

PYTTIS KOMMUN

REVIDERING AV DELGENERALPLAN FÖR PYTTIS KYRKBY

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

1	GRUNDUPPGIFTER	1
1.1	Planområdets läge	1
1.2	Kontaktuppgifter	1
2	MÅL FÖR REVIDERINGEN AV DELGENERALPLANEN	2
2.1	Pyttis näringsstrategi som bakgrund för uppställningen av målen	2
2.2	Uppställning av mål	3
2.2.1	Pyttis planläggnings- och näringssektioners workshop för uppställande av mål (02/2017)	3
2.2.2	PDB informationsmöte och invånarworkshop (06/2017).....	3
2.2.3	Mål som framkommit under utarbetandet av planutkastet.....	4
2.2.4	Mål som framkommit under utarbetandet av planförslaget	6
2.3	Målen för planeringen.....	8
3	UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN.....	9
3.1	Samhällsstruktur och boende	9
3.2	Närings- och sysselsättning	9
3.3	Landskapsstruktur	10
3.4	Kulturmiljön.....	14
3.5	Natur.....	20
3.5.1	Natura 2000-områden, naturskyddsområden och objekt som ingår i naturskyddsprogram	20
3.5.2	Vegetation och naturtyper.....	21
3.5.3	Fauna	24
3.6	Berggrund och jordmån.....	25
3.7	Vatten	25
3.7.1	Grundvatten.....	25
3.7.2	Översvämning	27
3.8	Trafik.....	28
3.9	Bullerområden	29
3.10	De riksomfattande målen för områdesanvändning (VAT)	31
3.11	Planläggningssituation	32
3.11.1	Landskapsplan.....	32
3.11.2	General- och detaljplaner.....	35
4	PLANERINGENS SKEDEN OCH VÄXELVERKAN	37
5	DELGENERALPLANENS LÖSNINGAR OCH MOTIVERINGAR	40
5.1	Boende och rekreation	40
5.2	Service och arbetsplatsområden	42
5.3	Service och arbetsplatsområden på den södra sidan av riksvägen.....	43

Salomaa Kristina / Ouni Maria

27.4.2020

5.4	Natur- och kulturmiljö	47
5.5	Buller.....	47
5.6	Området för skjutbanan	48
5.7	Dagvatten	48
6	DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER	48
7	DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE RIKSOMFATTANDE MÅLEN FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN OCH LANDSKAPSPLANERINGEN	58
7.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	58
7.2	Landskapsplan	59
7.3	Den strategiska generalplanen för Kotka-Fredrikshamn	61
8	DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE ALLMÄNNA INNEHÅLLSKRAVEN FÖR EN GENERALPLAN.....	61
9	GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING AV DELGENERALPLANEN	62

BILAGOR:

Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning

Bilaga 2. Uppdaterad naturutredning. FCG 2017 och 2018.

Bilaga 3. Uppdatering av landskaps- och kulturmiljöutredning. FCG 2017.

Bilaga 4. Arkeologisk utredning. Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy 2017 och 2019.

Bilaga 5. Utredningar för flygplatsen (Modellering av ljudnivåer Windcraft 2017, natur- och grundvattenutredning FCG 2017).

Bilaga 6. Delgeneralplanen för Kymmene älvs västra grenar, dimensioneringsgrunder och separat utredning av grunderna förantalet strandbyggnadsplatser i områden utanför tätortsområdet. (bilaga 6a, Karttaako Oy 2019)

Bilaga 7. Illustration över området för luftfartsaffärsverksamhet och arbetsplatser och Pyttis kommuns vision 2025. FCG 2019.

Bilaga 8. Bemötanden till respons på planförslaget. FCG 2020.

27.4.2020

REVIDERING AV DELGENERALPLAN FÖR PYTTIS KYRKBY

1 GRUNDUPPGIFTER

1.1 Planområdets läge

Planeringsområdet omfattar Pyttis kyrkby och kyrkbyns näromgivning, sammanlagt cirka 2 000 ha. Kymmene älv strömmar genom planeringsområdet i nord-sydlig riktning. Motorväg E18 går i väst-östlig riktning.

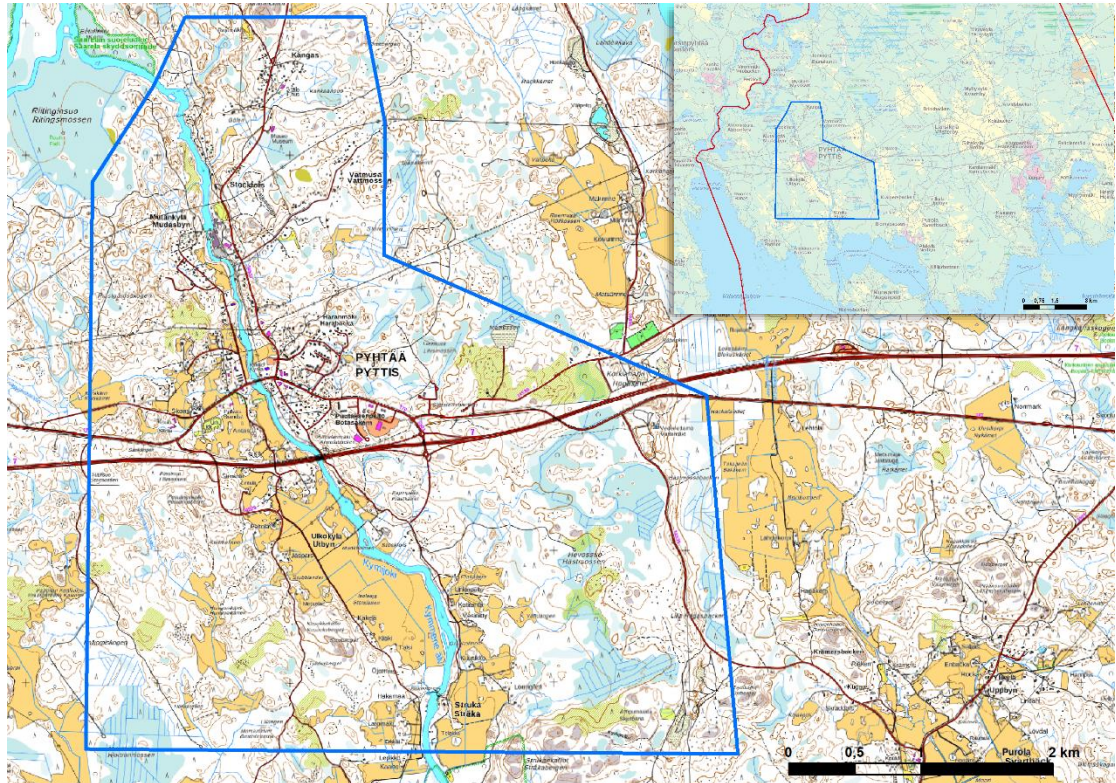


Bild 1: Planområdets läge (bakgrundskarta © Lantmäteriverket)

1.2 Kontaktuppgifter

Mer information om planeringsarbetet fås från planläggningskonsulten (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy) och från Pyttis kommun.

FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy

Arja Sippola
projektchef, arkitekt
tfn 044 748 0315
fornamn.efternamn@fcg.fi
Osmovägen 34, PB 950
00601 Helsingfors

Pyttis kommun

Jari Kansikas
livskraftschef
tfn 050 345 6495
fornamn.efternamn@pyhtaa.fi
Tekniska avdelningen
Motellgränd 4
49220 Broby

Information om planläggningen fås även från Pyttis kommuns webbplats www.pyhtaa.fi.

27.4.2020

2 MÅL FÖR REVIDERINGEN AV DELGENERALPLANEN

2.1 Pyttis näringsstrategi som bakgrund för uppställningen av målen

Pyttis kyrkby har varit ett område på tillbakagång under de senaste årtiondena. Avsikten med den aktuella delgeneralplanen är att liva upp kyrkbyn så att den börjar växa igen. Genom planlösningen skapar kommunen möjligheter för mångsidigt och kvalitativ boende, utveckling av naturnära rekreationsområden samt konkurrenskraftig näringsverksamhet i området för kyrkbyn. Planen stämmer överens med visionen i Pyttis kommuns strategi — den är djärv och förnybar. Området för kyrkbyn ligger längs riksväg E18 och är en viktig plattform för den framtida utvecklingen i kommunen.

Målen för Pyttis kommuns näringsstrategi för åren 2018–2021 samt i synnerhet åtgärder som berör utvecklingen av kyrkbyn är följande:

- **Pyttis på kartan.** I målet ingår en start up-liknande verksamhet och attityd samt olika försök, synliggörande av små företag i Pyttis samt möjligheter att erbjuda en plats för framtida luftfart. I Pyttis kommuns näringsstrategi framhävs genom luftfartsverksamheten evenemang i anslutning till luftfart, luftfartsbranschens möjligheter som stöd för kännedomen om kommunen, turismen och intresset som boende- och företagsort samt en ansvarsfull skötsel av miljön.
- **Den lättaste vardagen, den bästa tillväxtplattformen.** I målet ingår ett kvalitativt tomtutbud och byarnas egna profiler samt företagsfostran. Beträffande ett kvalitativt tomtutbud har kommunen en viktig uppgift att utveckla tomtreserven, erbjuda rymliga tomter och service i närheten samt att marknadsföra tomterna, finslipa omgivningen samt erbjuda friluftsleder. Man vill skapa en egen profil och karaktär för bostadsområdena.
- **Mer investeringar.** Förbättring av investeringsförutsättningarna för små och medelstora företag, Green Innovation Valley Stockfors samt en upplevelsekoncentration och utveckling av ett företagsområde som stödjer sig på den befintliga flygplatsen.

Genom processen med utarbetandet av delgeneralplanen för Pyttis kyrkby försöker kommunen verkställa sin vision och näringsstrategi genom markanvändningen och områdesreserveringarna.

Pyttis kommunstyrelse har i december 2018 undertecknat ett utlåtande om att utveckla regionens flygplats som ligger på den södra sidan av E18. I utlåtandet konstaterar kommunstyrelsen att kommunen genom en aktiv näringspolitik strävar efter mer investeringar, en stark synlighet samt den bästa möjliga tillväxtplattformen i vardagen genom vilka man kan locka fler invånare och få mer skatteintäkter till kommunen. Kommunstyrelsen konstaterar att utvecklingen av Pyttis flygplats är ett projekt som stämmer överens med kommunens strategi, enligt vilken kommunen har i uppgift att möjliggöra visionen om att bygga framtidens luftfart och binärningar som stöder sig på flygplatsen i Pyttis och skapa en helhet som betjänar på ett så mångsidigt sätt som möjligt. Genom att utveckla flygplatsen vill Pyttis inför en ny dimension i den redan starka logistiska ställningen som Kymmenedalens landskap har. Kommunstyrelsen vill även främja flygplatsprojektet i Pyttis på landskapsnivå och kunna anvisa området i Kymmenedalens landskapsplan 2040.

27.4.2020

2.2 Uppställning av mål

Delgeneralplanens mål har ställts upp och preciserats tillsammans med myndigheterna och intressenterna ända från inledningsskedet. Delgeneralplanens mål har preciserats även efter att planutkastet var framlagt, i synnerhet vad gäller den professionella luftfartsaffärsverksamheten på den södra sidan av riksvägen, den framtida elektroniska och obemannade trafiken samt för de områden som reserverats för näringsverksamhet som stödjer sig på flygplatsen.

2.2.1 Pyttis planläggnings- och näringssektioners workshop för uppställande av mål (02/2017)

I Pyttis planläggnings- och näringssektioners workshop för uppställande av mål funderade man på kyrkbyns starka sidor, områden som ska utvecklas och områden som är viktiga med tanke på boende och näringsliv. Utgående från målworkshopen skapades nedanstående utvecklingsteman för PDB-skedet (karta nedan).



2.2.2 PDB informationsmöte och invånarworkshop (06/2017)

I samband med framläggandet av PDB ordnades ett informationsmöte där intressenterna informerades om planläggningsprojektets mål, tidsschema och möjligheter att påverka. Som en del av informationsmötet ordnades också en visionsworkshop i form av ett spel där baskartan fungerade som spelbräde och invånarna hade möjlighet att placera ut byggnader, tjänster och olika funktioner på kartan.

Bostadsområden önskades i närheten av ABC och Sirius där det skulle vara möjligt att skapa mångsidiga förutsättningar i närheten av service även för den äldre generationen. Älvens stränder ansågs vara viktiga med tanke på rekreation och önskemålet var att de skulle utvecklas för gemensamt bruk. Till omgivningen av Sirius och Stockfors önskades service, inkvarteringsverksamhet och olika verksamhet som stöder rekreation. I diskussionerna framkom även önskemål om ett promenadstråk som förenar den östra och västra sidan av älven.

27.4.2020

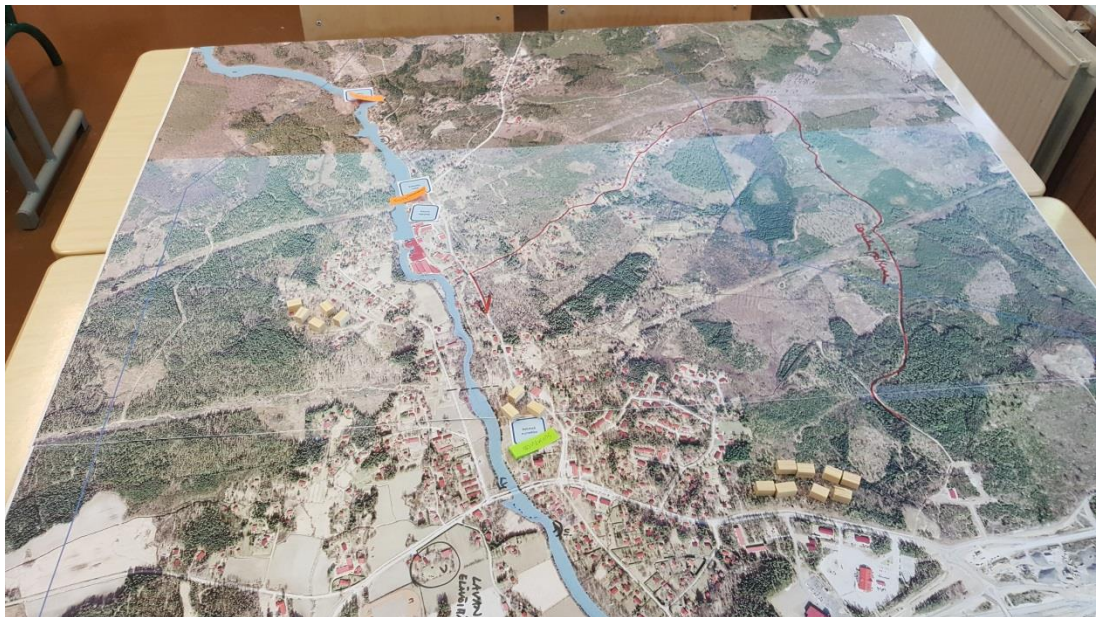


Bild 2. Kartutdrag från de markanvändningslösningar som föreslagits i samband med informationsmötet om PDB där intressenterna fick placera ut funktioner och utvecklingsidéer på kartan.

2.2.3 Mål som framkommit under utarbetandet av planutkastet

I samband med att utkastet till delgeneralplan utarbetades, undersöktes olika alternativ till boende utgående från en virtuell modell. Genom den virtuella modellen är det möjligt att placera byggnader i området och bedöma den miljö som de skapar. I den virtuella modellen undersöktes boendet på följande sätt:

27.4.2020



I det första skedet undersöktes byggande i större utsträckning på den norra sidan av Pyttisvägen. Eftersom avsikten med detaljplaneringen är att öka livskraften i kyrkbyns centrum bedömdes att förflyttningen av tyngdpunkten för det nya bostadsbyggandet till den östra sidan av centrum försämrar dessa utvecklingsmöjligheter. I fråga om det befintliga kommunaltekniska nätet ansågs det nya bostadsbyggandet på åkrarna på den västra sidan av Utbyn inte vara ekonomiskt sett hållbart.



I det alternativ till virtuell modell som vidareutvecklas till planutkast koncentreras boendet till båda sidorna av älven på den norra sidan av kyrkan, längs Utbyvägen på den västra sidan av älven och till den östra sidan av Storslättsvägen och till den norra sidan av Pyttisvägen på den östra sidan av älven samt som fortsättning på bostadsområdet Harabacka. Avsikten är att vidareutveckla byggande och tjänster i anslutning till rekreation och upplevelser i omgivningen av Sirius.

27.4.2020

Genom kompletterande byggande i nya områden är det enligt modellstudien möjligt att planlägga grovt uppskattat cirka 20 600 m²vy, vilket innebär cirka 340 nya invånare. På delgeneralplanenivå anvisas områdena för detaljplanering för boende och en noggrannare markanvändningslösning skapas i samband med detaljplaneringen.

Pyttis planläggningskommitté (§ 12 20.02.2018) och kommunstyrelse (§ 47 26.02.2018) har beslutat om att utvidga området för delgeneralplanen (ca 650 ha). Som följd av utvidgningen av planområdet omfattar planeringsområdet markområden fram till Stråka sluss samt den ca 90 hektar stora befintliga flygplatsfastigheten.

2.2.4 Mål som framkommit under utarbetandet av planförslaget

Lösningarna för markanvändningen i området har preciserats utifrån den respons som lämnats in under framläggandet av utkastet till delgeneralplan.

I förhållande till planutkastets mål riktades ändringen till flygplatsområdet på den södra sidan av riksvägen samt till den arbetsplats-, teknologi- och servicekoncentration som planerats i dess närhet. Under 2018 togs många olika initiativ för att utveckla området. Genom delgeneralplanen vill man främja dessa utvecklingsmöjligheter. De funktioner som anvisats till området och som nu befinner sig i utvecklingsskedet har beaktats i delgeneralplanens markanvändning genom att anvisa områden för både flygtrafik, arbetsplatser och för serviceverksamhet i delgeneralplanen.

Det befintliga flygplatsområdet och området på dess västra sida har fått namnet teknologiparken Helsinki-East Aerodrome och utvecklas som ett område som erbjuder service för framtidens luftfartsteknologi och logistikfunktioner. Det är frågan om en helt ny slags arbetsplatskoncentration och helhet där man tar tag i utvecklingen av luftfarten och de stora framtida förändringarna. I anslutning till flygplatsen kan det uppstå omfattande företags-, produktutvecklings- och testverksamhet inom luftfartsindustri samt mångsidiga funktioner inom turist- och servicebranschen.

Flygplatsens grundläggande funktioner betjänar den professionella allmänna luftfarten och erbjuder en bas för branschen och för privata flygplansägare. Det finns endast få små flygplatser som fungerar på kommersiell basis – även om efterfrågan på sådan service som flygplatsen erbjuder håller på att öka. Näringsverksamhet, investeringar och konstruktioner som inte kan byggas på många andra små flygplatser på grund av klubbaserad verksamhet eller ägarna av marken håller på att etableras i området.

Trots utmaningar som riktas till den internationella passagerartrafiken håller i synnerhet den teknologiskt avancerade och elektrifierade luftfarten med mindre flygplan på att öka. Det råder brist på lämpliga flygplatser i synnerhet på sydkusten där nedläggningen av verksamheten på Malms flygplats och Heliport på Ärtholmen påverkar situationen. Luftfartens framtid för med sig en ny efterfrågan och utvecklingsverksamhet (bl.a. flygtaxitrafik, elflygplan, frakt- och teknologidronare).

I generalplanen görs förberedelser för binärningar som gynnas av den omedelbara närheten till flygplatsen, såsom logistik och produktionsindustri. Tillsammans med reserveringar av testområden för ny teknologi, service och industriverksamhet skapar flygplatsen en helhet som stöder kommunens och landskapets strategiska mål på ett utmärkt sätt. På flygplatsen finns redan nu utvecklings- och

27.4.2020

testverksamhet för drönarverksamhet. Flygplatsen har haft besök av testare både från Finland och från utlandet, till exempel från Estland och Ryssland.

Den befintliga flygplatsen och de anslutande P-, TP- och LL-2-områdena med sina mångsidiga funktioner, tjänster och evenemang är ett intressant besöksmål för turister som rör sig i området samt för inhemska och utländska aktörer som är intresserade av luftfart. Pyttis är dessutom med och tävlar om den nya platsen för Finlands luftfartsmuseum. Museet väntas bli ett dragplåster i likhet med Finlands sjöhistoriska museum vad gäller besökare, evenemang och arbetsplatser.

Under utarbetandet av planförslaget framkom ett behov av att gestalta hur utvecklingen av planens utvidgningsområde ska delas in i etapper, och till följd av detta behov utarbetades Helsinki East VISIO med en gestaltning av hur flygplatsen och dess omgivning byggs upp i fyra olika skeden. Visionen är ett väldigt långsiktigt mål.

Under den första etappen är luftfartsverksamheten väldigt småskalig och det byggande som verksamheten förutsätter koncentreras endast till flygplatsfastighetens område. Under den andra etappen koncentreras byggandet dessutom till arbetsplatsområdet längs motorvägen. Detta område ska bebyggas baserat på en detaljplan.

Under den tredje etappen som genomförs på lång sikt har även en kortare startbana och ett testområde för främst drönarverksamhet blivit färdig och runt den finns ett serviceområde som genomförts baserat på en detaljplan. Under den fjärde etappen har hela det område som planen möjliggör bebyggt.



27.4.2020

Bild 3: Helsinki East VISIO, etapperna 1-4.**2.3 Målen för planeringen**

Mål för planeringen är:

- Att kontrollera genomförandet av den gällande planens områdesreserveringar och att bedöma hur aktuella de är.
- Avsikten är att förbättra kyrkbyns attraktionskraft ur boendeperspektiv genom att skapa nya möjligheter för boende i kyrkbyns centrum och i närheten av älven samt i närheten av den kommersiella servicen i kyrkbyn.
- Strävan är att utveckla älvens rekreativvärde på ett heltäckande sätt. De norra och södra delarna av planeringsområdet är också värdefulla med tanke på rekreation. För rekreativändamål utvecklas i synnerhet friluftsleder som förenar befintliga och etablerade rutter på båda sidorna av älven.
- Prioritetsområden för service, arbetsplatser och industri är Stockfors fabriksområde och Siriusmiljön med betoning på den norra sidan av riksvägen. Till Stockforsområdet har man i Pyttis näringsstrategi planerat en s.k. Green Innovation Valley-helhet som även väntas skapa nya arbetsplatser och på så sätt öka livskraften inte bara i kyrkbyn utan i hela Pyttis område.
- På den södra sidan av riksvägen ligger Pyttis flygplats som redan används och som är en del av det officiella flygplatsnätverket. Flygplatsen har beviljats flygplatsbygglov (2.10.2017, Traficom) och tillstånd till drift av flygplats (8.2.2019, Traficom). I delgeneralplanen beaktas den befintliga flygplatsen i planeringen av de omgivande områdena. Samtidigt fastställs markanvändningen enligt det nuvarande användningsändamålet beträffande flygplatsfastigheten.
- Olika utvecklingsmål i anslutning till näringar, arbetsplatser och service har riktats till flygplatsens näromgivning efter att planutkastet varit framlagt. Möjliggörande av en övergripande utveckling av området har därför lagts till som ett av planförslagets mål.

27.4.2020

3 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

3.1 Samhällsstruktur och boende

Kyrkbyns tätortsstruktur ligger huvudsakligen på den norra sidan av riksvägen, i övrigt har planområdet klassificerats som landsbygdsområde. I planområdet finns 744 invånare och 124 arbetsplatser (Rutdatabasen 2016). Detta är cirka 18 % av hela invånarantalet i Pyttis och 13,5 % av kommunens arbetsplatser. Enligt Statistikcentralens befolkningsprognos kommer invånarna i Pyttis att öka fram till 2040.

3.2 Näringar och sysselsättning

I Pyttis fanns 2017 sammanlagt 2 115 personer i arbetsför ålder och antalet personer som arbetade i området (arbetsplatser) var sammanlagt 1 056. Detta ger en arbetsplatsinsufficiens på cirka 50 %. Beträffande näringsstrukturen finns 6,5 % av arbetsplatserna inom primärproduktionen, 26 % inom vidareförädlingen och 63 % inom servicen.

