MSP FI

Euroopan unionin osarahoittama

30.10.2026

Sammanställning av svaren: Preliminärt utkast till havsplan

Innehåll

1. Kommentarsrunda för det preliminära utkastet till havsplan 1
2. Sammanfattning av kommentarerna 1
3. Allmän respons och beaktande av den 2
   3.1. Respons om de skriftliga delarna 2
   3.2. Respons om plankartorna och karttjänsterna 3
4. Temaspecifik respons och beaktande av den 3
   4.1. Marin miljö och naturvård 3
   4.2. Fiskerinäring 5
   4.3. Energi 11
   4.4. Sjötrafik inkl. hamnar 16
   4.5. Marin industri 20
   4.6. Särskilda områden 20
   4.7. Utvinningsbranschen 21
   4.8. Blå bioteknik 21
   4.9. Turism och rekreation 22
   4.10. Kulturarv 23
   4.11. Privat ägande, lokalsamhällen och skärgården 24
5. Kommentarer till konsekvensbedömningsplanen 24



MSP FI

Euroopan unionin osarahoittama

1. Kommentarsrunda för det preliminära utkastet till havsplan

Arbetet med att uppdatera Finlands havsplan pågår 2024–2027. Det preliminära utkastet till havsplan färdigställdes våren 2026 och kunde kommenteras 16.6.2026–31.8.2026 på https://merialuesuunnittelu.fi/sv/delta-och-paverka/preliminart-havsplanutkast-2026/. Allt material var tillgängligt och kunde kommenteras på finska och svenska.

Det preliminära planutkastet plan bestod av plankartor och skriftliga delar. Delarna som kunde kommenteras var *plankartor*, *havsplaneringens zoner och beteckningar*, *planeringslösningar*, *regionala utvecklingsbilder* samt *visionen för Finlands havsplan och visionerna för respektive verksamhetsområden*. Man kunde också kommentera *karttjänsten,* som innehåller kartbeteckningar och bakgrundsmaterial. *Tolkningsanvisningen*, *planen för växelverkan inom havsplaneringen 2024–2027* samt *inspelningen av MSP-webbinariet den 16 juni 2026* användes som stödmaterial.

Kommentarer begärdes om *det preliminära utkastet till havsplan för hela Finland*, *det preliminära utkastet till havsplan för norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken*, *det preliminära utkastet till havsplan för Skärgårdshavet och södra Bottenhavet*, *det preliminära utkastet till havsplan för Finska viken* och *konsekvensbedömningsplanen*. Dessutom kunde man lämna fria kommentarer.

Begäran om kommentarer skickades per e-post till alla som anmält sig till MSP-webbinariet där det preliminära planutkastet presenterades (16.6.2026), medlemmarna i de samarbetsgrupper som utsetts för havsplaneringen och deltagarna i verksamhetsområdenas möten 2025. Genom direkt e-postdistribution nådde man flera hundra personer. Dessutom informerade man om kommentarsrundan i nyhetsbrevet om havsplaneringen, som når fler än 1 000 prenumeranter, via kommunikationsnätverket för kustens landskapsförbund samt på LinkedIn.

I det här dokumentet presenteras responsen på det preliminära utkastet till havsplan. Allmän och temaspecifik respons presenteras i separata delar. I den temaspecifika delen presenteras först responsen för hela havsområdet och därefter responsen för respektive planeringsområde. Den sista delen innehåller synpunkter på konsekvensbedömningsplanen.

I varje del presenteras först en sammanfattning av responsen. Därefter beskrivs hur den beaktas i nästa skede av uppdateringen av havsplanen, där man utarbetar planutkastet.

Planutkastet färdigställs under början av 2027 och därefter är det dags för den lagstadgade samrådsrundan. Målet är att Finlands havsplan ska godkännas före utgången av 2027.

2. Sammanfattning av kommentarerna

Under kommentarsrundan tog man emot respons från sammanlagt 54 kommentatorer, såväl företrädare för ämbetsverk och forskningsinstitut, ministerier, föreningar, företag och kustkommuner som privatpersoner.

Kommentarerna innehöll förslag på kompletteringar och ändringar. Av alla kommentarer gällde

- 23 det preliminära utkastet till havsplan för hela Finland
- 25 planeringsområdet norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken
- 29 planeringsområdet Skärgårdshavet och södra Bottenhavet

- 13 planeringsområdet Finska viken
- 11 konsekvensbedömningsplanen
- 12 annat innehåll i anslutning till det preliminära utkastet till havsplan.

När det gäller temana i havsplaneringen kommenterade flest personer fiskerinäringen (23 st.), energisektorn (20 st.), den marina miljön och naturvården (15 st.) samt sjöfarten och hamnarna (12 st.). Många kommenterade också turism och rekreation (7 st.), kulturarvet (6 st.) samt privatägande och lokalsamhällenas ställning (5 st.). Enstaka synpunkter lämnades på gruvindustrin, den marina industrin och blå bioteknik.

Vad gäller planeringsområdet norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken kommenterade flest personer energibranschen (13 st.) och i fråga om planeringsområdet Skärgårdshavet och södra Bottenhavet fiskerinäringen (15 st.). Vad gäller Finska viken var inget av temana klart populärare än de andra (högst 3 st. kommentarer om fiskerinäringen samt sjötrafiken och hamnarna), utan temana fick bara enstaka kommentarer.

3. Allmän respons och beaktande av den

3.1. Respons om de skriftliga delarna

Några allmänna synpunkter lämnades på dokumenten *Havsplaneringens zoner och beteckningar* och *Planeringslösningar*. När det gäller det förstnämnda dokumentet var huvudbudskapet att beskrivningarna i planeringsprinciperna för olika teman borde harmoniseras i fråga om detaljnivå. Nya utredningar och rapporter borde utnyttjas i högre grad i textdelarna i båda dokumenten. Dessutom kom det några detaljerade formuleringsförslag för båda dokumenten.

Visioner fick in sammanlagt sju kommentarer. Utvecklings- och formuleringsförslag ur olika perspektiv lämnades för texterna i både den allmänna visionen och texterna för respektive verksamhetsområde. Dessutom kom det några utvecklingsförslag för de *regionala utvecklingsbilderna*.

Uppdateringen av havsplaneringen har genomsyrats av temana *den europeiska gröna given*, *klimatsmart havsplanering*, *nationell säkerhet och försörjningsberedskap* samt *maritimt flerbruk*. Enligt responsen syntes dessa teman tydligt i det preliminära utkastet till havsplan, men man ville att logiken i dokumenten *Havsplaneringens zoner och beteckningar* och *Planeringslösningar*, från material till planeringslösningar, skulle lyftas fram tydligare än i nuläget. Därför bör de utredningar som gjorts i olika projekt under den andra rundan utnyttjas i högre grad.

Enstaka synpunkter lämnades på växelverkan mellan land och hav samt på de marina zonerna. Dessutom framfördes enstaka önskemål om förtydligande vad gäller textens utformning för de olika temana. Det informerades också om nya utredningar och material som kan användas i havsplaneringen.

Ett nära planeringssamarbete mellan olika länder under planeringsprocessen efterfrågades för att bättre kunna beakta de gränsöverskridande effekterna.

Beaktande av responsen

När det gäller *Havsplaneringens zoner och beteckningar* ska man harmonisera beskrivningarna under planeringsprincipen. Dessutom har man identifierat ett behov av att harmonisera och förtydliga innehållet i beteckningskortens underrubriker vad gäller den allmänna förklaringen, beskrivningen av beteckningen, utgångsmaterialet och utredningarna. Under harmoniseringsprocessen strävar man även efter att förtydliga hur planeringslogiken för de genomgående temana beaktas i de skriftliga delarna, såsom i *planeringslösningarna*.

Detaljerade kommentarer och utvecklingsförslag granskas systematiskt och textdelarna uppdateras utifrån en fall-till-fall-bedömning.

3.2. Respons om plankartorna och karttjänsterna

Under kommentarsrundan kom det några förslag på material som bör läggas till på plankartan. Förslagen gällde presentation av den ekonomiska zonen, de allmänna vattenområdena och territorialvattengränserna. Det föreslogs att olika material läggs till i bakgrundsmaterialet och att dessa används för att komplettera helhetsbilden av den marina miljön, naturvården, vattnens status och fågelbeståndet.

Dessutom kommenterades karttjänstens implementering och funktioner i några synpunkter, då man ville att planeringsområdena skulle vara lättare att skilja från varandra i kartvyn. Det framfördes också önskemål om att överlappande användningsändamål, särskilt när det gäller verksamhetsområden som fungerar dåligt ihop, lyfts fram tydligare i den kartbaserade implementeringen.

Beaktande av responsen

Landskapsförbunden som ansvarar för havsplaneringen diskuterar och utvärderar förslagen till nytt material på plankartan och bakgrundsmaterialet. Den kartbaserade planen ska utgöra en helhet, vilket innebär att effekten av enskilda tillägg eller borttagningar alltid återspeglas i den förmedlade helhetsbilden. Både på plankartan och i bakgrundsmaterialet används så aktuellt material som möjligt, och därför görs bedömningen också utifrån detta.

Karttjänstens funktioner utvecklas så att kartan och de skriftliga delarna fungerar bättre än tidigare. Samtidigt kan havsplanens begriplighet och de budskap som förmedlas genom den förbättras. Förslaget om att skilja planeringsområdena åt kommer att genomföras i nästa skede av planeringsprocessen. Möjligheterna att framhäva överlappande användningsändamål bedöms separat, med tonvikt på att det visuella budskapet är tydligt och begripligt.

