppna havet och som värnar om skärgårdskulturen och de traditionella skärgårdsnäringarna.



I zonen är det viktigt att beakta verksamheternas anslutning till fastlandet, till exempel sjöfartsområden, de förbindelser som fiskerihushållningen förutsätter samt turism- och rekreationsleder. I zonen ska man trygga verksamhetsförutsättningarna för säkra och fungerande sjötransporter. Dessutom är det viktigt att beakta kraftledningar, kablar och rör från havet till fastlandet samt funktioner som är viktiga för sjösäkerheten.

I planeringen och utvecklingen av zonen är det viktigt att beakta behoven i fråga om den marina undervattensmiljön och skyddet av skärgårdsnaturen, områden som är viktiga för den biologiska mångfalden, fiskarnas lek- och yngelområden, områden som lämpar sig för havsbaserad vindkraft, sjöfartsområden, sjösäkerheten, områden för fortsatt uppfödning av fisk samt fiskeområden.

I zonen är det viktigt att beakta behoven av att samordna branscher, till exempel vattenbruk, sjöfart och sjösäkerhet. I fråga om den havsbaserade vindkraften ska man också undersöka en samordning med andra branscher, naturvärdena och försvaret.

2.4 Öppet hav

Zonen för öppet hav kännetecknas av vidsträckta och relativt enhetliga havsområden, liten permanent områdesanvändning samt kraftiga naturförhållanden. Centrala särdrag för det öppna havet är tidsmässiga variationer i natur- och användningsförhållandena.

I zonen förekommer naturtyper under vatten av geomorfologisk och biologisk betydelse, såsom sanddyner, rev, moränformationer och andra värdefulla livsmiljöer. Området fungerar också som fortplantnings- och födoingåsområde för fiskar samt som flytt- och födoområde för sjöfåglar. Kopplingen till områden som ligger närmare kusten är betydande. I området finns det dessutom kulturarv under vatten, såsom vrak och andra maritimhistoriska lämningar. Av landskapsvärdena i zonen framhävs det öppna havslandskapet. Däremot kännetecknas zonen av bristfällig information om områdets natur- och kulturvärden.

Centrala funktioner i zonen för öppet hav är sjöfart och kommersiellt fiske samt i de västra havsområdena i allt högre grad havsbaserad vindkraft. Zonen har också en central roll i den nationella försörjningsberedskapen, energisystemets funktion och säkerheten i den maritima trafiken.

Av ekosystemtjänsterna i zonen betonas produktionstjänster, särskilt trålfiske på öppet hav. De geologiska resurserna i Finska viken är i synnerhet potentiella täkter av havssand och grus samt sedimentbottnar av järn och mangan. Det öppna havslandskapet samt de historiska vrakens och fyrarnas kulturarv erbjuder kulturtjänster i zonen.

I zonen för öppet hav ska planeringen grunda sig på de allmänna målen för havsplaneringen: främjande av hållbar användning, tryggnad av en god status i de marina ekosystemen, sparsamt och ansvarsfullt utnyttjande av naturresurserna samt samordning av olika maritima funktioner. I planeringen ska man iaktta ett ekosystembaserat tillvägagångssätt och försiktighetsprincipen.



Zonen för öppet hav ska granska som en omfattande, funktionell helhet där områdena kan profilera sig med stöd av sina egna starka sidor. I planeringen ska man beakta naturförhållanden som är typiska för öppet hav, såsom vind-, våg- och isförhållanden samt tidsmässiga och regionala variationer i klimatet och de marina processerna.

I zonen för öppet hav är det viktigt att identifiera och främja potentialen för hållbar blå tillväxt. I planeringen ska man beakta klimatförändringarnas effekter, såsom höjningen av havsytan, de föränderliga isförhållandena och de ökande mängden extrema fenomen samt deras konsekvenser.

I planeringen av zonen för öppet hav är det viktigt att trygga verksamhetsförutsättningarna för sjöfart, försörjningsberedskapen och försvaret. Ändringsbehoven ska beaktas proaktivt som en del av den nationella helheten och Östersjöregionen.

I synnerhet i planeringen av energiproduktionen och den tillhörande infrastrukturen ska man samordna säkerheten inom sjöfarten, försörjningsberedskapen, miljökonsekvenserna och försvarsaspekterna.

I planeringen av zonen för öppet hav ska man beakta kopplingarna till andra zoner samt till kusten och fastlandet. Funktionerna på öppet hav hänför sig till hamnar, system för energi och försörjningsberedskap, industri, logistikkedjor och dataöverföring.



3 Marin miljö och marin natur

I havsplanen identifieras områden och ekologiska förbindelser som är viktiga med tanke på den marina naturens mångfald och som stöder de marina ekosystemens funktion och bevarandet av den biologiska mångfalden.

I planen anvisas sådana områden med betydelsefulla naturvärden under vatten som grundar sig på nationellt identifierade ekologiskt betydelsefulla marina undervattensområden (EMMA). Områdena representerar livsmiljöer som är värdefulla med tanke på undervattensarternas och naturtypernas mångfald, hotbild och unika karaktär. Till dessa hör fortplantningsområden för fiskar, naturtyper under vatten och vegetationszoner samt geologiskt mångsidiga miljöer. Naturvärdena koncentreras särskilt till grunda kustvatten och miljöer kring öar. Områdena är också potentiella produktionsområden för ekosystemtjänster. EMMA-områdena är områden som är sensitiva för klimatförändringar. Enligt utredningen [Ilmasto-EMMA – eventuelle konsekvenser av klimatförändringarna för Finlands ekologiskt betydelsefulla marina undervattensmiljöer](#) från 2025 tillhör majoriteten av EMMA-områdena den klass som påverkas kraftigt av klimatförändringar, som ändringar temperatur, salthalt och syrehalt. Det är sannolikt att naturvärdena kommer att förändras betydligt under det kommande århundradet både i och utanför EMMA-områdena. Beteckningen tar inte ställning till administrativa gränser, och de utgör inte förslag till skyddsområden. Natura 2000-nätverkets områden, nationalparker och andra skyddsområden har beaktats i havsplaneringen.

I havsplanen anvisas också betydande ekologiska förbindelser som beskriver havsområdenas och kustens ekologiska konnektivitet på allmän nivå. Till dessa hör till exempel ekologiska förbindelser längs med kusten, åar, älvar och mynningsområden som är viktiga för vandringsfisk samt flyttstråk för fåglar och fladdermöss. Å- och älvdalarna är sådana övergångszoner och ekologiska förbindelser i nätverket av blågröna områden som är viktiga för växelverkan mellan land och hav. De ekologiska förbindelserna stöder arternas rörlighet, kontinuiteten mellan livsmiljöerna och ekosystemens anpassningsförmåga i föränderliga förhållanden. Vid utvecklingen av olika mänskliga aktiviteter är det viktigt att beakta bevarandet och förbättringen av de ekologiska förbindelserna.

Åar och älvar, mynningsområden och strandzoner utgör centrala förbindelser mellan landekosystem och marina ekosystem. De möjliggör bland annat vandringsfiskarnas livscykel. Åarna och älvarna transporterar också betydande mängder näringsämnen från avrinningsområdena till havet. Eutrofiering är en av de viktigaste utvecklingsförloppen som påverkar statusen för Finlands marina ekosystem.

Naturvärdena har aktivt beaktats i planeringslösningarna för havsplanen. Målet med planeringslösningarna är att trygga den marina naturens mångfald, de ekologiska nätverkens funktion samt de marina ekosystemens förmåga att anpassa sig till förändringar,



såsom klimatförändringarna. Planen presenterar inte potentialer som sannolikt orsakar konflikt med de centrala naturvärdena. I planeringen är det viktigt att utöver naturvärdena även beakta informationsbristerna samt behovet av att utveckla kartläggningen av undervattensnaturen särskilt på öppet hav.

