PYHTÄÄ

PYTTIS

Pyttis kommun

Detaljplan för företagsområdet i Pyttis kyrkoby

Planbeskrivning 30.9.2026



Innehåll

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 4
1.1 Sammanfattning 4
2. BILAGOR TILL PLANBESKRIVNINGEN 5
3. SAMMANDRAG AV PLANPROCESSENS SKEDEN 6
4. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGSOMRÅDET 7
4.1 Allmän beskrivning av området 7
4.2 Naturmiljö 7
4.3 Landskap 14
4.4 Den byggda kulturmiljön 16
4.5 Arkeologiskt kulturarv 16
4.6 Samhällsstruktur och befolkning 17
4.7 Boende och bebyggelse 17
4.8 Service och arbetsplatser 17
4.9 Trafik 18
4.10 Kommunalteknik 21
5. PLANERINGSSITUATION 21
5.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen 21
5.2 Landskapsplan 21
5.3 Generalplan 24
5.4 Detaljplan 26
5.5 Byggnadsordning 26
5.6 Markägande 27
6. SKEDEN I DETALJPLANERINGEN 27
6.1 Behovet av detaljplanering 27
6.2 Deltagande och samarbete 27
7. Planens mål 27
7.1 Kommunens mål 27
7.2 Markägarens och områdets aktörers mål 27
7.3 Mål utifrån planeringssituationen 27
7.4 Mål utifrån områdets förhållanden och egenskaper 28
7.5 Mål som preciserats under planprocessen 28
8. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN 28
8.1 Alternativgranskning 28
8.2 Beskrivning av planutkastet 29
8.3 Planens dimensionering 33

9. Detaljplanens konsekvenser 34
9.1 Konsekvenser för boendetrivseln och säkerheten 35
9.2 Konsekvenser för hälsan och miljökvaliteten 35
9.3 Konsekvenser för rekreationsbruket och upplevelsen av naturmiljön 36
9.4 Socioekonomiska konsekvenser 36
9.5 Sammanfattning av konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö 37
9.6 Konsekvenser för mark- och berggrunden 37
9.7 Konsekvenser för yt- och grundvattnet 38
9.8 Konsekvenser för luften och klimatet 39
9.9 Konsekvenser för trafiken 43
9.10 Konsekvenser för samhälls- och energiekonomin 46
9.11 Konsekvenser för landskapet 46
9.12 Konsekvenser för kulturmiljön 49
9.13 Konsekvenser för frilufts- och fritidsområden 50
9.14 Konsekvenser för naturmiljön och Naturaområden 51
9.15 Konsekvenser för näringslivet och kommunalekonomin 52
9.16 Detaljplanens förhållande till delgeneralplanen för kyrkobyn 53
9.17 Detaljplanens förhållande till landskapsplanen 53
9.18 Sammanfattning av planens centrala konsekvenser 54
10. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN 55