Tabell 1. Näringsstrukturen i Pyttis kommun (Statistikcentralen 2019)

	Antal som arbetar i området (arbetsplatser)	Arbetande
Sammanlagt	1056	2115
A Jordbruk, skogsbruk och fiske	69	84
B Utvinning av mineral	2	3
C Tillverkning	128	348
D Försörjning av el, gas, värme och kyla	0	40
E Vattenförsörjning; avloppsrening, avfallshantering och sanering	10	13
F Byggverksamhet	134	161
G Handel; reparation av motorfordon och motorcyklar	65	213
H Transport och magasinering	32	190
I Hotell- och restaurangverksamhet	57	59
J Informations- och kommunikationsverksamhet	3	19
K Finans- och försäkringsverksamhet	2	20
L Fastighetsverksamhet	4	14
M Verksamhet inom juridik, ekonomi, vetenskap och teknik	39	93
N Uthyrning, fastighetsservice, resetjänster och andra stödtjänster	69	127
O Offentlig förvaltning och försvar; obligatorisk socialförsäkring	40	102
P Utbildning	72	105
Q Vård och omsorg; sociala tjänster	231	376
R Kultur, nöje och fritid	14	29
S Annan serviceverksamhet	29	63
T Förvärvsarbete i hushåll; hushållens produktion av diverse varor och tjänster för eget bruk	10	10
U Verksamhet vid internationella organisationer, utländska ambassader o.d.	0	0
Näringsgrenen okänd	46	46

27.4.2020

3.3 Landskapsstruktur

I Kymmene älvs nedre lopp karakteriseras landskapet av småskaliga odlingsområden. Älvdeltat med dess sjöar och forsar utgör ett kraftfullt element i landskapet i regionen. Planområdet domineras av skog. Längs älven finns en väldigt frodig och tät strandskog som förhindrar utsikten över älven i synnerhet under sommaren och då träden är lövklädda. Då man rör sig i området ser man knappt närheten till älven.

Utredningsområdets norra och östliga delar består huvudsakligen av ett slutet skogslandskap. De små lermarkerna i området utnyttjas effektivt för odling. De största odlingsområdena finns på den västra sidan av älven. Typiskt för åkerslätterna i kyrkbyn är att de är mindre och att vyerna blir förhållandevis korta. Åkrarna kantas av fastigheterna och deras byggnader. En del av gårdsplanerna avgränsas även av granhäckar. På den södra sidan av motorvägen är åkerslätterna större, enhetligare och i kanten av de omgivande skogarna finns endast några gårdar.

I utredningsområdet finns några vackra harmoniska landskapshelheter. De fina bymiljöerna i Kangas och Mudasbyn, frontmannahusen längs Prästgårdsvägen, kyrkans omgivning och de vackra åkervyerna i söder är viktiga helheter som bör värnas. Mudasbyns bebyggelse är främst från tiden för kriget. En del av byggnaderna har mansardtak, en del är låga och långsmala trähus. Utöver dessa finns det stugor, lador och bodar. I området finns också gamla stengärdesgårdar. Mudasbyn gränsar till frontmannahusbebyggelse på båda sidorna av Prästgårdsvägen. Kangasområdet ligger i den norra delen av utredningsområdet. I området finns en del frontmannahus men huvudsakligen består bebyggelsen av äldre trähusbebyggelse. På den västra sidan av kyrkan och älven finns gammalt byggnadsbestånd både längs Pyttisvägen och delvis på Folkskolbacken. Byggnaderna längs Pyttisvägen är delvis i dåligt skick (Sohlbergs hus med uthusbyggnader) men åtminstone huvudbyggnaden har potential. De gamla byggnaderna i den södra kanten av Folkskolbacken bildar en trevlig helhet.

I området finns flera landskapsmässiga knutpunkter. I de landskapsmässiga knutpunkterna möts olika landskapselement och landskapsbilden förändras. De platser där man kan ta sig över älven är viktiga knutpunkter, i likhet med de ställen där älvslandskapet blir smalare och omges av byggnader eller skogbevuxna kullar. Några byggnader bildar betydelsefulla landmärken i landskapet: den medeltida stenkyrkan, prästgården på den västra sidan av älven, Stockfors fabriker och Patronshuset i anslutning till dem, Storabborrfors skola, den stora gula byggnaden som är omgiven av en granhäck och ligger på skolans nordöstra sida (Skoas), brandstationen, Stockfors gårds område samt ABC-stationen och Sirius. Som landmärke kan man också se ett stort stenblock som spruckit i tre delar. Stenen ligger längs Åsvägen nästan omedelbart på den norra sidan av den sydligare kraftledningslinjen. Det finns också några fina vägavsnitt. I kyrkbyn består sådana av Pyttisvägen som går över älven och förbi kyrkan; Utbyvägen som viker av mot söder från Pyttisvägen och går över till Pörtnorvägen på den södra sidan av motorvägen; ett avsnitt av Pyttisgränden; den norra delen av Prästgårdsvägen; Mutasgränd och ett avsnitt av Åsvägen i Kangasområdet. Faktorer som stör landskapet är de kraftledningarna som korsar området samt några splittrade skogsrandzoner och avverkningsområden.

27.4.2020



Bild 4. Bebyggelse i Mudasbyn och stengärdesgård som är typisk för området (ovan till vänster). Bebyggelsen i Kangas härstammar främst från tiden före krigen (ovan till höger).



Bild 5. Stockfors historiska fabriksmiljö där det fortfarande finns företagsverksamhet.

27.4.2020



Bild 6. I den södra kanten av Folkskolbacken, den rygg som ligger på den norra sidan av brandstationen, bildas en trevlig byggnadshelhet.



Bild 7. Vy från bryggan vid mattvättplatsen. Landskapet i bakgrunden kan gestaltas under den tid av året då träden inte har några löv.

27.4.2020

Efter att landskapsutredningen färdigställdes våren 2017 utvidgades planområdet mot sydost samt något mot syd. I utvidgningsområdet i söder ligger Stråkas åkerslätter på båda sidorna av älven. Området längs älven är av samma typ som i de nordligare delarna i planområdet. Området är trädbevuxet och har några angränsande byggnader. I övrigt är planområdets utvidgningsområden huvudsakligen skogsbruksmark. Området för den flygplatsfastighet som anslutits till området har tidigare använts för skogsbruk. Området har slutavverkats sommaren 2017, under samma tid som natur- och landskapsutredningarna gjordes.

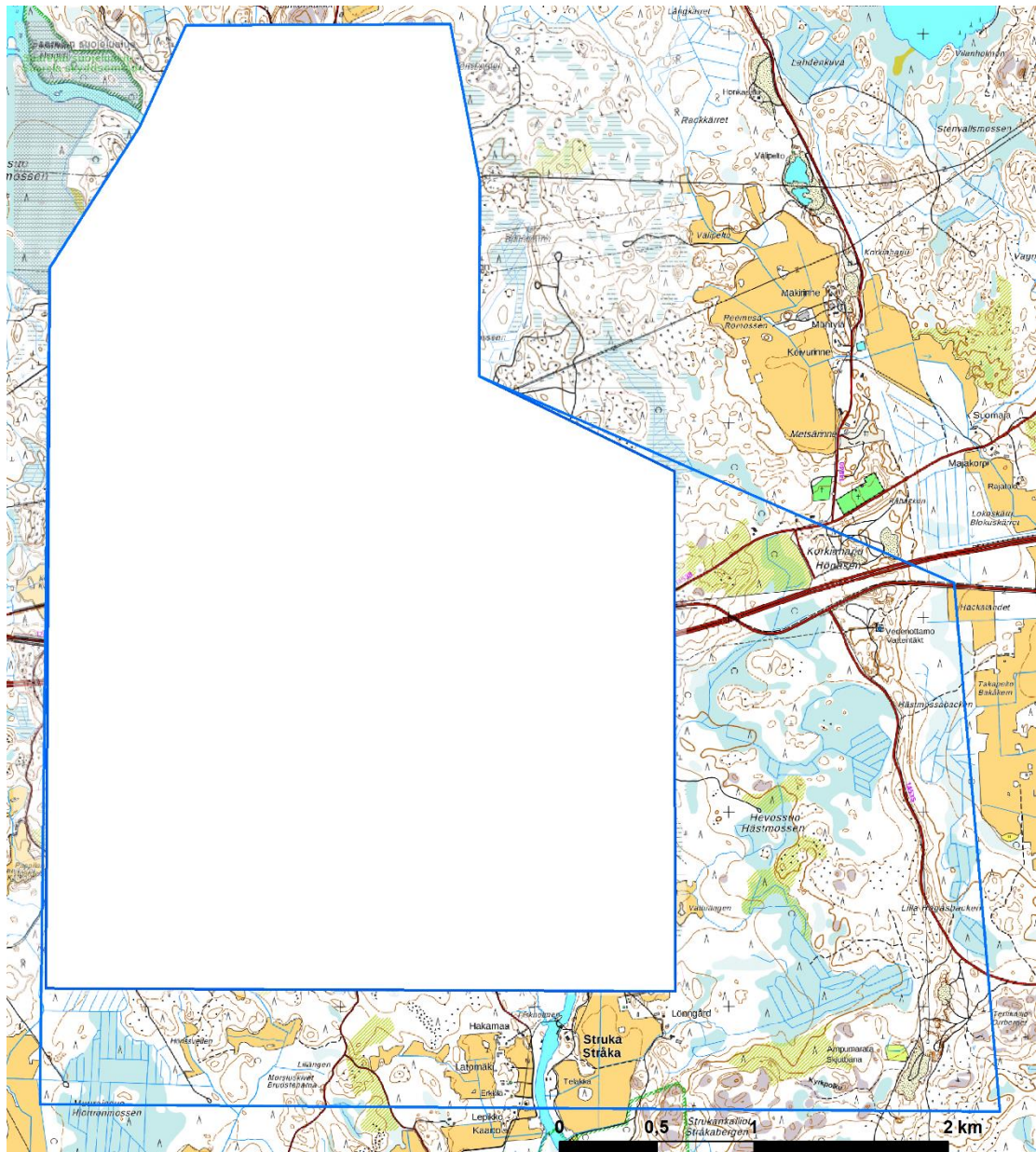


Bild 8. På kartan visas området för landskapsutredningen i det vitfärgade området och med blå avgränsning det planområde som anvisats i planutkastet och -förslaget.

27.4.2020

3.4 Kulturmiljön

Värdefulla landskapsområden av riksintresse

Värdefulla landskapsområden av riksintresse är representativa kulturlandskap på landsbygden som hotas av att odlingsverksamheten upphör och av att byggnaderna förfaller samt av nybyggnation som inte passar in i landskapet (Miljöministeriet, 1993). Kymmene älvdal som sträcker sig genom kyrkbyn är ett värdefullt landskapsområde av riksintresse (Värdefulla landskapsområden, landskapsarbetsgruppens betänkande II)

Kymmene älvdal (MAO050014)

"Kymmenedalens kulturlandskap (180 km²) representerar den exceptionellt storskaliga och samtidigt varierande övergångszonen mellan Södra och Sydöstra odlingsregionen. Det finns många kulturhistoriskt värdefulla objekt i området.

Landskapet formas av många olika landskapstyper längs Kymmene älv mellan Salpausselkä I och Finska vikens kust.

Kärnan i kulturlandskapet är Kymmene älv som ställvis utvidgar sig till sjöbassänger och ställvis delar sig i flera grenar. Pyttis kyrkby kompletterar Kymmenedalens kulturlandskap i närheten av kusten. Forsarna i älven och välskötta traditionslandskap där man ännu idkar boskapsskötsel skänker landskapet variation. Landskapet är som helhet sett variationsrikt och återspeglar en rikedom av kulturhistoriska skikt."

Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009)

Urvalet av byggda kulturmiljöer av riksintresse ger en mångsidig bild av historien och utvecklingen av de byggda miljöerna i vårt land med avseende på olika regioner, tidsperioder och objektstyper. Förteckningen över byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) är en uppdatering av inventeringen från 1993 (RKY 1993).

Kyrkbyns kärnområde: *Pyttis kyrka och prästgård* är en betydelsefull kulturhistorisk miljö av riksintresse. Avgränsningen av området har förminskats avsevärt sedan avgränsningen av Pyttis kyrklandskap 1993. Pyttisvägens avsnitt från kyrkan mot öst är en del av den historiska vägen *Stora Strandvägen* som också är ett RKY 2009-objekt.

Pyttis kyrka och prästgård

"Där Stora strandvägen korsar Kymmene älvs västligaste mynningsarm står den medeltida vitkalkade gråstenskyrkan i Pyttis härstammande från slutet av 1400-talet och uppförd av den dåvarande stora moderförsamlingen. Kyrkan är en av de mest välbevarade medeltida helgedomarna i Finland. Prästgården som är belägen ett stycke nordväst om kyrkan, väster om älvfåran, har stått på samma plats sedan medeltiden. Den nuvarande prästgården är ett välbevarat envåningshus i empirestil med valmat tak. Prästgården är byggd 1835 efter ritningar av dåvarande kyrkoherden A.F. Cremer."

27.4.2020



Bild 9. Vy från bron över Pyttis å mot den medeltida stenkyrkan samt prästgården på den västra sidan av ån.

Stora Strandvägen

Stora Strandvägen är jämsides med Tavastlands Oxväg den viktigaste historiska vägen i Finland. Stora Strandvägen byggdes för att få till stånd en förbindelse mellan Åbo och Viborg. De bäst bevarade vägvägnarna ger en god bild av den medeltida vägens sträckning genom södra Finlands kustområden. En stor del av vägen, som går längs kusten och förbi medeltida kyrkor, herrgårdar, hamnplatser och fornborgar, är alltjämt i bruk.

Där Stora Strandvägen och Kymmene älvs förgrening i Pyttis korsar varandra ligger Pyttis medeltida kyrka. Efter kyrkan fortsätter strandvägen oasfalterad längs en skogssträcka och följer sedan bäckarna i Västerby och Broby och drar vidare mot öster."

Värdefulla landskapsområden av landskapsintresse

Kymmenedalen – Strömfors bruk och miljön kring Abborrforsen (KUMA nr. 161 & Landskapsplanen)

Området har beskrivits i samband med de värdefulla landskapsområdena av riksintresse. Avgränsningen av området är något mera omfattande än avgränsningen av det värdefulla landskapsområdet av riksintresse.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och objekt

Stockfors gårds område, Stockfors fabriksområde samt arbetarbostadsområdena är kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Kangas by och Folkskolbacken har klassificerats som värdefulla gårdsplaner/bymiljöer (Utredning av kulturmiljöer i Södra Kymmenedalen).

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

När det gäller byggnadskulturen har de tidigare inventeringsuppgifterna kontrollerats av T:mi Lauri Putkonen sommaren 2007 och kompletterats till en separat rapport över byggnadskulturen i Pyttis kyrkby. I rapporten beskrivs objekten noggrannare. I revideringen av delgeneralplanen har byggnadshistoriskt värdefulla byggnader markerats enligt den gällande planen.

27.4.2020

Tabell 2. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

ID	NAMN	BESKRIVNING
1	Pyttis kyrka, 1450–1460, nationellt sett betydande	Stenkyrkan byggdes på 1400-talet och har helgats till S:t Henrik och har bevarats så gott som oförändrad. Vapenhuset ändrades till släkten Creutz gravkapell 1671. Klockstapeln byggdes 1820. Kyrkan och klockstapeln omges av en begravningsplats som avgränsas av en stenmur. På begravningsplatsen finns flera gamla gravvårdar och hjältegravar.
2	Storabborrfors skola, 1919, betydande på landskapsnivå	Storabborrfors skola byggdes 1919 och representerar jugendstil. En byggnad som rymmer gymnastiksal och klassrum har senare byggts på gården.
3	Skoas, 1928, värdefull på lokal nivå	Huvudbyggnaden i jugendstil på Skoas gård byggdes i början av 1900-talet och omges av en ståtlig granhäck.
4	Före detta svenskspråkiga folkskolan, 1903, betydande på landskapsnivå	Den svenskspråkiga folkskolan från 1903 bildar en särpräglad helhet tillsammans med arbetarbostadsbyggnaderna som byggdes i början av 1900-talet.
5	Stockfors gårds område, 1770, betydande på landskapsnivå	Stockfors gårds område är historiskt värdefullt trots att gårdens huvudbyggnad revs på 1970-talet. Stenfoten intill bron har bevarats. Dejans och fogdens bostad från början av århundradet, ladugård och stall från 1880-talet, iskällare, en välvd jordkällare och sädmagasinet valvkällare har bevarats på gården. Älven korsas av en stålbro som byggdes på 1930-talet. Stockfors skogsbetesmark är betydande på lokal nivå.
6	Bostadsbyggnad, Pyttisvägen 22, betydande på lokal nivå	Timmerbyggnad med mansardtak, byggd i början av 1900-talet. Byggnaden har bevarat sitt traditionella utseende.
7	Prästgård, 1830-talet, värdefull på landskapsnivå	Prästgårdens nuvarande huvudbyggnad i empirestil ligger närmare älven än den ursprungliga byggnaden. På den parkliknande gårdsplanen finns en gammal trädgård och en rad med bodar. Utöver det byggnadshistoriska värdet har prästgården en stor betydelse för landskapet i Kymmene älvs strandområde.
8, 9, 10	Elfbrandts hus, 1890 äg. Blomfelt, 1890 äg. Bärlund, 1800-talet	Elfbrandts, Blomfelts och Bärlunds hus ligger på den södra sidan av kyrkan. Husen har byggts på 1800-talet och är en del av den gamla bebyggelsen i kyrkbyn. Helhet som är värdefull på landskapsnivå.
11	f.d. Sohlberg, 1910, betydande på lokal nivå	Mitt emot kyrkan intill bron ligger f.d. Sohlbergs affärs- och bostadsbyggnad med mansardtak. På gårdsplanen finns en mindre bostadsbyggnad.
12	Anttas loftbod, 1800-talet, betydande på lokal nivå och landskapsnivå	Den gamla loftboden på Anttas gård ligger i kanten av ett åkerområde, avsides från den övriga bebyggelsen. I anslutning till loftboden finns ett lider som byggts i ett senare skede.
13	Föreningshuset Hemmet, betydande på lokal nivå	Föreningshuset från 1928 har drag av jugendstil och ligger längs landsvägen som leder till Stockfors fabrik.
17	Patronshuset	Disponentens bostadsbyggnad som numera är känd som en hotell- och restaurangbyggnad under namnet Patronshuset, byggdes i början av 1900-talet, enligt vissa uppgifter år 1912. Träbyggnaden som är byggd i jugendstil och två våningar byggdes om till kontor 1918 och användes för detta ändamål fram till 1980-talet.
19	Före detta Kangas skola, värdefull på lokal nivå	Kangas folkskola i sten, byggd 1928. I arkitekturen finns klassicistiska drag. Skolan byggdes ut på 1950-talet. Skolan lades ner 1978 varefter byggnaden har inhyst bl.a. hembygdsmuseum. Numera finns det ett familjedaghem i utrymmena.
20	Den gamla affärsbyggnaden i kyrkbyn, betydande på lokal nivå	Affärsbyggnad i sten, delvis två våningar. Byggnaden ligger i korsningen mellan Pyttisvägen och Åsvägen. Den byggdes före kriget för andelslaget Liitto. Byggnaden har ändrats senare. Till

27.4.2020

		stilen representerar den epoken mellan klassicismen och funktionalismen.
--	--	--

Kulturhistoriskt värdefull konstruktion

Stråka sluss och damm bildar en betydelsefull miljö som anknyter till sjötrafikhistoria från början av 1900-talet. Stråka sluss finns vid Kymmene älvs Pyttisgren, halvvägs mellan kyrkbyn och Finska viken, vid en plats som tidigare användes för laxfiske av munkar. Stråka sluss är Finlands enda havssluss med handdrivna slussanordningar. I början av 1900-talet uppstod ett behov av att förbättra flottningsegenskaperna i älven för att transportera produkter från Stockfors träsliperi. Slussen är byggd i stenblock och har en längd på 25 meter och en bredd på 8 meter och var utrustad med handdrivna spärrportar i trä. Genom slussen fås en höjdskillnad på två meter. Numera kan slussarna användas fritt av båtfarare och de fungerar enligt självbetjäningsprincipen. Slussen har grundrestaurerats senast 2015. (Informationstavla vid Stråka sluss)



Bild 10. Stråka sluss och damm (bildkälla: Visit Kotka-Hamina Region).

Fornlämningar

I området för kyrkregionen i Pyttis gjordes en arkeologisk utredning hösten 2017. Utredningen kompletterades våren 2019 till de delar som planområdet har utvidgats efter att utredningen gjordes.

27.4.2020

Tabell 3. Fornlämningar och övriga inventerade objekt.

ID	NAMN	TYP	DATERING	OBSERVATION
Fornlämningar, kända objekt				
1	Östra kyrkbyn Stockfors 1	boplatser	historisk	Klassificering och gränser bibehålls.
2	Östra kyrkbyn Stockfors 2	stenkonstruktion er, källare	historisk	Klassificering och gränser bibehålls.
3	Stora Strandvägen Pyttisvägen 17	leder, väggrunder	historisk	Föreslås att gränserna flyttas ca 20 m mot nordost.
4	Pyttis kyrka	kyrkkonstruktion er, kyrkplatser	medeltida	Klassificeringen bevaras oförändrad (?). En noggrannare avgränsning av objektet förutsätter noggrannare terrängundersökningar.
5	Prästgård, Suurpappila	boplatser, tjänstebostad	historisk	Klassificeringen bevaras oförändrad, avgränsningen preciseras utifrån utförda terrängobservationer.
6	Östra kyrkbyn Pettersäng	boplatser, husgrunder	historisk	Klassificering och gränser bibehålls.
7	Ritingsmossen	boplatser	stenåldern – bronsåldern	Klassificering och gränser bibehålls.
8	Hakamaa	stenkonstruktion er, stenrösen	icke tidsbestämd	Klassificering och gränser bibehålls.
9	Hästmossen	arbets- och tillverkningsplatse r	historisk	Området avgränsades.
10	Hästmossabacken	boplatser, kolmilor	stenåldern, historisk	Avgränsningen av området utvidgades något mot nordost, nu omfattar gränserna även kolmilorna på platsen.
11	Vattentäkt	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Området avgränsades.
12	Pienpappila 1	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Området avgränsades.
13	Stockfors	arbets- och tillverkningsplatse r, tjärdalar	historisk	Området avgränsades.
14	Lilla Högåsbacken	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Området avgränsades.
15	Kankaansuo*	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Kolmilan framträder i terrängen som en tydlig konstruktion.
16	Botasåkern*	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Sannolik kolmila i en besvärlig terräng.
17	Präståkern 2*	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Kolmilan framträder i terrängen som en tydlig konstruktion.
18	Lilla Högåsbacken 2*	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Nytt objekt, tre kolmilor och en sannolik tjärdal.
19	Hästmossabacken 2*	arbets- och tillverkningsplatse r, kolmilor	historisk	Nytt objekt, tre kolmilor.
Eventuella fornlämningar				
20	Laukkanen	gravplatser, gravgårdar	historisk	Fastställandet av objektets karaktär och omfattning kräver noggrannare undersökningar.