I Finska viken har man identifierat sammanlagt 35 områden med betydelsefulla naturvärden under vatten. Ett av områdena (Lodematalat) ligger i den ekonomiska zonen.

Utanför Aspö i Finlands ekonomiska zon finns en geologisk specialitet, ett 90 meter djupt kanjonliknande håll, som möjligtvis uppstått till följd av att inlandsisens smältvatten holkat ur berget. Utanför Vederlax finns ett geologiskt betydelsefullt område, där ytjordarterna i huvudsak är sand och kohesionsjordarter, och sandbottnar samt sedimentbottnar av järn och mangan. Områdena är geologiskt betydelsefulla, men ingår inte i EMMA-områdena.

Spetsobjekt i den nationella fiskvägsstrategin är åar och älvar som är av central betydelse för att återställa vandringsmöjligheterna för vandringsfiskar. Sjundeå å, Svartån, Kymmene älv och Virojoki är vattendrag i Finska vikens område som utsetts till spetsobjekt. Andra åar/älvar och åstränder/älvstränder som anvisats som ekologiska förbindelser är Vanda å, Sibbo å, Esbo å, Mankån, Svartsån, Borgå å, Illbyån, Forsby å, Fiskars å, Ingarskilaån–Torbackaån, Summa älv och Vehkajoki.

Via Finska viken löper en maritim ekologisk förbindelse i öst-västlig riktning som förenar de gröna bältena i Fennoskandien och Europa med varandra. I Finska viken framhävs den ekologiska förbindelsen i nord-sydlig riktning. Förbindelsens betydelse framhävs på grund av klimatförändringarna på grund av olika artgrupper och är betydelsefull för fåglarnas och fladdermössens rörlighet.



4 Energiförsörjning

I havsplanen har potentiella områden för havsbaserad vindkraft anvisats med beteckningen energiproduktion. Syftet med dessa områden är att centralisera byggandet av havsbaserad vindkraft och samordna det med god status i den marina miljön, landskapsvärden och andra användningsformer i havsområdet. Områden som lämpar sig för havsbaserad vindkraft kan också finnas utanför dessa områden. I utvecklingen av den havsbaserade vindkraften är det viktigt att beakta maritima näringar såsom fiske, sjöfart, rekreativ användning och turism, landskaps-, natur- och kulturvärden samt försvaret. Utvecklingen av den havsbaserade vindkraften kan till exempel utlösa krav på radarkompensation. Dessutom ska man beakta förbindelsebehoven i anslutning till energiöverföring i havsområdena samt anslutningen till stamnätet för el och gas. Det är också viktigt att beakta de sammantagna konsekvenserna med de många landbaserade vindkraftsprojekten i kustregionen.

De potentiella områdena för havsbaserad vindkraft som anvisats i havsplanen är stora och ligger huvudsakligen i zonerna för den yttre skärgården och de yttre kustvattnen samt zonen för öppet hav över 10 kilometer från kusten. Några områden som anvisats för havsbaserad vindkraft i landskapsplanerna ligger närmare kusten. Koncentration av vindkraftsproduktionen till stora områdeshelheter på öppet hav, tillräckligt långt från kusten och skärgården, främjar samordningen av vindkraft och andra användningsformer i havsområdet samt minskar konsekvenserna för miljön och landskapen. Majoriteten av de övriga funktionerna och värdefulla naturobjekten ligger närmare kusten, i skärgården och i grunda havsområden.

I identifieringen av potentiella vindkraftsområden har man för territorialvattnens del använt landskapsplaner jämte bakgrundsutredningar och för den ekonomiska zonen del de utredningar som arbets- och näringsministeriet låtit göra.

De avgränsningar av vindkraftsområden som anvisats i landskapsplanerna grundar sig på vindkraftsutredningar där man har beaktat bland annat skyddsområden, Natura 2000-områden och andra naturvärden, landskapsvärden, sjöfartsområden samt försvarets funktioner. Analysen av vindkraftsområdena har varit översiktlig och till exempel naturvärdena bör utredas noggrannare i samband med projekten.

Arbets- och näringsministeriet lät göra en miljökonsekvensbedömning av myndigheternas planer och program (SMB) av potentiella områden för havsbaserad vindkraft i den ekonomiska zonen. I SMB har konsekvenserna för människor, naturmiljön, samhällsstrukturen och användningen av naturresurser samt korseffekterna av dessa och samverkans effekterna av alternativa genomföranden bedömts separat för varje område för havsbaserad vindkraft.

I avgränsningarna av de områden för havsbaserad vindkraft som anvisats i havsplanen har man också beaktat resultaten från projektet för utveckling av havsbaserad vindkraft i Finland (*MeriTV-Merituulivoiman kehittäminen Suomen merialueilla*). I forskningsprojektet har man med hjälp av



verktyget Zonation utrett var den havsbaserade vindkraften kan utvecklas på ett hållbart sätt i Finlands havsområden samt bedömt miljökonsekvenserna av enskilda vindkraftsprojekt.

I havsplaneringen identifieras också behov i anslutning till energiöverföring. I planen presenteras som symboliska riktlinjer energiöverföringsförbindelser till havs och på land som är viktiga för de marina funktionerna. Dessa förbindelser ansluter energiproduktionsområdena till havs till energinätet i Finland och Europa samt förenar olika havsområden med varandra. Med beteckningen beskrivs både befintliga energiöverföringsförbindelser och identifierade förbindelsebehov, inklusive både elöverföringsnät och gas- och vätgasnät.

I utvecklingen av energiöverföringsförbindelserna är det viktigt att beakta konsekvenserna för havsmiljön och kulturarvet under vatten samt kustzonens värden. Energiöverföringsförbindelserna ska samordnas med andra former av områdesanvändning i havet och kustzonen.

Den ökade elproduktionen och goda energiöverföringsförbindelser möjliggör en säkrare energiförsörjning för kritiska funktioner. Havsbaserad vindkraft minskar beroendet av importerad energi, vilket förbättrar försörjningsberedskapen särskilt i krissituationer. Resiliensen ökar när el produceras på flera ställen till havs och på land. Produktionen till havs är också stabilare och mer förutsägbar än på land. Samtidigt medför den havsbaserade vindkraften nya säkerhetsutmaningar, särskilt i anslutning till energinätets sårbarhet och cybersäkerhet.

Utvecklingen av havsbaserad vindkraft är klimatsmart, eftersom den producerar nästan utsläppsfri energi, utnyttjar förnybara naturresurser, möjliggör utsläppsminskningar i hela samhället och minskar fossilberoendet. Energiöverföringsförbindelserna gör det möjligt att utnyttja förnybar energi på fastlandet.

I havsplanen har ingen annan områdesanvändning anvisats för energiproduktionsområdena, men t.ex. rekreationsanvändning är möjlig i begränsad utsträckning. Vindkraftsparker kan också erbjuda en färdig infrastruktur för forskning och miljöuppföljning.

Energibranschen har en central roll i stävjandet av klimatförändringarna. Ett rent energisystem skapar betydande möjligheter för Finland, då elintensiva industriinvesteringar, såsom produktion av vätgas- och elbränslen och investeringar i datacentraler, i allt högre grad styrs till södra Finland. Övergången till ren energi erbjuder också andra betydande möjligheter för näringslivet i Finska vikens planeringsområde.

I havsplanen anvisas i fråga om energiproduktionen i Finska viken inga potentiella områden för utveckling av den havsbaserade vindkraften, eftersom situationen i fråga om möjligheterna att bygga vindkraft inte har förändrats i en mer möjliggörande riktning. Försvarsmaktens verksamhet samt försvarets och gränsövervakningens behov är en betydande faktor som hindrar utvecklingen av omfattande vindkraft i Finska viken. Dessutom begränsar i synnerhet Natura 2000-områdena och fågelbeståndet samt andra konsekvenser för naturen byggandet av vindkraft i området. Med tanke på vinden är Finska viken dock ett potentiellt område för utbyggnad av vindkraft. Den strategiska



riktlinjen för havsbaserad vindkraft i planen är att de områden som bäst lämpar sig för omfattande havsbaserad vindkraft finns någon annanstans än i Finska viken. I havsplanen anvisas alltså inte ett område utanför Borgå som lämpar sig för vindkraftsproduktion i etappplansplan 4 för Nyland. Trots detta är området fortfarande lämpligt för vindkraftsproduktion.