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Sammanfattning

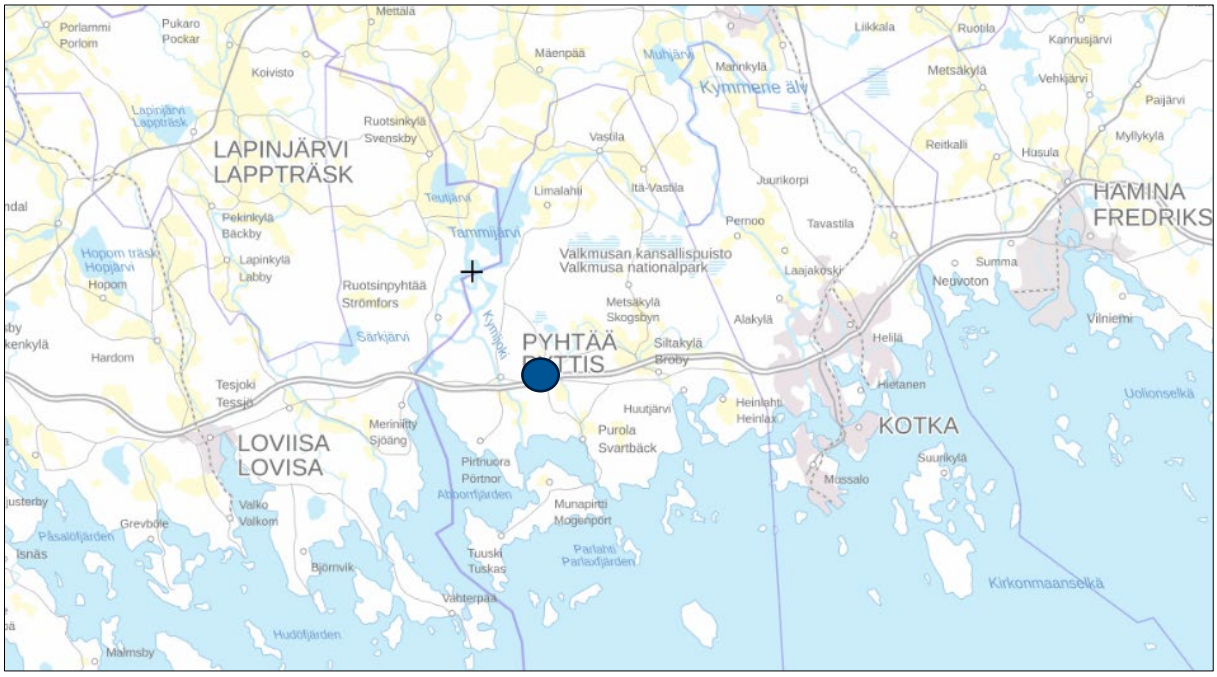
1.1.1 Anhängiggörande

Detaljplanen för företagsområdet i kyrkobyn har inletts genom kommundirektörens beslut 16.12.2025 § 12/2025. Planen kungjordes anhängig 15.4.2026 och programmet för deltagande och bedömning var framlagt 16.4–15.5.2026. Kommuninvånarna och övriga intressenter hade möjlighet att framföra åsikter om PDB under framläggningstiden. Även myndigheternas utlåtanden om PDB begärdes.

1.1.2 Planområdets läge

Planeringsområdet ligger i närheten av Pyttis flygplats och fördelar sig på två delområden på vardera sidan av riksväg 7. Planområdet omfattar även riksvägen och anslutningsområdet vid planeringsområdet. De sydligare kvartersområdena ligger söder om riksvägen. De nordligare kvartersområdena ligger mellan riksväg 7 och landsväg 170. Riksväg 7 är den centrala trafikkorridoren längs kusten mellan Helsingfors och landets östra gräns.

Västra kanten av det område som ska detaljplaneras gränsar till Kymmene älv och till privata fastigheter i älvens strandzon, vilka ligger utanför detaljplaneområdet. I söder gränsar planeringsområdet i stor utsträckning till obebyggda jord- och skogsbruksområden, i anslutning till vilka även enstaka bostadsfastigheter finns. Det finns för närvarande ingen gällande detaljplan för planeringsområdet och området är helt obebyggt. Den sydligare delen ansluter direkt till Pyttis flygplatsområde, vars detaljplan vann laga kraft i början av 2025.



Figur 1: Planeringsområdets ungefärliga läge visas med en blå punkt.

1.1.3 Detaljplanens mål

Målet med detaljplanen är att precisera markanvändningen enligt delgeneralplanen för Pyttis kyrkoby (2022) i fråga om arbetsplatsområdet (TP) och området för luftfartsverksamhet (LL-2) väster om Pyttis flygplats. Målet är att möjliggöra ett mångsidigt arbetsplats- och serviceområde som stöder sig på flygplatsens funktioner och drar nytta av läget vid riksväg 7.

I planarbetet undersöks förutsättningarna för bland annat luftfartsbaserad logistik, industri- och produktionsverksamhet, datacenter, affärsverksamhet med drönare samt service inom turism, inkvartering och evenemang. Dessutom utreds eventuella kommersiella verksamheter.

I planeringen beaktas de specialvillkor som flygverksamheten ställer, områdets synlighet mot riksväg 7 samt förbindelserna till omgivande områden. Målet är en detaljplan med flexibel struktur som möjliggör ett etappvis genomförande på lång sikt.



Figur 2: Illustration. Ett exempel på den bebyggelse som planen möjliggör visas som vita byggnadsvolymer. Planeringsområdets avgränsning visas med en vit linje.