4. Temaspecifik respons och beaktande av den

4.1. Marin miljö och naturvård

EMMA-områden

När det gäller de marina naturvärdena ansågs det ensidigt att enbart stödja sig på EMMA-områden, där kunskapsunderlaget endast består av VELMU-material om undervattensnaturen, vilket delvis ansågs vara föråldrat och bristfälligt. Man ansåg också att det vore bra att inkludera de lokalt betydelsefulla EMMA-områdena, dvs. PEMMA-områdena, i planen, till exempel de 46 ekologiskt betydelsefulla havsområden som identifierats för Skärgårdshavet.

I kommentarerna lyftes det fram att man skulle behöva fastställa klimatrefugier i EMMA-områdena och att det borde göras så snart som möjligt. Klimatrefugier är områden där de lokala förhållandena förblir relativt stabila och skyddade från de omgivande klimatförändringarna. Enligt rapporten Ilmasto-EMMA tillhör cirka 59 procent av EMMA-områdena kategorin för stor klimatpåverkan.

Ekologiska förbindelser

När det gäller ekologiska förbindelser framhölls att det vore bra om planen preciserade vilka arter beteckningen grundar sig på (till exempel undervattensarter eller fåglar). Dessutom vore det bra att lyfta fram att dessa inte direkt hindrar områdesanvändning som korsar förbindelserna, såsom farleder eller energiöverföringsförbindelser. Det betonades också att den biologiska mångfalden och återställandet av vandringsfiskbestånd bör lyftas fram även i utvecklingsbilderna för Skärgårdshavet, södra Bottenhavet och Finska viken.

Övriga natur- och miljöteman

I kommentarerna framkom ett brett önskemål om att den marina miljön och målen för naturvården borde synas på plankartan och inte bara i bakgrundsmaterialet. Åtminstone de marina nationalparkerna och Natura 2000-områdena bör inkluderas i plankartan. Det ansågs också att planeringsprocessen borde påskynda inrättandet av skyddsområden, eftersom Finland rör sig långsamt mot målet att skydda 30 procent av havsarealen senast 2030.

Det föreslogs också en strukturell förändring: en välmående marin natur borde vara utgångspunkten för planeringen och inte bara en sektor bland andra, vilket också skulle stödja Finlands kuststrategi. Ekosystembaserad havsplanering bör ges en central roll även i nästa plan.

Avsaknaden av sjöfåglar i naturvärdesgranskningen lyftes fram i responsen. Särskilt ruggnings- och övervintringsområdenas betydelse ökar i och med klimatförändringarna. Såväl internationellt värdefulla IBA-områden som nationella FINIBA-områden borde enligt kommentarerna beaktas i planen. Å andra sidan ansågs att FINIBA-materialet redan delvis är föråldrat och kunde ersättas med det mer aktuella MAALI-materialet. Det föreslogs också att koncentrationsområden för fåglarnas huvudsakliga flyttstråk läggs till i bakgrundsmaterialet.

Det ansågs berömvärt att både reglerings- och underhållstjänster och produktionstjänster har lagts till i bakgrundsmaterialet. Samtidigt ville man att materialet utnyttjas i större utsträckning, till exempel i landskapsplanläggningen.

Enligt responsen borde målen för havsvården beaktas bättre i havsplanen, i synnerhet när det lagstadgade syftet med planeringen är att främja en god status i den marina miljön. Planeringslösningarna borde knytas närmare till bedömningarna av vatten- och havsvårdens status och målen för den.

Beaktande av responsen

Det kom rikligt med respons om naturtemat. För närvarande syns naturvärdena på plankartan med beteckningen Betydelsefulla naturvärden under vatten och beteckningen Ekologisk förbindelse. De marina zonernas ekologiska särdrag och känslighet och de ekosystemtjänster som de erbjuder lyfts även fram genom zonbeskrivningar i havsplanen. I den gällande planen eller i det preliminära planutkastet som varit ute för kommentar anvisas inte befintliga Natura 2000-områden, nationalparker eller andra naturskyddsområden, vars skydd och genomförande regleras

av annan lagstiftning. Vid utarbetandet av planen har områdena dock beaktats som ramvillkor vid identifieringen av andra funktioner i havsområdet.

Hösten 2025 genomfördes det s.k. Ilmasto-EMMA-arbetet, där målet var att identifiera EMMA-områden som är känsliga respektive stabila i förhållande till klimatförändringarna. I detta arbete kunde man dock inte identifiera klimatrefugier.

Inför den lagstadgade samrådsrundan för planutkastet våren 2027 kommer man att överväga olika alternativ i havsplaneringen för att bättre beakta naturvärdena, i synnerhet på plankartan. Målet är att ge temat starkare synlighet. Det material om naturvärden som presenteras i bakgrundsmaterialet kommer också att preciseras och kompletteras. Under nästa uppdatering av havsplanen ska det marina naturtemat behandlas i större utsträckning, då man eventuellt har tillgång till bättre material på nationell nivå.

Beaktandet av målen för havsvården i havsplaneringsskala kommer också att utvecklas före den lagstadgade samrådsrundan för planutkastet.

Respons om planeringsområdena:

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

I kommentarerna lyftes betydelsen av fågelskyddet i kustområdet i Simo, Kemi, Keminmaa och Torneå fram. De ekologiska förbindelserna i planutkastet ansågs inte vara tillräckliga. Med tanke på fågelbeståndet skulle de istället beskrivas bättre av en förbindelsemodell i form av bokstaven X eller en kromosom.

I kommentarerna uppmärksammades också klimatförändringarnas effekter på naturförhållandena i de norra havsområdena. De unika isförhållandena i Bottenviken och Östersjöns havsis, som klassificeras som en starkt hotad naturtyp, borde beaktas bättre än i dag.

Beaktande av responsen

Beteckningen Ekologisk förbindelse är mycket generell och innefattar tanken att flyttstråken går över riksgränserna och fortsätter längs de stora älvdalarna.

I den fortsatta planeringen kommer man att fundera på hur man kan lyfta fram den hotade havsisen tydligare i planeringsdokumenten.

Finska viken

I responsen ansågs att Ekenäs skärgårds nationalpark är ett område med värdefulla naturvärden, vilket inte framgår tillräckligt tydligt i planen.

Beaktande av responsen

Nationalparker eller andra skyddsområden har inte anvisats i den gällande planen eller i det preliminära planutkastet som varit ute för kommentar, men de har beaktats i planeringslösningarna. Nationalparkernas synlighet på plankartan kommer att bedömas samtidigt som man överväger alternativ för att bättre beakta naturvärdena i kartplanen. Nationalparkerna presenteras dessutom i bakgrundsmaterialet till planens karttjänst och kan granskas överlappande med den faktiska planen.

4.2. Fiskerinäring

Fiske

Fiskerinäringens ställning i havsplanen

I flera kommentarer sågs det som positivt att fiskerinäringen har identifierats som en central form av användning av havsområdet, som en livskraftsfaktor i kustområdena och som en del av det inhemska livsmedelssystemet och försörjningsberedskapen. Det ansågs bra att särskilt det småskaliga kustfiskets betydelse identifierats.

Å andra sidan ifrågasattes riktlinjen i det preliminära planutkastet, där målet för havsplanen är att trygga verksamhetsförutsättningarna för yrkesfisket. Enligt kommentaren bör planen behandla verksamhetsområdena likvärdigt och inte fungera som ett intressebevakningsdokument för en enskild yrkesgrupp. Vid definitionen av kommersiellt viktiga fiskeområden bör fiskeriområdenas lagstadgade roll identifieras.

Fiskarnas fortplantningsområden och beaktande av hela livscykeln

I kommentarerna betonades att fiskarnas lek-, fortplantnings-, yngelproduktions- och vandringsområden borde identifieras tydligare än i dag. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid grunda vikar, flador, glon, vassbevuxna stränder, sund, å- och älvmynningar samt andra kustområden i naturtillstånd eller områden som bara har förändrats lite.

Återställandet av havslekande bestånd och vandringsfiskbestånd ansågs nödvändigt både för att trygga ett hållbart fiske och för att utveckla fiskerinäringen som marin livsmedelsproduktion. Fortplantningsområdena och vandringslederna för vandringsfiskar samt å- och älvmynningarnas ekologiska funktion bör också tryggas.

Havs- och älvområdena bör granskas som en helhet. Fiskbestånden påverkas inte bara av den marina miljön, utan också av belastningen från avrinningsområden, vattenkvaliteten i åar, älvar och bäckar, vattenflöden, vandringshinder samt tillståndet på lek- och yngelproduktionsområden.

Det ansågs också viktigt att bevara obebyggda stränder. Strandnära byggande, muddring och borttagning av vattenvegetation kan försämra förhållandena i fiskarnas skydds-, fortplantnings- och yngelproduktionsområden och därmed påverka fiskbeståndet negativt.

Komplettering av kunskapsunderlaget om fiske

I kommentarerna ansågs det nuvarande kunskapsunderlaget fokusera för mycket på nätfiske och trålning på öppet hav. Kunskapsunderlaget ansågs inte beskriva det småskaliga kustfisket, såsom fiske med ryssja, nät och annan kustfiske eller lokalt viktiga fångstplatser, tillräckligt väl.

Det betonades att kartmaterialet är av översiktlig karaktär. Fisket är inte bara begränsat till de områden som märkts ut på kartan, utan fångstområdena förändras beroende på årstid, fiskbestånd, fiskarnas rörelser, miljöförhållanden och marknadsläget. Utrymme för framtida förändringar borde lämnas i planeringen.

När det gäller planerna för nyttjande och vård av fiskeriområdena kommenterades att de borde utnyttjas tydligare än i dag som utgångsmaterial för havsplaneringen. Utöver forskningsdata behövs dessutom information från fiskeriområdena, kommersiella fiskare, vattenområdenas ägare och andra lokala aktörer.

Det föreslogs att terminologin preciseras: I stället för ”yrkesfiske” borde man använda begreppet ”kommersiellt fiske”; ”nätfiske” borde vid behov ersättas med ”småskaligt kustfiske” och den automatiska hänvisningen till öppet hav borde strykas i samband med trålning. När det talas om fiske bör man även i övrigt precisera vilken form av fiske som avses.