I havsplanen anvisas industriområdet i Sköldvik i Borgå, området för Lovisa kärnkraftverk och Googles servercentral i Fredrikshamn som specialområden i Finska viken. I industriell verksamhet uppstår ofta värme som överskrider det egna behovet. I Nyland släpps för närvarande spillvärme från raffinaderierna för olje- och petrokemi i Sköldvik samt från Lovisa kärnkraftverk ut i havet. I Joddböleområdet i Ingå har man planerat att placera ett utsläppsnålt stålverk samt en integrerad produktionsanläggning för vätgas på det tidigare kraftverksområdet. Användning av sådan s.k. spillvärme för uppvärmning skulle minska behovet av att använda andra energikällor. Utnyttjandet av spillvärme från dessa anläggningar i huvudstadsregionens fjärrvärmeproduktion skulle avsevärt minska växthusgasutsläppen från huvudstadsregionens fjärrvärmeproduktion samt svara på kapacitets- och hållbarhetsutmaningarna i anslutning till bioenergi.

Googles mest avancerade servercentral finns i Fredrikshamn. Servercentralen är belägen i Fredrikshamn på grund av lämplig energiinfrastruktur, kylvatten från havsvatten samt annan befintlig infrastruktur. Dess kylsystem är världens första system med denna teknik och spillvärme används redan i produktionen av fjärrvärme.

Som energiöverföringsförbindelser har man i havsplanen identifierat betydande nationella och internationella överföringsförbindelser samt förbindelsebehov. I Finska vikens område finns fyra betydande internationella energiöverföringsförbindelser som presenteras på plankartan med två beteckningar för energiöverföringsförbindelse. Sjökablar Estlink 1 och 2 är elöverföringsförbindelser mellan Finland och Estland, den första går från Porkkala udd i Kyrkslätt och den andra från Anttila i Borgå. Utöver dessa planerar Finlands och Estlands stamnätsbolag en tredje sjökabelförbindelse, EstLink 3, för att förbättra elöverföringskapaciteten och driftsäkerheten. Undervattensgasledningen Balticconnector går från Ingå till Estland.

Som energiöverföringsförbindelse anvisas i havsplanen också ett nationellt vätgasöverföringsnät, inklusive behovet av en förbindelse till den europeiska marknaden. Målet med vätgasnätet är att skapa förutsättningar för en vätgasekonomi som förbättrar Finlands energisjälvförsörjning och konkurrenskraft samt främjar uppnåendet av klimatmålen. Gasgrid ansvarar för nätverket och målet är att bygga upp det stegvis. I det första skedet koncentreras utvecklingen av nätverket till kustområdet och förenar industrikoncentrationerna i Västra Finland med Södra Finland. I havsplanen anvisas dessutom de viktigaste förbindelsebehoven för den nationella elöverföringen från väst och norr till södra Finland. Elförbrukningen koncentreras till södra Finland och därför behövs mer överföringskapacitet mellan produktionen och förbrukningen. Genom att förbättra överföringskapaciteten möjliggörs överföringen av el som producerats i norra och västra Finland samt i de västra havsområdena till konsumtionskoncentrationerna vid södra Finlands kust.



5 Sjötrafik

5.1 Hamnar

I havsplaneringen identifieras internationellt betydelsefulla hamnar i TEN-T-stamnätet och det övergripande nätet samt andra regionalt betydelsefulla hamnar. TEN-T är ett transeuropeiskt transportnät som består av ett stamnät som ska färdigställas före 2030 och ett övergripande nät som ska färdigställas före 2050. Målet är ett säkert och hållbart trafiksystem inom EU som främjar smidig rörlighet för människor och varor.

Sjöfartsområden, fortsatta förbindelser på fastlandet samt trafikens smidighet och säkerhet är centralt knutna till hamnarnas verksamhets- och utvecklingsförutsättningar. Hamnarna är centrala flerbbruksområden samt knutpunkter för transport av människor och varor och det finns många industriverksamheter och logistikcentrum med hamnanslutning i hamnområdet. Hamnarna har en betydande roll för Finlands ekonomi och försörjningsberedskap. Hamnarnas roll som en del av den gröna omställningen är central när man övergår från fossila bränslen till förnybara energiformer och nya drivmedel. Den elektrifierade sjötrafiken kommer att mångdubbla energibehovet i hamnarna.

I havsplaneringen har man för att stödja en god status i den marina miljön också kartlagt de framtida muddringsbehoven i hamnar och farledsområden av klass I inom handelssjöfarten och identifierat de platser för dumpning av muddermassor som är lämpligast med tanke på skyddet av den marina miljön och kostnadseffektiviteten ([Hållbara alternativ för dumpning av muddermassor, 2020](#)). Områden som lämpar sig för muddring och dumpning av muddermassor i havet har inte anvisats på plankartan.

De internationellt och nationellt viktigaste hamnarna och knutpunkterna för godstrafik i Finska viken är Helsingfors hamnar och HaminaKotka hamn, som också är en del av det europeiska TEN-T-stamnätet. Hamnar i det övergripande TEN-T-nätet i Finska viken är Hangö och Ingå hamnar. Omsättningen för huvudstadsregionens havskluster är över hälften av omsättningen för hela landets havskluster.

De snabba färjeförbindelserna från terminalerna i Västra hamnen, Södra hamnen och Skatudden i Helsingfors erbjuder tät trafik till Tallinn och Stockholm. Genom Nordsjö hamn går containertrafik i stor utsträckning till de viktigaste hamnarna i Europa. Hamnarna i Hangö centrum är Finlands sydligaste och erbjuder en snabb förbindelse till Mellaneuropa. Koverhar hamn ingår i den helhet som Hangö hamnar utgör. Ingå hamn har specialiserat sig på hantering och lagring av torrt bulk gods. HaminaKotka hamnen är Finlands största hamn för allmän trafik och transitotrafik, där man hanterar containertrafik, flytande och torrbulkprodukter samt RoRo-transporter. Den har också specialiserat sig på hantering av krävande projekttransporter.

Andra viktiga hamnar i Finska viken är hamnarna i Sköldvik i Borgå, Kantvik i Kyrkslätt och Lovisa.



Hamnarna är förutom hamnfunktioner viktiga områden för den marina industrin, och industri med hamnanslutning kan placeras i deras område. I Finska viken finns också Helsingfors varv i samma område som Västra hamnen i Helsingfors.

5.2 Sjöfartsområden

I havsplaneringen anvisas som sjöfartsområden i huvudsak farleder av klass 1 inom handelssjöfarten och andra livligt trafikerade havsområden. I havsplanen har sjöfartsområdena utformats så att de följer de faktiska trafikflödena och särskilt de tätaste och mest etablerade färdriktningarna. Områdena för sjötrafik identifierar trafikflödenas viktigaste huvudriktningar och knutpunkter. Områdena för sjötrafik beskriver inte bara enskilda rutter eller farleder, utan även större funktionella zoner. I synnerhet i Finska viken styrs största delen av sjötrafiken till farleder enligt trafiksepareringssystemet. I utvecklingen av sjöfartsområdena är det viktigt att beakta de framtida behoven inom sjöfarten och den maritima logistiken samt förutsättningarna för en säker sjöfart. I bakgrundsmaterialet till havsplanen presenteras farleder av klass 1 och 2 inom handelssjöfarten.