2. BILAGOR TILL PLANBESKRIVNINGEN

- Bilaga: Program för deltagande och bedömning
- Bilaga: Naturinventering, Kotkansiipi, 2026
- Bilaga: Trafikutredning, Destia, 2026
- Bilaga: Dagvattenutredning, Destia, 2026
- Bilaga: Arkeologisk precisionsinventering (kompletteras under planprocessen)
- Bilaga: Landskapsutredning, FCG 2017
- Bilaga: Responsrapport: Sammandrag av responsen på planen och bemötandena till denna. (Kompletteras under planprocessen)

3. SAMMANDRAG AV PLANPROCESSENS SKEDEN

Skede	Tidpunkt
Inledning av planläggningen och beredningsskedet: - Anhängiggörande av detaljplanen och utarbetande av programmet för deltagande och bedömning. - Myndighetssamråd i inledningsskedet 16.3.2026 - Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 16.4–15.5.2026. - Informationsmöte för allmänheten om planprojektet 13.5.2026.	vår–höst 2026
- Utarbetande av planutkastet - Beredningsmaterialet läggs fram så att intressenterna kan framföra åsikter om planutkastet. Tidpunkten preciseras under planeringen.	
Förslagsskedet - Responsen från beredningsskedet (åsikter och utlåtanden) sammanställs och bemötanden utarbetas. - Beslut fattas om åtgärder med anledning av responsen och ett planförslag utarbetas, där planlösningen har vidareutvecklats. - Kommunen lägger fram planförslaget offentligt i 30 dagar. - Materialet från förslagsskedet läggs fram och intressenterna kan lämna anmärkningar om det. - Kommunen begär utlåtanden av myndigheterna.	slutet av 2026
Godkännandeskedet - Responsen från förslagsskedet (anmärkningar och utlåtanden) sammanställs och bemötanden utarbetas. - Vid behov ordnas myndighetssamråd. - Beslut fattas om eventuella ändringar eller preciseringar i planförslagen. - Om planförslaget ändras väsentligt efter att det har varit offentligt framlagt ska det läggas fram på nytt (32 § i markanvändnings- och byggförordningen). - Planmaterialet bereds för godkännandebehandling. - De myndigheter, kommunmedlemmar och personer som framställt anmärkningar och som begärt det under framläggningstiden underrättas om att planen godkänts. - Beslutet om godkännande kan överklagas hos Östra Finlands förvaltningsdomstol.	2027

Ikraftträdande - Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att detaljplanen godkänns. - Kommunfullmäktige godkänner detaljplanen. - Kungörelse om planens ikraftträdande ***Efter besvärstidens utgång vinner beslutet om godkännande av planen laga kraft, om ingen inom utsatt tid har anfört besvär eller gett en rättelseuppmaning enligt 195 § i lagen om områdesanvändning, eller när besvären har avgjorts i förvaltningsdomstolen eller högsta förvaltningsdomstolen. Ikraftträdandet kungörs på kommunens anslagstavla. Information om att planen vunnit laga kraft publiceras också på kommunens webbplats.***	2027

4. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGSOMRÅDET

4.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet ligger öster om Pyttis kyrkoby, på vardera sidan av riksväg 7 (E18), omedelbart väster om Pyttis flygplats. Området utgör en central del av kyrkobyns framtida företags- och arbetsplatsområde, vars utveckling ska stödja sig på flygplatsens verksamheter och den utmärkta nationella tillgängligheten. Området delas i delområden norr och söder om riksväg 7, vilka förbinds via en planskild anslutning.

Planeringsområdet är huvudsakligen obebyggd skogsmark. I väster och söder gränsar det till Kymmene älvdal och den befintliga by- och bebyggelsestrukturen, i öster till Pyttis flygplatsområde och i norr till riksvägen och markanvändningen norr om den. Läget alldeles intill riksväg 7 och flygplatsen skapar goda förutsättningar för utveckling av arbetsplatser, företag och luftfartsverksamhet.

Ingen detaljplan gäller för planeringsområdet, som i dag till största delen är obebyggt med undantag för vägområdena i anslutning till riksvägen. Omgivningen består av naturområden, trafikleder, flygplatsområdet samt kyrkobyns bostads- och landsbygdslandskap. Inom planeringsområdet och i dess närhet finns flera natur-, landskaps- och kulturmiljövärden som har beaktats i detaljplaneringen och behandlas närmare i följande kapitel.