27.4.2020

				Klassificeringen bevaras oförändrad.
21	Rahakivi	gravplatser, gravgårdar	historisk	Klassificering och gränser bibehålls. Fastställandet av objektets karaktär och omfattning kräver noggrannare undersökningar.
22	Stora Strandvägen Mö mossen	leder, vägbottnar	historisk	Klassificeringen och avgränsningen bevaras oförändrad. För att utreda hur välbevarat objektet är krävs en specifik undersökning.
Övriga kulturarvsobjekt				
23	Annulabacken	stenkonstruktioner, stenmurar	historisk	Avgränsningen preciserades. Föreslås att typen ändras till "arbets- och tillverkningsplatser, plats för stenbrytning". Föreslås att objektet flyttas till klassen "övriga objekt"
24	Stora Strandvägen Korskärr*	leder, vägbottnar	historisk	Den historiska vägsträckningen är förhållandevis välbevarad.
25	Österkyrkoby*	boplatser, byplatser	historisk	byns läge på 1700-talet, numera bebodd
26	Stråka sluss	leder, kanaler	historisk	Området avgränsades.
Fyndplatser				
27	Prästakern	fyndplatser	bronsåldern	Definition av objektet karaktär och omfattning kräver noggrannare undersökningar.
18	Stråkfors	fyndplatser	medeltida	På platsen observerades inget som tyder på en fornlämning.
29	Högåsen	fyndplatser	stenåldern	Platsen kan anses vara förstörd i samband med byggande av motorväg. I fornlämningsregistret finns två objekt med samma namn.
Övriga objekt				
30	Västerkyrkoby (Länsi-kirkonkylä)*	boplatser, byplatser	historisk	byns läge i slutet av 1600-talet, numera bebyggd
31	Prästakern 3	boplatser, husgrunder	historisk	husgrund i natursten. Bebodd på 1900-talet
32	Stora Strandvägen Österkyrkoby Botasåkern	leder, vägbottnar	historisk	Leden är sannolikt så gott som förstörd och det återstår knappt något av den. Föreslår att objektet flyttas till klassen "övriga objekt"

27.4.2020

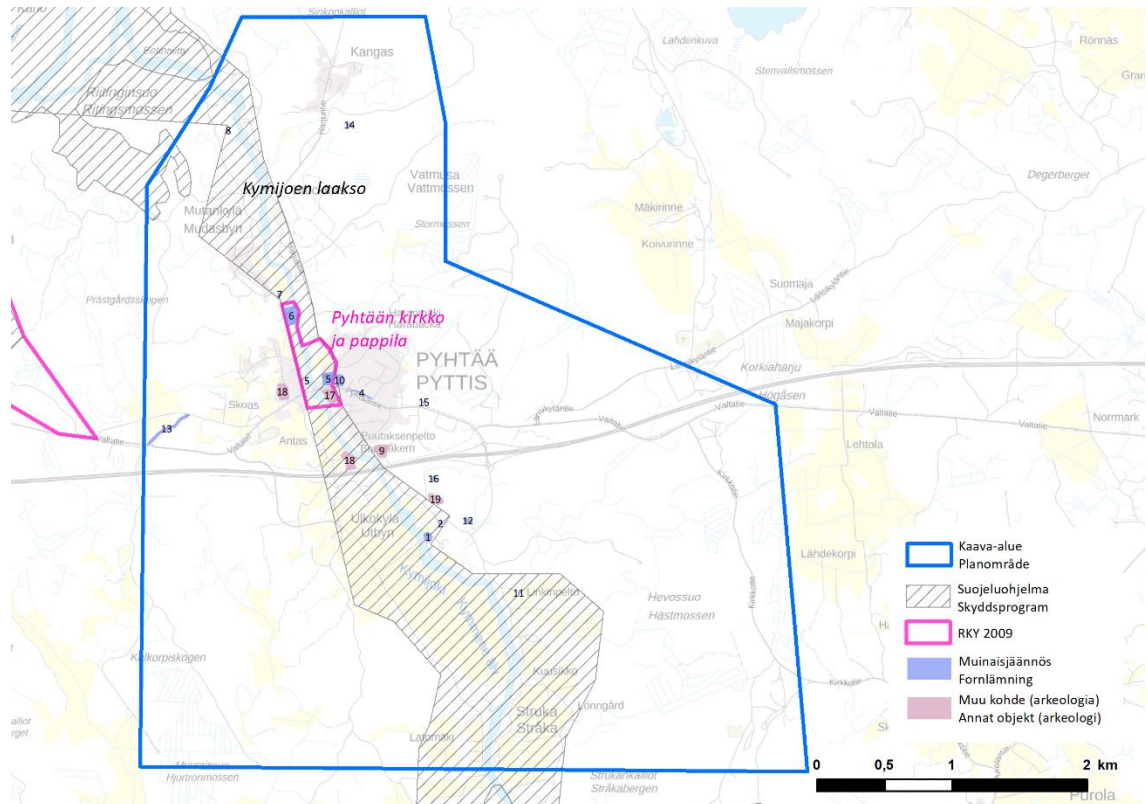


Bild 11. Kulturmiljöobjekt i planområdet.

3.5 Natur

I den norra delen av planområdet finns Kymmene älvs Natura 2000-område (Ritingsmossen). Kymmene älvdal hör till de värdefulla landskapshelheterna. I de östra delarna av planområdet ligger Högåsens grundvattenområde och i den södra delen finns ett privat naturskyddsområde.

3.5.1 Natura 2000-områden, naturskyddsområden och objekt som ingår i naturskyddsprogram

Små delar av sydligaste delarna av Kymmene älvs Naturaområde (FI0401001, SAC) ligger i den norra delen av planområdet. Området är skyddat med stöd av habitatdirektivet (SAC). I Naturaområdet som omfattar cirka 43 km² ingår även Naturaområden som är skyddade med stöd av fågeldirektivet (SPA). Saarela naturskyddsområde (YSA055671) är en del av Naturaområdet och gränsar till den norra sidan av planområdet. I utredningsområdet ligger landskapsområdet Kymmene älvdal (MAO050014) som ingår i skyddsprogramobjekten samt en liten del av Surisuo-Karjasuo-Papinsaari (SSO010009) som är ett objekt som ingår i myrskyddsprogrammet (Finlands miljöcentral 2017).

På den södra sidan av planområdet ligger Naturaområdet Sandnäs-fjärden-Tysfjärden (FI0416007) samt ett delområde till Kymmene älvs Naturaområde (FI0401001). Sandnäs-fjärden-Tysfjärden omfattar delat till Kymmene älvs Pyttisgren, Tysfjärden framför den samt Sandnäs-fjärden på den östra sidan av Skagsandens åsrygg. Fjärdsområdena ansluter till Finska viken genom smala sund. Sandnäs-fjärden-Tysfjärdens vattenområde karaktäriseras av ett rikligt antal sjöfåglar. Området är även viktigt för sjöfåglarna under flytten och ruggningen. På

27.4.2020

en markägares ansökan grundades 2015 METSO-naturskyddsområdet Stråka på den norra sidan av planeringsområdet (NTM-centralen i sydöstra Finland 2015). I området finns moskog med rikligt med murkna träd, lundar, små myrar och olika klippskogar. Skyddsområdet gränsar till Naturaområdets norra strand.

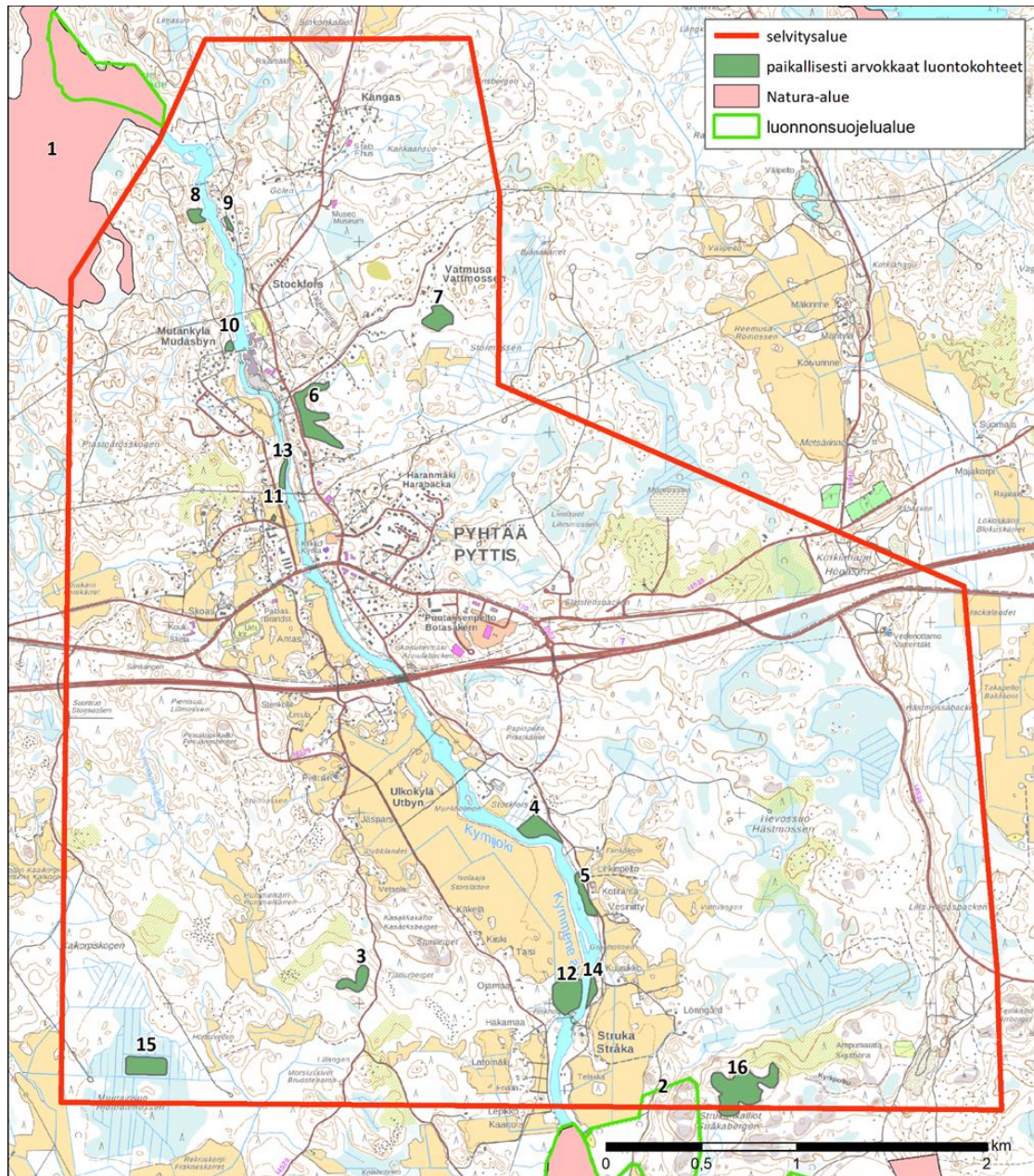


Bild 12. Värdefulla naturobjekt i utredningsområdet (luo-objekt har numererats utifrån ID-siffror).

3.5.2 Vegetation och naturtyper

Pyttis ligger i den sydboreala skogsvegetationszonen, i området för Sydvästlandet och Österbottniska kusten samt i Nylands biogeografiska region (Finlands miljöcentral 2017).

27.4.2020

I utredningsområdet förekommer ganska karga naturtyper. Detta beror på att berggrunden i området domineras av rapakivi som är en sur bergart. De huvudsakliga vegetationstyperna är tall- och granskog på torra och färska moar som karaktäriseras av stenig mark. I Kymmene älvs strandområden är vegetationen frodigare och det förekommer även lundliknande moar med blandade träd, klibbalslundar samt kulturpåverkade färska lundar och högörtslundar.

Det har funnits trädbevuxna myrar (grankärr och tallmyrar) som emellertid i regel har utdikats och numera är torvmoar. Mindre grankärrssvackor som i större utsträckning omfattar naturtillstånd har bevarats endast ställvis.

Det förekommer endast lite ängsvegetation och den koncentreras främst till områdena i kanten av åkrar och till vägrenarna.

De utrotningshotade naturtyperna (Raunio m.fl. 2008) koncentreras till närheten av Kymmene älvs och Pyttisgrenens stränder. Utrotningshotade naturtyper förekommer på värdefulla naturobjekt som har avgränsats i samband med naturutredningen. Utrotningshotade naturtyper som förekommer i utredningsområdet är torra ängar och ängar (CR), klibbalslundar (EN), grankärrstallmyrar (VU), fuktiga näringsrika lundar, färska lundar (VU), fuktiga medelnäringsrika lundar (NT) och öppna madar.

Tabell 4. Värdeobjekt enligt naturutredningen.

ID	NAMN	BESKRIVNING
1	Kymmene älvs Naturaområde	Ritingsmossen som hör till Naturaområdet sträcker sig fram till planområdet. Ritingsmossen är en kombination av ett madliknande fattigkärr och ett grankärr. Trädbeståndet domineras av glasbjörk och klibbal. Ritingsmossen hör till det grundläggande myrskyddsprogrammet. Avsikten är att skyddet ska genomföras genom att grunda ett naturskyddsområde (NTM-centralen i Sydöstra Finland 2013).
2	Stråka METSO-naturskyddsområde	Stråka METSO-naturskyddsområde (YSA232611) är ett naturskyddsområde som grundats 2015. Området omfattar ett skogs- och bergsområde på den södra sidan av utredningsområdet. En liten del av skyddsområdet är beläget i planområdet.
3	Tjädurbergets myr	På den västra sidan av Tjädurberget finns ett litet trädbevuxet myrojekt. Vegetationen består huvudsakligen av grankärrstallmyr (VU) och i kanten finns ett kargt klibbalskärr (EN) samt en granskog i naturtillstånd som lider av översvämning. I skogen finns rikligt med murkna träd. klibbalskärrret är inte en sådan naturtyp som ska skyddas enligt naturskyddslagen. På objektet finns delar som uppfyller kriterierna för en sådan särskilt viktig livsmiljö som beskrivs i 10 § i skogslagen.
4	Munkholmens lund och grankärr	Objektet är en klibbalsdominerad lund och ett madliknande grankärr längs Kymmene älv. Vegetationen består av högörtslund (fuktiga näringsrika lundar, VU) och fuktig lund med klibbal samt delvis av tuvigt klibbalskärr (EN). klibbalskärrdelen är eventuellt en naturtyp som ska skyddas enligt naturvårdslagen. Objektet är viktigt med tanke på naturens mångfald. 10 § skogslagen.
5	Strandskogen i Kotiranta	Strandskogen i Kotiranta är en klibbalsdominerad lund och alluvialskog som ligger vid Kymmene älvs strand (fuktiga medelnäringsrika lundar, NT). 10 § i skogslagen.
6	Stockfors skog	Objektet består av högörtslund (fuktiga näringsrika lundar, VU) och färska lund (färska medelnäringsrika lundar, VU) samt lundliknande mo. Från Harabackahållet strömmar en bäck längs vilken vegetationen domineras av högört och ormbunke. Längs bäcken växer bl.a. strutbräken och i området finns näringsrik strutbräkenlund (VU). Bäckens är till största delen rensad och

27.4.2020

		området är också nedskräpat. Delvis är området emellertid i naturtillstånd. De delar av bäcken som motsvarar naturtillstånd uppfyller kriterierna för 11 §, kap. 2 i vattenlagen. 10 § i skogslagen.
7	Vattmossens grankärr	Något torkat, grandominerat grankärrsområde med utdikade kanter. Trädbeståndet är moget och domineras av gran men är inte i naturtillstånd. I området finns även fuktigare sänkor där man observerat den utrotningshotade enkelbeckasinen (VU, sårbar).
8	Mudasbyns strandmyr och skog	Mudasbyns strandmyr är en liten starrmad vid Kymmene älv (öppna madar, NT) vars randskog består av en granskog på en gammal färsk mo. 10 § i skogslagen.
9	Torräng	Torräng (torrängar, CR) där det enligt utgångsuppgifterna växer tysk fingerört (Suunnittelukeskus 2006). Området används som badstrand.
10	Mudasbyns lund	Litet stenigt lundområde med mogen och lövträdsdominerad skog. I området växer stora aspar, björk, klibbal och gråal, rönn och lönn. Vegetationen motsvarar färsk lund (VU). 10 § i skogslagen.
11	Torräng/klippäng	En liten torrängsfläck där det växer glest med träd och där det förekommer mångsidig ängs- och torrängsvegetation (torrängar och ängar, CR). I området finns också förekomster av den utrotningshotade gulmåran (VU, sårbar).
12	Fiskholmens strandskog	Träden i Fiskholmens strandskog består till stor del av gallrad granskog. Vegetationen motsvarar till största delen lundaktig mo, färsk medelnäringsrik lund (VU) och ormbunkslund (fuktiga medelnäringsrika lundar, NT) längs bäckarna. I området finns flera bäckar som liknar naturtillstånd och en del grävda diken. Objektet uppfyller åtminstone ställvis kriterierna för en sådan särskilt viktig livsmiljö som beskrivs i 10 § i skogslagen.
13	Prästgårdens strandskog	Färsk lund (VU) som domineras av stora lövträd vid Kymmene älvs strand. I området förekommer bl.a. ek och klibbal. Området är stenigt och delvis nedskräpat, vilket innebär att naturtillståndet delvis har försämrats. Området fungerar som en skyddszon till Kymmene älv. Objektet uppfyller ställvis kriterierna för en sådan särskilt viktig livsmiljö som beskrivs i 10 § i skogslagen.
14	Strandskogen i Kuusikko	Objektet är ett litet strandskogsområde. Vegetationen består av harsyra- ekorrbärsdominerad lund (VU). Objektet är lokalt värdefullt. Objektet uppfyller ställvis kriterierna för en sådan särskilt viktig livsmiljö som beskrivs i 10 § i skogslagen.
15	Odikad del av Hjortronmossen	I de norra delarna av Hjortronmossen finns ett litet outdikad område där det växer rikligt med bl.a. tuvull. Området har torkat ut till följd av omgivande utdikningar och vegetationen motsvarar därför inte naturtillstånd. Utrotningshotade eller på annat sätt sällsynta växt- eller djurarter har observerats i området. Objektet har emellertid en lokal inverkan på naturens mångfald och vegetationen skiljer sig från den övriga omgivningen.
16	Stråkabergen	På den östra sidan av de norra delarna av Naturaområdet Sandnäs-fjärden-Tysfjärden som sträcker sig till utredningsområdet finns oskyddade bergsskogsområden. I området finns vidsträckt trädlösa rundhällsområden och trädfattiga bergsområden. I området finns några väldigt gamla tjockbarkade gammeltallar med sköldmönster. I sänkor mellan bergskrönen finns små sumpskogsaktiga granmoskog med förhållandevis mycket murkna träd där det förekommer asp som blandträd. På bergskrönen förekommer torrakor. Omgivningen av bergsområdena består huvudsakligen av kalhyggen eller ung gallringskog men den randeffekt som uppstått genom behandlingen har enligt uppskattning påverkat den naturligt solsteka bergsskogsnaturtypens naturvärden i ganska liten utsträckning. I området observerades den utrotningshotade tofsmesen (VU, sårbar). 10§ i skogslagen.

27.4.2020

3.5.3 Fauna

Beaktansvärda fågelarter som påträffades i Mudasbyns åkerområden nattetid (terrängarbeten i samband med fladdermuskartläggningen) var en födosökande nattskärta (art som ingår i fågeldirektivets bilaga I). I området för Stockfors fabrik häckar tornsvalor (VU, sårbar) samt hussvalor (NT, nära hotad). I den östra delen av utredningsområdet, i ett sumpigt och delvis kalhugget skogsområde observerades en spelande enkelbeckasin (VU, sårbar). Av skogsmesar som klassificerats som utrotningshotade men som fortfarande är vanliga i Finland förekommer talltita och tofsmes (VU) i området. Även domherre (VU) förekommer i området. I skogsområdena observerades rikligt med spår av ätande spillkråka (fågeldirektivet, bilaga 1) och i närheten av Mudasbyn kunde man även höra arten. Av arter som ingår i bilaga I till fågeldirektivet observerades orre och gråspett i den östra delen av utredningsområdet. Utgående från utgångsuppgifterna och terrängobservationerna finns det inga områden som är särskilt viktiga för fågelbeståndet i utredningsområdet. I området koncentreras fågelarternas mångfald till Pyttisgrenens strandskogar och de värdeobjekt i naturen som avgränsats i utredningen.

Däggdjursarterna i området representerar arter som är vanliga för skogs-, åker- och kulturmiljöer. I samband med terrängbesöken observerades bl.a. vitsvanshjort och älg, räv och fälthare.

För fladdermössens del grundar sig utredningen på en bedömning av livsmiljöer och på detektorundersökningar i terrängen. Utgående från terrängbesöken bedömdes det finnas livsmiljöer som är lämpliga för fladdermöss i Mudasbyns område och i detektorkartläggningen observerades nordisk fladdermus och vattenfladdermus. Landskapsbilden i området bildar en småskalig mosaik av gamla hus, trädgårdar och skogar, och det är sannolikt att fladdermössen hittar både gynnsamma födoområden och byggnader som passar som föröknings- och viloplatser i området. Under terrängbesöket observerades åtminstone en nordisk fladdermus som flög från en bastubyggnad i skymningen i den norra delen av Mudasbyn. Även vattenområdet vid Kymmene älvs Pyttisgren, stränderna och de äldre strandskogarna (bl.a. de värdeobjekt i naturen som avgränsats i denna rapport) kan vara viktiga livsmiljöer för fladdermöss. Under kartläggningsbesöket observerades flera vattenfladdermöss vid älvens stränder och träd som lutar över vattnet erbjuder dem skyddade födoområden längs med älven.

De prioritetsområden för byggande som anvisats i planen motsvarar mer sedvanliga livsmiljöer och de bedöms inte ha någon särskild betydelse för fladdermössen. I dessa områden gjordes inte heller några särskilda fladdermusobservationer i samband med terrängkartläggningsbesöket, utan observationerna gällde enstaka nordiska fladdermöss som flög runt byggnader och vägar. Nordisk fladdermus föredrar halvöppna livsmiljöer och klarar sig bra även i omgivningar som påverkats av människan. Arten är jämfört med andra fladdermusarter inte heller känslig för konstgjort ljus (bl.a. gatubelysning).

I planområdet finns inga områden i form av vidsträckta skogsfigurer som är särskilt potentiella livsmiljöer för flygekorre. I områdena finns enstaka stora aspar men inga tillräckligt stora mogna och grandominerades moskogor som lämpar sig som livsmiljöer för flygekorre. Inga observationer (spillning) gjordes i samband med terrängkartläggningarna.

27.4.2020

I Kymmene älvs Pyttisgren förekommer tjockskalig målarmussla. Arten har inventerats åren 2010 och 2011 i området för motorvägsbron och det finns observationer från flera platser (Finlands miljöcentral, Hertta-databasen 2017).

Av arter som ingår i habitatdirektivet kan bl.a. utter och stora rovdjur tidvis röra sig i området. I Stockforsområdet (museiområdet) finns gamla observationer (2001) av boknätfjäril som ingår i bilaga IV(a) till habitatdirektivet. Arten observerades inte i samband med terrängkartläggningarna. Det bedömdes inte finnas några särskilt potentiella livsmiljöer för andra djurarter som ingår i bilaga IV(a) till habitatdirektivet i området.

I området för flygplatsen i den sydöstra delen av planområdet har det utförts en förnyelseavverkning vintern 2016–2017. Den huvudsakliga vegetationstypen i området är torr mo. Jordmånen är ställvis försumpad och de norra delarna av området har utdikats. I området förekommer inga värdefulla naturobjekt eller miljöer som passar för utrotningshotade arter. Under de senaste åren har det utförts avverkningar i Stråkaområdet i ett område som är betydligt större än området för flygplatsen.

3.6 Berggrund och jordmån

Planområdet ingår i Viborgs vidsträckta rapakiviområde. De norra och södra delarna av området består av viborgit och de mellersta delarna av pyterlit. I de södra delarna förekommer även jämnkornig rapakivigranit (GTK 2017).

Jordmånen i planområdet varierar mellan morän, bergmark samt av lera i omgivningen av Kymmene älv. På den sydöstra sidan av Harabacka förekommer torvmark (GTK 2017).

I den östra kanten av planområdet finns även Lilla Högåsbackens lokalt värdefulla åsområde. Ovanpå åsen går Kyrkvägen som leder till Svartbäck.

3.7 Vatten

Genom kyrkbyn strömmar en av Kymmene älvs grenar (Pyttisgrenen) som mynnar ut i Finska viken på den södra sidan av planområdet. Den förhållandevis smala Pyttisgrenen, dvs. Stockforsgrenen, förgrenas nedanför Klåsarö. Vattenkvaliteten i Stockforsgrenen är nöjaktig och älvens naturtillstånd är kraftigt förändrad (Finlands miljöcentral, vattenkarta). Vattenståndet i älvfåran påverkas av Stockfors kraftverksdamm och regleringsdammen, båtslussen och fiskvägen i Stråka.

I utredningsområdet finns flera myrar och försumpade områden varifrån vatten strömmar till älven via diken och bäckar. I området finns knappt några bäckar eller källor i naturtillstånd, utan de har rensats.