I Finska viken är sjötrafiken livligast bland Finlands havsområden och Finska viken är ett av de mest trafikerade havsområdena mätt i godstrafikvolym i hela Europa. Finska viken är smal, liten, grund och full av grynnor, och därför framhävs sjötrafikens säkerhet och behovet av styrning samt beredskapen för exceptionella situationer i området. Den stora trafiktätheten och de utmanande förhållandena ökar risken för olyckor i sjötrafiken.

Finska vikens skärgård och havsbottens topografi styr fartygstrafiken till hamnarna till ganska begränsade farleder. Vid Finska vikens kust går också en djupfarled som löper parallellt med stranden och som förbinder hamnarna. Djupet är 9 meter, med undantag av Ekenäs och Ingå (5 m). Utanför territorialvattnen råder sjöfartsfrihet, dvs. trafiken är fri utanför separat överenskomna trafiksepareringsområden. I Finlands ekonomiska zon finns tre trafiksepareringsområden som styr trafiken i öst-västlig riktning i Finska viken, varav den mellersta omfattar säkerhetsområdet för korsande trafik mellan Helsingfors och Tallinn. Största delen av sjötrafiken styrs till farleder enligt trafiksepareringssystemet i mitten av Finska viken. I havsplanen anvisas också behovet av en ny farled österut, vilket behövs för att förbindelsen ska fungera bättre och på grund av de ökade fartygsstorlekarna.

Finska viken har också en särskild ställning ur säkerhetssynvinkel. Dess livliga sjötrafikområden är sårbara för störningar, såsom sabotage och militär påverkan. Dessutom ökar den täta trafiken, skuggflottan och det riskutsatta fartygsbeståndet samt hybridpåverkan sannolikheten för miljöolyckor och störningar i sjötrafiken betydligt.



5.3 TEN-T-funktionell förbindelse och funktionell förbindelse samt transportkorridor för beredskap

I havsplanen identifieras ekonomiskt och verksamhetsmässigt betydande befintliga och potentiella funktionella förbindelser som stöder näringarna, försörjningsberedskapen och den övriga välfärden i områdena. De TEN-T-funktionella förbindelserna är en del av transportkorridorerna i det transeuropeiska TEN-T-nätverket. Dessa s.k. TEN-T-korridorer är långväga transportkorridorer som förenar landsvägar, järnvägar, hamnar, flygplatser och inre vattenvägar mellan olika EU-länder. En funktionell förbindelse kan omfatta behov av turism- och rekreationsförbindelser samt infrastrukturförbindelser. I utvecklingen av förbindelserna ska man beakta behoven av att samordna olika branscher samt främja en mångsidig utveckling av förbindelserna.

Syftet med transportkorridorerna för beredskap är att trygga kritiska transportförbindelser mellan de nordiska länderna under alla förhållanden. Målet är att främja både civil och militär rörlighet och stödja säkra och kriståliga transportkedjor. Transportkorridorerna anvisas på plankartan och grundar sig på kommunikationsministeriets nordiska strategi för transportsystemberedskap (2026).

Den funktionella förbindelsen mellan Helsingfors och Tallinn är en del av två europeiska transportkorridorer i TEN-T-stamnätet: Nordsjön-Östersjön och Östersjön-Svarta havet-Egeiska havet. Båda korridorerna fortsätter från Helsingfors över Finska viken söderut genom de baltiska länderna till Polen, varefter Nordsjö-Östersjö-korridoren fortsätter västerut mot hamnarna i Tyskland och Nederländerna vid Nordsjön. Korridoren Östersjö-Svarta havet-Egeiska havet fortsätter via Balkan, Ukraina och Svarta havet till grekiska hamnar och Cypern. Förbindelsen Helsingfors-Tallinn omfattar både den nuvarande fartygsförbindelsen och potentialen för en eventuell tunnelförbindelse. Förbindelsen är särskilt viktig för Nyland på grund av livligt arbete, godstrafik, företagsliv och turism. En eventuell tunnel i kombination med bankorridoren Rail Baltica, som är under utveckling, skulle öka förbindelsens betydelse ytterligare.

Den andra TEN-T-funktionella förbindelsen från Helsingfors hamnar beskriver förbindelserna från hamnarna i Helsingfors mot Mellaneuropa. De viktigaste fartygsförbindelserna från Helsingfors går till andra hamnar i TEN-T-stamnätet, såsom Stockholm och Travemünde.

TEN-T-stamnätets transportkorridor Skandinavien-Medelhavet sträcker sig från Kotka-Fredrikshamn-regionen via Helsingfors och Åbo till Mellaneuropa och vidare till Medelhavet. Förbindelsen är viktig med tanke på växelverkan mellan land och hav och kombinerar maritima transporter med transportkedjorna på land. HamnaKotka hamn och Kouvola järnvägs- och landsvägsterminal (RRT) bildar tillsammans en funktionell logistikhelhet som betjänar inte bara trafiken i Finland utan också trafiken i östlig riktning. Landtrafikförbindelsen längs den finska sydkusten är en väsentlig del av TEN-T-nätverket och mycket viktig även med tanke på den internationella hamntrafiken.



Från hamnarna i Västra Nyland, särskilt från Hangö, anvisas en funktionell förbindelse från Västra Nyland till Tyskland och övriga Mellaneuropa. Förbindelsen är regelbunden och viktig för södra Finland.

Den funktionella förbindelsen mellan Kotka och Estland är förknippad med trafikmässiga utvecklingsbehov mellan HaminaKotka hamn och Estlands hamnar och logistikterminaler. Förbindelsen medför också betydande potential för internationell passagerartrafik, vilket förutsätter nya trafiklösningar. Estlands havsplan innehåller motsvarande utvecklingspolitiska riktlinjer för utvecklingen av turistförbindelserna i riktning mot Kotka. Förbindelsen Kotka-S:t Petersburg är en långsiktig utvecklingsförbindelse som är förknippad med utvecklingsbehov inom turismen i synnerhet i anslutning till kryssningstrafiken och gränsövergångsprocesserna.



6 Fiskerinäring

Fiskerinäring är en viktig del av den hållbara användningen av Finlands havsområden och den blå ekonomin. I havsplaneringen granskas verksamhetsförutsättningarna för fiske och vattenbruk som en del av flerbruket av havet, genom att samordna näringsverksamhetens behov samt målen för en god status i den marina miljön. I planeringen identifieras områden och naturförhållanden som är viktiga för fiskerinäringen och strävar man efter att främja en förutsägbar och samordnad områdesanvändning.

I utvecklingen av fiskerinäringen betonas ett ekosystembaserat förhållningssätt, hållbar användning av fiskresurserna samt branschens anpassningsförmåga till de föränderliga miljö- och användningstrycken. Havsplaneringen stöder tryggheten av de långsiktiga verksamhetsförutsättningarna för fiske och vattenbruk samt samordningen av olika marina funktioner med beaktande av regionala särdrag.

6.1 Fiske och fiskehamnar

I havsplanen anvisas områden som i fråga om yrkesfiske är viktiga för nätfiske längs kusten och trålfiske på öppna havet. De nätfiskeområden som anvisats med fiskebeteckningen grundar sig på Naturresursinstitutets nätfiskematerial, som omfattar nätfiskeområden av klass 1. Materialet om trålfiske på öppet hav bygger i sin tur på material från Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (HELCOM) om fiskefartygens rörelser. Förpliktelserna i fråga om uppföljning och lokalisering gäller endast fiskefartyg över tolv meter, därför finns det inga heltäckande uppgifter om mindre fartygs rörelser. Materialet som beskriver trålningsområdena har kompletterats med uppgifter från Naturresursinstitutets utredning [Den finska trålfloattans fiskeområden i Östersjön 2010–2022](#). Fiskeområdena har anvisats generellt så att de är lämpliga med tanke på havsplanens skala. Det bör noteras att fångstplatserna varierar i tid och rum, på grund av fiskarnas rörelser och övriga omständigheter.