4.2 Naturmiljö

4.2.1 Genomförande av naturinventeringen

Som underlag för planläggningen utarbetades en naturinventering för industriområdet i Pyttis kyrkoby (Petri Parkko, 29.9.2026). Fältarbetet utfördes i april–september 2026. Inventeringen omfattade värdefulla livsmiljöer samt hotade och fridlysta arter och arter i bilaga IV till EU:s habitatdirektiv. Även invasiva främmande arter observerades. Flygekorre inventerades på våren, vuxna asknätfjärilar på sommaren och artens larvspinn i augusti. Vid fältbesöken granskades även vegetationen, fågelfaunan och övriga insektsarter.

4.2.2 Skogar och myrar

Inventeringsområdet har nästan i sin helhet varit i skogsbruksbruk. Största delen av skogarna utgörs av unga talldominerade gallringsbestånd och plantbestånd. I Prästkärret i planområdets västra del finns även äldre blandskog med tall, björk och gran. Området har många små myrar och försumpningar, av vilka de flesta har dikats. Två odikade skogskärrsfigurer, en odikad myr och en tallmyr avgränsades som värdefulla livsmiljöer. I skogskärren förekommer bland annat hotade skogs- och örtkärr, och myrobjekten omfattar starrmyr och lågstarrtallmyr.

Vid Kymmene älvs strand finns en representativ klibbalsskog som sträcker sig ända till älven. Den består huvudsakligen av klibbalsmad som längre från stranden övergår i klibbalslund. Enligt inventeringen uppfyller objektet sannolikt kriterierna för en naturtyp enligt naturvårdslagen. Dessutom avgränsades en liten klibbalslund. Norr och söder om riksvägen finns även utjämnade fält med ännu sparsam vegetation.

4.2.3 Beaktansvärda arter

Två förökningsplatser för asknätfjäril konstaterades. Larvspinn påträffades i gränsen mellan äldre tallskog och plantbestånd samt i ett talldominerat plantbestånd. Ängskovall, larvernas viktigaste värdväxt, förekommer allmänt i området. Dessutom avgränsades ett skogsområde som lämpar sig för asknätfjäril, men där arten inte observerades vid fältbesöken 2026.

I Prästkärret finns skogsfigurer med stora aspar som lämpar sig för flygekorre, men inga spår av arten påträffades vid vårens inventering. I dikena på tidigare åkrar växer vattenskräppa, värdväxt för larver av större guldvinge, varför arten kan förekomma i området. Även citronfläckad kärrtrollslända och sibirisk vinterflickslända, vilka ingår i habitatdirektivets bilaga IV, observerades. Området saknar dock lämpliga fortplantningsmiljöer för dessa trollsländor.

Bland fåglarna observerades i Prästkärret den starkt hotade talltitan, som enligt inventeringen eventuellt häckar i området. På grusfältet söder om riksvägen observerades den nära hotade trädlärkan. I kanterna av fältet söder om riksvägen växer även blomsterlupin, en invasiv främmande art.