Samordning av fiske och havsbaserad vindkraft

I kommentarerna lyftes det fram att verksamhetsförutsättningarna för fiske borde beaktas redan vid planeringen av områden för havsbaserad vindkraft. Viktiga fångstområden och förbindelserna mellan hamnar och fångstområden bör tryggas, medan konsekvenserna för det kommersiella fisket bör bedömas för varje projekt.

Kunskaperna om effekten av havsbaserad vindkraft på fiskarnas beteende, fortplantningsområden, vandringsleder och fisket ansågs fortfarande vara bristfälliga. Dessa effekter bör utredas under projektens hela livscykel.

Särskild uppmärksamhet efterfrågades när det gäller de gemensamma och kumulativa konsekvenserna av olika projekt och funktioner. Flera vindkraftsområden, farleder, kablar och andra användningsbegränsningar kan tillsammans fragmentera fiskeområdena, försämra tillgängligheten och minska det utrymme som är tillgängligt för fiske, även om konsekvenserna av ett enskilt projekt skulle se små ut.

I kommentarerna om Bottniska viken betonades vikten av dialog med aktörer inom fiskerinäringen. Samtidigt föreslogs att den havsbaserade vindkraften och flera fiskeformer eventuellt samordnas med hjälp av områdesspecifik planering och forskningsdata.

Försörjningsberedskapen och fiskerinäringens värdekedja

I kommentarerna lyftes det fram att det med tanke på försörjningsberedskapen inte räcker att enbart identifiera fångstområden på kartan. Verksamhetsförutsättningarna för fiskehamnar, landningsplatser, landstigningsplatser, mottagning av fisk, förädling, transporter samt väg- och sjöförbindelser bör också tryggas.

Det påpekades också att kustfiskets produktionsförmåga inte kan byggas upp först under undantagsförhållanden, eftersom yrkesskickligheten, fiskeutrustningen, fungerande fångstområden och hanteringskedjorna måste bevaras under normala förhållanden.

När det gäller fiskehamnarnas betydelse framhölls att deras betydelse inte bör bedömas enbart utifrån nuvarande fångstmängder eller antalet användare, eftersom även små hamnar kan ha en strategisk betydelse för kustfiskets fortlevnad, användningen av lokalt fångad fisk och försörjningsberedskapen.

Fritidsfiske och fisketurism

Enligt kommentatorerna borde fritidsfisket tydligare identifieras som en egen bred användningsform i havsområdet, inte bara som en del av turism och rekreation. Fritidsfisket ansågs ha en betydande social, kulturell och regional ekonomisk betydelse, särskilt i Skärgårdshavet.

I kommentarerna framkom dessutom ett behov av att beakta inte bara det kommersiella fisket, utan i större utsträckning även fritidsfisket och fiskeguideverksamheten i planeringen. Deras verksamhetsförutsättningar påverkas förutom av fiskbestånden även av strändernas tillgänglighet, sjösättningsplatserna, möjligheterna till strandfiske och de begränsningar som andra användningsformer medför.

I kommentarerna om privatägande föreslogs å andra sidan en begränsning av fritidsfisket i situationer där man upplevde att det stör det egna fisket eller näringsverksamheten för den som äger vattenområdet.

Fiskebegränsningar och skydd av vilda fiskbestånd

För att stärka de vilda fiskbestånden föreslogs att fiskarnas lekområden tryggas och antalet områden med fiskeförbud i områden med strikt skydd utökas.

I kommentarerna lyftes det också fram att livskraftiga fiskbestånd, god vattenstatus, fungerande fortplantningsområden samt hållbart kommersiellt fiske, fritidsfiske och fiskeguideverksamhet inte behöver stå i strid med varandra, utan att de kan genomföras på den marina miljöns villkor.

Dessutom ansågs tryggandet av rovfiskarnas fortplantningsområden stödja såväl fiskerinäringen som balansen i vattenekosystemet och vattenkvaliteten.

Observationer rörande kartor och enskilda objekt

I kommentarerna påpekades att kartbeteckningarna för områden som är viktiga för fisket inte bör tolkas som uttömmande. Ett område som just nu är av mindre betydelse kan bli ett viktigt fiske- eller fortplantningsområde i framtiden när fiskbestånden, vattnets status eller livsmiljöerna förändras.

Beaktande av responsen

I kommentarerna betonades fiskerinäringens betydelse för kustområdenas livskraft, försörjningsberedskapen och en hållbar användning av den marina miljön. Särskilt beaktandet av fiskbeståndens livsmiljöer, fortplantningsområden och vandringsleder, verksamhetsförutsättningarna för kust- och fritidsfiske samt samordningen av olika marina funktioner lyftes fram. Dessa synpunkter är viktiga och beaktas i beredningen av havsplanen.

Havsplaneringen är till sin natur en strategisk och översiktlig planering där man granskar användningen av havsområdet som helhet och samordningen av olika funktioner, miljövärden och samhälleliga mål.

Anmärkningar som gäller kartmaterialet granskas under den fortsatta beredningen. Beteckningarna på plankartorna är översiktliga och beskriver inte uttömmande alla nuvarande eller framtida områden som är viktiga för fisket.

I planen går det inte att avgöra placeringen av enskilda projekt eller detaljerade nyttjanderättsfrågor mellan olika verksamhetsområden. Istället identifierar man centrala behov av områdesanvändning, eventuella samordningsbehov och långsiktiga utvecklingstrender. Närmare områdesspecifika lösningar och konsekvensbedömningar görs i senare planläggnings-, planerings- och tillståndsförfarandena.

Planerna för nyttjande och vård av fiskeriområdena utgör en viktig lokal informationskälla om fiskerinäringens verksamhetsförutsättningar och vården av fiskbestånden. I havsplaneringen betraktas utnyttjandet av dem som en värdefull del av kunskapsunderlaget. Det finns många planer för nyttjande och vård av havs- och kustområdet. Innehållet i dem och det tillgängliga materialet varierar avsevärt mellan olika områden och informationen i dem är i de flesta fall inte tillgänglig som enhetlig geografisk information. Havsplaneringen granskas på nationell och strategisk nivå. Därför går det inte att presentera eller använda detaljerade uppgifter om nyttjande- och vårdplanerna som de är på plankartan. Beaktandet av lokal information och fiskeriområdenas sakkunskap betraktas dock som en viktig del av växelverkan i planeringen och utvecklingen av kunskapsunderlaget.

I den fortsatta beredningen av planeringen granskas kommentarerna om fiskerinäringen på havsplaneringsnivå både för hela havsområdet och för respektive planeringsområde. Det gäller

bl.a. fiskbeståndens livskraft, målet om god vattenstatus, fritidsfiske och fisketurism, försörjningsberedskapen och fiskerinäringens värdekedja samt samordningen av hållbart fiske och andra funktioner. Fiskerinäringstermerna som används i texten revideras.

Vattenbruk

Responsen om vattenbruket var starkt uppdelad i två olika synvinklar: en del ansåg att fiskodlingen underskattades och fick för lite uppmärksamhet med tanke på försörjningsberedskapen, självförsörjningen och kustens livskraft, medan andra tyckte att den strider mot målen om minskad eutrofiering och målen för vatten- och havsvård.

I kommentarerna betonades vattenbrukets betydelse för produktionen av inhemsk fisk, livsmedelstryggheten, försörjningsberedskapen och kustområdenas livskraft. Man ville att planen skulle möjliggöra en hållbar utveckling av branschen även i framtiden.

Å andra sidan uttryckte man en oro över vattenbrukets näringsbelastning och dess förenlighet med målen för vatten- och havsvården. Vikten av att ta hänsyn till miljökonsekvenserna betonades särskilt när det gäller Skärgårdshavet och andra områden som drabbats av eutrofiering.

Dessutom lyftes det fram en oro över att en del av de potentiella vattenbruksområdena ligger i närheten av naturskyddsområden, Natura-områden, områden som är värdefulla för fågelbeståndet eller andra viktiga naturvärden.

Aktörerna inom fiskodling betonade att planen borde beakta hela produktionskedjan, inklusive yngelodling, vinterförvaringsområden, logistik och befintliga produktionsanläggningar på ett bättre sätt än i dag. Dessutom konstaterades att dagens fiskodlingsanläggningar utgör en ansenlig del av branschens verksamhetsmiljö och att de borde synas tydligare än i dag i planeringen.

Dessutom framfördes ett behov av att granska vattenbruket på ett jämlikt sätt i förhållande till marina användningsformer, såsom havsbaserad vindkraft, turism, fiske och naturvård. En del tyckte att planeringslösningarna verkar prioritera vissa verksamhetsområden på andras bekostnad.

I responsen framhävdes också en oro kring vissa teman, såsom konsekvenserna för turismen, landskapet, användningen av fastigheter, lokala näringar samt gränsöverskridande miljökonsekvenser.

Beaktande av responsen

I havsplaneringen anvisas med beteckningen Vattenbruk potentiella områden för vidareodling av fisk som strategiska beteckningar av allmän karaktär. Den nuvarande vattenbruksverksamheten anvisas inte direkt med beteckningarna. Naturresursinstitutets utkast till plan för lokaliseringsstyrning av fiskodling (2025) har granskats som preliminär informationskälla, men lösningarna i det preliminära planutkastet baseras huvudsakligen på den gällande planen för lokaliseringsstyrning (2014) och beteckningarna i den nuvarande havsplanen.

Den nya planen för lokaliseringsstyrning av vattenbruket i havsområdet gäller som tidigare endast vidareodling av fisk. Vi förväntar oss att planen för lokaliseringsstyrning färdigställs för hela Finland under hösten 2026. Därefter avgör man vilket kunskapsunderlag som ska användas för vattenbruket i utkastet till havsplan.