3.7.1 Grundvatten

I de östra delarna av planområdet ligger Högåsens grundvattenområde (0562402) som är viktig med tanke på vattenförsörjningen (klass 1). NTM-centralen i Sydöstra Finland har kontrollerat grundvattenområdena i Pyttis enligt vattenvårdslagen (lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen 1299/2004) 2018. I samband med kontrollen förenades delområdena till Högåsens grundvattenområde (0562402 A och 0562402 B) till ett grundvattenområde: Högåsen (0562402). Grundvattenområdets klass ändrades från klass I (grundvattenområde som är

27.4.2020

viktigt för vattenförsörjningen) till klass I enligt vattenvårdslagen (grundvattenområde som är viktigt för vattenförsörjningen).

I fråga om undersökta parametrar uppfyller vattenkvaliteten kraven och rekommendationerna för kvaliteten av bruksvatten med undantag av aluminium- och fluoridhalter samt det låga pH-värdet. Högåsen A släpper ut vatten i sin omgivning huvudsakligen på den östra och norra sidan av åsen. I grundvattenområdet går strömningsriktningen från söder och norr mot grundvattenområdets mellersta del.

I området finns även Högåsens grundvattentäkt som skyddas av när- och fjärrskydds zoner som anlagts i enlighet med 4 kap. 11 § i vattenlagen. Enligt skyddsbeslutet (23.4.1981) är det inte tillåtet att utöva annan än vattentäktsverksamhet i området.

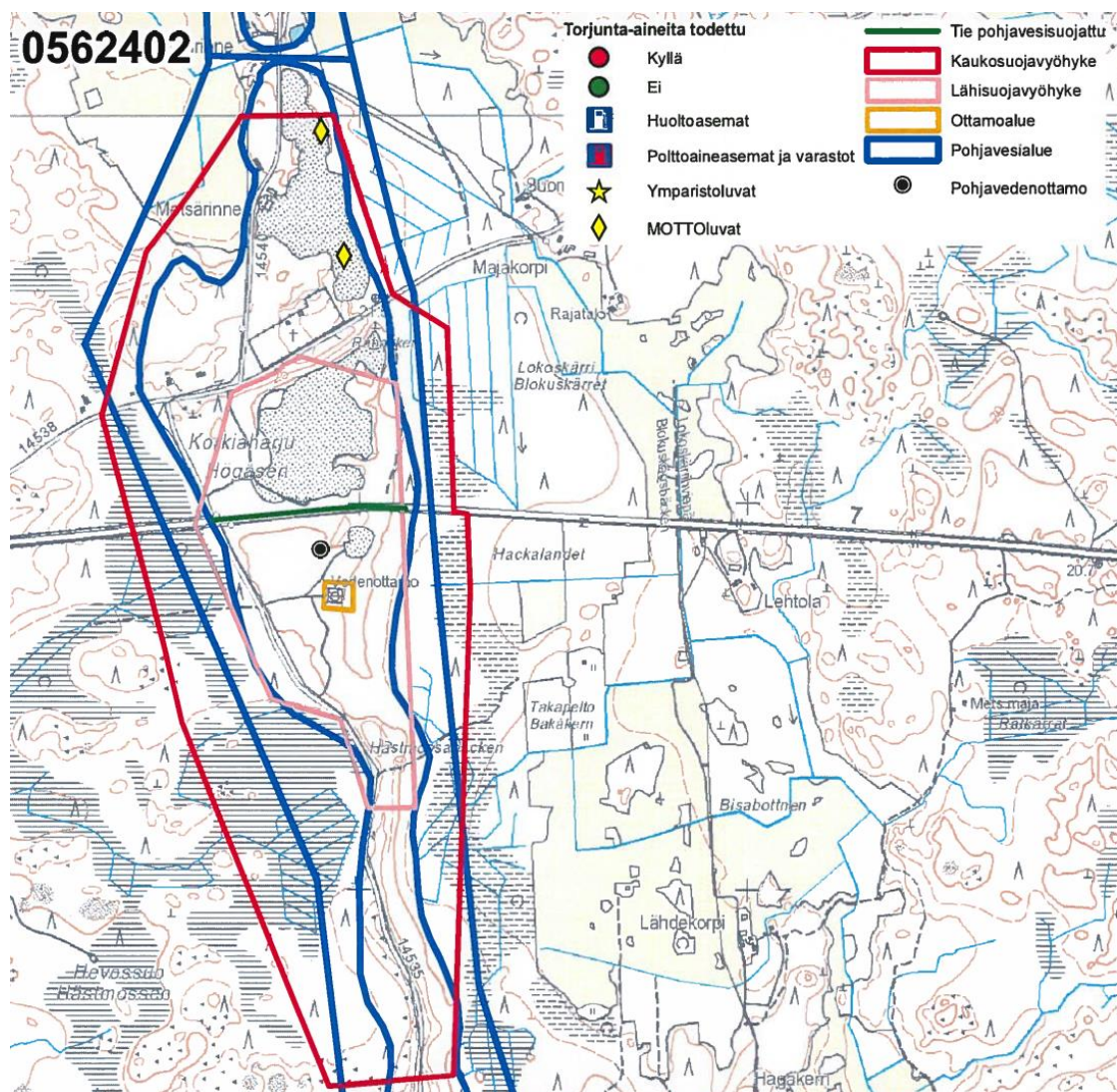


Bild 13: Högåsens grundvattenområde och grundvattentäkt och gränserna för dess när- och fjärrskydds zoner.

I närskyddszonen är det förbjudet att använda vägsalter för att smälta is utöver vad som hör till normalt underhåll av riksväg 7. Det är även förbjudet att använda

27.4.2020

slygifter och gödsel. Det är förbjudet att bygga bostadsbyggnader utan vattendomstolens tillstånd om inte avloppsvattnet leds i täta avlopp utanför fjärrskyddsområdet. Det är även förbjudet att anlägga ny vägar och parkeringsplatser för motorfordon, om inte vatten från dem leds i täta rör eller öppna diken utanför närskyddsområdet. I närskyddsområdet är det dessutom förbjudet att utöva all sådan typ av verksamhet som även är förbjuden i fjärrskydds-zonen.

I fjärrskydds-zonen är det enligt skyddsbeslutet förbjudet att utöva verksamhet såsom lagring av gifter, grundande av en servicestation och drivande av ett campingområde. Utan vattendomstolens beslut är det även förbjudet att utöva sådant grus- och sandtäktsverksamhet och sådan jordskärning som sträcker sig närmare än 1 meter från grundvattnets högsta yta. Undantag gäller för gropar som grävs för grundläggning för byggnader och konstruktioner. Det är förbjudet att placera behållare för uppvärmningsolja i området om de inte utrustas med skydds-bassänger eller skydds-rännor som är utrustade med kontrollbrunnar. Det är dessutom förbjudet att lagra övriga oljeprodukter, bränsle i vätskeform, vägsalter och fenolhaltiga ämnen i området.

Det är förbjudet att grunda sådana fabriker, anläggningar och avstjälningsplatser som nämns i 3 § i författningen om förhandsåtgärder för stenkrossar, oljegrus- och asfaltstationer, lager för beläggingsämnen som innehåller oljeprodukter samt skydd av vatten. Förordningen har utfärdats 6.4.1962 och delvis reviderats 26.6.1970 och 16.3.1979. Paragrafen gäller i sin nuvarande form. Övrig sådan verksamhet som enligt vattenbyrån för Kymmenedalens vattendistrikt kan försämra kvaliteten på vattnet från vattentäkten på ett skadligt sätt. I skyddsbeslutet definieras noggrannare hur grus kan tas från området.

Numera svarar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland för verksamheten som tidigare sköttes av vattenbyrån vid Kymmenedalens vattendistrikt.

3.7.2 Översvämning

Den södra delen av planeringsområdet är ett översvämningsskänsligt område som nu och då utsätts för havsöversvämning. I synnerhet åkrarna på den södra sidan av Utbyn lider ofta av översvämningar.

Förutom havsöversvämning orsakas andra översvämningar i området sporadiskt av flöden i Kymmene älv och större avtappningar från Ediskoski kraftverk. Gränserna för uppströmsvattnet vid Stråka sluss är strikta (NN+1,8 m – 2,1 m) och det regleras automatiskt genom slussen. Trots detta har det observerats översvämningar på åkerområdena i samband med stora avtappningar. Åkerområdet har vallats in för att trygga odlingarna, men vallarna läcker uppenbarligen något.

27.4.2020



Bild 14. Spridningen av en översvämning som upprepas en gång på 100 år i den södra delen av planeringsområdet.

3.8 Trafik

I fråga om trafiken består planeringsområdets huvudleder av motorväg E18 (7 500 fordon/dygn), Pyttisvägen/Riksvägen som går genom Pyttis centrum (1 750 fordon/dygn), Åsvägen som går norrut på den östra sidan av älven (670 fordon/dygn) och Prästgårdsvägen som går på den västra sidan av älven. På den södra sidan av motorvägen, väster om älven består huvudvägarna av Pörtnorvägen (60 fordon/dygn) och Storslättsvägen samt av Stråkavägen och Kyrkvägen (370 fordon/dygn) på den östra sidan av vägen. I fråga om den tunga trafiken är antalet fordon per dygn längs motorvägen cirka 900, i övrigt ligger den motsvarande siffran under och över 50 fordon.

27.4.2020

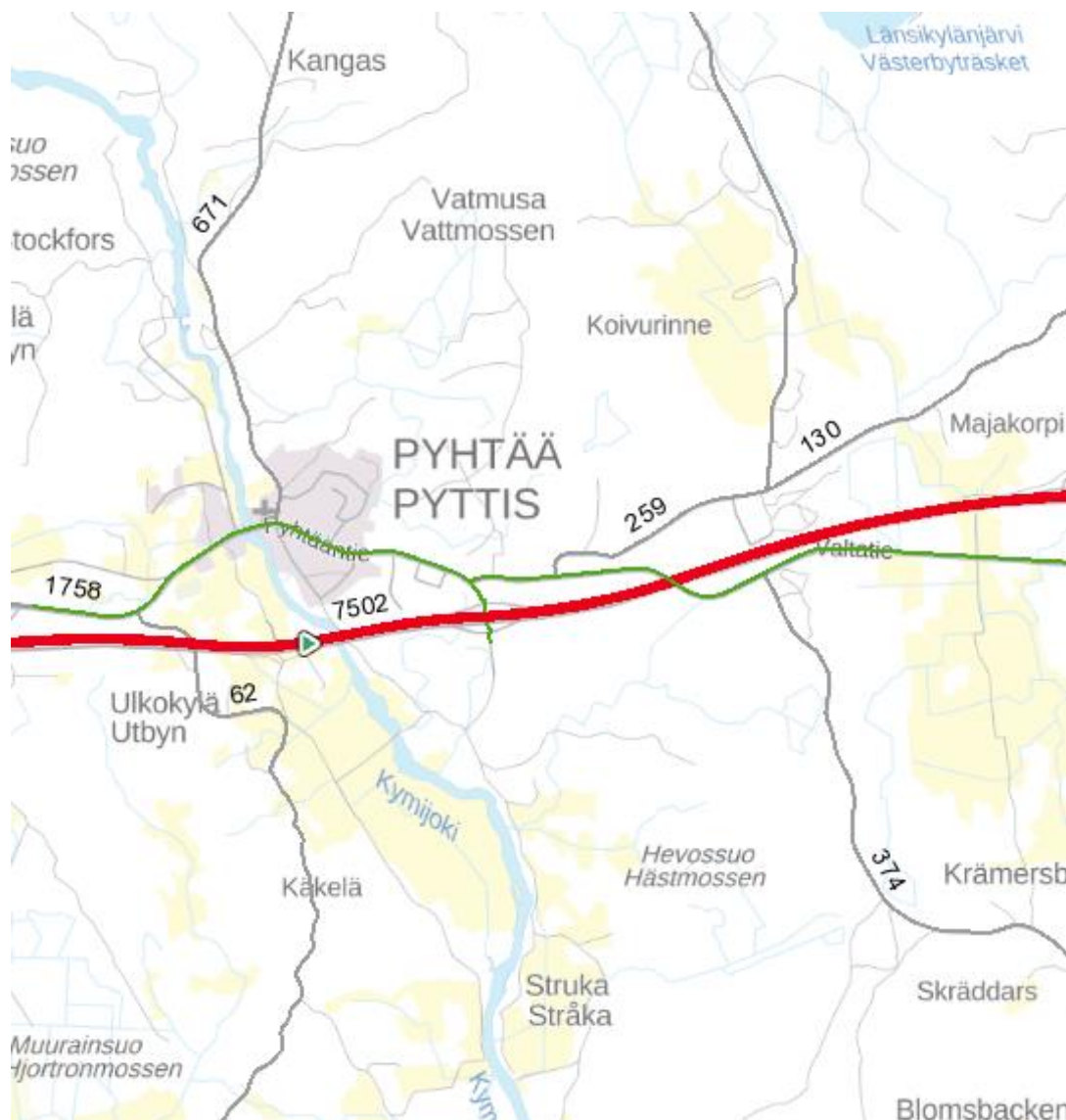


Bild 15. Trafikverkets karta över trafikvolymen 2016.

I fråga om gång- och cykeltrafik finns ett vidsträckt nät i öst-västlig riktning i området för Kyrkbyns centrum.

3.9 Bullerområden

I nuläget består den största bullerkällan i området av trafikbullret från motorvägen. I samband med byggandet av vägen utarbetades en granskning av motorvägens bullernivåer med den bullerbekämpning som planerades 2015 då vägen togs i bruk.

27.4.2020

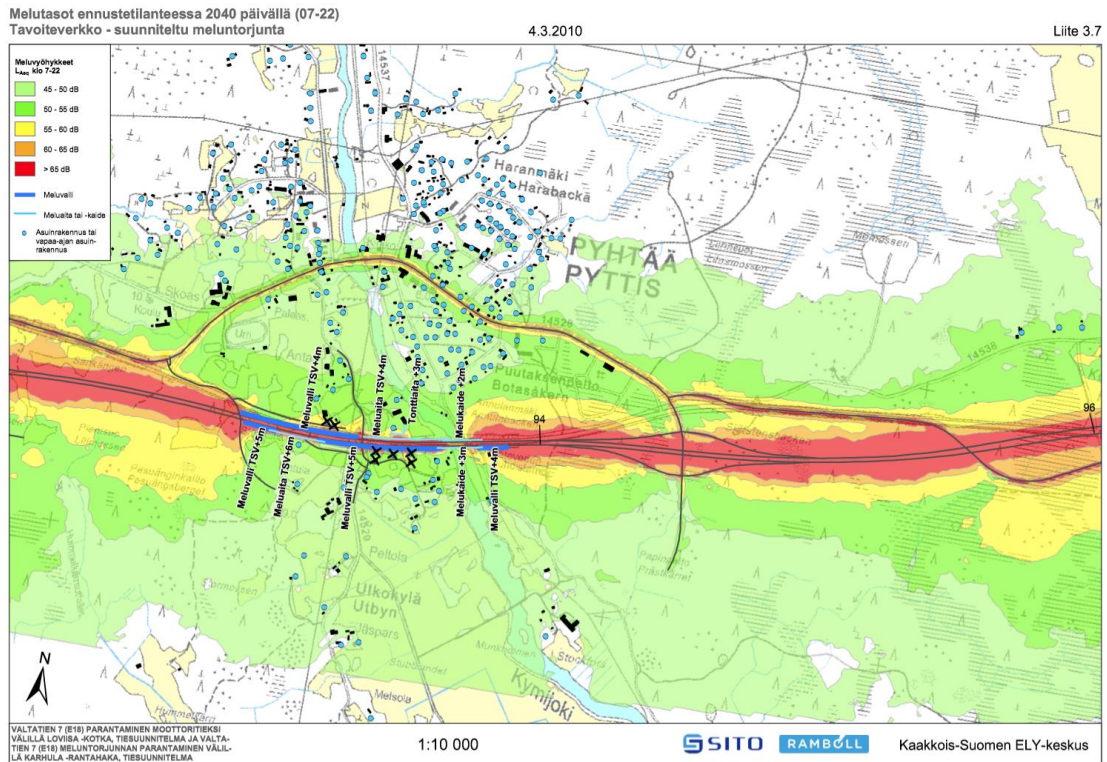


Bild 16. Modelleringskartan över bullernivåerna dagtid i prognossituationen 2040 i närheten av planområdet.

I anslutning till miljötillståndet för flygplatsen 2017 och bygglov 2017 utarbetades en bullerutredning för flygtrafiken på den södra sidan av riksvägen 2017. Bullernivåerna har modellerats med 50, 75, 100, 150, 200 och 250 flyg per dag.



Bild 17. Utdrag ur bullerutredningen för flygplatsen med 50 flyg/dygn och 100 flyg/dygn. Området där gränsen LAeq (7-22) 50 dB överskrids har markerats med ljusblått.

Den bullernivå som flygverksamheten orsakar enligt miljötillståndet överskrider inte de riktvärden för bullernivåer LAeq och 50 dB som nämns i statsrådets förordning (993/1992).

Buller orsakas dessutom av skjutbaneområdet som finns i den södra delen av planområdet i närheten av flygplatsen. I samband med miljötillståndsansökan för

27.4.2020

hagelgevårsbanan modellerades spridningen av skjutbuller enligt AI-maximiljudnivån ($L_{A\text{max}}$). I samband med miljötillståndet utarbetades även en bullerbekämpningsplan. Om genomförandet sker i enlighet med den minskar bullret i synnerhet i de bebodda områdena i väst.

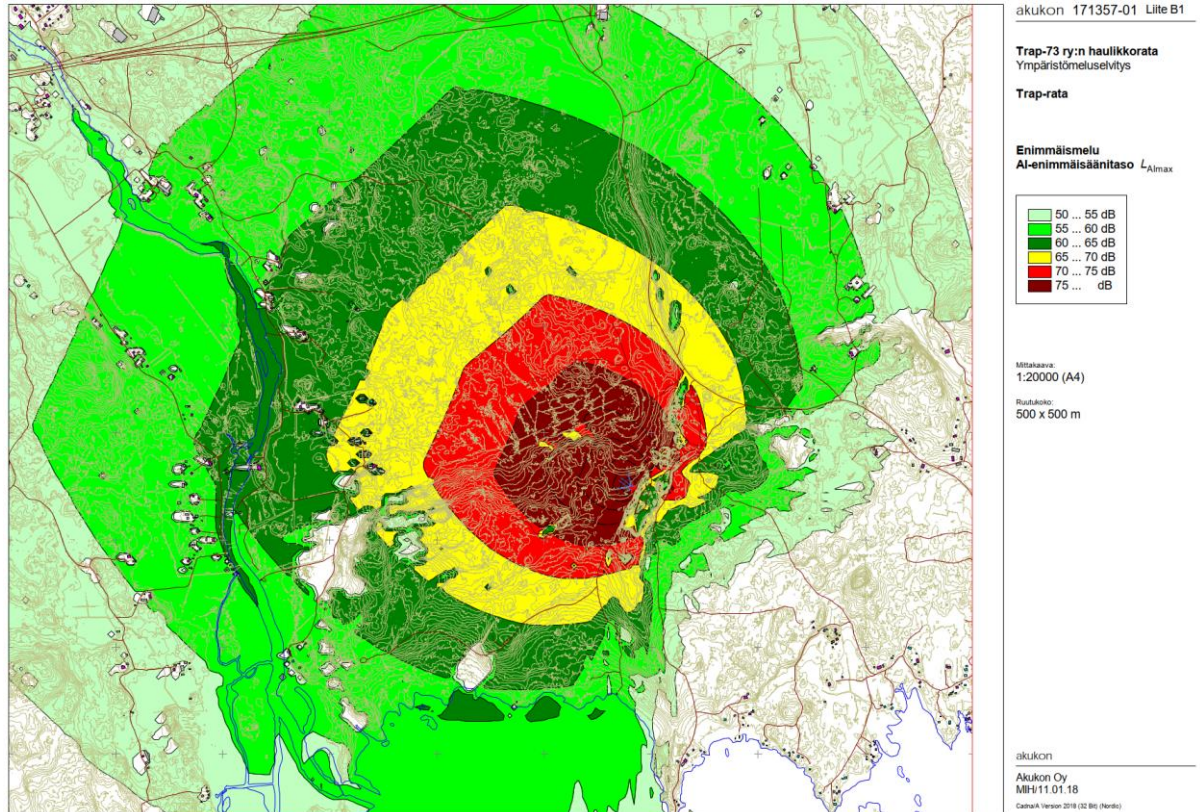


Bild 18: Maximibuller i nuläget enligt miljötillståndsansökan för hagelgevårsskjutbanan.

3.10 De riksomfattande målen för områdesanvändning (VAT)

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Målen ska beaktas och uppnåendet av dem främjas i landskapets planering, kommunernas planläggning och statliga myndigheters verksamhet. Statsrådet beslutade om de riksomfattande målen för områdesanvändningen år 2000. Statsrådet godkände de reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017. De reviderade målen träder i kraft 1.4.2018.

Målen för områdesanvändningen har i uppgift att:

- säkerställa att omständigheter av nationellt intresse beaktas i landskapets och kommunernas planläggning samt i de statliga myndigheternas verksamhet,
- bidra till att målen för markanvändnings- och bygglagen samt för planeringen av områdesanvändningen uppnås, av vilka de viktigaste är god livsmiljö och en hållbar utveckling,
- fungera som redskap för förhandsstyrningen av planläggningen i markanvändningsfrågor av riksintresse samt
- främja genomförandet av internationella avtal i Finland.

27.4.2020

Enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL) bör målen beaktas och genomförandet av dem bör främjas i landskapsplaneringen, i kommunernas planläggning och i statliga myndigheters verksamhet. De riksomfattande målen för områdesanvändningen förmedlas till generalplanen delvis via landskapsplanen.

I de riksomfattande målen för områdesanvändningen behandlas följande helheter som även är viktiga i den generalplan som utarbetas:

- Fungerande samhällen och hållbara färd sätt
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

Mer information om de riksomfattande målen för områdesanvändningen finns på miljöministeriets webbplats: www.ymparisto.fi/vat.





3.11 Planläggningssituation

3.11.1 Landskapsplan






Gällande landskapsplaner

I området gäller följande etapplandskapsplaner för Kymmenedalen; Tätorter och deras omgivningar (fastställd 28.5.2008 och 18.1.2010); Landsbygd och natur (fastställd 14.12.2010); Energietapplandskapsplanen (fastställd 10.4.2014); Handel och havsområde (fastställd 26.11.2014).

I etapplandskapsplanerna anvisas följande beteckningar till planområdet eller dess omedelbara närhet:

Beteckning	Bestämmelse
	LANDSKAPSPLANEOMRÅDE. I planeringen av markanvändningen och byggandet ska särskilt avseende fästas vid översvämningsrisken i Kymmene älvs översvämningskänsliga område. I planeringen av markanvändningen, byggandet och placeringen av betydande samhällsfunktioner på kusten och i skärgården ska särskilt avseende fästas vid översvämningsriskerna då markytans höjdnivå ligger under +3,5 meter (i höjdsystemet N2000). Även i planeringen av markanvändningen och byggandet på strandområdena av andra vattendrag ska vattendragens översvämningskänslighet alltid beaktas. I den mer detaljerade planeringen ska den centrala principen i närheten av vattendrag vara att bibehålla en enhetlig, obebyggd strandlinje.
	MÅLOMRÅDE FÖR UTVECKLING AV TURISM OCH REKREATION. Vid noggrannare planering av området skall man se till att turismens utvecklingsbehov anpassas till områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden så att dessa utnyttjas.
	RIKTGIVANDE HUVUDBANA. I den mer detaljerade planeringen av området ska möjligheten att planera och förverkliga en banförbindelse bevaras.
	OMRÅDE SOM ÄR VIKTIGT MED TANKE PÅ KULTURMILJÖN ELLER LANDSKAPSVÄRDEN. Vid noggrannare planering av området skall vård av kulturmiljöers särdrag beaktas och bibehållandet av betydande landskaps- och

27.4.2020

	kulturvärden säkras. Vid noggrannare planering skall markanvändningens och landskaps- och kulturvärdenas krav sammanpassas.
	OMRÅDE FÖR TÄTORTSFUNKTIONER. Med beteckningen anvisas byggområden som ska reserveras för boende, tjänster och arbetsplatser samt övriga tätortsfunktioner som förutsätter detaljplanering. Vid mer detaljerad planering av området skall man främja helandet av samhällsstrukturen inom områden som har byggts ut spritt och ofullständigt samt utvecklandet av tätortens kärnområde till ett funktionellt och till tätortsbilden klart skönjbart centrum.
<i>IS</i>	OMRÅDE, DÄR BETYDANDE BYGGNADSKULTUROBJEKT PÅ MINST LANDSKAPSNIVÅ SKALL BEVARAS. Värnandet om kulturmiljön skall beaktas i den mera detaljerade planeringen. När områdesanvändningen planeras och förverkligas skall betydande landskaps- och kulturvärden tryggas samt områdenas specifika karaktär och särdrag bevaras.
	JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE. Med beteckningen anvisas områden som är avsedda för jord- och skogsbruk och som kan användas även för andra ändamål, såsom glesbygdsartat boende och motion och friluftsliv inom gränserna för allemansrätten utan att på nämnvärt sätt störa områdets huvudsakliga användningsmål och utan att ändra dess karaktär.
	VIKTIGT GRUNDVATTENOMRÅDE. Med beteckningen anvisas grundvattenområden som enligt miljöförvaltningens klassificering hör till klass I och II. Planeringsbestämmelse: Åtgärder för området skall planeras så att grundvattenkvaliteten inte försämras som en följd av dessa.
	PADDLINGSLED ÖVER LANDSKAPSGRÄNSERNA.
	CYKELLED ÖVER LANDSKAPSGRÄNSERNA.