4.2.4 Fladdermöss

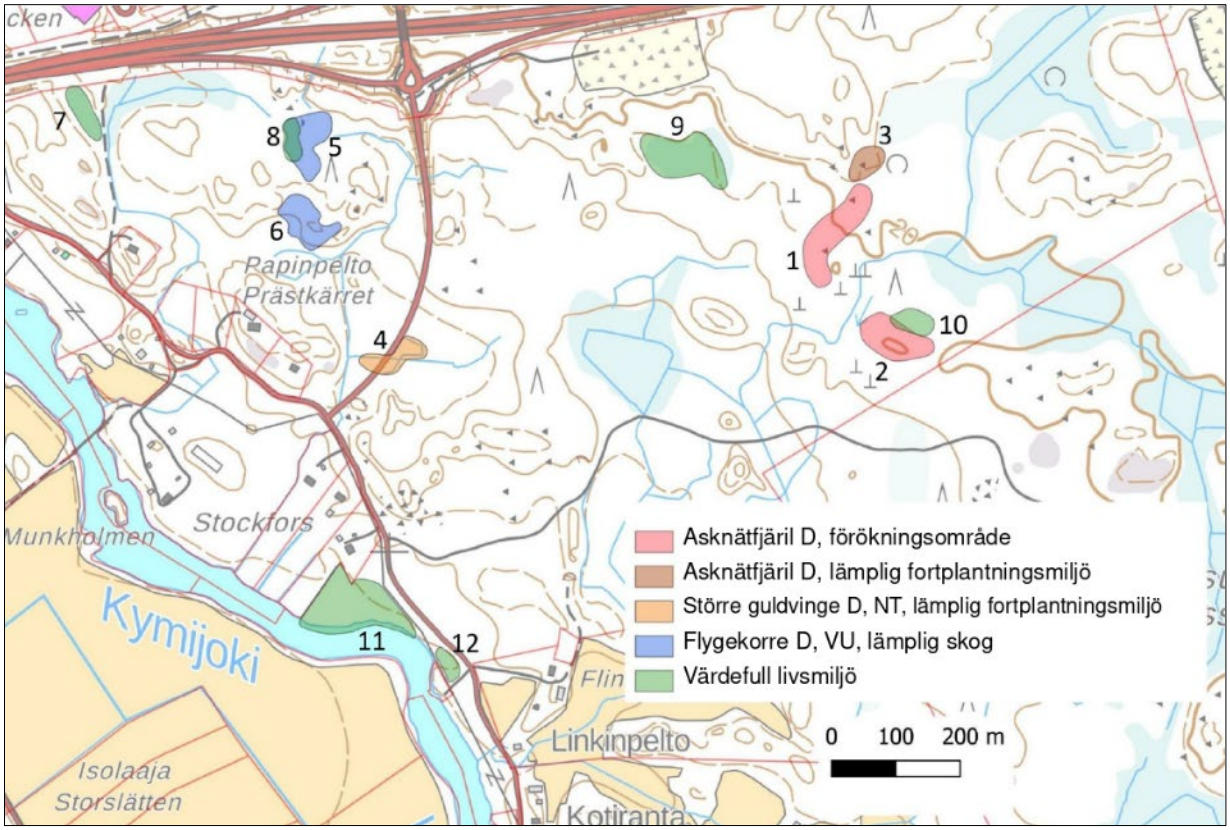
Alla fladdermusarter som förekommer i Finland nämns i bilaga IV. Kymmene älv är inventeringsområdets mest potentiella fladdermusområde, med goda jaktområden för vattenfladdermus (*Myotis daubentonii*) längs stranden. Plantbestånden är tills vidare för öppna för fladdermöss, men ett litet antal fladdermöss jagar med stor sannolikhet i samtliga äldre skogsfigurer. Dikena kan vara födosöks- och förflyttningsområden för mustaschfladdermus (*Myotis mystacinus*) och taigafladdermus (*M. brandtii*). Med undantag för Kymmene älvs strand förefaller inventeringsområdet dock inte vara ett särskilt bra fladdermusområde.

4.2.5 Åkergroda

En separat inventering av åkergroda ansågs inte behövas, eftersom inga lämpliga fortplantningsplatser för arten påträffades inom inventeringsområdet vid naturinventeringens fältbesök 2026.

4.2.6 Skyddsområden

Det finns inga naturskyddsområden inom inventeringsområdet eller i dess omedelbara närhet. Enligt naturinventeringen ligger Naturaområdena Kymijoki (FI0401001) och Sandnäsfjärden–Tysfjärden (FI0416007) cirka 1,5 kilometer från inventeringsområdet.



Figur 3: Naturobjekt inom planeringsområdet

4.2.7 Naturobjektens värdeklasser

I naturinventeringen har objekten indelats *i fyra värdeklasser enligt handboken Luontoselvitykset* ja luontovaikutusten arviointi (Mäkelä & Salo 2021).

Klass 1: Objekt som tryggas genom lagstiftning. Till klassen hör de två konstaterade förökningsplatserna för asknätfjäril (figur 3, objekt 1 och 2). Den lämpliga livsmiljön för asknätfjäril (objekt 3) och den lämpliga fortplantningsmiljön för större guldvinge (objekt 4) ska kontrolleras före eventuell avverkning eller byggnation. Om en förökningsplats konstateras hör objektet till klass 1.

Klass 2: Särskilt viktiga objekt. Klibbalsskogen vid Kymmene älvs strand (figur 3, objekt 11) hör till denna klass. Enligt inventeringen uppfyller den sannolikt kriterierna för en naturtyp enligt naturvårdslagen och ska beaktas i planläggningen. Om den behöriga myndigheten fattar ett avgränsningsbeslut för objektet hör det till klass 1.