De fiskeområden som presenteras på plankartan är översiktliga och alla enskilda fångstplatser, såsom ryssjeplatser som är viktiga för yrkesfisket, presenteras inte på kartan på grund av havsplanens översiktliga karaktär. De har dock beaktats i planeringsprocessen och i bildandet av områdesavgränsningar och kan granskas i plankartans bakgrundsmaterial tillsammans med planen. I havsplanen anvisas också de viktigaste fiskehamnarna i varje planeringsområde. Fritidsfisket behandlas i havsplanen som en del av turism- och rekreationstemat.

Fiskenäringen är beroende av en god status för vattenmiljön och fiskbestånden. Fortplantningsområdena för de flesta fiskarter ligger nära kusten och i skärgården. De viktigaste fortplantningsområdena för fiskar är ett viktigt element vid definitionen av områden med ekologiskt betydelsefulla naturvärden under vatten (EMMA), som i havsplanen anvisas med beteckningen "Områden med betydelsefulla naturvärden under vatten".



Målet med havsplaneringslösningen är att trygga verksamhetsförutsättningarna för yrkesfisket i området samt att stärka produktionen av inhemsk fisk, som är central med tanke på försörjningsberedskapen. Produktionen kan inte plötsligt ökas betydligt under undantagsförhållanden, utan fiskerinäringarnas livskraft, ekonomiska hållbarhet och tillväxt måste utvecklas på olika sätt under normala förhållanden. Det småskaliga kustfiskets roll framhävs särskilt under konflikt- och undantagsförhållanden, då stora trålare inte kan fungera normalt på öppet hav och inte ens blir kvar i Finlands havsområden på grund av utländskt ägande och utländsk arbetskraft. Med tanke på försörjningsberedskapen är det viktigt att fisken kan föras i land i Finland. Detta understryker vikten av ett omfattande nätverk av fiskehamnar.

Förbättringen av den inhemska vilda fiskens livsmiljöer och stödet för hållbart fiske stärker den marina miljöns status, livsmedelstryggheten och försörjningsberedskapen. Hållbart fiske är en källa till klimatvänlig och hälsosam mat. Klimatförändringarna förändrar fiskbeståndets struktur, påverkar vattendragens status och kan också orsaka oväntade, snabba konsekvenser.

Oljeskador, muddringar och byggande av havsbaserad vindkraft hotar fiskbeståndens livsmiljöer. Det behövs mer forskningsdata särskilt om den havsbaserade vindkraftens inverkan på fiskbestånden.

Havsbaserad vindkraft och fiske i samma område har konstaterats vara utmanande. Samordningen ska göras redan vid planeringen av områden för havsbaserad vindkraft och kraftverkens läge, varvid tidig dialog i bästa fall kan ge goda resultat och spara de allra viktigaste områdena för fisket från byggande.

I Finska viken skapar de rikliga och mångsidiga fiskbestånden goda möjligheter att öka yrkesfisket. Det småskaliga yrkesfiske som bedrivs i närheten av kusten är vanligtvis fiske av flera arter med ryssja och nät. I Finska viken fiskar man numera endast under 10 procent av det totala värdet för hela Finland. De viktigaste fiskehamnarna som betjänar yrkesfisket anvisas på plankartan. Dessa är Hangö, Ingå, Valko, Kuusinen och Klamila. I Valko finns också en bas för fiskodling.

6.2 Vattenbruk

I havsplaneringen anvisas potentiella områden för vidareodling av fisk med beteckningen vattenbruk. Potentiella områden för fiskodling har presenterats som översiktliga strategiska beteckningar. Utgångspunkten för utvecklingen av vattenbruket är de möjligheter som nya teknologier medför gällande placeringen av fiskodlingen, så att belastningen på havet och havsmiljön är så liten som möjligt.

Identifieringen av potentiella områden grundar sig på Naturresursinstitutets utkast till plan för lokaliseringsstyrning av fiskodling. Den nya planen för lokaliseringsstyrning av fiskodlingen i havsområdet gäller som tidigare endast fortsatt vidareodling av fisk. För närvarande används material om den uppdaterade planen för lokaliseringsstyrning på remiss, den uppdaterade planen för lokaliseringsstyrning har ännu inte färdigställts och godkänts.



Planen för lokaliseringsstyrning omfattar hela Fastlandsfinlands havsområde. Fiskarnas yngelproduktion och vinterförvaringsområden ingår inte i planen för lokaliseringsstyrning, liksom inte heller territorialvatten i landskapet Åland. En miljörapport enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program har utarbetats om konsekvenserna av planen för lokaliseringsstyrning (miljörapport enligt planen för lokaliseringsstyrning av fiskodlingen i havsområdet 2025).

I havsplaneringen anvisas potentiella havsområden för vidareodling av fisk med beteckningen vattenbruk. Identifieringen av områdena grundar sig på FINFARMGIS-metoden, som utvecklats i Naturresursinstitutets innovationsprogram för vattenbruk och som bygger på en ekosystembaserad strategi. Metoden används för att utgående från miljömässiga, sociala och ekonomiska kriterier bedöma områdenas lämplighet för fiskodling.

Som ett resultat av en multikriteriebedömning och analys av kostnadsytor som baserar sig på geodatamaterial har man utarbetat en synteskarta, som beskriver de områden som i modelleringen klassificerats som bäst lämpade för stora fiskodlingsanläggningar i Finlands havsområden. Målen för vatten- och havsvården kan dock ställa upp ramvillkor för utnyttjandet av dessa potentiella områden.

Enligt sin ekologiska klassificering är Finska vikens status dock sämre än god, och det finns ett tryck att minska näringsbelastningen för att nå tillräckligt god vattenstatus i området. Frågan präglas av motstridiga intressen: å ena sidan fastslås i den nationella planen för lokaliseringsstyrning av vattenbruket att man på grund av havets tillstånd inte borde öka belastningen genom vattenbruk, å andra sidan är målet i den nationella vattenbruksstrategin 2030 att öka fiskodlingen i Finland.

Havsplanen har i Finska viken uppdaterats för Kymmenedalens del utifrån en ny analys av lokaliseringsstyrningen och kommer i ett senare skede att granskas noggrannare när den uppdaterade planen för lokaliseringsstyrning har godkänts.

Planeringslösningens antagande är att anläggningarnas belastande effekt att minska väsentligt i framtiden i takt med att tekniken utvecklas. En noggrannare konsekvensbedömning av områdena görs i samband med tillståndprocesserna för odlingsanläggningar.



7 Turism och rekreation

I havsplanen identifieras områdeshelheter som med tanke på turism och rekreation är antingen betydande eller potentiella med tanke på utvecklingen av turismen och rekreationsanvändningen. Utöver turistmålen omfattar beteckningarna centrala målområden för båtlliv, fritidsaktiviteter och allmänt rekreationsbruk samt områden som är viktiga för fritidsfiske och jakt, inklusive rekreation på egen hand, såsom att röra sig i och betrakta naturen. Kulturlandskap och värdeobjekt under vattnet är också intressanta dykobjekt och betjänar turism och rekreation. I havsplaneringen identifieras dessutom tysta områden samt förbindelser för turism- och rekreation.

Områdena är ofta också koncentrationer av kulturella ekosystemtjänster som har identifierats i Finlands miljöcentrals utredning [Värdeområden för ekosystemtjänster i Finlands havsområden](#) (Syke 2024). Turism- och rekreationsområdena har många beröringspunkter med värdena hos både den byggda kulturmiljön och det immateriella kulturarvet, och till exempel möjligheterna till fritidsfiske och jakt som rekreationsanvändning kan stöda en livskraftig skärgårdskultur och lokal identitet.

Attraktionsfaktorerna i områden för turism och rekreation har oftast att göra med skärgårdens och kustens natur- och kulturvärden, vars bevarande har en central ställning med tanke på utvecklingen av turismen och rekreationsanvändningen. Viktiga synvinklar i utvecklingen av områdena är således bland annat en god status i den marina miljön, hållbara funktioner, hantering av belastningen på miljön samt bevarandet av en fri strand och en strand i naturtillstånd.