Utöver dessa beteckningar går det även vägreserveringar och elledningar genom planområdet.

Utöver områdesreserveringarna gäller också en bestämmelse som berör hela landskapsområdet för Kymmenedalen. Denna beteckning styr planeringen av översvämningsområden och strandbyggnation. I planeringen av markanvändningen bör översvämningrisken beaktas i synnerhet på översvämningsskänliga områden vid Kymmene älv. Förutsättningarna att använda system som grundar sig på förnybar energi bör utredas i den mera detaljerade områdesplaneringen. I den mera detaljerade planeringen av markanvändningen bör det skapas förutsättningar för att vandringsfiskbestånd ska kunna föröka sig naturligt i Kymmene älv.

Som bäst utarbetas Kymmenedalens helhetslandskapsplan 2040. Utkastet till landskapsplanen var framlagt hösten 2018. Utifrån den respons som lämnats in om utkastet utarbetas ett förslag till landskapsplan.

27.4.2020

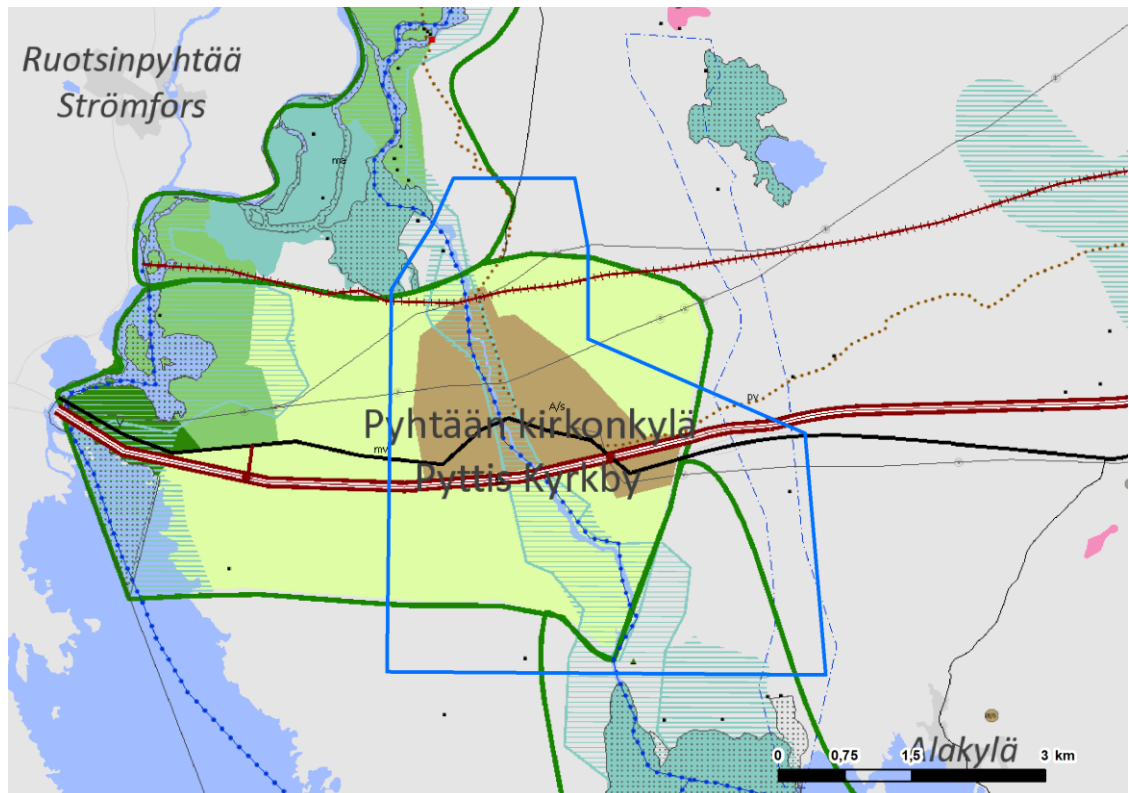


Bild 19. Utdrag ur landskapsplanerna från Kymmenedalens förbunds karttjänst (© Kymmenedalens förbund 2016)

Landskapsplanen 2040

I Kymmenedalen utarbetas som bäst helhetslandskapsplanen 2040 som kommer att vara en mer strategisk och tydligare helhet än tidigare. Landskapsplanen för Kymmenedalen 2040 är en helhetslandskapsplan och då den vinner laga kraft upphäver den planbeteckningarna och deras planbestämmelser i alla tidigare landskapsplaner. Planområdet för landskapsplanen 2040 omfattar hela Kymmenedalen med undantag av Itis kommuns område där tidigare gällande landskapsplaner fortsätter att vara i kraft. Itis kommun kommer att övergå till landskapet Päijänne–Tavastland.

I slutet av 2019 begärdes myndighetsutlåtanden om förslaget till landskapsplanen. Förslaget till Kymmenedalens landskapsplan 2040 kommer att läggas fram offentligt under våren 2020.

Jämfört med den gällande landskapsplanen kommer de största förändringarna i förslaget till landskapsplan 2040 att vara följande:

- området för tätortsfunktioner blir mindre,
- det jord- och skogsbruksdominerade området anvisas inte,
- avgränsningen av målområdet för utveckling av turism och rekreation ändras,
- flygplatsen anvisas med en målbeteckning för flygtrafik,

27.4.2020

- I anslutning till Pyttis flygplats anvisas ett arbetsplatsområde med målbeteckning,
- Sirius Sport Resort anvisas.

3.11.2 General- och detaljplaner

Den strategiska generalplanen för Kotka-Fredrikshamnsregionen har behandlats i kommunerna under våren och hösten 2018. Planen godkändes enhälligt av kommun-/stadsfullmäktigena. För Pyttis del godkändes generalplanen som en strategisk plan för markanvändningen. För övriga kommuners del godkändes den som en generalplan med rättsverkningar.

Till planområdet anvisas följande:

- Servicecentrum som är avsett för kompakt bebyggelse.
- Intensivt område för tätortsfunktioner som anvisas som område för kompakt och stadsliknande bebyggelse.
- Industriområde där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art
- Arbetsplatsområde (2 st.), på båda sidorna av motorvägen i enlighet med generalplanen. Området har reserverats för mångsidiga arbetsplatsfunktioner, handel, förvaltning och service (god tillgänglighet med kollektivtrafik). Till miljökonsekvenserna ska funktionerna motsvara affärs-, kontors- och motsvarande utrymmen.
- Regionalt betydande framtida spetsturistmål samt regionalt betydande turistmål
- Regionalt betydande båthamn.
- I den strategiska planen anvisas dessutom ett målområde för utveckling av turism och rekreation, ett landskapsområde av riksintresse, områden som hör till nätverket Natura 2000 samt ett mål för rekreation och naturturism.

27.4.2020

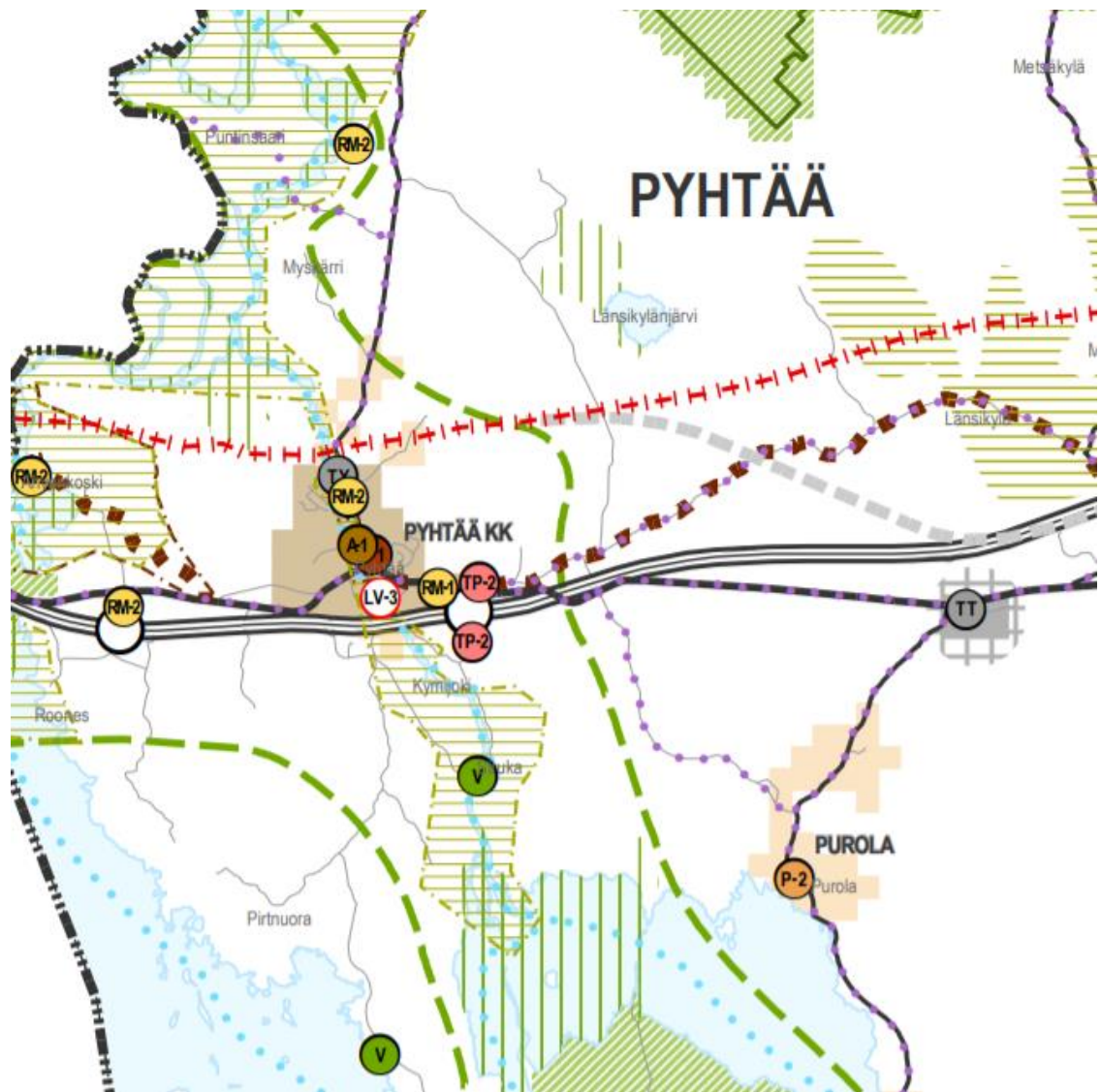


Bild 20. Den strategiska generalplanen för Kotka-Fredrikshamn.

Delgeneralplanen för Pyttis kyrkby har vunnit laga kraft 2/2008. Kyrkbyn är till största delen ett detaljplanerat område.

27.4.2020

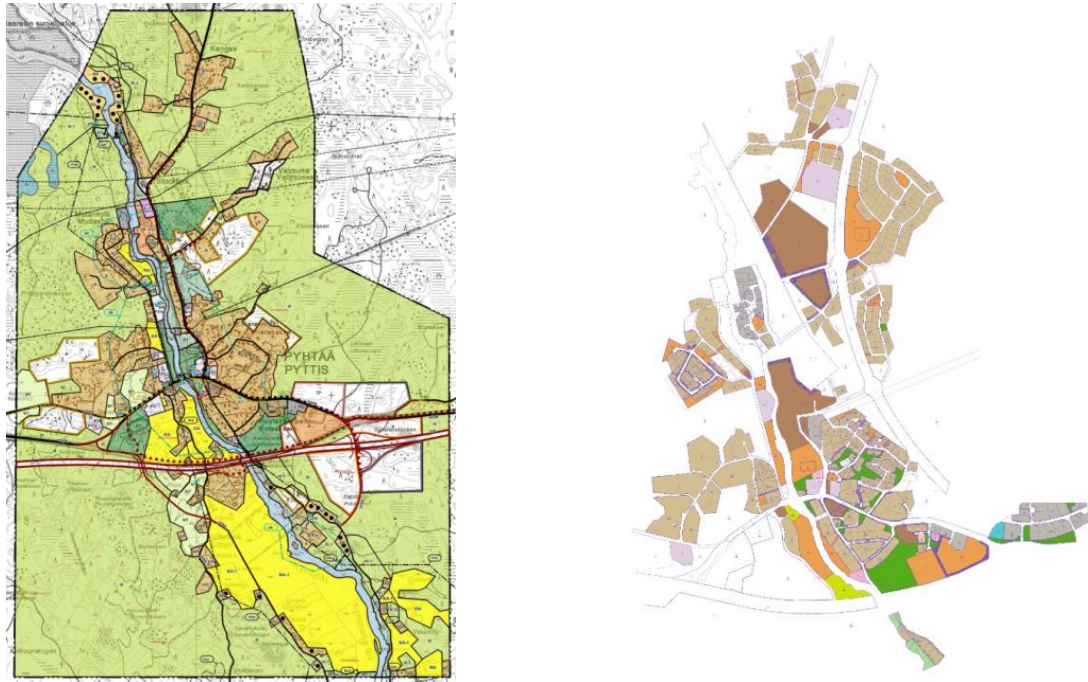


Bild 21. Den gällande delgeneralplanen för Pyttis kyrkby till vänster och detaljplanerade områden enligt Pyhtään hankepalvelu till höger.

4 PLANERINGENS SKEDEN OCH VÄXELVERKAN

Inledningsskede (01-07/2017)

I planläggningens inledningsskede ordnades en workshop för uppställande av mål för Pyttis planläggnings- och näringssektion 20.2.2017.

Planläggningen kungjordes anhängig och ett myndighetssamråd om revideringen av delgeneralplanen ordnades i inledningsskedet. Under workshopen bedömdes huruvida programmet för deltagande och bedömning och dess utredningar är tillräckliga. Inledningsskedets myndighetssamråd ordnades 31.3.2017.

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 29.5–30.6.2017. Under den tid då PDB var framlagd hölls ett informationsmöte för allmänheten på Abborfors skola 1.6.2017. I informationsmötet deltog 21 kommuninvånare.

Planutkastskedet (hösten 2017–våren 2018)

Utgående från workshoparna och de uppställda målen har konsulten gjort utkast till alternativa markanvändningsreserveringar för utvecklingen av markanvändningen i kyrkbyn. Utkasten har behandlats på arbetsmötena med kommunen, på planläggningskommitténs möte 10/2017, på ett arbetsmöte med NTM-centralen 03/2018 samt på planläggningskommitténs möte 04/2018. Avgränsningen av delgeneralplanen utvidgades enligt planläggningskommitténs och kommunstyrelsens beslut så att området även omfattar området för den planerade flygplatsen på den sydöstra sidan av kyrkbyn. Flygplatsfastigheten anslöts till planområdet som redan existerande flygplats enligt sitt nuvarande användningsändamål för att den ska beaktas som en fast del av kyrkbyns centrum och kommunens näringsstrategi i samband med planeringen av etableringsställen på den södra sidan av motorvägsanslutningen.

27.4.2020

Utkastet bereds utifrån utgångsuppgifter, utredningar, terrängbesök och det övriga planeringsmaterialet. Utkastmaterialet till delgeneralplanen lades fram under 30 dagar (16.5–14.6.2018) då intressenterna hade möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet. I samband med framläggandet av utkastet till delgeneralplanen ordnades ett informationsmöte 22.5.2018. Utlåtanden har begärts från myndigheterna.

Planförslagsskede (sommaren 2018–sommaren 2019)

I samband med utarbetandet av planförslaget hölls utgående från den inlämnade responsen ett arbetsmöte med myndigheterna 8/2018, 1/2019 och 5/2019 samt arbetsmöten mellan kommunen och planläggningskonsulten. I september behandlade Pyttis planläggningskommitté de ändringar som görs på planförslagskartan utifrån responsen om planutkastet. Planförslaget har preciserats och ändrats utgående från responsen om planutkastet. Bl.a. följande ändringar gjordes på plankartan:

- Det T-område som anvisats till Mudasbyns strand i planutkastet har strukits i planförslaget med beaktande av lu-området. I planförslaget anvisas ett litet område för turistservice (RM).
- Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik (grön bollinje) har ändrats i synnerhet i strandområdena utgående från responsen.
- PY/s-området (före detta prästgården) anvisas som A-område i planförslaget.
- Mindre preciseringar har gjorts i A- och AM-områdesreserveringarna utgående från markägarnas önskemål.
- De områdesreserveringar för LL- och tp-områden som anvisats i planutkastet har bearbetats och preciserats i planförslaget. Det befintliga flygplatsområdet och dess fastighetsgränser har markerats på plankartan. Strävan har varit att beakta en övergripande utveckling av områdeshelheten inom ramarna för det år som generalplanen tar sikte på utgående från bästa möjliga tillgängliga uppgifter.
- Vid sidan av delgeneralplanen gjordes en aktualiseringsgranskning av de gällande detaljplanerna i kyrkbyn som ett separat projekt. Utgående från resultaten av aktualitetsgranskningen anvisas sådana områden där avsikten är att utarbeta en ny detaljplan, uppdatera en gällande detaljplan eller där den gällande detaljplanen fortfarande beskriver den aktuella situationen som A-områden. Som AT-områden anvisas sådana områden som har en gällande detaljplan som är föråldrad och för vars område inget betydande byggnadstryck riktas.
- Stråka sluss har beaktats på delgeneralplanekartan som en konstruktion som är värdefull med tanke på kulturmiljön. I övrigt har plankartan kompletterats utgående från inlämnade utlåtanden.
- Till plankartan tillades gränser för bullerområden, en skyddszon för en grundvattentäkt, ett lokalt värdefullt åsområde och gränser för ett område där en översvämning upprepas en gång på hundra år. Även den lägsta tillåtna byggnadshöjden har uppdaterats.

27.4.2020

- Plankartan har justerats enligt dimensioneringen i delgeneralplanen för Kymmene älvs västra grenar genom att anvisa bl.a. M-1-, MA-1- och MY-1-områden i planen och genom att anvisa alla befintliga och nya byggnadsplatser i enlighet med dimensioneringen i det område som dimensioneringen gäller.
- Den befintliga flygplatsen med dess fastighetsgränser har anvisats med LL1-beteckning enligt det nuvarande användningsändamålet.
- Det befintliga skjutbaneområdet har anvisats till planområdet med EA-beteckning.

Planens naturutredning har kompletterats under terrängsäsongen 2018 och rapporten har uppdaterats. Även den arkeologiska inventeringen kompletterades våren 2019.

Planförslaget bereds utifrån den respons som inlämnats om utkastet och de uppgifter och planer som preciserats under processen. Efter att förslaget varit framlagt ordnas vid behov ett myndighetssamråd.

Godkännande (hösten 2019–våren 2020)

Utifrån den respons som lämnats in om planförslaget gjordes preciseringar och ändringar i planmaterialet. Plankartan och -beskrivningen har kompletterats enligt följande:

- Uppkomsten av strandbyggrätter har undersökts av den som utarbetat den ursprungliga dimensioneringen. Plankartan och dess bestämmelser har tydliggjorts i fråga om detta.
- Som bullerområde för motorvägen anvisas på plankartan ett sådant bullerområde som bäst beskriver nuläget. I samband med dessa beaktas även bl.a. bullerskydden. I förslagsskedet bestod bullerområdet av ett område där man uppskattat situationen 2040.
- Fornlämningsobjekten har justerats efter förslagsskedet.
- De allmänna bestämmelserna för buller har justerats.
- Hänvisningen till landskapsplaneringen har strukits från bestämmelsen för P-2-området.
- Avgränsningen av byggnadsområdet har lagts till för LL-1-området. Dessa styr byggandet tillräckligt inom området.
- I Stockforsområdet har E-1-området anslutits till P-1/s-området. På så sätt blir det möjligt att utveckla området till ett mångsidigt område för service och förvaltning.
- Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har dragits upp så att den går längs Utbyvägen på avsnittet mellan Pyttisvägen och motorvägen.
- En sjösättningsplats för båtar har lagts till i Mudasbyns område.
- Det nya bostadsområde som anvisats längs Prästgårdsvägen har ändrats till ett reservområde för ett bostadsområde.

27.4.2020

- PY-området i kyrkans område har utvidgats något.
- Broförbindelsen för gång- och cykeltrafik har ändrats till riktgivande.
- Läget för reserveringen av HELI-banan har ändrats till riktgivande.
- Avgränsningen av och planbestämmelsen för det lokalt värdefulla åsområdet har ändrats.
- Planens konsekvensbedömning har kompletterats på flera ställen.
- Dessutom har en del enskilda ändringar gjorts i planen utifrån markägarens önskemål, bl.a. beträffande avgränsningen av byggnadsområdena. Även andra små tekniska korrigeringar har gjorts.

Revideringen av delgeneralplanen godkänns av Pyttis kommunfullmäktige. Beslutet om att godkänna planen kungörs officiellt.

Då planen har godkänts börjar en 30 dagar lång besvärstid. Under besvärstiden har kommunens medlemmar, berörda parter och de myndigheter och sammanslutningar som nämns i 191 § i markankvädnings- och bygglagen möjlighet att lämna in besvär mot beslutet att godkänna planen till Östra Finlands förvaltningsdomstol och vidare till högsta förvaltningsdomstolen. Planen vinner laga kraft efter att besvärstiden gått ut eller genom förvaltningsdomstolens/högsta förvaltningsdomstolens beslut.

5 DELGENERALPLANENS LÖSNINGAR OCH MOTIVERINGAR

5.1 Boende och rekreation

Ett av de viktigaste målen för delgeneralplaneringen av kyrkbyn har varit att skapa förutsättningar för att förbättra områdets allmänna intryck genom nya bostadsområden i centrum och längs älven. Utöver bostadsområdena anvisas en kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik i planområdet för att förbättra rekreativsmöjligheterna. Kvalitetskorridoren binder samman den västra och östra delen av kyrkbyn. Genom revideringen av delgeneralplanen kan invånarantalet i de nya områdena för boende öka med uppskattningsvis cirka 340 personer, vilket innebär sammanlagt dryga 1 000 invånare i kyrkbyn. Vid dimensioneringsberäkningarna har man uppskattat 60 m²vy per invånare. Dessutom finns det en del lediga tomter och möjligheter till kompletterande byggande i de befintliga detaljplanerade områdena i kyrkbyn.

På den norra sidan av Pyttis kyrka på båda sidorna av älven har man gestaltat sammanlagt cirka 6 600 m²vy boende, vilket grovt uppskattat innebär något under 110 nya invånare. I samband med detaljplaneringen av området är avsikten att skapa ett mångsidigt bostadsområde med varierande boendeformer. Den planerade kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har även anvisats genom bostadsområdet för att älvens stränder skall bevaras som en öppen helhet och ett tillgängligt rekreativsmål för alla invånare.