De potentiella vattenbruksområden som identifierats i havsplanen grundar sig på en långsiktig strategisk granskning. Utvecklingsförutsättningarna för områdena ska bedömas i förhållande till

målen om god miljöstatus i den marina miljön samt målen för vatten- och havsvården, vilka utgör ett centralt ramvillkor för utvecklingen av havsområdenas användning.

Vattenbrukets betydelse som en del av produktionen av inhemsk fisk, försörjningsberedskapen och kustregionernas livskraft identifieras i havsplaneringen. Möjligheterna att utveckla vattenbruket granskas som en del av helheten av marina näringar.

I den fortsatta beredningen granskas möjligheterna att beskriva verksamhetsområdet på ett mer övergripande sätt, med beaktande av den allmänna granskningsnivån i havsplaneringen.

Målen för havsvården utgör en central utgångspunkt för havsplaneringen, och möjligheterna att utveckla vattenbruket diskuteras i förhållande till de regionala miljöförhållandena och den tillgängliga informationen.

I havsplaneringen strävar man alltjämt efter att identifiera både möjligheterna att utveckla näringsverksamheter och ramvillkoren för naturmiljön på strategisk nivå. Vattenbrukets potential koncentreras till det öppna havsområdet på grund av vattnens status.

Vikten av att samordna de marina funktionerna granskas alltjämt i det fortsatta arbetet som en del av det centrala målet för havsplaneringen att samordna olika användningsformer i havsområdet.

Respons om planeringsområdena:

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

Man såg en betydande utvecklingspotential för vattenbruket i området. Man tyckte det var bra att de nuvarande anläggningarna beaktats. När det gäller Kalajokiområdet borde vattenbrukets ställning i förhållande till andra användningsformer granskas mer jämlikt.

Beaktande av responsen

Planen för lokaliseringsstyrning av fiskodling som färdigställs hösten 2026 beaktas i havsplaneringen. Samtidigt granskas de regionala lösningarna på nytt. Lösningarna för Norra Österbotten baseras fortfarande på den gamla planen för lokaliseringsstyrning som publicerades 2014.

Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet

I kommentarerna framhölls att hela produktionskedjan och de nuvarande anläggningarna borde beaktas bättre. Flera kommentarer uttryckte dessutom en oro över vattenbruksbeteckningen i Hyppeis-Järvis. Oron gällde i synnerhet Natura 2000-områdena i närheten av området, Skärgårdshavets nationalpark, fågelvärden samt eventuella konsekvenser för turismen, rekreationsanvändningen och vattnens status.

Beaktande av responsen

Planen för lokaliseringsstyrning av fiskodling som färdigställs hösten 2026 beaktas i havsplaneringen. Samtidigt granskas de regionala lösningarna på nytt. Lösningarna för södra delen av Skärgårdshavet och Bottenhavet baseras fortfarande huvudsakligen på planen för lokaliseringsstyrning som publicerades 2014.

Finska viken

I kommentarerna påpekades att få områden har märkts ut för vattenbruk och att potentialen för närproducerad mat inte har identifierats. Dessutom konstaterades att områden för yngelodling och vinterförvaringsplatser saknas i det preliminära planutkastet.

Å andra sidan ansågs målet att öka vattenbruket i Finska viken strida mot behovet av att minska näringsbelastningen. Bättre motiveringar till på vilka grunder vattenbruksområdena i Nyland har anvisats efterlystes också.

Beaktande av responsen

I havsplaneringen anvisas med beteckningen Vattenbruk potentiella områden för vidareodling av fisk som strategiska beteckningar av allmän karaktär. Den nuvarande vattenbruksverksamheten anvisas inte direkt med beteckningarna. Som informationskälla för beteckningarna i planen har man använt Naturresursinstitutets utkast till plan för lokaliseringsstyrning av fiskodling (2025), men lösningarna i det preliminära planutkastet för Nyland baseras fortfarande på den gällande planen för lokaliseringsstyrning (2014) och beteckningarna i den nuvarande havsplanen.

Den nya planen för lokaliseringsstyrning av vattenbruket i havsområdet gäller som tidigare endast vidareodling av fisk. Vi förväntar oss att planen för lokaliseringsstyrning färdigställs för hela Finland under hösten 2026. Därefter avgörs vilket kunskapsunderlag som ska användas för vattenbruket i utkastet till havsplan.

4.3. Energi

Energiproduktion

I kommentarerna betraktades det som positivt att havsplanen identifierar den havsbaserade vindkraftens centrala betydelse för den rena omställningen, energisäkerheten, elektrifieringen av industrin, vätgasekonomin, försörjningsberedskapen och kustområdenas livskraft samt Bottniska vikens betydande potential för utveckling av havsbaserad vindkraft. Det ansågs viktigt att anvisa tillräckliga områden för havsbaserad vindkraftsproduktion för att möjliggöra investeringar. Samtidigt betonades att havsplanen inte bör styra vindkraftsprojekten onödigt långt från kusten, eftersom avståndet ökar kostnaderna och kan göra projekten svårare att genomföra.

Vid sidan av de positiva synpunkterna kom det också kritiska synpunkter främst på den havsbaserade vindkraftens konsekvenser för naturen. I det preliminära utkastet till havsplan presenteras flera energiproduktionsområden som åtminstone delvis ligger i områden med stor risk för betydande skadliga konsekvenser för fågelbeståndet. Osäkerheter kring konsekvenserna lyftes också fram och man ansåg att en försämrad havsmiljö inte ska godtas med hänvisning till klimat- och energiargument.

Att SYKE:s rapport ”Itämeren toimintasuunnitelman sensitiiviset lintualueet Suomen merialueella – Linnuston huomiointi tuulivoimala-alueiden suunnittelussa merelle” inte beaktas i havsplanen betraktades som en avsevärd brist. Enligt rapporten bör havsbaserad vindkraft inte placeras i Sydösterbottens territorialvatten på grund av de betydande konsekvenserna för fågelbeståndet. Byggande borde även undvikas i territorialvattnen på andra håll längs Bottniska vikens kust. Enligt SYKE:s rapport och MeriTV-utredningen kan skador på fågelbeståndet och den övriga marina naturen bättre undvikas genom att placera produktionen på öppet hav i Finlands ekonomiska zon.

I kommentarerna framhävdes en samordning av havsbaserad vindkraftsproduktion och andra användningsformer i havsområdet. Särskilt när det gäller Bottenviken betonades vikten av att trygga sjösäkerheten och förutsättningarna för verksamhet året om. Huvudlederna och deras infartsleder, ett tillräckligt navigationsutrymme och vintersjöfartens föränderliga rutter bör beaktas i havsplaneringen. Handelsfarlederna bör hållas öppna. Samordningen bör ske proaktivt,

över projekt- och landsgränserna samt i dialog med olika intressenter, så att även projektens kumulativa och gränsöverskridande konsekvenser kan beaktas.

I kommentarerna lyftes även fram att hänsyn bör tas till långt framskridna projekt för havsbaserad vindkraft och de områden för energiproduktion som anvisats i planläggningen när havsplaneringen görs.

I närheten av gränsen mellan Finlands och Sveriges ekonomiska zoner betonades vikten av att beakta de sammantagna konsekvenserna av användningen av ländernas havsområden. Det påpekades att man bör undvika att placera områden för energiproduktion i närheten av den ekonomiska zonens mittlinje och att ett fritt avstånd på cirka tre sjömil i regel bör lämnas mellan energiproduktionsområdena och den ekonomiska zonens yttre gräns. På så sätt skulle man också bidra till att bevara de enhetliga trafikeringsområden som sjöfarten behöver.

I kommentarerna betonades också att man i planeringen bör ta bättre hänsyn till gränsen mellan den ekonomiska zonen och territorialvattnen, eftersom det på grund av skillnaderna i tillståndsförfarandena mellan områdena är osannolikt att havsbaserad vindkraft skulle placeras på båda sidor om gränsen.

Dessutom påpekades att energiproduktionsområdena, för tydlighetens skull, bör omfatta alla havsbaserade vindkraftsområden inom den ekonomiska zonen. Detta uppfylls i övrigt i det preliminära utkastet till havsplan med undantag för området Bottenhavet öst.

Beaktande av responsen

I havsplanen identifieras potentiella områden för utveckling av havsbaserad vindkraft när det gäller energiproduktion. Vid identifieringen av potentiella områden har man beaktat bland annat sjöfartsområden, Natura 2000-områden och andra naturvärden, landskapsvärden samt försvarets behov. Planlösningarna bygger på ett omfattande samarbete med intressenter.

Havsplanen är översiktlig och strategisk, och därför kan avgränsningarna av energiproduktionsområden skilja sig från de mer detaljerade områdesreserveringarna i landskaps- och generalplanerna. De identifierade områdena ligger huvudsakligen till havs och längre bort från kusten. I planeringsprincipen för beteckningen Energiproduktion står att det är viktigt att beakta fisket och andra maritima näringar, sjöfarten, rekreationsanvändningen och turismen, landskaps-, natur- och kulturvärdena samt försvaret i utvecklingen av den havsbaserade vindkraften. Dessutom ska man beakta förbindelsebehoven i samband med energiöverföring i havsområdena och anslutning till det nationella stomnätet.

I den preliminära havsplanen har man anvisat de områden för havsbaserad vindkraft som presenteras i landskapsplanerna. Man har inte kunnat beakta utredningen om sensitiva fågelarter vid utarbetandet av Österbottens landskapsplan 2050, eftersom utredningen ännu inte hade publicerats då. Vasa förvaltningsdomstol har avbrutit verkställandet av Österbottens landskapsplan 2050 till den del områden för havsbaserad vindkraft anvisas i planen. Förvaltningsdomstolens slutliga beslut beaktas när utkastet till havsplan utarbetas.