I utvecklingen av turismen betonas beaktande av regionala särdrag, stärkande av verksamhetsförutsättningarna för den marina turismen, skapande av funktionella helheter, tillgänglighet samt främjande av åretruntlivet. Dessutom är det särskilt med tanke på rekreationsanvändningen viktigt att se till att det finns tillräckligt med obebyggda havsstränder i naturtillstånd, vilket också har lyfts fram i utredningen [Obebyggda och bebyggda stränder vid den finska havskusten](#) (Havsplanering 2019).

I havsplanen har man anvisat zoner för utveckling av turism och rekreation, med stöd av Finska vikens styrkor som maritimt resmål. Skärgården och den maritima prägel, den rena naturen samt närheten till natur och bebyggd miljö har identifierats som Finska vikens styrkor i fråga om turism. Turism- och rekreationsobjekt, samt potentiella sådana, som bygger på den maritima historien eller den havsnära naturen, finns i hela planeringsområdet.

Som turism- och rekreationsförbindelse anvisas den basfarled för båttrafik som sträcker sig genom hela Finska viken och som är central för tillgängligheten och tjänsterna. Basfarleden förenar hela Finland från den östra gränsen via Finska viken med övriga finska havsområden.



Den viktigaste knutpunkten för internationell turism i området är Helsingfors med omnejd och havsområden. I spetsen för turistdestinationerna står dessutom de maritima städerna Hangö, Raseborg, Borgå, Lovisa, Kotka och Fredrikshamn samt skärgården i närheten av dem. De maritima städerna är portar till turism- och rekreationsmålen i skärgården, de marina nationalparkerna och de nationella stadsparkerna. I utvecklingen av turism- och rekreationsområden betonas områdenas tillgänglighet och bildandet av nätverk av tjänster. Målet är att skapa ett fungerande nätverk av områden för kulturturism i Finska viken samt ett fungerande hamnnät för såväl turister och fritidsboende som fast bosatta.

I Finska viken finns stor potential för vildmarks- och naturturism. Kymmene älv är ett betydelsefullt vattendrag för fisk. Inom fritidsfisket och fisketurismen har det skett en förflyttning från behovsfiske till rekreationsfiske, vilket skapar nya möjligheter för turistbranschen. Möjligheter till fritidsfiske och jakt i rekreations syfte gynnar i sin tur en livskraftig och välmående skärgårdskultur. I Finska viken utövas i någon mån säljakt, och jaktområdena fördelas ganska jämnt över hela kusten. De mest populära områdena för havsfågeljakt finns i Finska viken i de stora städernas skärgård.

Tabellen beskriver de zoner för utveckling av turism och rekreation i Finska Viken som presenteras i havsplanen.

Områdets namn	Beskrivning
Pyttis kust och skärgård	Nyckelområden i zonen är bl.a. Strömfors bruksområde, Abborrfors, Keihässalmi, Pyttis kyrkby och Stockfors sliperiområde, Stråka slussen, naturobjekten i Purolahti, Mogenpörts turism- och rekreationsområden samt Fagerö.
Kotka kust och skärgård	Nyckelområden i zonen är bl.a. hamnen Kantasatama, ön Varissaari, Rankö och Kyrkogårdsö, Aspö samt rekreationsområdena på Sapokka, Katariina och ön Lehmäsaari samt Kotka nationella stadspark.
Fredrikshamns kust och skärgård	Nyckelområden i zonen är bl.a. Fredrikshamns historiska centrum, ön Tervasaari i Fredrikshamn, rekreationsområdeshelheten på öarna Nuokot, turismtjänster på öarna Vimpassaari och Rakin Kotka, ön Tammio samt ön Ulko-Tammio som ingår i Östra Finska vikens nationalpark.
Raseborg och Ingå	Raseborg och Ekenäs skärgårds nationalpark samt Ingå skärgård. Potential för natur- och vattenturism, rekreation samt stads- och kulturturism.



Borgå och Pellinge skärgård	Borgå och Pellinge skärgård. Nationalstadsparken i Borgå. Potential för natur- och vattenturism, rekreation samt stads- och kulturturism.
Lovisa	Lovisa, Lovisa skärgård, Pernåviken och Forsby ådal. Potential för natur- och vattenturism, rekreation samt stads- och kulturturism.
Huvudstadsregionen	Huvudstadsregionens gröna och blå bälte. Potential för natur-, vildmarks- och vattenturism, rekreation samt stads- och kulturturism.
Hangö	Hangö nationalstadspark. Potential för natur- och vattenturism, rekreation samt stads- och kulturturism.



8 Kulturarv och skärgård

I havsplanen anvisas betydande koncentrationer av kulturvärden som omfattar bland annat nationellt värdefulla landskapsområden (VAMA 2021), maritima byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) och nationellt betydande arkeologiska objekt (VARK 2024). Dessutom omfattar koncentrationerna kulturlandskap och värdeobjekt under vatten, traditionsområden för kustfiske och -jakt samt helheter med anknytning till det marina kulturarvet, såsom krigshistoria, sjöfart, vårdbiotoper, landskap samt kust-, skärgårds- och villakultur. Centrala material som stöder temat kan ses i plankartans bakgrundsmaterial tillsammans med planen.

Enligt planeringsprincipen är det vid utvecklingen av områdeshelheterna viktigt att beakta bevarandet av områdenas särdrag, kulturvärdenas känslighet och värnandet om dem, områdenas tillgänglighet, naturvärdena, värdet av det öppna marina landskapet och kulturlandskapet under vatten samt de maritima näringarna.

Östersjön är en globalt unik miljö med tanke på kulturarvet under vattnet. Årtusenden av mänsklig verksamhet har gjort att det finns rikligt med kulturarv på Östersjöns botten. Utöver vrak och förlisningsplatser består kulturarvet under vatten av undervattenskonstruktioner, såsom hamn- och försvarsanordningar samt fiskekonstruktioner, bostads- och gravplatser som hamnat under vatten, offerplatser samt olika fynd av lösöre. Tillsammans med sin upptäcktsmiljö under vatten bildar de ett kulturlandskap under vatten.

Kust- och skärgårdskulturen är också förknippad med immateriella kulturarvsfaktorer, med vilka avses kust- och skärgårdssamhällenas levande seder, kunskaper och färdigheter. De är bland annat gamla fiskemetoder, båtbyggnadstraditioner, sjöfartstraditioner samt fester och ritualer i anslutning till havet.

Kulturarvsområdena omfattar också kulturella ekosystemtjänster som människor upplever i olika fysiska miljöer helt eller delvis via naturen. Kulturtjänsterna innefattar friluftsliv och naturturism, estetik, andliga, religiösa och historiska värden, information om kultur och konst, vetenskap och fostran samt naturens egenvärde.

Vid avgränsningen av skärgårdsområdena har man beaktat variabler som påverkar bildandet av en livskraftig skärgård, bland annat boende, näringar, tjänster, tillgänglighet, goda infrastrukturförbindelser och kulturmiljöer. I utvecklingen av skärgårdsområdena är det viktigt att främja förutsättningarna för fast bosättning samt beakta upprätthållandet av en livskraftig skärgårdskultur, multilokalitet, utövandet av ett mångsidigt näringsliv samt tillgängligheten till trafiktjänster och digitala tjänster. Det är viktigt att utveckla områdenas infrastruktur så att de stöder området livskraft och särdrag. Skärgårdsområdenas betydelse och särdrag med tanke på den övergripande säkerheten och försörjningsberedskapen identifieras och beaktas när områdena utvecklas.



I rapporten [Zonerna i havsplanen, områdena för beteckningen skärgård och YKR-data](#) (Egentliga Finlands förbund 2020) redogörs med hjälp av kartor, diagram och tabeller för information om människor som bor i havsplanens zoner och i områden för beteckningen skärgård, byggnader i zonen och befintliga arbetsplatser.