Kompletterande byggande anvisas även till den norra sidan av Pyttisvägen och Botasåkern. I området gestaltas sammanlagt cirka 4 400 m²vy nytt boende, vilket motsvarar cirka 75 invånare. I området är det även möjligt att planera till exempel små flervåningshus och radhus som ansluter till bebyggelsen på den södra sidan av Pyttisvägen där byggnadsbeståndet är något högre än i övrigt. I området skulle det även efter behov vara möjligt att skapa boendemöjligheter för områdets äldre

27.4.2020

befolkning närmare servicen i Botasåkern och kyrkbyns centrum. Förlängningen av Harabacka bostadsområde kan möjliggöra cirka 5 000 m²vy nytt boende. Området är kuperat och i detaljplaneringen ska terrängens förhållanden beaktas i samband med planeringen av bostadsområdet.

Längs Utbyvägen planeras cirka 1 400 m²vy nytt boende, dvs. cirka 25 nya invånare beroende på bostadsformen. I delgeneralplanen anvisas områden längs Storslättsvägen som möjliggör cirka 3 200 m²vy bostadsbyggande, vilket motsvarar cirka 50 nya invånare. Bebyggelsen längs Storslättsvägen är en fortsättning på byområdet på den södra sidan av motorvägen.

I fråga om rekreation har älven en viktig förenande betydelse både som motionsmiljö för invånarna och för båtlivet. Älven bildar även en attraktionsfaktor för de nya bostadsområdena. I fråga om detaljplaneringen av de områden som placerats i närheten av älvstranden bör särskild uppmärksamhet fästas vid älvomgivningen så att det till exempel är möjligt att flytta gångtrafiken till stranden via bryggor eller motsvarande konstruktioner. Älvens rekreativvärde framhävs också genom de områden som anvisats för båtliv. Den nya reserveringen för en båthamn anvisas i anslutning till bostadsområdet på den norra sidan av kyrkan. Den planerade kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik kan genomföras i en enklare form än en gång- och cykelled. Ställvis kan leden också motsvara en stig om det är nödvändigt med tanke på terrängen.

I samband med delgeneralplaneringen har beteckningarna och bestämmelserna för bostadsområdena förenhetligats och anvisas genom A-, AK-, AL- och AT-områden. I fråga om Skoas och Kangas områden har den gamla A-områdesreserveringen ändrats till AT-område eftersom byområdena har byggts på ett sätt som avviker från detaljplanerna.

27.4.2020



Bild 22. Som grund för delgeneralplanens områdesreserveringar har det i samband med uppgörandet av delgeneralplanen grovt granskats lokalisering av boende. Delgeneralplanens lösningar möjliggör utvecklingen av älven som rekreationsobjekt samt att olika funktioner anknyter till älven.

I de norra och södra delarna av delgeneralplanen anvisas befintliga byggnadsplatser i enlighet med generalplanen för Kymmene älvs västra grenar till delgeneralplanens RA- och AT-områden. Bygda byggplatser har anvisats med en fylld svart boll och obygda byggplatser med svart ring. I samband med revideringen av denna delgeneralplan har man inte gjort ändringar gällande byggplatserna.

5.2 Service och arbetsplatsområden

För service anvisas befintliga områden i områdena för Stockfors fabrik och Sirius. Områden som ska detaljplaneras för service anvisas dessutom till den västra och norra sidan av Sirius samt till den södra sidan av motorvägen. Avsikten är att omgivningen till Siriusområdet ska utvecklas vidare som serviceområde för rekreation och upplevelser. Till den norra och södra sidan av motorvägsanslutningen anvisas även arbetsplatsområden där verksamheten kan bestå av mångsidiga kontors- och servicearbetsplatser, industri som inte orsakar miljöstörningar och anslutande butiksutrymmen och lagerhållning.

27.4.2020

Till de norra delarna av Mudasby område mitt emot Stockfors anvisat ett område för turistfunktioner RM. I området är det möjligt att etablera mindre inkvarteringsservice som har möjlighet att stöda sig i synnerhet på naturturism samt på Stockforsområdet mittemot då det utvecklas till ett mångsidigt serviceområde.

I kyrkbyns centrumområde anvisas även platser i synnerhet för offentlig service och förvaltning i enlighet med den gällande delgeneralplanen.

5.3 Service och arbetsplatsområden på den södra sidan av riksvägen

I delgeneralplanen anvisas områden som ska detaljplaneras för service (P- och P-2-områden) samt för arbetsplatser (TP) till den södra sidan av riksvägen. I närheten av dessa anvisas även ett område för flygtrafik och därtill anslutna funktioner (LL-1) samt ett område för luftfartsverksamhet (LL-2).

I området har miljötillstånd för flygplatsverksamhet och Traficoms bygglov för en flygplats beviljats för fastighet 624-404-53-126 år 2017. I planen anvisas fastigheten som LL-1-område. Den delvis bebyggda officiella flygplatsen som redan är i bruk har väckt stor efterfrågan på att etablera både allmän luftfartsverksamhet och obemannad luft- och marktrafik (drönarverksamhet) i området. Som en del av denna efterfrågan strävar Pyttis kommun efter att främja beaktandet av området även i förslaget till landskapsplan på Kymmenedalens förbund 2040.

LL-1 Område för flygtrafik och därtill anslutna funktioner

Fastighet 624-404-53-126 har anvisats som LL-område enligt sitt nuvarande användningsändamål. Miljötillståndet för flygplatsverksamheten har beviljats i synnerhet för verksamhet som riktar sig till professionell luftfartstrafik. Verksamheten fördelas över hela året och koncentreras till vardagar. I miljötillståndet bedöms antalet flyg vara cirka 2 000–4 000 operationer per år. Avsikten är att flygplatsen ska betjäna både kommersiell och icke-kommersiell verksamhet. I 2 § i luftfartslagen definieras att en flygplats är *ett bestämt område på land eller vatten eller på en fast struktur på land eller på en fast eller flytande struktur på vatten, som är avsett att användas helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg till lands och på vattnet*. Enligt luftfartslagen omfattar en flygplats även räddningsvägar och de skyddsområden, hinderbegränsade ytor eller andra områden som krävs för driften, användningen och säkerhetsövervakningen av flygplatsen samt de byggnader, konstruktioner och anordningar som behövs för verksamheten på flygplatsen. Det bygglov för en flygplats som beviljats av Traficom (2.10.2017) riktas till hela den ovan nämnda fastigheten.

Planen stärker markanvändningen på flygplatsfastigheten som en flygplats enligt den nuvarande verksamheten. För de tillstånd som verksamheten förutsätter svarar miljötillstånds- och luftfartsmyndigheterna genom sina egna tillståndsprocesser.

Bestämmelser enligt ICAO Annex 14 bl.a. för höjden av byggandet ska beaktas i flygplatsens omgivning. Uppfyllandet av bestämmelserna vid byggnadsverksamhet övervakas av luftfartsmyndigheten.

På flygplatsfastigheten gäller inrikesministeriets rörelse- och vistelsebegränsning.

27.4.2020

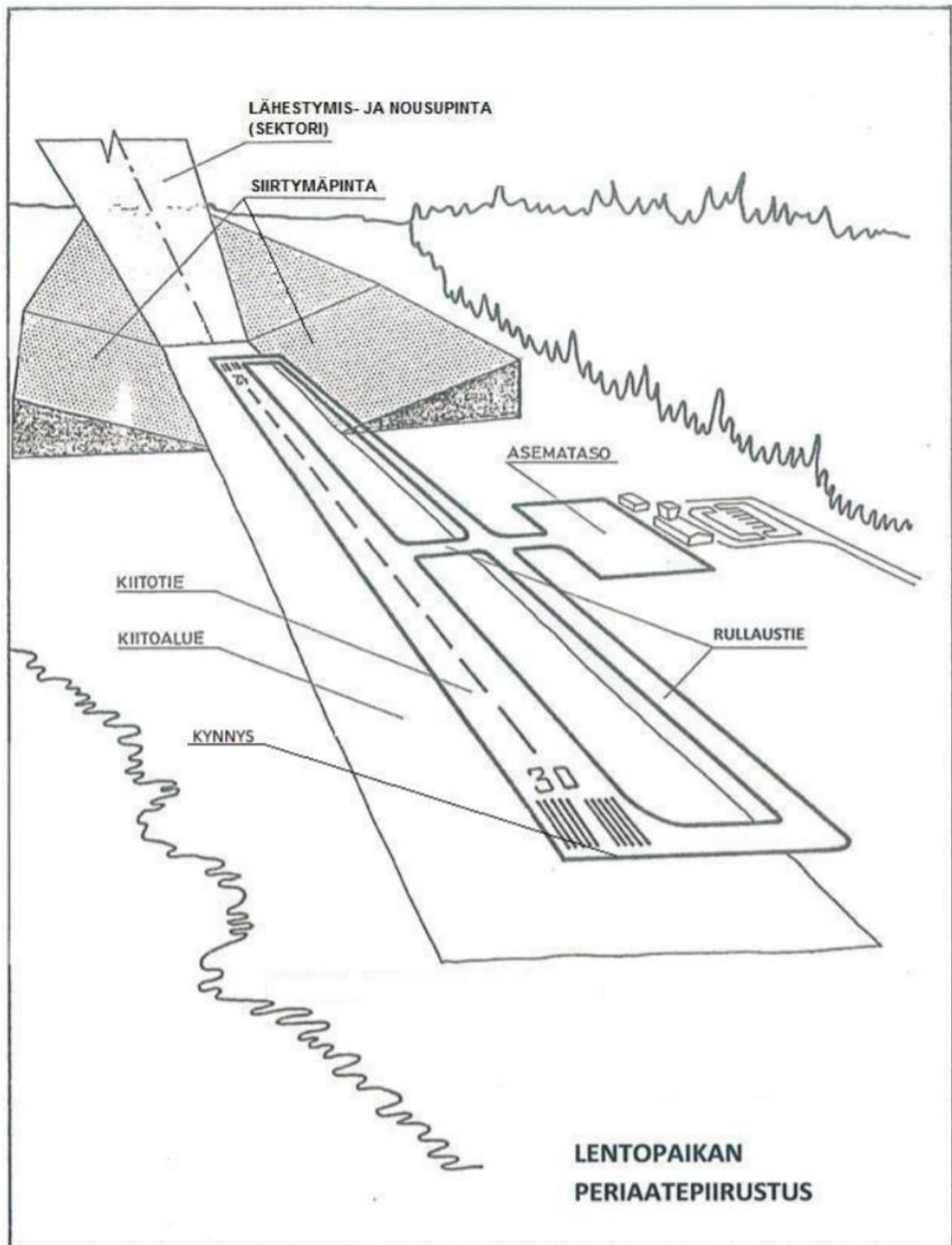


Bild 23. Allmän principritning för flygplatsen enligt Trafis AGA M1-föreskrift.

I förslaget till delgeneralplan anvisas fastigheten 624-404-53-126 som LL-1-område enligt sitt nuvarande användningsändamål. I Traficoms bygglov anvisas hela fastigheten som flygplats. I nuläget har landningsbanan en längd på 1 200 m. Det nuvarande miljötillståndet gör det möjligt att förlänga landningsbanan till 1 800 meter. Enligt Traficoms AGA M1-föreskrift (Anläggande och drift av okontrollerade flygplatser avsedda för flygplan på landområde samt tjänster och utrustning vid

27.4.2020

dem) beror minimikraven på måtten för flygplatsen och de hinderbegränsade områdena och ytorna på inflygningssystemen, den verksamhet som utövas osv. Bredden på startbanan och startområdena (jämna randsektorer) ska vara sammanlagt 150–280 m.

Exempel på mått enligt AGA-föreskriften:

- startbanan ska ha en bredd på 15–30 m
- startområdet ska ha en längd på 1 260 m (1 200 m + 2x30 m)
- startområdet ska ha en bredd på 45–90 m (3 x startbanans bredd)
- taxibanan ska ha en bredd på 7 m

I AGA M-1-föreskriften ges motsvarande separata mått för en sådan startbaneklass där startbanans längd är mer än 1 200 m.

Enligt AGA M-1-föreskriften ska startbanans längd och bredd dimensioneras enligt den flygverksamhet som utövas på flygplatsen. Startområdet ska vara utjämnat, framkomligt och behandlat eller byggt så att den fara som ett flyg som kör av startbanan orsakar blir så liten som möjligt. Belagda och obelagda ytor ska anslutas till varandra foglöst.

I fråga om höjden på byggande utanför startområdet finns begränsningar som fastställs i enlighet med villkoren för flygplatsens drifttillstånd. I samband med utarbetandet av delgeneralplanen är begränsningarna för höjden av byggnader som uppförs utanför startbanan enligt flygplatsens drifttillstånd 1:5, vilket i ett exempelfall innebär att en byggnad som ligger 10 meter från startområdet får vara högst 2 meter hög.

Eftersom generalplanen tar sikte på 10–20 år i framtiden omfattar generalplanens områdesreservering även beredskap på att flygplatsens verksamhet kan utvidgas genom tillståndprocesser som reglerar verksamheten i fråga. I delgeneralplaneringen består de områden som anvisats för flygtrafik av sådana områden dit flygverksamheten kan utvidgas om det konstateras i tillståndprocesserna för flygverksamheten att utvidgning av verksamheten är möjlig.

I planbestämmelsen för området konstateras att en markanvändningsplan ska presenteras i samband med bygglovsansökan. I planen ska det framkomma hur funktionerna i området ska samordnas. I markanvändningsplanen kan man beskriva de olika funktionernas placering i området i förhållande till varandra, det befintliga byggandet i området och den eventuella övriga verksamheten samt den kända framtida utvecklingen i området. Markanvändningsplanen kan även vara övergripande och har som mål att stöda tillståndbehandlingen inom byggnadstillsynen samt säkerställa samordnandet av funktionerna i hela området. Markanvändningsplanen utarbetas som en karta. Till sin funktion är markanvändningsplanen informativ och en del av dokumenten i en bygglovsansökan.

I LL-1-området tillämpas 44 § i MBL, dvs. det är möjligt att bevilja bygglov direkt utgående från generalplanen. I generalplanen förutsätts med en bindande bestämmelse att en noggrannare översiktsplan för markanvändningen ska utarbetas i området innan bygglov beviljas. I generalplanen anvisas dessutom ett byggnadsområde inom gränserna för LL-1-området. Byggnaderna ska placeras inom gränserna för detta område. Avgränsningen av byggnadsområdet styr byggnadsverksamheten tillräckligt i området på det sätt som förutsätts i 44 § i MBL.

27.4.2020

Att avvika märkbart från det läge för byggandet som anvisats i planen kräver undantag från generalplanen eller utarbetande av en mer detaljerad markanvändningsplan. Småskalig avvikelse är tillåten.

LL-1-områdesreserveringen har en yta på cirka 90 ha. De arrangemang som säkerheten och synligheten förutsätter på flygplatsen påverkar avsevärt den markyta som kan bebyggas eller där det är möjligt att placera byggnader. Dessa begränsningsområden påverkas av de gällande tillstånden för flygplatsen och de villkor som de innehåller. I förhållande till ytan för områdesreserveringen för flygtrafiken kan det således konstateras att byggandet i området inte kan vara omfattande på grund av verksamhetens art i området.

LL-2 Område för luftfartsverksamhet

Pyttis kommuns mål för utvecklingen av området grundar sig på en vision om ett framtida drönarteknologicentrum. Framtida obemannad luftfart, såsom drönarverksamhet, ska stöda sig på flygplatsen och service som den erbjuder, såsom startbana, testmöjligheter, fritt flygutrymme, digitala förbindelser, väderstationer, briefingservice och övriga tjänster som erbjuds av flygplatsoperatören. Drönarverksamheten och dess utveckling förutsätter 5G-teknologi. Eftersom drönaraffärsverksamhet och testning av obemannade luftfarkoster och markfordon behöver ett startbaneområde har det reserverats ett eget område för detta eftersom det inte är möjligt att hålla startbaneområdet på en offentlig flygplats stängd för övrig luftfartstrafik. Behoven av utrymmen och testmöjligheter kan i framtiden anvisas till ett eget område på den västra sidan av det nuvarande flygplatsområdet. I området är det även möjligt att placera verksamhet i anslutning till ett luftfartsmuseum eller en utställning samt mångsidig teknologisk affärsverksamhet, såsom drönarservicekoncept, mätningar, filminspelningar, transporter och den datatrafik och utrustningsteknologi som de förutsätter.

Området är planerat som område för luftfartsverksamhet och i första hand avsett för testning av obemannade luftfarkoster (drönare) och markfordon, anslutande byggande av verksamhetsutrymmen samt för olika funktioner i anslutning till luftfart och luftfartshistoria. Planreserveringen innebär i sig inget tillstånd för flygtrafik. Flygtrafik förutsätter separata tillstånd enligt miljöskyddslagen och luftfartslagen genom separata tillståndsprocesser.

TP Arbetsplatsområde som ska genomföras genom en detaljplan

Till den omedelbara närheten av riksvägens randområde anvisas ett arbetsplatsområde. Avsikten är att området ska detaljplaneras. Området bildar ett attraktivt näringsområde längs riksvägen som kan skapa olika synergifördelar tillsammans med övrig verksamhet som anvisats till den södra sidan av riksvägen. Arbetsplatserna i området kan bildas genom mångsidiga servicekoncept.

P-2 Serviceområde som ska genomföras genom en detaljplan

I området kan placeras mångsidig service, såsom turist- och inkvarteringstjänster, idrotts- och rekreationsverksamhet, kommersiell service och kontorsutrymmen. I detaljplaneringen ska uppmärksamhet fästas vid eventuella bullerskyddsbehov.

Målet med områdesreserveringen och bestämmelsen är att genom generalplanen möjliggöra riktande av service- och turistinvesteringar till den södra sidan av riksvägen och eventuellt bilda synergieffekter med servicen och funktionerna i LL-

27.4.2020

1- och LL-2-områdena. Serviceområdet ansluter även i större utsträckning till serviceområdena på den norra sidan av serviceområdena (Sirius). I delgeneralplanen anvisas ett behov av en vägförbindelse som ansluter riksvägens anslutning 70 och P-2- samt LL-1- och LL-2-områdena till varandra.

P-2-områdesreserveringen har en yta på cirka 90 ha. I samband med utarbetandet av delgeneralplanen skapades möjligheter att även inkludera turist-, idrotts- och rekreationsverksamhet som en del av områdesreserveringen. Servicekoncept som ansluter till idrott och rekreation kan förutsätta stora reserveringar av ytor och utöver detta omfattar området eventuella skyddsgrönområden mm. Byggnadseffektiviteten i området kan således variera stort och den avgörs i den mer detaljerade planeringen (beroende på byggandets omfattning genom planeringsbehovsprövning eller detaljplanering).

5.4 Natur- och kulturmiljö

Värden i anslutning till områdets natur- och kulturmiljö anvisas i planen utgående från den gällande delgeneralplanen och de utredningar som utarbetats för revideringen av planen. Naturskyddsområdena anvisas som SL-områden, Natura 2000-områden anvisas med lämplig beteckning och områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald anvisas med luo-1- och luo-2-beteckningar. Åkerområden som är värdefulla med tanke på landskapet anvisas med MA- och MA-1-beteckningar.

Det värdefulla landskapsområdet av riksintresse Kymmene älvdal anvisas med delområdesbeteckningen ma. RKY 2009-objektet Pyttis kyrka och prästgård anvisas med delområdesbeteckningen rky och Pyttis kyrkby (RKY 1993) och de kulturhistoriska områdena Mudaby, Stockfors fabrik och Stockfors gård anvisas med delområdesbeteckningen sk. Den gamla sträckningen av Stora Strandvägen anvisas med sh-streckbeteckning. Den kyrkliga byggnaden som är skyddad med stöd av kyrkolagen anvisas med srk-beteckning. Värdefulla byggnader och konstruktioner anvisas med sr- och s-beteckningar i enlighet med den gällande delgeneralplanen. Områden där miljön ska vårdas anvisas med /s-beteckning. Med SM-objektsbeteckning eller delområdesbeteckning anvisas de fornminnen som konstaterats i inventeringen av fornminnen. På grund av delgeneralplanens skala anvisas små och punktliknande objekt med objektsbeteckning och större objekt med delområdesbeteckningar.

5.5 Buller

I planeringsområdet består de största bullerkällorna av motorvägen som går genom området, en hagelgevärsskjutbana och flygplatsen. Utgångspunkten för bedömningen av bullerolägenheterna är Statsrådets anvisningar om riktvärden för buller Nr 993 29.10.1992. Bullerriktvärdena ges separat för buller dagtid (kl. 7–22) och nattetid (kl. 22–7) samt för buller utomhus och inomhus.

Riktvärdena för buller utomhus är 55 dB dagtid utomhus och 50 dB nattetid för fast bebyggelse. Riktvärdena för buller för semesterboende utomhus är 45 dB dagtid utomhus och 40 dB nattetid. För skjutbanans del tillämpas egna riktvärden som är 65 dB i områden som användas för boende samt 60 dB i områden som används för semesterboende.

I planen anvisas bullerområden för alla tre bullerkällor. Bullerområdena har generaliserats med beaktande av planens noggrannhet och i tolkningen av planen ska de ursprungliga bullerutredningarna undersökas noggrannare.

27.4.2020

De miljökonsekvenser som LL-1-flygplatsverksamheten orsakar för miljön har undersökts och bedömts i en miljö tillståndsprocess 2017 och de fastställs i miljö tillståndet. På plankartan anges en bedömning av bullerkalkylen då antalet flyg är 75 per dag, dvs. betydligt fler än vad flygplatsens nuvarande miljö tillstånd tillåter. Även om antalet flyg skulle öka med 250 per dag sträcker sig bullerområdet inte till det bebodda området.

LL-2-området reserveras som trafikområde där förutsättningarna för verksamhet som kräver tillstånd eller orsakar buller utreds genom egna tillståndsprocesser.

För skjutbanan anvisas på kartan bullerbekämpningsalternativ 1 enligt bullerbekämpningsplanen. I nuläget, utan bullerbekämpning, är de bullerolägenheter som skjutbanan orsakar betydande för några fasta bostäder och semesterbostäder. Även för nya enskilda byggnadsplatser som anvisas i planen. Om bullerbekämpningen genomförs enligt planerna orsakar bullret knappt några olägenheter för fasta invånare eller semesterinvånare.

Planen gör det möjligt att fortsätta skjutverksamheten på skjutbanan. Beslut om huruvida verksamheten ska fortsätta fattas emellertid i samband med miljö tillståndsprocessen.

5.6 Området för skjutbanan

Planen gör det möjligt att fortsätta skjutverksamheten på skjutbanan. Beslut om huruvida verksamheten ska fortsätta fattas emellertid i samband med miljö tillståndsprocessen. Skjutbaneverksamheten i sin nuvarande form som hagelgevärsskjutbana orsakar ingen fara för flygtrafiken. Flygtrafiken orsakar inte heller någon fara för skjutbanans verksamhet.

5.7 Dagvatten

I bebyggda områden uppstår dagvatten på markytan, på byggnadernas tak eller på andra ytor genom regn- och smältvatten. Dagvatten bildas i synnerhet då snön smälter på våren, vid störtregn under sommaren och under regniga perioder på hösten. Dagvattenmängden ökar desto mer och snabbare ju mer ogenomtränglig yta som finns i området (t.ex. asfalt).

Genom denna generalplan anvisas vidsträckta arbetsplatsområden, områden för service och förvaltning samt trafikområden i synnerhet till den södra sidan av motorvägen. Utgångspunkten är att områdena är belagda. Detta innebär att det kan antas att det kommer att bildas dagvatten i områdena. En styrning av dagvattnet är nödvändigt för att hanteringen ska kunna ordnas på ett hållbart sätt.

Beträffande de områden som ska detaljplaneras genomförs den noggrannare planeringen för dagvattnet i samband med detaljplaneringen. Områdesreserveringarna är tillräckligt stora för att dagvattenhanteringen ska kunna ordnas inom områdenas gränser. När det gäller LL-1-området har planen för hanteringen av dagvattnet avgjorts som en del av miljö tillståndet.