Man bör också komma ihåg att den slutliga placeringen av havsbaserad vindkraft inte avgörs i havsplaneringen, utan att man identifierar potentiella områden för havsbaserad vindkraft. Närmare utredningar, även när det gäller fågelbeståndet, görs i samband med den mer detaljerade planeringen.

Avgränsningarna av energiproduktionsområden revideras så att avståndet mellan energiproduktionsområdena och gränsen till den ekonomiska zonen i regel är minst cirka tre sjömil. På så sätt beaktar man samordningen av den gränsöverskridande havsplaneringen samt sjöfartens, inklusive vintersjöfartens, behov på ett bättre sätt.

Hur gränsen mellan den ekonomiska zonen och territorialvattnen ska beaktas ur ett tillståndsgivningsperspektiv kommer att granskas på nytt i förhållande till energiproduktionsområdena under planutkastfasen.

I utkastet till plan kommer man även att utvärdera genomförandemetoden vad gäller täckningen av vindkraftsområdet Bottenhavet öst, som ligger inom den ekonomiska zonen, i förhållande till energiproduktionsmarkeringen.

Energiöverföring

I kommentarerna betraktades det som positivt att de elöverföringsförbindelser som havsbaserad vindkraft förutsätter har beaktats i havsplanen. Dessutom lyftes behovet av att utveckla stamnätet på fastlandet fram, samtidigt som man underströk att de nödvändiga förstärkningarna av stamnätet inte enbart ska begränsas till kustregionen.

I kommentarerna lyftes en osäkerhet kring hur elöverföringsförbindelserna ska presenteras fram, eftersom det ännu inte går att säga i det nuvarande planeringsskedet vart den producerade elen slutligen kommer att överföras. Lösningarna preciseras i takt med att projektet fortskrider och beror också i hög grad på utvecklingsplanerna och tidtabellerna för Fingrids stamnät.

I stället för de exakta överföringsrutter som anvisas i havsplanen skulle det vara mer ändamålsenligt att anvisa förbindelsebehoven och eventuella förbindelseriktningar för elöverföringen. Dessutom är det osäkert hur de elöverföringsförbindelser som anvisats som gemensamma för flera projektområden ska genomföras, eftersom projekten kan genomföras vid olika tidpunkter och av olika aktörer.

Dessutom betonades det i kommentarerna att havsplanen inte bör vara alltför detaljerad eller förutbestämmande i situationer där potentiella områden för den havsbaserade vindkraftens infrastruktur överlappar till exempel fiskeområden eller ekologiska förbindelser. Dessa ska samordnas och konsekvenserna ska bedömas närmare för varje projekt i MKB-förfaranden och i senare tillstånds- och planeringsskeden.

Beaktande av responsen

Havsplanen är en strategisk och översiktlig plan, och syftet med de energiöverföringsförbindelser som presenteras i den är inte att fastställa slutliga rutter eller lösningar för elöverföring. Med energiöverföringsbeteckningen anvisas generellt både befintliga energiöverföringsförbindelser och framtida behov av energiöverföringsförbindelser. Beteckningen kan också avse olika energiformer och beskriva både el- och gasnätet. Beteckningen som anvisar framtidens behov av förbindelse anger således i första hand behovet av att ansluta energiproduktionsområdet till energiförsörjningsnätet. Den tar inte ställning till förbindelsens exakta läge, genomförandesätt eller anslutningspunkt på fastlandet. Dessa lösningar preciseras i den senare projektplaneringen och tillståndsförfarandena.

Även då förbindelsebehov har anvisats för två eller flera energiproduktionsområden i havsplanen innebär inte beteckningen att energiöverföringen i områdena ska genomföras som en gemensam överföringsförbindelse. Förbindelserna kan genomföras som flera separata förbindelser enligt

projektens genomförande, tidtabeller och tekniska lösningar. I den mån det är möjligt är det dock ändamålsenligt att utreda placeringen av förbindelserna i samma kabelkorridor under den fortsatta planeringen för att minska det utrymme som krävs för energiöverföringen och konsekvenserna som det medför.

Stamnätet måste stärkas även utanför kustområdena. Havsplanen presenteras schematiskt, och syftet är att lyfta fram att de energiproduktionsområden som anvisas i planen ska integreras i det nationella och transeuropeiska energiförsörjningsnätet. I havsplanen anvisas dessutom på en övergripande nivå de energiöverföringsförbindelser på fastlandet som förbinder Finlands olika havsområden med varandra.

Enligt planeringsprincipen för energiöverföringsbeteckningen är det viktigt att beakta konsekvenserna för havsmiljön och kulturarvet under vatten samt kustzonens värden i utvecklingen av energiöverföringsförbindelserna. Energiöverföringsförbindelserna ska samordnas med andra former av områdesanvändning i kustzonen. Den närmare placeringen av förbindelserna och samordningen med andra funktioner avgörs utifrån de utredningar och den konsekvensbedömning som behövs i projektplaneringen.

Respons om planeringsområdena:

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

I kommentarerna betonades att verksamhetsförutsättningarna för sjöfart året runt och försörjningsberedskapen bör tryggas vid avgränsningen av energiproduktionsområdet på grund av de krävande isförhållandena i Bottenviken. Ur sjöfartssynpunkt är det planerade omfattande energiproduktionsområdet väster om Karlö problematiskt, eftersom det skulle störa en för vintersjöfarten viktig farled samt placeras vid lotsplatsen Uleåborg W-lotsplatsen och den lotsled som betjänar hamnarna i Kemi och Uleåborg. Avgränsningen av energiproduktionsområdet bör motsvara området ”Bottenvikens norra”, som föreslås av ANM och där dessa synpunkter har beaktats.

Seljänsuunmatala östra och Seljänsuunmatala västra, som ligger i territorialvattnen, bör avgränsas så att de motsvarar de faktiska projektområdena.

I Bottenviken bör man dessutom beakta fåglarnas huvudsakliga flyttstråk och östersjövikarens förekomst- och fortplantningsområden. På grund av de svårförutsägbara kombinerade effekterna av havsbaserad vindkraft och vintersjöfart på isutbredningen föreslogs också i kommentarerna att man ska iaktta försiktighetsprincipen.

Bakgrundsmaterialet till havsplanen nämner internationellt och nationellt viktiga fågelområden. Enligt kommentarerna är det viktigt att beakta fågelområdena när man samordnar den marina naturens mångfald och produktionen av förnybar energi. Närpes-Korsnäs-grunden är ett av de viktigaste områdena för sjöorre i världen och ett av de viktigaste områdena för svärta i Europa. Trots det innehåller planen en områdesreservering för energiproduktion i detta område.

Områden för havsbaserad vindkraft i Korsnäs och Edith bör presenteras som separata helheter och deras separata energiöverföringsförbindelser bör beaktas.

I kommentarerna påpekades att det behov av energiöverföringsförbindelse över Kvarken till Sverige som anvisats i havsplanen inte ingår i Fingrids eller Svenska Kraftnäts utvecklingsplaner. Tidigare utredningar har visat att denna förbindelse är mindre effektiv än den södra

havskabelförbindelsen Fennoskan och Aurora-förbindelsen, som byggdes som en luftledning i norr.

Beaktande av responsen

De avgränsningar av energiproduktionsområdet som anvisas i utkastet till havsplan revideras så att området, med beaktande av handelssjöfartens och lotsväsendets behov samt planeringsnoggrannheten, avgränsas så att det motsvarar ”Bottenviken norra”, som föreslagits av ANM.

Områdena Seljänsuunmatala östra och Seljänsuunmatala västra i Norra Österbottens territorialvatten som föreslås i landskapsplanen avgränsas separat i havsplanen på grund av farleden, men presenteras i allmänna drag.

I det preliminära utkastet till havsplan anvisades ekologiska förbindelser och betydelsefulla naturvärden under vatten. Naturskyddsområdena och andra naturvärden har beaktats vid valet av planeringslösningar och anvisandet av annan användning av havsområdena. Detta förfarande har väckt uppmärksamhet. Behandlingen av naturvärdena som helhet och sättet att framställa dem i havsplanen granskas i samband med beredningen av planutkastet. Nationellt och internationellt viktiga fågelområden ingår i den helhet som naturvärdena utgör. De ska beaktas i den detaljerade planeringen av områden för havsbaserad vindkraft och i projektutvecklingen. Detsamma gäller de huvudsakliga flyttstråken för fågelbeståndet och östersjövikarens förekomst- och förökningsområden.

I havsplanen anvisas potentiella områden för utveckling av havsbaserad vindkraft när det gäller energiproduktion. Beteckningen innebär inte att områdena för havsbaserad vindkraft i Korsnäs och Edith skulle ha slagits samman till ett område, utan att området i sin helhet är ett potentiellt område för havsbaserad vindkraft.

Energiöverföringsbeteckningen anvisar förbindelsebehov i anslutning till energiöverföring på ett allmänt plan och tar inte ställning till exakt läge, genomförandesätt eller anslutningspunkt på fastlandet. Även då förbindelsebehov har anvisats för två eller flera energiproduktionsområden i havsplanen innebär inte beteckningen att energiöverföringen i områdena ska genomföras som en gemensam överföringsförbindelse.

Frågan om hur aktuell beteckningen för förbindelsebehov i Kvarken är togs upp till diskussion med Fingrid. Det framkom inga grunder för att stryka beteckningen, eftersom det fortfarande handlar om en långsiktig utvecklingsmöjlighet. I utkastet till havsplan anvisas alltså förbindelsebehov i anslutning till energiöverföring till Sverige, både över Kvarken och från Korsnäsområdet.

Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet

Mellan de två energiproduktionsområdena i Bottenhavets mellersta del går en huvudtrafikled i nord-sydlig riktning. Enligt kommentarerna skulle placeringen av områden för havsbaserad vindkraft på båda sidor om leden minska navigationsutrymmet och försämra sjösäkerheten. Om två energiproduktionsområden anvisas för området bör avståndet mellan dem utökas med minst två sjömil. Alternativt borde områdena placeras så att de inte ligger mittemot varandra på var sin sida av huvudleden.

Enligt kommentarerna är det långsiktiga utredningsområdet som presenteras i det preliminära utkastet till havsplan inte lämpligt för energiproduktion. Området har betydelsefulla naturvärden,

är livligt trafikerat och viktigt med tanke på försvaret och säkerheten. I kommentarerna föreslogs att området stryks från utkastet till havsplan.

Det kommenterades dessutom att det är svårt att fastställa en energiöverföringsförbindelse från det långsiktiga utbredningsområdet, eftersom ledningssträckningen skulle gå genom nationalparkerna i Skärgårdshavet och ligga i ett område med betydande naturvärden.

Beaktande av responsen

Avgränsningarna av energiproduktionsområdena i mellersta Bottenhavet revideras så att avståndet mellan områdena utökas med cirka två sjömil. Med ändringen säkerställer man bättre funktionalitet, navigeringsutrymme och sjösäkerhet för den nord-sydliga huvudled som löper mellan områdena.

Det långsiktiga utredningsområdet för energiproduktion söder om Åland stryks från utkastet till havsplan. Samtidigt avbryts energiöverföringsförbindelse från det aktuella området till fastlandet.

Finska viken

I responsen konstaterades att det vore bra att märka ut den planerade elöverföringsförbindelsen Estlink 3 mellan Finland och Estland som en förbindelse på kartan, även om sträckningen ännu inte har valts. Man ville även att befintliga förbindelser särskiljs från planerade förbindelser i plankartans energiöverföringsbeteckningar för tydlighetens skull.

Beaktande av responsen

I Finska vikens havsområde föreslås även i fortsättningen två översiktliga energiöverföringsförbindelser. Ur säkerhetssynpunkt redovisas inte exakta rör- och kabelförbindelser på plankartan. Två streckade linjer beskriver fem olika förbindelser: nuvarande Estlink 1, 2 och Balticconnector samt de planerade förbindelserna Estlink 3 och behovet av förbindelse för överföring av vätgas till den europeiska marknaden.

Linjerna beskriver förbindelsernas startpunkter, den östra förbindelsen från Sköldvik och den västra förbindelsen från Ingå/västra Nyland. Lösningen kommer att beskrivas närmare på beteckningskortet och i plantexterna och indelningen i befintliga och planerade förbindelser kommer att förtydligas. I fortsättningen kommer havsplanens karttjänst också att erbjuda stöd för tolkning av kartan, då man får fram objektets namn och en närmare beskrivning genom att klicka på kartbeteckningarna.

4.4. Sjötrafik inkl. hamnar

I kommentarerna om trafik betonades att man bör trygga de nuvarande och framtida verksamhetsförutsättningarna för handelssjöfarten, skärgårdstrafiken och hamnarna samt trafiksystemets funktion i havsplaneringen. Statens farleder, deras utvecklingsmöjligheter och ett tillräckligt navigationsutrymme ska bevaras.

Dessutom lyftes det fram att det kan finnas naturmiljövärden i de områden som anvisats för trafik som kan begränsa dem: Dessa förutsätter då en bedömning från fall till fall. I havsplaneringen bör man enligt kommentarerna också beakta beredskapen för olje- och kemikalieolyckor. Dessutom föreslogs att EU:s nya hamnstrategi beaktas som en del av hamnarnas och sjötrafikens framtida verksamhetsmiljö.

Beaktande av responsen

I havsplaneringen identifieras betydande trafikerade områden som sjöfartsområden.

Som sjöfartsområden anvisas huvudsakligen handelssjöfartsleder av klass 1 och andra livligt trafikerade havsområden. Sjöfartsområdena har utformats så att de följer de faktiska trafikflödena och speciellt de tätaste och mest etablerade färdriktningarna. Sjötrafikområdena identifierar trafikflödenas viktigaste huvudriktningar och knutpunkter. De beskriver inte enskilda rutter eller farleder, utan även större funktionella zoner. I bakgrundsmaterialet till havsplanen presenteras handelssjöfartsleder av klass 1 och 2.

Enligt planeringsprincipen för sjöfartsområdet är det viktigt att beakta de framtida behoven inom sjöfarten och den maritima logistiken samt förutsättningarna för en säker sjöfart i utvecklingen av sjöfartsområdena.

Beredskap för olje- och kemikalieolyckor är inte en direkt del av havsplaneringen.

EU:s nya hamnstrategi beaktas i den fortsatta planeringen.

Vintersjöfart

I kommentarerna lyftes det fram att sjötrafiken under vinterförhållanden inte är begränsad till de rutter som vanligtvis används under den isfria delen av året eller till farledernas omedelbara närhet. Isbrytarna assisterar handelsfartyg till och från hamnarna enligt det rådande isläget. Assistansrutterna beror bland annat på isfältets struktur, packisen, vinden och ismassornas rörelser. Därför betonades i kommentarerna att en säker och effektiv vintersjöfart förutsätter tillräckligt omfattande, enhetliga och alternativa trafikeringsområden.

Beaktande av responsen

De särskilda krav som ställs på vintersjöfarten har identifierats i havsplaneringen, särskilt i förhållande till områden för havsbaserad vindkraft. I havsplaneringen identifieras områden med ökad betydelse för alternativa fartygsleder, särskilt under vinterförhållanden, som särskilda områden för vintersjöfart.

Med beteckningen Särskilt område för vintersjöfart anvisas generellt områden som kan fungera som alternativa rutter i varierande väder- och isförhållanden vintertid. De områden som är viktiga för vintersjöfarten grundar sig på de alternativa rutter (redundant routes) för sjötrafiken som identifierats i Traficoms utredning (13/2025).

Enligt planeringsprincipen för särskilt område för vintersjöfart är det viktigt att trygga ett tillräckligt navigationsutrymme för sjötrafiken under varierande väder- och isförhållanden vintertid. Havsbaserad vindkraft är det tema som ska samordnas, särskilt i fråga om vintersjöfart.

Respons om planeringsområdena:

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

I kommentarerna lyftes det fram att man måste beakta den flexibilitet som krävs för sjöfart året runt i Bottenviken, eftersom isbrytarnas assistansrutter varierar beroende på is- och väderförhållandena. Enligt kommentarerna bör man trygga tillräckligt med fritt handlingsutrymme för att säkerställa en säker och smidig trafik, särskilt mellan Bottenvikens huvudtrafikområde och kustfarleden Brahestad–Uleåborg–Kemi samt i gränszonen mellan Finlands och Sveriges ekonomiska zoner.

I kommentarerna ansågs beteckningen Särskilt område för vintersjöfart, som presenteras i det preliminära utkastet till havsplan, vara viktig för sjöfarten och för försörjningsberedskapen och

den övergripande säkerheten. Beteckningen föreslås också användas norr om det potentiella området för havsbaserad vindkraft, ”Bottenviken norr”, som planerats av ANM för att anvisa en för vintersjöfarten viktig förbindelse i öst-västlig riktning mellan Bottenvikens huvudtrafikområde och kustleden Brahestad-Uleåborg-Kemi.

I det preliminära utkastet till havsplan anvisas ett sjöfartsområde norr om Hanhikivi i Pyhäjoki mot farleden som leder till Brahestads hamn. Sjöfartsområdet bör snarare anvisas mot öppet hav från den väst-östliga handelssjöfartsleden, söder om det närmaste området som reserverats för havsbaserad vindkraft, mot Hanhikivi.

I responsen framfördes att hamnarna i Vasa, Jakobstad och Kristinestad borde bli en del av det övergripande TEN-T-nätet.

Beaktande av responsen

I Bottenviken har den flexibilitet som krävs för sjöfart året runt identifierats i havsplanen. Isförhållandena på vintern nämns som särdrag och tyngdpunkt för planeringsområdet i norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken. Det nämns också att isförhållandena kan kräva rutter som avviker från huvudlederna. Därför är ett tillräckligt navigationsutrymme och alternativa rutter centrala för sjösäkerheten. I havsplanen bevaras tillräckligt med fritt handlingsutrymme för att säkerställa en säker och smidig trafik.

Möjligheten att utvidga beteckningen Särskilt område för vintersjöfart utreds.

I den preliminära havsplanen anvisas, i stället för Brahestadsleden, det sjöfartsområde som har anvisats Hanhikivi hamn från öppna havet vid handelssjöfartsleden, söder om det närmaste område som har reserverats för havsbaserad vindkraft.

I den gällande havsplanen och i det preliminära utkastet till havsplan som nu varit på kommentarsrunda presenteras endast de nuvarande hamnarna i stamnätet och det övergripande nätet enligt TEN-T-förordningen (2024) som TEN-T-hamnar på kartan. I responsen och i andra diskussioner har det framförts att man bör beakta de hamnar som har som mål att få TEN-T-status. Utifrån responsen kommer man att överväga alternativa framställnings- och beteckningssätt även för dessa hamnar.

Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet

I kommentarerna lyftes det fram att det finns ett särskilt stort tryck när det gäller att utveckla den havsbaserade vindkraften i Bottenhavet. Därför ser man ett behov av planeringslösningar som stödjer säkerheten även i Bottenhavet.

Beaktande av responsen

I det preliminära planutkastet presenterades transportkorridorer för beredskap på plankartan. Syftet med transportkorridorerna är att trygga kritiska trafikförbindelser mellan de nordiska länderna under alla förhållanden. De grundar sig på kommunikationsministeriets nordiska strategi för transportsystemberedskap (2026). Man kommer att komplettera planlösningen genom att i större utsträckning anvisa de förbindelsebehov som anges i utredningen.