I havsplanen anvisas 14 helheter av kulturarvsvärden som representerar dragen hos olika typer av kulturarv som är typiska för planeringsområdet. Dessa områden beskrivs i tabellen.

Skärgårdsbyar, -näringsar och sjöfart samt krigshistoria och gränsgång är karakteristiska drag för östra Finska vikens kust och skärgård. I Hangö, Lovisa och Helsingfors kan man se spa- och trävillakulturen från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet.

Områdets immateriella kulturarv är starkt kopplat till den marina livsstilen, skärgårdslivet och närheten till gränsen. Ett särdrag för Finska vikens immateriella kulturarv är seprahandeln över Finska viken. Handeln med Estland byggde på utbyte av varor, där huvudartiklarna var finsk saltströmming och estniska spannmål, framför allt råg. Seprahandeln, som pågått i över 700 år, avtog först under andra världskriget.

Majoriteten av vraken i Finlands havsområde finns i Finska viken. År 1788 och 1790 utkämpades två sjöslag i Svensksund utanför Kotka, varav den senare var det största sjöslagen i Östersjöns historia mätt enligt antalet fartyg och män. Det har lämnat efter sig en internationell unik skattkammare med vrak utanför Kotka. Sjöslagsområdet vid Svensksund är ett nationellt värdefullt arkeologiskt objekt och omfattar förutom vrak även värden i form av ett kulturlandskap under vatten.

I havsplaneringen identifieras livskraftiga skärgårdshelheter i havsområdena som kombinerar den lokala skärgårdskulturen, åretrunt- och fritidsboendet, de maritima branscherna samt skärgårdsnaturen och -kulturarvet. Dessa kärnområden i skärgården i Finska viken är skärgårdshelheterna i Bromarv, Raseborg–Ingå, Sibbo–Borgå och Lovisa–Pyttis–Kotka. I utvecklingen av områdena är det viktigt att beakta en livskraftig skärgårdskultur, ett mångsidigt näringsliv samt tillgänglighet året om. Det är viktigt att utveckla områdenas infrastruktur så att de stöder området livskraft och särdrag.

Tabellen visar de områden med kulturvärden i Finska viken som presenteras i havsplanen.

Områdets namn	Beskrivning
Fagerö-Ristisaari	Fagerö är ett välbevarat exempel på en fiske- och sjöfartsby i östra Finska viken. En tätbebyggd by som präglas av trästaket mellan tomter och trädgårdar, gränder mellan tomterna samt talrika bryggor, båthus och strandbodar. Byggnadsbeståndets äldsta del är från 1800-talet. De äldsta skriftliga uppgifterna om bosättningen i området är från 1560-talet. Fagerö och Ristisaari har också fungerat som läger- och basöar för krigstrupper som rört sig i Finska viken, och man



	<p>har också hittat flera ryssugnar och andra konstruktioner i anslutning till militärverksamhet.</p> <p>Ökedjan från Fagerö till Ristisaari är en del av den brutna åsformationen som sträcker sig ända till fastlandet och öarna urskiljs som flacka och skogbevuxna öar på öppet hav. Ristisaari är en nationellt värdefull vårdbiotop, och på Ristisaari sänker sig åsen till sandformationer som hopat sig mellan klipporna. Området omfattar värden i form av ett kulturlandskap under vatten.</p>
<p>Aspö-Tammio</p>	<p>Aspö och Tammio är välbevarade exempel på fiske- och sjöfartsbyar i östra Finska viken. Aspö är en enhetlig, tätbebyggd lotssamhällsmiljö med stort gammalt byggnadsbestånd. De äldsta husen är från 1700-talet, men största delen är från tiden mellan 1850-talet och 1920-talet. Lotsverksamhet inleddes på ön på 1600-talet, och förtullning på 1700-talet. Öns landmärke är en båk i gråsten uppförd 1862.</p> <p>I Tammio finns sammanlagt 40 bostadsbyggnader, tätt intill varandra längs byvägen. De äldsta byggnaderna är från 1800-talets början, men största delen är byggda före 1870-talet. Den maritima prägel framhävs av de nakna rundhällarna i gränderna och runt husen. Tammio fick sin första bosättning under medeltiden.</p> <p>Havsområdet mellan öarna med sina mindre öar är ett nationellt värdefullt landskapsområde och en del av Östra Finska vikens nationalpark. De mindre öarna och områdena med öppet vatten runt byöarna är värdefulla både till naturförhållandena och landskapsmässigt och området omfattar värden i form av ett kulturlandskap under vatten.</p>
<p>Sjöslagsområdet vid Svensksund</p>	<p>År 1778 och 1790 utkämpades mellan Sverige och Ryssland slagen vid Svensksund utanför Kotka kust. Slaget var sin tids största sjöslag som utkämpats på Östersjön, då totalt cirka 60 olika krigsfartyg sjönk på ett litet område. Platsen är en internationellt unik skattkammare när det gäller vrak. Området omfattar också värden i form av ett kulturlandskap under vatten. Området är också nära förknippat med Svensksunds sjöfästning, som byggdes 1790–1809 på order av kejsarinnan Katarina II. Samtidigt anlades på fastlandet fästningen Kymmeneborg (Kyminlinna) som var strategiskt kopplad till Svensksund och tryggade trafiken på land. Sjöslagsområdet vid Svensksund är ett nationellt värdefullt arkeologiskt objekt.</p>



Hangö	Hangö udds spets utgör en helhet med ett värdefullt, mångsidigt och skiktat landskap som utvecklats till sin nuvarande form sedan Hangö vinterhamn grundades 1873. Helheten omfattar utöver stadens hamnar också bl.a. en järnvägsstation, ett centrumområde med trähuskvarter, Casino med sina parker, andra områden med koppling till spa- och trävillkulturen, hållristningar vid sundet Gäddtarmen, samt krigshistoriska besöksmål från 1800-talet och senare.
Skärlandet	Finlands första landskapsvårdsområde av riksintresse enligt naturvårdslagen. Området är särskilt rikt på arealer som formats av betande boskap, och betesgången syns i växtligheten. Området är glest bebyggt och dess värdefulla byggnadsbestånd är i huvudsak gammalt.
Jussarö–Gaddfjärden	Tidigare gruv- och soldatö. Ön omnämns som hamnplats i medeltida farledsbeskrivningar. Lotsverksamhet och malmbrytning inleddes på ön på 1800-talet. Gruvdriften fortsatte fram till 1960-talet. Gaddfjärden invid Jussarö är ett område bestående av kobbar omgivna av öppet hav, som är en del av sjöfartens och fiskets historia. I området finns även en skeppsfälla och Jussarö fyr på skäret Sandharun.
Ekenäs	Ekenäs som grundades 1546 var Nylands nästa äldsta stad före sammanslagningen med Raseborg. Den äldsta stadsstrukturen härstammar med sina gatulinjer och tomtindelningar från 1550-talet. Till de viktigaste delarna av Ekenäs hör det äldsta bebodda området på södra och västra sidan av det nuvarande torget samt kring kyrkan, rådhuset med dess omgivande byggnader, trähusen på Barckens udde, Hangö-Hyvingebanans ursprungliga järnvägsstation samt byggnader med anknytning till Ekenäs seminarium och skolkvarteren.
Barösunds farled	Historisk sjöfartsled och knutpunkt. Det mångsidiga byggnadsbeståndet invid farleden består av gammal jordbruks-, fiske- och lotsbosättning samt av sommarvillor, pensionat och sommarstugor byggda från och med 1800-talets slut. Farleden har också haft militär betydelse, och invid den byggdes försvarsverk på 1700-talet.
Porkala udd	Porkala udds skärgård, där Finska viken är som smalast, har alltid varit betydelsefull såväl för trafiken som för den militära verksamheten. Genom området löpte från och med 1630-talet en postväg längs vilken post fördes till Tallinn. Längs denna väg känner man till över tio byar från samma tid, bland vilka många varit lotsbyar. I området finns Rönnskärs fyr som uppfördes i