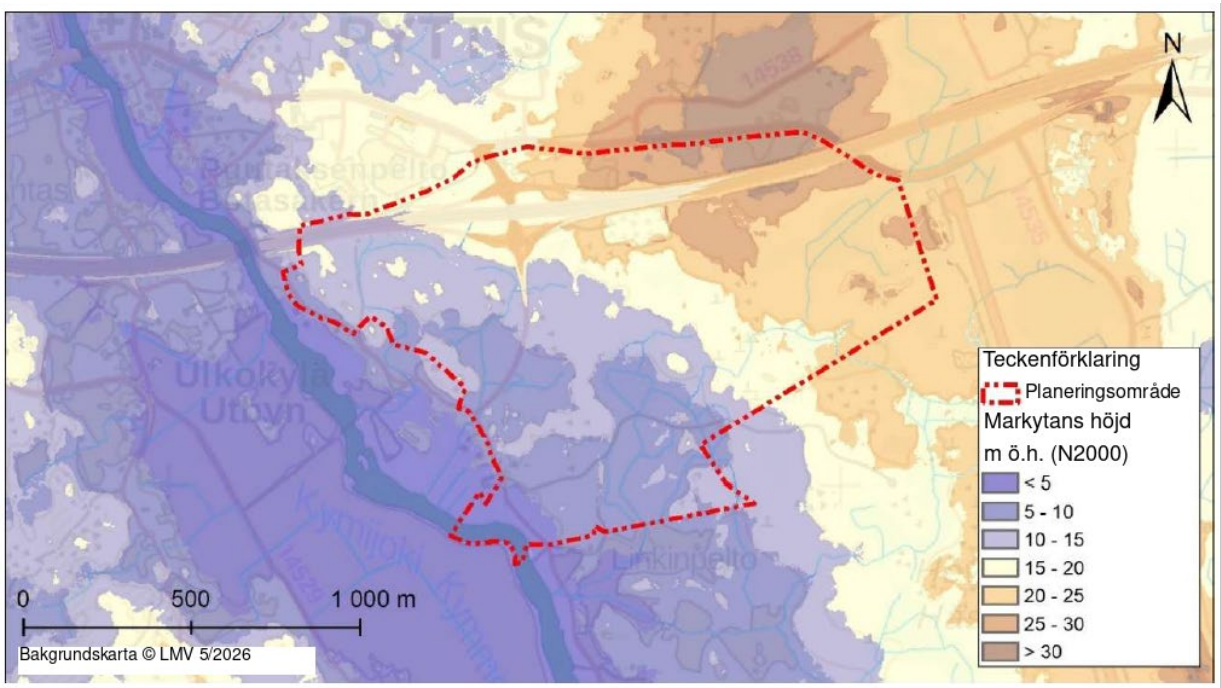
Klass 3: Objekt som tryggar naturens mångfald. Hit hör skogskärrsfigur 1 (figur 3, objekt 7), den odikade myren (objekt 8), skogskärrsfigur 2 (objekt 9), tallmyrsfiguren (objekt 10) och klibbalslunden (objekt 12). Objekten är lokalt värdefulla och stöder naturens mångfald i området. Enligt inventeringen tryggas naturvärdena inte nödvändigtvis genom att enskilda objekt bevaras omgivna av ett industriområde, om byggandet i omgivningen förändrar objektens vattenhushållning.

Klass 4: Objekt som stöder naturens mångfald. Hit hör skogsfigurer som lämpar sig för flygekorre (karta 2, objekt 5 och 6). Arten observerades inte vid inventeringen 2026, men dess förekomst ska kontrolleras före eventuell avverkning.