När det gäller vintersjöfarten anvisas ingen kartbaserad lösning för Bottenhavet eftersom det saknas lämpliga utgångsuppgifter, men plantexterna kommer att kompletteras när det gäller temat.

Finska viken

I responsen betonades sjösäkerheten i Finska viken. Det ansågs viktigt att beakta Finska vikens särskilda ställning ur ett säkerhetsperspektiv och att bygga upp en gemensam lägesbild med hjälp av modern teknik. I det förändrade geopolitiska läget är det viktigt att utnyttja den befintliga lagstiftningen fullt ut, och om den nuvarande lagstiftningen är otillräcklig bör man driva på införandet av tydligare och strängare lagar.

I responsen fästes också uppmärksamhet vid servicenivån inom vintersjöfarten och isbrytningen, som inte lyftes fram lika starkt som i planerna för andra områden. Isförhållandena och isbrytningskapaciteten har stor betydelse i Finska viken, särskilt under stränga isvintrar. Det beror på områdets särdrag, som den brutna kusten, det grunda vattnet, den livliga sjötrafiken och säkerhetsläget.

Hamnarna hade enligt kommentatorerna beaktats på ett bra sätt. Det ansågs berömvärt att TEN-T-nätet anvisats tydligt och att hamnarnas mångsidighet lyfts fram. Det ansågs också bra att fungerande baklandsförbindelser och störningstålig logistik lyftes fram.

I responsen lyftes det fram att Lovisa hamn har som mål att bli en del av det övergripande TEN-T-nätet i och med utvecklingsprojekten.

Dessutom föreslogs att man överväger att anvisa Varvsfarleden, som är central för utbyggnaden av Nordsjö hamn, som en del av beteckningen Sjöfartsområde, som man har gjort i utkastet till Nylands VISION-plan.

När det gäller den marina industrin ansågs det viktigt att verksamheter som hör till det maritima klustret tolkas så brett som möjligt, så att man kan stödja branschens internationella framgång. Det konstaterades också att den marina industrin ingår i hamnbeteckningarna i planen för Finska viken och att den därför får en liten roll på plankartan i förhållande till dess nationella betydelse.

Beaktande av responsen

I det preliminära planutkastet presenterades transportkorridorer för beredskap på plankartan. Syftet med transportkorridorerna är att trygga kritiska trafikförbindelser mellan de nordiska länderna under alla förhållanden. De grundar sig på kommunikationsministeriets nordiska strategi för transportsystemberedskap (2026). Planlösningen kommer att kompletteras genom att de förbindelsebehov som framgår av utredningen anvisas i större utsträckning, inklusive en förbindelse från Västra Nyland. En funktionell förbindelse har anvisats söderut över Finska viken och inkluderar aspekter som rör beredskap och försörjningsberedskap. De lagstiftningsmässiga och tekniska detaljerna kan inte avgöras på havsplaneringsnivå, utan de ingår i de senare planerings- och tillståndsskedena.

När det gäller vintersjöfarten anvisas ingen kartbaserad lösning för Finska viken. Finska viken har farleder som ska underhållas i praktiken i hela havsområdet, och isbrytningssituationen skiljer sig från den i de norra områdena. Det finns inte heller några lämpliga utgångsuppgifter för att anvisa områden i Finska viken. Plantexterna kommer att kompletteras när det gäller det här temat.

I den gällande havsplanen och i det preliminära utkastet till havsplan som nu varit på kommentarsrunda presenteras endast de nuvarande hamnarna i stamnätet och det övergripande nätet enligt TEN-T-förordningen (2024) som TEN-T-hamnar på kartan. I responsen och i andra diskussioner har det framförts att man bör beakta de hamnar som har som mål att få TEN-T-status. Utifrån responsen kommer man att överväga alternativa framställnings- och beteckningssätt även för dessa hamnar.

4.5. Marin industri

När det gäller den marina industrin kom det endast respons om planen för Finska viken. I responsen ansågs det viktigt att de funktioner som ingår i det maritima klustret tolkas så brett som möjligt så att man kan stödja sektorns internationella framgång. Det konstaterades också att den marina industrin ingår i hamnbeteckningarna i planen för Finska viken och att den därför får en liten roll på plankartan i förhållande till dess nationella betydelse.

Beaktande av responsen

Utöver hamnarna behandlas marinindustrin i Finska viken endast i textdelarna. Verksamheten i Finska viken och Nyland är starkt koncentrerad till hamnarna, och därför är det lämpligt att samla funktionerna under samma beteckning. Det är inte ändamålsenligt att anvisa andra funktioner i anslutning till den marina industrin på kartan för hela havsplanen.

När planlösningen uppdateras kompletteras hamnarnas beteckningskort och plantexter så att de täcker verksamhetsområdet på ett så brett sätt som möjligt och framhäver den hamnrelaterade marina industrin.

4.6. Särskilda områden

I kommentarerna lyftes det fram att stora havsområden har reserverats för kärnkraftverk, spillvärme-, övnings- och testområden.

Det betraktades å andra sidan som en bra lösning, så länge man tar tillräcklig hänsyn till naturvärdena och tar tillvara spillvärmen så bra som möjligt.

När det gäller Hanhikivi kärnkraftverk i Pyhäjoki lyftes beteckningens omfattning fram. Dessutom efterfrågade man motiveringar till att beteckningen är så bred, alternativt ville att den begränsas och minskas.

I kommentarerna lyftes det också fram att utsläpp av spillvärme och varmt avloppsvatten i Finska viken försämrar vattenområdets tillstånd. Målet i havsplanen bör vara att den uppvärmning av vattendrag som industrin orsakar inte ska öka, och att den även ska kunna minska från nuvarande nivåer. Särskilda krav på värmeåtervinning och kylmetoder bör ställas på datacenter och vätgas-/metananläggningar.

Beaktande av responsen

Med beteckningen Särskilt område vill man i planen lyfta fram områden där man har identifierat särskilda och avvikande havsrelaterade funktioner samt faktorer som ska samordnas med andra funktioner eller andra faktorer som begränsar funktionerna. Särskilda områden kan vara till exempel kraftverk, datacenter och testområden för automationsfartyg. Beteckningarna för försvarsmaktens områden tas bort från de särskilda områdena och presenteras i planutkastets bakgrundsmaterial.

Havsplanen ställer inga direkta begränsningar på områdesanvändningen, men vid utvecklingen av områdena är det viktigt att beakta de begränsningar som särskilda funktioner ställer på andra funktioner. Det kan också finnas betydande potential för flerbruk och återvinning av spillvärme i områdena, vilket är bra att utreda i den mer detaljerade planeringen av områdena.

Beteckningarna för kärnkraftverk kommer att harmoniseras i alla planeringsområden så att de även omfattar kärnkraftverkens skyddszoner. Beteckningen för kärnkraftverk anvisas i planen så

att den även omfattar skyddszonen, eftersom bestämmelser som begränsar verksamheten kan gälla för hela skyddszonen.

Beteckningskortet och plantexterna för särskilda områden kommer att uppdateras som en del av beredningen av planutkastet, och motiveringarna till beteckningen kommer att preciseras.

4.7. Utvinningsbranschen

Åsikterna var delade i responsen om mineralutvinning. I en del av kommentarerna ansågs det viktigt att mineraler eller havssand inte lyfts från Östersjöns botten med hänvisning till att det har betydande miljökonsekvenser. Många andra former av användning av havsområdet står också i strid med utvinningen av marina mineraler.

Å andra sidan ansågs det viktigt att möjligheterna att utnyttja sand- och grustillgångarna på havsbottnen tryggas även i framtiden. Stenmaterialtillgångar har använts för att bygga hamnar i Finland och kommer att behövas även i framtiden. Användningen av stenmaterial från havsbottnen kan dessutom medföra kostnadsbesparingar vid byggande av havsbaserad vindkraft.

I responsen påminde man också om det nya material och den uppdaterade information om mineralutvinningar som färdigställts efter den första rundan och som delvis har tagits fram i samband med havsplaneringsprocessen. Information om nuläget och utvecklingspotentialen för mineralutvinning har tagits fram inom TIKEMERI-projektet, MeriTV-projektet och i utredningen av havsplaneringen och de regionala ekonomiska konsekvenserna för de marina sektorerna. Dessutom hänvisade man till miljöministeriets rapport om hållbar användning av havssand och submarina mineralreserver.

Beaktande av responsen

I havsplanen identifieras inga potentialer för mineralutvinning på plankartan. Med tanke på utvinningsverksamhetens betydande miljöpåverkan är kunskapsunderlaget för att anvisa potentiella områden ännu inte tillräckligt. Nya uppgifter om verksamhetsområdet kommer att uppdateras i plantexterna. Dessutom kommer man att uppdatera beteckningskorten för zonerna i havsplanen när det gäller mineralutvinning.

4.8. Blå bioteknik

När det gäller blå bioteknik kommenterades att det är svårt att tillämpa verksamhetsområdet i Finlands havsområden, särskilt på grund av vinterförhållandena i havsområdena. Därför bedömdes det praktiska genomförandet bli ganska småskaligt.

Det påpekades också att planen inte utnyttjar befintliga utredningar och strategier som visar att det finns en utvecklingspotential i synnerhet inom algbaserad produktion i tillräcklig utsträckning.

Beaktande av responsen

I havsplaneringen betraktas blå bioteknik som en tänkbar utvecklingsriktning för en hållbar blå ekonomi i framtiden, även om det råder osäkerhet kring verksamhetsområdets framtida omfattning och betydelse i de finska havsområdena. I den fortsatta beredningen av planen strävar man efter att utnyttja aktuella utredningar och strategier kring temat. Målet är, enligt havsplanens strategiska karaktär, att identifiera verksamhetsområdets utvecklingspotential på en allmän nivå, även om den inte direkt syns i planens kartbaserade del.