6 DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER

I markanvändnings- och bygglagen stadgas att konsekvenserna ska utredas då en plan utarbetas. En plan skall basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar (9 § MBL). I 1 § i MBL definieras noggrannare att den aktuella planens uppgift och syfte, tidigare gjorda utredningar samt andra omständigheter som

27.4.2020

inverkar på behovet av utredningar ska beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. Utredningarna bör innehålla tillräckliga uppgifter för att de direkta och indirekta konsekvenserna av genomförandet av planen kan bedömas. I förordningen listas fem punkter för vilka konsekvenserna bör utredas:

1. människornas levnadsförhållanden och livsmiljö,
2. För jordmånen och berggrunden, luften.
3. Växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna;
4. Samhällsstrukturen och -ekonomin samt trafiken.
5. Landskapet och den byggda miljön.

Beträffande den flygplats som är i bruk har konsekvenserna bl.a. för ovan nämnda punkter utretts i stor utsträckning redan i samband med miljötillståndsprocessen 2017.

Planen har utarbetats genom att samordna resultaten från utredningarna, stadens mål och markägarnas önskemål. Planens konsekvenser har bedömts utgående från att alla byggnadsmöjligheter som anvisats till området kommer att förverkligas. Då planen har utarbetats har syftet varit att minimera skadliga konsekvenser för naturen, landskapet, den byggda miljön och människorna. I konsekvensbedömningen kan 0-alternativet bestå av att planen inte utarbetas alls.

Tabellen visar bedömningen av de konsekvenser som ändringen av generalplanen för olika delområden. I granskningen användes följande bedömningsklassificering:

0	påverkar inte den nuvarande situationen
+	förbättras något jämfört med den nuvarande situationen
++	förbättras jämfört med den nuvarande situationen
+++	förbättras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
-	försämras något jämfört med den nuvarande situationen
--	försämras jämfört med den nuvarande situationen
---	försämras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
()	beteckningen innanför parenteser beror på förverkligandet.

DELOMRÅDE	BEDÖMNING	MOTIVERING
Människornas levnadsförhållanden och livsmiljö	++	<p>Avsikten med revideringen av delgeneralplanen är att förbättra intrycket av Pyttis kyrkby och dess attraktionskraft som område för boende och näringsverksamhet. De nya områden som anvisats för boende ligger i närheten av älven som utöver en värdefull kulturmiljö även skapar identitet och stämning för området och ökar områdets rekreativvärde året runt. Älvens betydelse för rekreationen är viktig att lyfta fram i samband med detaljplaneringen av områdena och tillgängligheten till älvstranden ska garanteras även för andra än de som bor i bostadsområdena. Den kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik som förenar den östra och västra sidan av kyrkbyn binder samman de nya bostadsområdena längs älven med den befintliga strukturen och rekreativmöjligheterna. De nya bostadsområdena på den norra sidan av Pyttisvägen skapar möjligheter för boende även närmare den befintliga servicen. I området är det dessutom möjligt att skapa t.ex. seniorboende efter behov, genom vilken det är möjligt att erbjuda ett boendekontinuum efter att behoven för boende förändras vartefter man blir äldre.</p> <p>Till den södra sidan av riksvägen anvisas ett LL-1-område enligt det nuvarande användningsändamålet, där det beviljats miljötillstånd för en flygplats (21.9.2017) samt bygglov för flygplats (2.10.2017, Traficom). E den modellering av ljudnivån som utarbetats i samband med ansökan</p>

27.4.2020

		<p>om miljötillstånd orsakar flygplatsen inga betydande bullerkonsekvenser för den nuvarande eller planerade bebyggelsen. Flygplatsen ligger i närheten av motorvägen i vars omgivning det finns trafikbuller även i nuläget. Utgående från modelleringen av ljudnivån, som finns som bilaga 5 till planmaterialet, orsakar inte ens upp till 250 flyg/dygn sådana bullerkonsekvenser som skulle överskrida gällande bullergränsvärden för bebyggelsen. 250 flyg/dygn är betydligt fler än det antal flyg som miljötillståndet tillåter. Bullerkonsekvenserna riktas till det LL-1-område som anvisas i delgeneralplanen samt till de omgivande LL-2-, TP-1- och M-områdena. Enligt delgeneralplanens bestämmelser tillåts byggande som ansluter till jord- och skogsbruk i M-områdena.</p> <p>Enligt NTM-centralens MKB-behovsprövning från 2017 (Miljökonsekvensbedömning 2018) sträcker sig flygverksamhetens bullerområden inte till motorvägen eller till objekt där buller orsakar störningar. Därför finns det inget behov av att genomföra någon MKB-process. Ljudet från flygplan kan urskiljas och de kan ses över ett större område än riktvärdena för buller, men konsekvenserna kan inte anses vara betydande. Områdets bullerförhållanden fastställs huvudsakligen genom det buller som uppstår genom motorvägen. Ifall vägtrafiken ökar tillfälligt är konsekvenserna lindriga eftersom bullerbekämpningsåtgärder redan förverkligats i anslutning till motorvägen. Bullerkonsekvenserna har lösts genom miljötillståndsbehandling (Kotka stad 2017) och således kan bullerkonsekvenserna inte anses vara märkbart skadliga.</p> <p>Planen förstärker möjligheterna att använda LL-1-området för flygverksamhet. I delgeneralplanen kan inga begränsningar för flygtrafikens omfattning utfärdas. Tillåtandet av flygplatsverksamhet avgörs genom miljötillståndet. Eventuella ändringar i flygverksamhetens omfattning eller mängd avgörs vid motsvarande tillstånds- och miljötillståndsprocesser i anknytning till flygplatsens verksamhet som även omfattar separata utlåtande- och höranderunder. Konsekvenserna av den nuvarande verksamheten har beaktats i miljötillståndsprocessen. Villkoren för miljötillstånd övervakas av miljömyndigheten och den övervakande myndigheten för flygtrafiken är Trafiksäkerhetsverket. Genom generalplanen är det inte möjligt att påverka i vilka områden eller under vilka tider flygplanen flyger utan detta styrs av en separat lagstiftning.</p> <p>Till den södra sidan av flygplatsen anvisas en befintlig hagelgevärsskjutbana. Bullerstörningar från skjutbanan har undersökts i samband med en bullermodellering som utarbetats i samband med miljötillståndet. I nuläget orsakar skjutbanan buller för några enskilda fasta invånare och semesterinvånare. I planen anvisas bullerområden för 60 dB och 65 dB enligt bullerbekämpningsgranskningen (version 1). Om bullerbekämpningen genomförs enligt någon av de två granskningarna orsakar bullret från skjutbanan inga olägenheter för fasta invånare eller semesterinvånare. Tillåtandet av skjutverksamheten avgörs genom miljötillstånd.</p> <p>Konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden och levnadsmiljö är positiva eftersom delgeneralplanen skapar förutsättningar för en mångsidig och attraktiv bebyggelse, förbättrar rekreativsmöjligheterna och det allmänna intrycket av kyrkbyns centrum.</p>
Jordmån och berggrund	0 (-)	<p>Områden där markanvändningen förändras har inte planerats i anslutning till värdeobjekten. Genomförandet av generalplanen kräver en del jordschaktningssarbeten.</p> <p>Till Lilla Högåsbäckens åsområde av lokalt intresse riktas inga betydande konsekvenser eftersom det redan finns en flygplats i området. På plankartan anvisas åsområdet i den utsträckning som skyddsmålet ska beaktas enligt planbestämmelsen. I området för den befintliga flygplatsen kan åsområdets värden anses ha försvunnit på grund av utjämningen av flygplatsen. Utvecklingen av flygplatsen kan inte heller</p>

27.4.2020

		<p>förhindras genom skyddsbestämmelser för åsområdet. Av denna orsak har åsområdet avgränsats utanför flygplatsfastigheten.</p> <p>Enligt den övergripande jordmånskartan består jordmånen i de nya bostadsområdena längs älven av lera. Detta kan förutsätta noggrannare jordmånsutredningar i samband med detaljplaneringen.</p>
Vatten, luftkvalitet och mikroklimat	0	<p>De vidsträckta områden som kräver beläggning och som anvisas i delgeneralplanen ska detaljplaneras, vilket innebär att dagvattenutredningar ska utarbetas i samband med den mer detaljerade planeringen. Dagvattenkraven för de belagda startbaneområdena och plattorna i LL-1-området fastställs i miljötilståndet för verksamheten</p> <p>I planen beaktas områden som utsätts för en översvämning en gång på hundra år. Inget byggande anvisas till dessa områden. I fråga om det A-res-område som anvisats till Utbyn ska den översvämningensrisk som avtappningar på kraftverket orsakar undersökas noggrannare i samband med detaljplaneringen.</p> <p>Grundvattenområdena har beaktats genom ändamålsenliga bestämmelser i delgeneralplanen. I planen anvisas även fjärrskyddszonen för Högåsens grundvattentäkt och skyddsbestämelsen beskrivs noggrannare i planbeskrivningen. Planen medför inga konsekvenser för det befintliga skyddsbeslutet. Grundvattentäktens verksamhet kan tryggas i samband med att funktionerna i LL-1-området i fjärrskyddszonen genomförs i enlighet med villkoren i skyddsplanen för Högåsens vattentäkt och miljötilståndet för flygplatsverksamheten.</p> <p>I fråga om mikroklimatet avgörs konsekvenserna främst i samband med detaljplaneringen. I samband med den fastställs även bl.a. planteringsområden och det trädbestånd som ska bevaras i det område där markanvändningen förändras.</p>
Klimat	0	<p>Strävan är att stöda de interna gång- och cykelmöjligheterna i området genom delgeneralplanen. I området finns goda gång- och cykelförbindelser t.ex. till lågstadiet och till busshållplatserna längs motorvägen.</p> <p>Flygtrafiken orsakar lindriga utsläpp av växthusgaser.</p>
Växt- och djurarter, naturens mångfald	+	<p>I markanvändningen beaktas skyddet av naturvärden genom att avgränsa områden som är viktiga med tanke på naturens mångfald utanför bebyggelsen. Strävan har varit att anvisa MY- eller M-områden runt lu-områdena. Planen kommer inte att äventyra bevarandet av karaktärsdrag i naturen som är viktiga för värdefulla naturtyper eller vilda djur och växter.</p> <p>I samband med delgeneralplaneringen har det funnits tillgång till aktuell information om områdets naturvärden, vilket tryggar och främjar bevarandet av dem.</p>
Naturresurser	0	<p>Genomförandet av området medför inga större konsekvenser för naturresurserna än vad sedvanligt byggande skulle göra.</p> <p>Två nya bostadsområden ligger på förhållandevis små åkerområden. Den förändrade markanvändningen i områdena påverkar inte märkbart jordbruksförutsättningarna i området.</p>
Natur och naturmiljö	+	<p>Delgeneralplanens lösningar minskar inte märkbart områden som är värdefulla med tanke på naturen och inte heller skogsområdena. De enhetliga skogs- och åkerområdena i omgivningen av kyrkbyns centrum bevaras.</p> <p>I samband med miljötilståndet till flygplatsen har det utarbetats en bedömning av behovet av en sådan Naturbedömning som avses i 65 § i</p>

27.4.2020

		<p>naturvårdslagen. Utgående från de utredningar som finns som bilaga 5 orsakar verksamhet i enlighet med miljötillståndet inga sådana direkta eller indirekta konsekvenser för de naturtyper eller arter i habitatdirektivet som utgör grunden för skyddet av Kymmene älvs Naturaområde. Planen orsakar inte heller några betydande buller- eller störningskonsekvenser för de arter som ingår i bilaga I till fågeldirektivet och som utgör grunden för skyddet av det närmast liggande Naturaområdet Sandnäs-fjärden-Tysfjärden (eller andra Naturaområden) eller för flyttfågelarter som förekommer regelbundet i området. De bullerriktvärden som berör naturskyddsområdena (medelljudnivå < 45 dB dagtid, < 40 dB nattetid) (NTM-centralen i Nyland 2013) överskrider inte i Natura- eller naturskyddsområdena (bl.a. det närmaste METSO-naturskyddsområdet i Stråka). Det har uppgjorts en MKB-behovsprövning för byggandet av flygplatsen. I beslutet konstaterar NTM-centralen i Sydöstra Finland att den planerade verksamheten inte kräver ett MKB-förfarande. I beslutet anser NTM-centralen också att konsekvenserna för Natura 2000-objekten är små och att projektet inte sätter bevarandet av deras skyddsvärden i fara.</p> <p>Den verksamhet som planen möjliggör i LL-2-området orsakar inga konsekvenser för Naturaområdena eftersom Naturaområde ligger långt borta i förhållande till området och i fel riktning i förhållande till startbanan. Avsikten är att utöva i synnerhet drönaraffärsverksamhet samt testning av obemannade och elektrifierade luftfarkoster och markfordon i LL-2-området. Funktionerna är emellertid inte av sådan art att de skulle störa de fåglar som häckar i Naturaområdet eftersom buller- och andra konsekvenser som utrustningen orsakar är väldigt lindriga. Planläggningen utgör inget tillstånd för flygverksamhet. Om sådan luftfartsverksamhet som förutsätter tillstånd någon gång planeras i området krävs en ansökan om miljötillstånd. I samband med detta bedöms vid behov även konsekvenserna för Naturområdet.</p> <p>I de norra delarna av planområdet ligger de sydligaste delarna av Naturaområdet Kymmene älv (FI0401001, SAC). I delgeneralplanen anvisas huvudsakligen M-områden till omgivningen av Naturaområdet. Delgeneralplanens lösningar orsakar inga konsekvenser för Naturaområdet i fråga.</p>
Region- och samhällsstruktur	++	<p>I regionstrukturen är bostadsområdenas och service- och arbetsplatsområdenas lägen logiska och utnyttjar befintlig samhällsteknik, trafiknät och samhällsstruktur. Generalplaneringen preciserar landskapsplaneringens principer för områdesanvändningen och möjliggör kompletterande byggande i kommunens markpolitiskt sett viktiga områden.</p> <p>I planförslagsskedet anvisas vidsträckta områden som i nuläget är jord- och skogsbruksområden som områden för olika närings- och servicefunktioner på den södra sidan av riksvägen. Enligt Pyttis kommuns vision (bilaga 7) reserveras ett område för en teknologikoncentration som stödjer sig på den befintliga flygplatsverksamheten (LL-2), framtidens elektroniska och obemannade trafik och för övrig näringsverksamhet som stödjer sig på flygplatsen. Ytan av de LL-2-områdesreserveringar som gjorts på den västra sidan av LL-1-området är förhållandevis stor på grund av de öppna och obehindrade områdena som den planerade testningsverksamheten förutsätter, vilket emellertid inte direkt korrelerar med verksamhetsmängden. Användningen av området för luftfartstrafik förutsätter vederbörande separata utredningar, tillståndprocesser och hörande och planläggningen innebär inte ett tillstånd för verksamheten.</p> <p>I sin helhet ansluter det område som utvecklas i omgivningen av flygplatsen och teknologikoncentrationen till områdes- och samhällsstrukturen genom anslutning 70 längs riksväg E18. Området är huvudsakligen obebyggt och tyngdpunkten för bebyggelsen i kyrkbyn ligger på den norra sidan av riksvägen. I omgivningen av detta närings-, arbetsplats-, service- och flygtrafiksområde anvisas i delgeneralplanen jord- och skogsbruksområden som fungerar som buffert i riktning mot</p>

27.4.2020

		<p>den befintliga småskaliga bebyggelsen. P-, P-2- och TP-1-områdena som ska detaljplaneras omfattar även nödvändiga skyddsgrönområden. Som arbetsplats- och serviceområde ansluter den södra sidan av riksvägen även väl till bostadsområdena på den norra sidan av riksvägen och skapar nya möjligheter att locka invånare till Pyttis kyrkby.</p> <p>Flygtrafikområdet i Pyttis orsakar inga betydande negativa konsekvenser för region- och samhällsstrukturen eftersom området har en god tillgänglighet och det redan finns en flygplats i området. Övriga flygplatser i landskapet lämpar sig inte för utveckling av sådan verksamhet som planerats i Pyttis, endera på grund av faktorer i anknytning till yta, läge, tillgänglighet eller randvillkor för verksamheten.</p> <p>Området för den befintliga flygplatsfastigheten (LL-1) kan anslutas till vatten- och avlopps nätet som går i området för fastigheten och vattenförsörjningsnätets kapacitet räcker till för att upprätthålla funktionerna i området. I takt med att TP-, P-, LL-2- och P-2-områdena utvecklas ska kapaciteten för vattenförsörjningsnätet utökas och området ska anslutas till vattenförsörjningsnätets verksamhetsområde. Eftersom TP-, P-, LL-2- och P-2-områdena ska detaljplaneras avgörs frågan i samband med den mer detaljerade planeringen.</p>
Samhälls- och energiekonomi	++	<p>Då planen förverkligas uppstår kostnader för kommunen då gatunätet och kommunaltekniken ska byggas. Planlösningen stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen och energiförsörjningsnäten men förutsätter även byggande av ny kommunalteknik. Kostnaderna preciseras då planeringen av kommunaltekniken framskrider.</p> <p>Intäkter till kommunen uppstår genom överlåtande av tomter och anslutningsavgifter samt genom ökade skatteintäkter. Genomförandet av planen och den verksamhet som den ger upphov till har även en sysselsättande effekt. Dessutom använder de nya invånarna kommunens tjänster och skapar på så sätt intäkter och arbete i kommunen. Intäkterna är beroende av områdenas attraktionskraft och i vilken utsträckning de genomförs.</p> <p>De områden för service, upplevelser och turistverksamhet som möjliggörs i omgivningen av Sirius, flygplatsen och Stockfors fabrik kan förstärka områdets betydelse för näringsverksamhet och serviceutbud. Trots att delgeneralplaneringen inte ännu är färdig riktas betydande efterfrågan och intresse till områdena från näringsaktörernas håll och i synnerhet från aktörer inom utveckling av 5G-nät.</p> <p>LL-1-området orsakar inga kostnader för kommunen vad gäller utbyggnad av gatunät eller kommunalteknik.</p> <p>I området för flygplatsen kan det uppstå åtminstone tio nya arbetsplatser. Verksamhetsutrymmen och service behövs av de nuvarande luftfartsaktörerna och utvecklarna av framtida elektronisk och obemannad luftfart. Aktörer som etablerar verksamhet i området är förutom dröneraktörer även bland annat bolag som erbjuder service för luftfarkoster, olika arbetsflygbolag, luftfartsutbildningsorganisationer och taxifygbolag samt framtida dröneroperatörer. Flygplatsen erbjuder en bas även för statliga funktioner (forskningsorganisationer, försvarsmakten, gränsbevakningen, släckflygsverksamhet i samband med skogsbränder). Utgångspunkten för verksamheten är att den är internationell och att utvecklingen av teknologin och utnyttjande av de möjligheter som läget innebär även ska intressera internationella investerare.</p> <p>Utvecklings- och testverksamhet i anslutning till den nya teknologin ökar antalet kunskapsintensiva arbetsplatser i landskapet. Teknologiparkens ekosystem med sina internationella aktörer och nätverk skapar nya möjligheter för uppkomsten av nya startupföretag och innovationer i samarbete med yrkeshögskolan i sydöstra Finland Xamkin och det regionala utvecklingsbolaget Cursor.</p>

27.4.2020

		<p>Den flygplats som redan är i bruk betjänar även turister som anländer med flyg, vilket ger nya möjligheter för evenemang, besöksmål och turistservice i näromgivningen (bl.a. Verssö, Spjutsundet, Sirius Sport Resort). De fritids- och affärspassagerare som använder flygförbindelsen använder servicen både i närheten av flygplatsen och i näromgivningen. Den elektrifierade taxifygtrafiken väntas öka betydligt under de närmaste åren. En euro som från turismen ger även en euro till andra branscher.</p> <p>Flygplatsen (LL-1) och den teknologipark som byggs i anslutning till den ökar skatteintäkterna för Pyttis kommun och även i vidare bemärkelse (företag och deras arbetsplatser, företag som använder servicen, turister och affärsresande). Genom skatteintäkterna får kommunen på lång sikt tillbaka sina satsningar på utvecklingen och dessutom ökar markens värde i området.</p> <p>Pyttis kommun och utvecklingsbolaget Cursor Oy främjar aktivt uppbyggnad av FUI-verksamhet och dessutom är det möjligt att ansluta utvecklingsteman till studiehelheterna vid yrkeshögskolan Xamkin. Utnyttjandet av aktörernas landskapsmässiga och internationella nätverk underlättar möjligheterna för finansiering av utvecklingsarbete och pilotinvesteringar på väg mot EU:s nya programperiod.</p> <p>LL-områdena lockar aktörer som representerar framtida innovationer inom flygtrafiken och där även hållbar utveckling och elektroniska lösningar har en stor betydelse. I landskapet uppstår en helt ny utvecklingsmiljö och ett nytt ekosystem inom en helt ny bransch. Att basera verksamheten på gröna värden ger en positiv utgångspunkt för utvecklingen och marknadsföringen av teknologiparken och hela området. Nya teknologier inom luftfart och lufttrafik väcker redan i sig ett stort internationellt intresse och nya aktörer för med sig nya vindar, internationella varumärken och ökande synlighet till området.</p> <p>Den ökande aktiviteten inom näringsverksamheten, områdets intressanta profil och den idealiska tillgängligheten ökar attraktionskraften för Pyttis och näromgivningen som alternativ till boende – modernt och förmånligt boende i en naturnära miljö, i knutpunkten mellan goda förbindelser.</p>
Trafik och färdmöjligheter		<p>Området ligger längs den lättillgängliga E18-motorvägen. De trafikvolymerna som de nya bostadsområdena orsakar är måttliga och det befintliga trafiknätet har en god förmedlingsförmåga. Den förändrade markanvändningen etableras i främsta hand i anslutning till befintlig samhällsstruktur och de nya områdenas interna trafiklösningar avgörs i samband med detaljplaneringen.</p> <p>I fråga om gång- och cykelförbindelser anvisas en ny förbindelse norrut längs Åsvägen. I övrigt har den gällande delgeneralplanens gång- och cykeltrafiklösningar huvudsakligen genomförts. Genom delgeneralplanen anvisas även en kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik. Kvalitetskorridoren ligger huvudsakligen i anslutning till befintliga vägar med lite trafik samt till exempel som stigar längs älven. Delgeneralplanens lösningar förbättrar gång- och cykelförbindelserna i området, i synnerhet i den norra delen av området.</p> <p>I anslutning till Sirius och flygplatsen är det i framtiden möjligt att ordna även större publikenemang. De trafikkonsekvenser som dessa eventuellt orsakar är tillfälliga och orsakar högst lokala konsekvenser för trafikens smidighet längs Pyttisvägen. Den planskilda korsningen längs motorvägen har högklassiga trafikarrangemang och förmedlar även stora trafikmängder. I samband med stora publikenemang påverkar den ökande trafiken naturligtvis även den planskilda korsningen, men effekterna är endast tillfälliga. I den planskilda korsningen har rampanslutningarna byggts som en droppformad korsning. Genom utvecklingen av teknologiparken kommer även trafiken i anslutning till flygplatsen att styras från E-18-anslutningen till området. Även trafiken längs motorvägen kan vid tidpunkter då evenemang börjar och slutar beröras av negativa effekter på trafikens smidighet, men detta bedöms</p>