	början av 1800-talet, Makilo gamla skydds- och fiskehamn, ett flertal fornlämningar under vatten samt Kallbåda fyr.
Huvudstadsregionen	Sveaborg vid inloppet till Helsingfors är en av världens stora sjöfästningar. Fästningen har byggts av tre nationer, Sverige, Ryssland och Finland, och haft en roll i alla dessa länders försvar. Sveaborg är ett unikt militärarkitektoniskt monument och ett av Unescos världsarv i Finland. Sveaborgs system av havs- och landfästningar omger huvudstaden och är en av de främsta befästningshelheter som byggts under första världskriget. Ångbåtstrafiken gav upphov till trävillabosättning längs de ångbåtsrutter som trafikerades av Helsingfors lokaltrafik vid 1800-talets slut och 1900-talets början.
Borgå	Nylands äldsta och Finlands näst äldsta stad, som grundades 1346 längst in i Borgåviken. Gamla Borgå har en välbevarad medeltida stadsplan och gatu- och tomtstruktur. Området kännetecknas av smala gator med tättbebyggda gårdar, vars byggbestånd främst härstammar från 1700-talet. Gamla Borgå med sitt ålandskap och Borgbacken är en del av det finska nationallandskapet.
Borgå västra skärgård	Söderskärs fyr, Pörtö med närliggande öar, Långholmen, Andersholmen, Rågsjär och den mittersta delen av Onaslandet utgör lots-, fyr- och fiskerisamhällena i Borgå västra skärgård. Dessa miljöer återspeglar på ett utmärkt sätt den långa och mångsidiga bosättnings- och näringstraditionen i skärgården ända från 1600-talet. Hamnplatser för den kungliga flottan har också funnits i området i slutet av 1700-talet.
Pellinge skärgård	Lots-, fyr- och fiskerisamhällena i Pellinge skärgård har historiskt spelat en viktig roll i sjöfarten i Finska viken. Tullundet, det skyddade inloppet till Pellinge sund, har använts under århundraden. Den skyddshamn som funnits i sundets djupa del finns också utmärkt i det kungliga sjökartoteket från 1700-talets slut, och i strandklipporna har namn, årtal och vattenstånd ristats in. Det har funnits många särpräglade skärgårdsbyar i Pellinge.
Lovisa	Svartholms sjöfästning utgör tillsammans med Lovisa landfästning den östra utposten till huvudfästningen Sveaborg i havet utanför Helsingfors, och byggdes efter Sveriges territoriella förluster på 1740-talet. Orrengrunds båk (byggd 1858) och lotsstation ligger sydost om Lovisa i en viktig skärningspunkt mellan olika farleder. Valkom hamn söder om Lovisa grundades i sekelskiftet 1800–1900 i ett område bebott av lotsar och fiskare.



9 Marin industri

Den marina industrin, sjöfarten och hamnfunktionerna är huvudbranscher i det maritima klustret, som består av maritima näringar. Med marin industri avses byggande, utrustning och reparation av fartyg och maritima konstruktioner samt produktion av maskiner, anordningar och andra system i anslutning till dem. Den marina industrin innefattar också hamn- och vattenbyggande. Helheten omfattar också service- och logistiktjänster samt planerings- och ingenjörstjänster, programvaru-, automations- och digitala lösningar

Den marina industrin är huvudsakligen belägen i hamn- och varvsområden samt i industriområden vid kusten. Företagsnätverket i anslutning till branschen täcker dock i större utsträckning hela landet.

Den marina industrin tillgodoser de marina aktörernas behov. Produktionen och innovationerna inom den marina industrin riktas till sjötrafiken, Finlands försörjningsberedskap och säkerhet samt energiproduktionen och olje- och gasproduktionen. Den marina industrin är en internationell bransch, och goda transportförbindelser på land och till havs är viktiga för branschens konkurrenskraft.

I havsplanen för Finska viken ingår marin industri i beteckningen för hamnar. Den marina industrin är en betydelsefull maritim bransch i Nyland. I centrum för branschen står Helsingfors varv, som finns i Västra hamnen i Helsingfors. Utöver varvsfunktionerna är planering, testning, isteknologi, hamninfrastruktur och maritim logistik andra spetsområden inom branschen. Huvudstadsregionens marina industriföretag står för hälften av hela branschens omsättning och personalen inom branschen i Finland.



10 Utvinningsbranschen

I havsplanen anvisas inga potentialer för mineralutvinning. Det finns ännu ingen tillräcklig kunskapsbas för att anvisa potentiella områden, och det är svårt att anvisa potential i havsplanen eftersom mineralutvinningsobjekten är små till arealen. Utvinningssektorn identifierades i [visionsarbetet](#) som en framtidsbransch, sektorn granskades också i [rapporten](#) om situationsbilden för den blå ekonomin. Havsbottens sandreserver, såsom sand- och grusformationer, är i typfallet också områden med mycket höga naturvärden, så områden för mineralutvinning borde placeras i djupt belägna områden som saknar betydelse sett till sin mångfald.



11 Blå bioteknik

Potentialer inom blå bioteknik har inte anvisats i havsplanen, eftersom det ännu inte finns några mer ingående undersökningar och utredningar. Blå bioteknik identifierades i [visionsarbetet](#) som en viktig framtidsbransch, sektorn granskades också i [rapporten](#) om situationsbilden för den blå ekonomin. Branschen är indirekt en del av målet att främja god status i den marina miljön, eftersom ett hav med god status också förmår producera högklassiga råvaror för bioteknikens behov.



12 Försvar

Tryggandet av försvarsmaktens verksamhetsförutsättningar har beaktats i havsplaneringsprocessen. Försvarsmaktens områden anvisas i regel inte i havsplanen, men de presenteras som en del av bakgrundsmaterialet. Skyddsområden och skjut- och övningsområden till havs som avses i territorialövervakningslagen har beaktats i havsplanen. Försvarsmaktens skydds-, begränsnings- och riskområden ingår i plankartans bakgrundsmaterial och kan ses tillsammans med planen.

Havsområdena är strategiskt viktiga för försvarssystemet och den militära verksamheten och användningen av dem kan medföra särskilda behov och restriktioner. Genom planeringslösningarna tryggas försvarsmaktens verksamhetsförutsättningar samt möjligheter till övning, övervakning och utveckling av funktionerna samtidigt som samordningen med andra marina funktioner beaktas. I planeringen av försvaret betonas myndighetssamarbetet samt betydelsen av framförhållning och flexibilitet i det föränderliga säkerhetsläget.

I framtiden förutsätter den ökade användningen av havet, i synnerhet byggandet av havsbaserad vindkraft och tillhörande infrastruktur, en omsorgsfull samordning med försvarets och gränsövervakningens behov. I praktiken avspeglas detta i att potentialen för havsbaserad vindkraft i huvudsak är koncentrerad till Bottniska viken. I planeringen ska man säkerställa att de nya havsanvändningsformerna inte försämrar försvarsmaktens övervaknings-, övnings- och funktionsförmåga eller minskar möjligheterna att utveckla verksamheten.

Finska viken har en specialställning med tanke på försvaret och gränsövervakningen. Östra Finska viken utgör en del av Europeiska unionens och Natos yttre gräns, där övervakningen av havsområdet och havsområdets säkerhet utgör centrala faktorer på nationell nivå och EU-nivå. I området betonas särdragen hos försvaret och gränssäkerheten samt samordningen av andra funktioner, såsom sjösäkerhet, gränsövervakning och myndighetssamarbete. Vid den östra havsgränsen har i havsplanen anvisats ett område som är särskilt viktigt med tanke på gränssäkerheten.

I Finska vikens planeringsområde finns sex skjut- och övningsområden samt nio skyddsområden.