4.9. Turism och rekreation

I kommentarerna påpekades att konsekvenserna för naturen borde beaktas bättre än i dag när det gäller turism och rekreation. Storskalig turism och rekreation går inte alltid ihop med naturvärden.

När det gäller fritidsbåtstrafik föreslogs att turism- och rekreationsförbindelserna till Sverige och Estland beaktas i havsplaneringen. Det föreslogs att förbindelser över Kvarken, från Hangö till Sverige och Estland samt från Helsingfors till Estland anvisas i havsplanen.

I kommentarerna lyftes även privata mark- och vattenägande fram vid planeringen av turist- och rekreationsområden, liksom att ägarna inte är skyldiga att upplåta sina områden för rekreationsändamål utan ersättning. Dessutom föreslogs att besökarna i första hand ska hänvisas till befintliga nationalparker.

När det gäller jakt påpekades att jakten i havsområdena inte endast är begränsad till kusten och skärgården, utan att de allmänna vattenområdena längre ut också är viktiga för jakt och att man bör beakta dem i planeringen av havsområdena. Jakträtt på allmänna vattenområden erbjuder även dem som inte tillhör jaktsällskap möjligheter till jakt och är särskilt viktig vid säljakt, eftersom en stor del av fångsten kommer från allmänna vattenområden på öppet hav.

Dessutom konstaterades att fritidsfiske och jakt i norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken nämns som en del av rekreationsanvändningen av havsområdet. Enligt kommentarerna borde samma uppmärksamhet ges Skärgårdshavet och södra Bottenhavet samt planeringsområdena i Finska viken.

Beaktande av responsen

Enligt planeringsprincipen för beteckningen Turism och rekreation är det i planeringen och utvecklingen av turism- och rekreationsverksamhet viktigt att beakta att kultur- och naturvärden ofta hör ihop med turism och rekreation. Naturlandskap, fridfulla naturområden och kulturarvsvärden är viktiga attraktionsfaktorer för turismen. I utvecklingen av turismen och rekreationen är det viktigt att beakta verksamhetens ekologiska hållbarhet. Den marina miljöns goda status främjar verksamhetsförutsättningarna för turism och rekreation.

I det preliminära utkastet till havsplan har man anvisat funktionella förbindelser både över Kvarken från Vasa till Umeå och över Finska viken. Turism och rekreation, dvs. även fritidsbåtstrafik, ingår också i detta funktionella sammanhang.

Havsplanen är en översiktlig och strategisk plan. Den identifierar potentiella områdeshelheter som är av betydelse för turism och rekreation, utan att ta ställning till vem som äger mark- och vattenområdena. Enligt planeringsprincipen för beteckningen Turism och rekreation är det viktigt att även beakta invånarna i området och den sociala hållbarheten när man utvecklar funktionerna. För att förverkliga områdena krävs mer detaljerad planering.

De allmänna vattenområdena är mycket omfattande och det är inte ändamålsenligt att presentera dem som turist- och rekreationsområden i havsplanen. De skulle kunna finnas med i bakgrundsmaterialet och den skriftliga delen.

Beteckningskortet Turism och rekreation kompletteras så att fritidsfiske och jakt nämns som en del av rekreationsanvändningen av havsområdet även i Skärgårdshavet och södra Bottenhavet samt Finska viken.

4.10. Kulturarv

I responsen om kulturvärden, landskapet och kulturarvet ställde man sig i huvudsak positiv till det preliminära planutkastet. Det ansågs bra att man har beaktat bevarandet av kulturvärden, bevarandet av öppna havsutsikter och landskapsvärden samt ett tillräckligt tryggande av obebyggda stränder i naturtillstånd i planeringslösningarna för alla planeringsområden och maritima zoner. Det ansågs också bra att kulturarvet och kulturlandskapet under vatten nämns för alla områden. Man tyckte också att god hänsyn hade tagits till värdena i de regionala utvecklingsbilderna.

Ett förslag till ändring av planeringsprincipen för beteckningen Kulturvärden lades fram: genom att göra ett tillägg i texten skulle man kunna betona bevarandet av områdenas särdrag, områdenas tillgänglighet och främjandet av marina näringar.

Det ansågs bra att områdeshelheterna för turism och rekreation identifieras som koncentrationer av kulturella ekosystemtjänster och att tysta områden identifieras i havsplaneringen.

Man ansåg också att identifieringen av särpräglade kust- och skärgårdskulturer bör fortsätta. I responsen lyftes det fram att den nya utredning om skärgårdsområdenas kulturarv som jord- och skogsbruksministeriet beställt av Museiverket har färdigställts.

Beaktande av responsen

Beteckningen Kulturvärden används i havsplanen för att beskriva nationellt och regionalt betydande koncentrationer av kulturvärden. Dessa koncentrationer innehåller bland annat nationellt värdefulla landskapsområden, maritima byggda kulturmiljöer av riksintresse och nationellt betydande arkeologiska objekt. Koncentrationerna omfattar dessutom kulturlandskap och värdeobjekt under vatten samt andra helheter i anslutning till det marina kulturarvet.

Det nya utredningsmaterialet kan utnyttjas till exempel som en del av arbetet med att uppdatera de regionala lägesbilderna. När det gäller kulturarvstemat kommer texterna på beteckningskorten och i planeringslösningar att uppdateras som en del av beredningen av planutkastet, med beaktande av de kommentarer som inkommit.

Respons om planeringsområdena:

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

I kommentarerna betonades att det marina kulturarvet bör beaktas mer jämlikt och exakt. Flera betydande kulturmiljöer saknas i det nuvarande materialet, och avgränsningarna av objekten är bitvis alldeles för allmänna i förhållande till tillgängliga geografiska data. Planen borde på ett mer heltäckande sätt beakta till exempel kulturmiljöerna längs Uleåborgs kust, det levande kulturarvet kopplat till håvfiske i Torne älv samt bevarandet av kulturvärden längs Torne älv. Dessutom påpekades att Karlö inte är den enda bebodda ön i norra Bottenviken, utan det finns flera bebodda öar både på den finska och den svenska sidan.

Beaktande av responsen

Beteckningen Kulturvärden används för att anvisa betydande koncentrationer av kulturvärden. Beteckningarna i havsplanen framställs på ett översiktligt sätt. Exakt geografisk information i anslutning till temat kulturvärden finns i karttjänstens bakgrundsmaterial. Förhållandet mellan beteckningarna och den geografiska informationen i planen samt de åtgärder som föreslås i kommentaren granskas i samband med att planutkastet utarbetas.

Skärgårdshavet och södra delen av Bottenhavet

Tre helheter lyftes fram i responsen om kulturarvet i Skärgårdshavet och södra Bottenhavet. Skärgårdshavets kulturarv bör i större utsträckning granskas som en gränsöverskridande helhet i riktning mot Åland och Sverige. Kulturarvet under vattnet och de historiska kulturlandskapen fick beröm, men man ville ha en mer omfattande beskrivning av deras regionala förbindelser. Den svenskspråkiga skärgårdskulturen i anslutning till det immateriella kulturarvet betraktades som en viktig del av områdets identitet.

Beaktande av responsen

Förbindelserna i riktning mot Åland och Sverige samt skärgårdskulturen kan också granskas och kompletteras i anslutning till skärgårdsbeteckningen i Skärgårdshavet.

4.11. Privat ägande, lokalsamhällen och skärgården

Kärnbudskapet i responsen var att man tydligare borde identifiera privat ägande av mark och vattenområden, det grundlagsenliga egendomsskyddet samt den fasta bosättningen och lokalsamhällena i skärgården som aktiva aktörer i havsplaneringen. Havsområdena bör inte granskas enbart utifrån naturvård, turism, energiproduktion eller annan sektorspecifik användning.

Beaktande av responsen

I havsplaneringen identifierar man att det finns många privat och gemensamt ägda mark- och vattenområden i Finlands kust- och skärgårdsområden. Planen är dock ett strategiskt och översiktligt utvecklings- och samordningsdokument som granskar den långsiktiga användningen av havsområdena på en omfattande regional nivå. Därför behandlas inte enskilda fastigheter eller markägande i planeringen.

Havsplanen har inga direkta rättsverkningar och ändrar inte ägande- eller nyttjanderätten till områdena. Beslut som gäller områdesanvändningen fattas i senare lagstadgade planläggnings-, planerings-, tillstånds- eller andra beslutsprocesser med rättsverkan där markägande, egendomsskydd, rätt till delaktighet samt konsekvensbedömning beaktas i enlighet med den lagstiftning som gäller förfarandet i fråga.

I havsplaneringen strävar man efter att beakta synpunkterna från havsområdenas användare och intressenter i så stor utsträckning som möjligt. I planen granskas även skärgårds- och kustsamhällenas betydelse som en del av en hållbar användning och utveckling av havsområdena. På grund av planens allmänna karaktär går det dock inte att beskriva enskilda lokalsamhällen eller markägargrupper separat i detalj.

5. Kommentarer till konsekvensbedömningsplanen

Konsekvensbedömningsplanen kommenterades sammanlagt tolv gånger. I responsen efterfrågades ett helhetsbetonat tillvägagångssätt för konsekvensbedömningen där den havsbaserade vindkraftens konsekvenser för den marina miljön, skärgårds- och kustsamhällena, lokalbefolkningen och kulturarvet beaktas på ett heltäckande sätt. Dessutom ville man att de gränsöverskridande konsekvenserna beaktas och att systemiska konsekvenser bedöms. I

kommentarerna lyftes det fram att konsekvensbedömningen bör baseras på den senaste informationen om den marina miljön.

Beaktande av responsen

En konsult kommer att göra en konsekvensbedömning av havsplanen med början hösten 2026. Bedömningen blir klar under våren 2027. Responsen som tagit emot under kommentarsrundan delges konsulten och beaktas i mån av möjlighet i konsekvensbedömningsprocessen.