27.4.2020

		<p>inte ha några betydande konsekvenser för motorvägstrafikens smidighet eller säkerhet.</p> <p>I delgeneralplanen är avsikten att bygga nya gatuförbindelser från Pyttisvägen i takt med att de nya områdena på den södra sidan av motorvägen utvecklas. I planförslaget anvisas dessa som behov av ny förbindelse för vägtrafik. Anslutningen från det nordligare behovet av förbindelse för vägtrafik till Pyttisvägen placeras tillräckligt långt från den södra rampanslutningen i den planskilda korsningen. I området uppstår sannolikt även interna serviceleder längs vilka trafiken vid behov kan ledas genom området även via Kyrkvägen österut till regionväg 170. Det är sannolikt att en del av besökarna på evenemangen kan styras via Kyrkvägen till området och parkera i den östra delen av området, vilket innebär att trafiken fördelas i en västlig och östlig del.</p> <p>Anslutningsarrangemang bl.a. för anslutningstyperna planeras noggrannare i detaljplaneskedet. I samband med detta säkerställs deras trafikmässiga funktion och att de förmedla trafik tillräckligt smidigt.</p> <p>Sett ur flygtrafikens perspektiv är läget för Pyttis flygplats logistiskt sett idealiskt där fördelarna består av närheten till huvudstadsregionen (1 h), läge i området för den planskilda korsningen längs E18-motorvägen, förbindelsen till havet samt närheten till S:t Petersburg och Estland.</p> <p>Flygplatshelheten skapar en ny starkare dimension för Kymmenedalens logistik (mark-vatten-luft-nya teknologier). Pyhtää-Redstone är redan en officiell del av det offentliga lufttrafiksystemet och flygplatsen syns i lufttrafiksystemet under beteckningen EFPR. I framtiden kan den även fungera som tullflygplats för S:t Petersburgstrafiken.</p> <p>Från Pyttis är det redan nu möjligt att flyga till Europa. Startbanan förlängs till 1 800 meter, vilket innebär att affärs- och beställningsflyg kan använda flygplatsen för sina allmänna flygplanstyper. Fraktdrönare som har samma form som ett flygplan behöver också en startbana. För startbanan genomförs även satellitbaserade ankomstlösningar, vilket gör att det är möjligt att landa även vid dåligt väder.</p> <p>Avsikten är att Pyttis flygplats ska bli en flygplats som lämpar sig för trafik utan tidtabeller. Avsikten är att inte öka flygtrafikvolymerna över gränsen för vad som är hållbart, utan det väsentliga är att testa och skapa möjligheter att ta i bruk nya, kolneutrala teknologier. Elektronisk flygtrafik och andra innovationer kan göra att flygtrafiken får tillbaka sitt rykte och gör att den blir ett miljövänligt sätt att resa. I denna fråga vill helheten Helsinki–East Aerodrome bli en föregångare.</p> <p>I fråga om räddningsverksamheten ligger den nya markanvändningen i anslutning till den befintliga strukturen och i anslutning till motorvägen som är trafikmässigt lättillgänglig.</p>
Närings- och sysselsättning	+++	<p>I Pyttis fanns 2017 sammanlagt 2 115 personer i arbetsför ålder och antalet personer som arbetade i området (arbetsplatser) var sammanlagt 1 056 personer. Detta ger en arbetsplatsinsufficiens på cirka 50 %. Beträffande näringsstrukturen finns 6,5 % av arbetsplatserna inom primärproduktionen, 26 % inom vidareförädlingen och 63 % inom service.</p> <p>De positiva sysselsättningseffekterna av genomförandet av området riktar sig främst till transport- och magasineringsbranschen och industrin. Området förstärker märkbart kommunens näringsstruktur. Som arbetsplatsområde kan området på ett mångsidigt sätt även påverka andra branscher genom sin synergieffekt och sitt läge. Beaktansvärt är att effekterna inte uppstår samtidigt utan i etapper vartefter området förverkligas. Nedan följer en bedömning av effekterna i den situation där hela områdets potential har byggts upp och är i bruk.</p>

27.4.2020

		<p>Enligt visionsplanen är den sammanlagda byggrätten cirka 315 000 m²vy, av vilket i genomsnitt 75 % antas bli förverkligad. Av byggrätterna antas cirka 60 % bestå av hallutrymmen (byggnadskostnader ca 1 200–1 500 euro/m²vy) och cirka 40 % av verksamhetsutrymmen (byggnadskostnader ca 2 200–2 500 euro/m²vy). Det totala värdet av investeringspotentialen uppskattas grovt till cirka 367,5–430,5 miljoner euro.</p> <p>De effekter som uppstår under byggnadstiden fördelas uppskattningsvis över 10 års tid. De potentiella sysselsättningseffekterna under byggnadstiden är i sin helhet 4 400–5 000 årsverken, av vilket den direkta effekten är 2 200–2 500 årsverken och den indirekta 2 200–2 500 årsverken. Mängden skatteintäkter som uppstår enligt den effektiva skattesatsen är 25–29 miljoner euro, av vilket den direkta effekten är 12,5–14,5 miljoner euro och den indirekta 12,5–14,5 miljoner euro. Effekterna fördelas över hela byggnadstiden och vidare till regionalekonomin beroende på tillgången på arbetskraft och anskaffningen av varor och tjänster.</p> <p>De sysselsättande effekter som uppstår under användningen har bedömts utifrån arbetsplatspotentialen (m²vy/arbetsplats) i enlighet med visionsplanen. Genomförandet av visionen uppskattas ske under ca 15 års tid. Multiplikatoreffekterna av sysselsättningen har bedömts med en allmän koefficient på 1,2. Beträffande de direkta effekterna möjliggör områdena på den norra sidan av motorvägen ca 246 årsverken och områdena på den södra sidan av motorvägen 250 årsverken, LL-1-området 60 årsverken och P-2-området 336 årsverken inom olika branscher. Enligt potentialen är den kalkylmässiga sysselsättande effekten således 892 årsverken då områdena förverkligas i sin helhet. Med beaktande av multiplikatoreffekterna är de sammanlagda sysselsättningseffekterna 1 070 årsverken. Sysselsättnings- och skatteintäktseffekterna riktas till Pyttis kommun och även det övriga landskapet. På årsnivå uppskattas förvärvsskatteintäkterna vara cirka 4,5 miljoner euro för de direkta effekternas del. Med beaktande av multiplikatoreffekterna är de 5,4 miljoner euro.</p> <table border="1" data-bbox="762 1220 1540 1556"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Sysselsättningseffekt</th> <th colspan="2">Effekt på skatteintäkter</th> </tr> <tr> <th>Direkt effekt årsv.</th> <th>Total effekt årsv.</th> <th>Indirekt effekt M€</th> <th>Total effekt M€</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sammanlagt</td> <td>892</td> <td>1070</td> <td>4,42</td> <td>5,43</td> </tr> <tr> <td>Områden på den norra sidan av motorvägen</td> <td>246</td> <td>295</td> <td>1,25</td> <td>1,50</td> </tr> <tr> <td>Områden på den södra sidan av motorvägen</td> <td>250</td> <td>300</td> <td>1,27</td> <td>1,52</td> </tr> <tr> <td>LL-1</td> <td>60</td> <td>72</td> <td>0,30</td> <td>0,37</td> </tr> <tr> <td>P-2</td> <td>336</td> <td>403</td> <td>1,71</td> <td>2,05</td> </tr> </tbody> </table> <p>Utöver inkomstskatteintäkter uppstår effekter i form av fastighetsskatteintäkter och samfundsskatteintäkter. I detta sammanhang görs ingen bedömning av samfundsskatteintäkterna. Utgångspunkt för uppskattningen av fastighetsskatten ovan är 367,5–430,5 miljoner euro. På årsnivå bedöms fastighetsskatteintäkterna vara sammanlagt 3,3–4,0 miljoner euro.</p>		Sysselsättningseffekt		Effekt på skatteintäkter		Direkt effekt årsv.	Total effekt årsv.	Indirekt effekt M€	Total effekt M€	Sammanlagt	892	1070	4,42	5,43	Områden på den norra sidan av motorvägen	246	295	1,25	1,50	Områden på den södra sidan av motorvägen	250	300	1,27	1,52	LL-1	60	72	0,30	0,37	P-2	336	403	1,71	2,05
	Sysselsättningseffekt			Effekt på skatteintäkter																																
	Direkt effekt årsv.	Total effekt årsv.	Indirekt effekt M€	Total effekt M€																																
Sammanlagt	892	1070	4,42	5,43																																
Områden på den norra sidan av motorvägen	246	295	1,25	1,50																																
Områden på den södra sidan av motorvägen	250	300	1,27	1,52																																
LL-1	60	72	0,30	0,37																																
P-2	336	403	1,71	2,05																																
Stadsbild och landskap	++	<p>De nya bostadsområdena förändrar vyerna längs älven. Enligt landskapsutredningen finns det igenväxta trädbevuxna områden längs älven som borde öppnas upp. I delgeneralplanen framhåvs områden som är värdefulla med tanke på kulturmiljön (ma-, rky- och sk-områden). Bestämmelserna till dessa områden ska beaktas då nya områden detaljplaneras. Delgeneralplanens lösningar kan även användas för att förbättra området nuvarande stadsbild.</p> <p>Till landskapsområdet av riksintresse på den norra sidan av Pyttis kyrka anvisas byggande i liten utsträckning med planbeteckningen A. Platsen i</p>																																		

27.4.2020

	<p>fråga är även del av en byggd kulturmiljö av riksintresse och berör ungefär en tredjedel av dess yta. Värdeområdets del i fråga är inte unikt med tanke på landskapet även om en viktig vyaxel till kyrkan går genom området. Enligt historiska kartor har området varit öppet.</p> <p>Eventuella negativa konsekvenser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sett ur ett brett perspektiv skulle byggande på stränderna på båda sidorna av älven skapa ett avbrott i det värdefulla området. För tillfället finns det bebyggelse här och där längs älven, men stranden är oftast obebyggd på den andra sidan av älven. Alternativt finns byggande endast på ett väldigt kort avsnitt på den motsatta sidan. - Om byggandet utförs på fel sätt kan det täppa igen den viktiga vy som öppnas från backen på den östra sidan av älven mot kyrkan. I detaljplanen ska det därför säkerställas genom anvisningar att den vy som öppnas från backen längs Åsvägen på den norra sidan av kyrkan i riktning mot kyrkan ska bevaras. - Vyerna norrut från kyrkan och kyrkogården kommer att ändras. Det odlingslandskap som syns mellan björkarna kommer att ersättas av byggnader. Däremot kan åkern inte heller i nuläget ses så bra under sommaren. Landskapet/stadsbilden i området förändras från ett landsbygdslandskap till ett mer bebyggt och eventuellt modernare landskap. Detta kan påverka kyrkogårdens karaktär och den stämning som upplevs i omgivningen av kyrkan. - Byggande kan i liten utsträckning försämra rekreativomöjligheterna längs älven, även om rekreation i närheten av kyrkan, både på kyrkans sida som på den motsatta sidan av älven, har möjliggjorts genom att bevara ett slags buffertzonen runt kyrkan som är fri från byggande. Kvartersområdet för församlingscentret har utvidgats något i godkännandeskedet på församlingens önskan. - Sett från vägen på den västra sidan av älven i riktning mot kyrkan kan kyrkans ställning som hierarkisk punkt i landskapet försvagas eftersom byggandet kan medföra att utsikten till kyrkan försvinner. I nuläget kan man däremot inte heller se kyrkan under sommaren på grund av de förhållandevis täta strandträden. <p>Negativ eller positiv effekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Karaktären av den lugna och ganska naturliga landskapsbild som öppnas från bron skulle förändras genom byggandet. Den täta strandskogen skulle bli glesare och byggnader skulle vara synliga mellan träden. I anvisningarna för detaljplanen ska det säkerställas att stränder inte får kalhuggas eller gallras för kraftigt. Nytt byggande får inte bli för dominerande i älvlandskapet. <p>Positiva effekter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det öppnas vyer mot älven och älven framträder mer i landskapet - Landskapet blir mer livskraftigt och kyrkregionen tynar inte bort - Stadsbilden får ett lyft. <p>I beteckningarna i denna delgeneralplan anges anvisningar för byggande och ändringsarbeten i Kymmene älvs landskapsmässigt värdefulla</p>
--	--

27.4.2020

		<p>område, i vilket det A-område som anvisats till den norra sidan av kyrkan ingår.</p> <p>Placeringen av byggandet i landskapet, byggnadsmassornas storlek och karaktär ska dessutom styras genom detaljplanen. Till arkitekturen och formspråket ska byggnaderna passa in i det finländska landsbygds- och kulturlandskapet. Byggnaderna får inte blockera de viktigaste vyerna som öppnas från vägarna i älvens kanter i riktning mot älven.</p> <p>I omgivning av prästgården i den norra delen av RKY2009-området säkerställs bevarandet av miljöns särdrag genom en planbestämmelse. I samband med ändrings- och reparationsarbeten ska museimyndigheten kontaktas.</p> <p>Genom nya arbetsplats- och serviceområden är det möjligt att skapa attraktiv bebyggelse i anslutning till anslutningsområdet vid motorvägen.</p>
Kulturarv och byggd miljö	+	I samband med delgeneralplanen uppdaterades även landskaps- och kulturmiljöutredningen. Dessutom utarbetas en utredning av fornminnena. I delgeneralplaneringen beaktas kulturarvet, den byggda miljön och fornminnena genom ändamålsenliga beteckningar.

7 DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE RIKSOMFATTANDE MÅLEN FÖR OMRÅDEANVÄNDNINGEN OCH LANDSKAPSPLANERINGEN

7.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

VAT	MOTIVERING
<p>En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en sådan tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.</p> <p>Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen.</p> <p>Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjligheten att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.</p> <p>Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan nås lätt med kollektivtrafik, till fots och med cykel.</p>	<p>Pyttis kyrkby är den andra betydande tätorten och en boendekoncentration i Pyttis kommun. Strävan är att genom delgeneralplaneringen förstärka områdets utveckling och livskraft genom ny markanvändning som placeras i anslutning till den befintliga strukturen. Genom generalplanen skapas förutsättning för en mångsidig bostadsproduktion som genomförs genom detaljplaneringen. Avsikten med revideringen av delgeneralplanen är att också utveckla ett omfattande gång- och cykeltrafiknät och förbättra tillgängligheten till rekreationsområden och service för olika befolkningsgrupper.</p>
<p>Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika transportformer och trafik tjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.</p>	<p>Genom delgeneralplanen främjas uppfyllandet av målet för områdesanvändningen genom att placera nya funktioner i anslutning till den befintliga strukturen. Området är lättillgängligt via motorvägen även i fråga om de viktigaste arbetsplatsområdena i regionens centrum. I planen anvisas en reservering för HELI-banan som går österut från Helsingfors.</p>

27.4.2020

<p>Man förbereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför översvämningsriskområden eller hanteringen av översvämningsrisker säkerställs på annat sätt.</p> <p>Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.</p> <p>Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.</p>	<p>Kraftverkens dammarrangemang och -gränser påverkar vattenståndet i älvfåran.</p> <p>Genom delgeneralplanen anvisas inga funktioner som är känsliga för buller i närheten av motorvägen. De bullerkonsekvenser som orsakas av flygplatsen riktas till flygtrafikområden samt områden för arbetsplatser och service.</p>
<p>Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljöns och naturarvets värden tryggas.</p> <p>Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.</p> <p>Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.</p> <p>Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.</p>	<p>I samband med planläggningen beaktas att kulturmiljöns och byggnadsarvets värden och landskapsvärdena bevaras. I delgeneralplanen anvisas områden som är viktiga med tanke på naturens mångfald. Enhetliga skogs- och åkerområden bevaras.</p>

7.2 Landskapsplan

BETECKNING I LANDSKAPSPLANEN	MOTIVERING
<p>LANDSKAPSPLANEOMRÅDE. I planeringen av markanvändningen och byggandet ska särskilt avseende fästas vid översvämningsrisken i Kymmene älvs översvämningskänsliga område. I planeringen av markanvändningen, byggandet och placeringen av betydande samhällsfunktioner på kusten och i skärgården ska särskilt avseende fästas vid översvämningsriskerna då markytans höjdnivå ligger under +3,5 meter (i höjdsystemet N2000). Även i planeringen av markanvändningen och byggandet på strandområdena av andra vattendrag ska vattendragens översvämningskänslighet alltid beaktas.</p> <p>I den mer detaljerade planeringen ska den centrala principen i närheten av vattendrag vara att bibehålla en enhetlig, obebyggd strandlinje.</p>	<p>I planen beaktas områden där en översvämning inträffar en gång på hundra år. Inget nytt byggande anvisas till dessa områden. Beträffande det A-res-område som anvisats till Utbyn ska den översvämningsrisk som uppstår genom avtappningar vid kraftverket undersökas noggrannare i samband med detaljplaneringen.</p> <p>I planen anvisas byggande till stränderna i enlighet med den gällande generalplanen och dessutom anvisas några nya reserveringar för bostadsområden som kommer att detaljplaneras. Tillräckligt med obebyggd strandlinje bevaras.</p>
<p>MÅLOMRÅDE FÖR UTVECKLING AV TURISM OCH REKREATION. Vid den närmare planeringen av området ska det ses till att behoven av utvecklingen av turismen anpassas till områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden och att dessa tas tillvara.</p>	<p>Genom delgeneralplanen skapas förutsättningar för att utveckla turismen genom Sirius och flygplatsens områden. I delgeneralplanen är strävan att förbättra och förstärka älvens rekreativsmöjligheter och värden samt rekreativsmöjligheterna i området genom kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik som</p>

27.4.2020

	förenar älvens östra och västra sida med varandra.
HUVUDBANA, RIKTGIVANDE. I den detaljerade planeringen av områdena ska möjligheterna att planera och förverkliga en banförbindelse bevaras.	Möjligheterna att förverkliga banan har bevarats i samband med delgeneralplanering.
OMRÅDE SOM ÄR VIKTIGT MED TANKE PÅ KULTURMILJÖN OCH LANDSKAPSVÅRDEN. Vid den mera detaljerade planeringen av området ska beaktas att kulturmiljöns särdrag värnas och att de betecknade landskaps- och kulturvärdena bevaras. Vid den mera detaljerade planeringen ska kraven i markanvändningen och landskaps- och naturvärdena anpassas till varandra.	Kymmene älvs värdefulla landskapsområde av riksintresse anvisas som ma-område i delgeneralplanen. I delgeneralplanen anvisas dessutom RKY 2009-området Pyttis kyrka och prästgård. Den noggrannare detaljplaneringen och genomförandet av den på ett sätt som beaktas miljön styrs genom bestämmelserna i delgeneralplanen.
OMRÅDE FÖR TÄTORTSFUNKTIONER. Med beteckningen anvisas byggområden som reserveras för boende, service, arbetsplatser och övriga tätortsfunktioner som förutsätter mera detaljerad planering. I den mera detaljerade planeringen av området skall en enhetligare samhällsstruktur främjas på gles och delvis byggda områden och tätortens kärnområde skall utvecklas funktionellt och med hänsyn till stadsbilden till ett centrum som tydligt kan gestaltas.	Genom delgeneralplaneringen anvisas prioriteringsområdena för boende till området för tätortsfunktioner och i anslutning till befintlig samhällsstruktur. Genom delgeneralplanen främjas en sammanhållen samhällsstruktur och utveckling av tätortens kärnområde till ett tydligt centrum vad gäller funktioner och tätortsbild genom att styra nya bostadsområden till kyrkbyns centrum. Strävan är att förbättra områdets attraktionskraft och stadsbild genom de nya områdena.
OMRÅDE, DÄR BETYDANDE BYGGNADSKULTUROBJEKT PÅ MINST LANDSKAPSNIVÅ SKALL BEVARAS. Värnandet om kulturmiljön skall beaktas i den mera detaljerade planeringen. När områdesanvändningen planeras och förverkligas skall betydande landskaps- och kulturvärden tryggas samt områdenas specifika karaktär och särdrag bevaras.	I delgeneralplanen beaktas kulturmiljöns värde både genom mera omfattande delområdesbeteckningar och bestämmelser och genom detaljerade skydds-beteckningar för värdefulla byggnader och konstruktioner.
JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE. Med denna beteckning anvisas områden avsedda för jord- och skogsbruk, som utan att skada områdets huvudsakliga användningsändamål och karaktär kan användas även för andra ändamål, som för glesbebyggelse och friluftsliv och utfärder som tillåts inom gränserna för allemansrätten.	Områden för jord- och skogsbruk har i delgeneralplanen anvisats med ändamålsenliga beteckningar. Strävan är att huvudsakligen styra bebyggelsen i anslutning till områdets befintliga struktur. Skogsområdena används även för motion och friluftsliv.
VIKTIGT GRUNDVATTENOMRÅDE. Med beteckningen anvisas grundvattenområden som enligt miljöförvaltningens klassificering hör till klass I eller klass II. Planeringsbestämmelse: Åtgärder för området skall planeras så att grundvattenkvaliteten inte försämras som en följd av dessa.	Grundvattenområdet anvisas i planen och bevarandet av grundvattnets kvalitet tryggas genom en planbestämmelse.
PADDLINGSRUTT ÖVER LANDSKAPSGRÄNSERNA.	Delgeneralplanen utgör inget hinder för att genomföra rutten.
CYKELLED ÖVER LANDSKAPSGRÄNSERNA.	Genom delgeneralplanen främjas genomförandet av leden i form av en led för gång- och cykeltrafik.
ALLMÄN BESTÄMMELSE: I planeringen av markanvändningen och vid byggande bör översvämningensrisken i synnerhet	Älvens vattenstånd och översvämningens känslighet påverkas i synnerhet av kraftverksdammarna

27.4.2020

beaktas på översvämningskänsliga områden vid Kymmene älv. Förutsättningarna att använda system som grundar sig på förnybar energi bör utredas i den mera detaljerade områdesplaneringen. I den mera detaljerade planeringen av markanvändningen bör det skapas förutsättningar för att vandringsfiskbestånd ska kunna föröka sig naturligt i Kymmene älv.

som också påverkar möjligheterna att utveckla älven ur fiskets perspektiv (strömningshastighet).

Styrelsen för Kymmenedalens förbund har vid sitt möte 21.1.2019 beslutat att Pyttis flygplats ska beaktas i Kymmenedalens landskapsplan 2040 som är under arbete.

7.3 Den strategiska generalplanen för Kotka-Fredrikshamn

Genom delgeneralplanens lösningar främjas genomförandet av den strategiska generalplanen. I området för Pyttis kommun har den strategiska generalplanen godkänts som en plan utan rättsverkningar och den styr därför kommunens utveckling på strategisk nivå.

8 DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE ALLMÄNNA INNEHÅLLSKRAVEN FÖR EN GENERALPLAN

Enligt 39 § i markanvändnings- och bygglagen ska följande beaktas i samband med att en generalplan utarbetas:

- 1) att samhällsstrukturen fungerar, att ekonomin och ekologin är hållbara;
- 2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas
- 3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service tillgodoses;
- 4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och den lätta trafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och hållbart sätt med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin
- 5) att möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö beaktas;
- 6) att verksamhetsbetingelser ordnas för kommunens näringsliv
- 7) att miljöolägenheterna minskas;
- 8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt
- 9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation

I delgeneralplanen har de nya områdena för boende och service anvisats till områden med en befintlig samhällsstruktur som är trafikmässigt lättillgängliga. Områdesreserveringarna förstärker kommunens serviceutbud och näringslivets förutsättningar. Genom planen skapas möjligheter till en trygg, sund och balanserad livsmiljö för olika befolkningsgrupper. Naturen, landskapet och kulturmiljöerna har beaktats i planen både genom beteckningar för den huvudsakliga markanvändningen och genom objektsbeteckningar. Bestämmelserna till beteckningarna stöder bevarandet av värdena i fråga. Genom planen anvisas rekreatiomsområden och dessutom bevaras vidsträckta enhetliga skogsområden som också lämpar sig för rekreation.

27.4.2020

9 GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING AV DELGENERALPLANEN

Delgeneralplaneringen ska grunda sig på detaljplanering vad gäller A-, P- och TP-områden. I övrigt finns det andra gällande detaljplaner i området som vid behov ska ändras om byggnadstrycket förutsätter. De områden som ska detaljplaneras och som anvisas i delgeneralplanen är sådana som kan genomföras i första hand. Därefter är det möjligt att vid behov även utnyttja A/res-områdenas tomtreserv.

I delgeneralplanen fastställs att byggande på LL-1-området styrs enligt 44 § i MBL och generalplanen kan användas direkt som grund för beviljande av bygglov i det avgränsade byggnadsområdet. I samband med bygglovet ska det presenteras en användningsplan för området. I planen ska det beskrivas hur byggandet ska samordnas med de övriga funktionerna i området. Om det finns behov av att placera byggande utanför det byggnadsområde som anvisats i planen ska undantag från planen ansökas enligt kommunens normala praxis. Alternativt kan en noggrannare markanvändningsplan, såsom en detaljplan eller planeringsbehovslösning, utarbetas. Små avvikelser från byggnadsområdet är tillåtna.

Till RA- och AT-områdena anvisas byggnadsplatser enligt dimensioneringen i den gällande generalplanen för Kymmene älvs västra grenar. För dessa byggnadsplatser är det enligt planens bestämmelser möjligt att bevilja bygglov direkt utgående från denna generalplan.