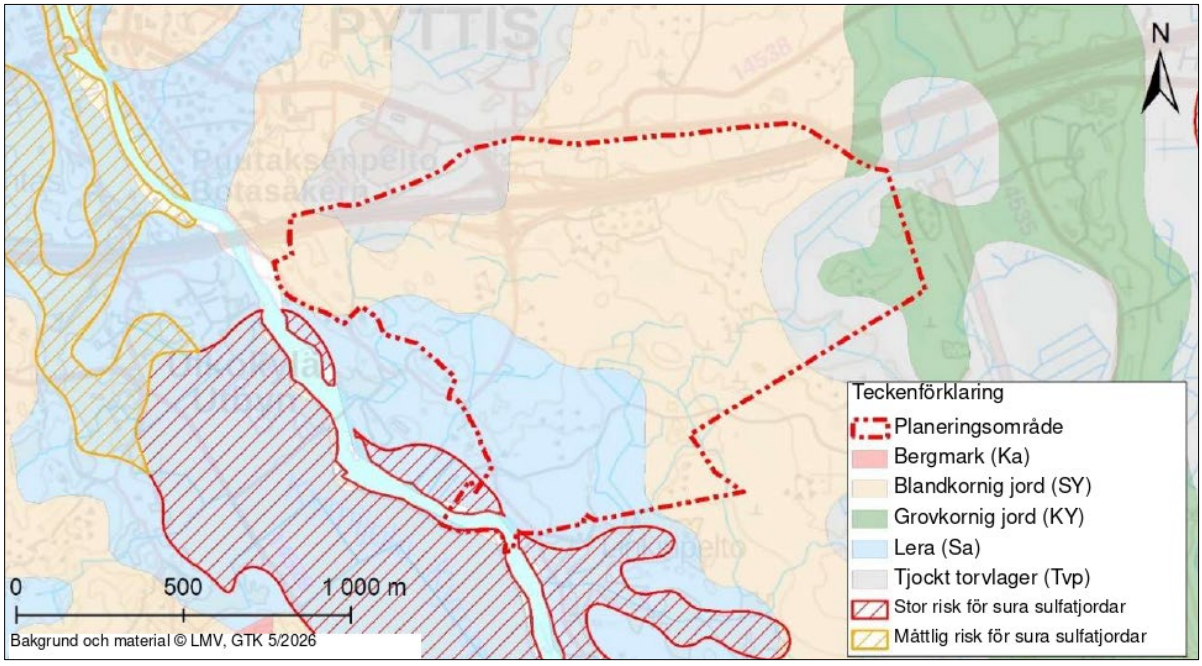
4.2.8 Topografi och markförhållanden

Inventeringsområdets topografi är varierande. Markytan ligger cirka 2–35 m över havet (N2000). Den lägsta punkten ligger i områdets nordvästra hörn och de högsta punkterna i den nordöstra delen.

Jordmånen består huvudsakligen av lera och blandkornig jord vars huvudfraktion inte har utretts. Det finns även torv och grovkornig jord vars huvudfraktion inte har utretts.



Figur 4: Områdets topografi © Lantmäteriverket 2026.



Figur 5: Områdets jordmån enligt GTK:s jordartskarta 1:200 000 samt riskområden för förekomst av sura sulfatjordar © Geologiska forskningscentralen 2026.

Dagvattnets infiltration i marken är sannolikt ganska liten. Infiltration av större dagvattenmängder bedöms vara möjlig om jordmaterialets hydrauliska konduktivitet, k-värdet, är 10-5 m/s eller högre. På

ler- och torvmarker är konduktiviteten vanligen lägre. I moränområden kan markens konduktivitet variera kraftigt beroende på packningsgrad och mängden finmaterial, och marken kan i vissa fall lämpa sig för infiltration av även större dagvattenmängder.

Enligt GTK:s material är sannolikheten för sura sulfatjordar i huvudsak mycket liten eller liten. I sydväst, vid Kymmene älvs strand, är sannolikheten dock stor. I planen har riskområdet anvisats som VL/s-område, där det inte nödvändigtvis sker sådant byggande som oxiderar sura sulfatlerlager och därmed medför risk för surt avrinningsvatten. Om exempelvis diken anläggs ska förekomsten av sura sulfatjordar utredas och åtgärder planeras för att undvika skadliga konsekvenser. Enligt GTK:s material ligger planeringsområdet inte i ett område med svartskiffer i berggrunden, vilket också skulle kunna medföra risk för surt avrinningsvatten under byggandet.

4.2.9 Förorenade markområden

Inom planeringsområdet finns inga riskobjekt för förorenad mark i datasystemet för markens tillstånd (MATTI), som upprätthålls av Finlands miljöcentral. Nordväst om området, nära planeringsområdets gräns, finns ett riskobjekt för förorenad mark (beteckning 100309130). Ytvattnet från området där riskobjektet ligger rinner inte mot planeringsområdet.

4.2.10 Grundvatten

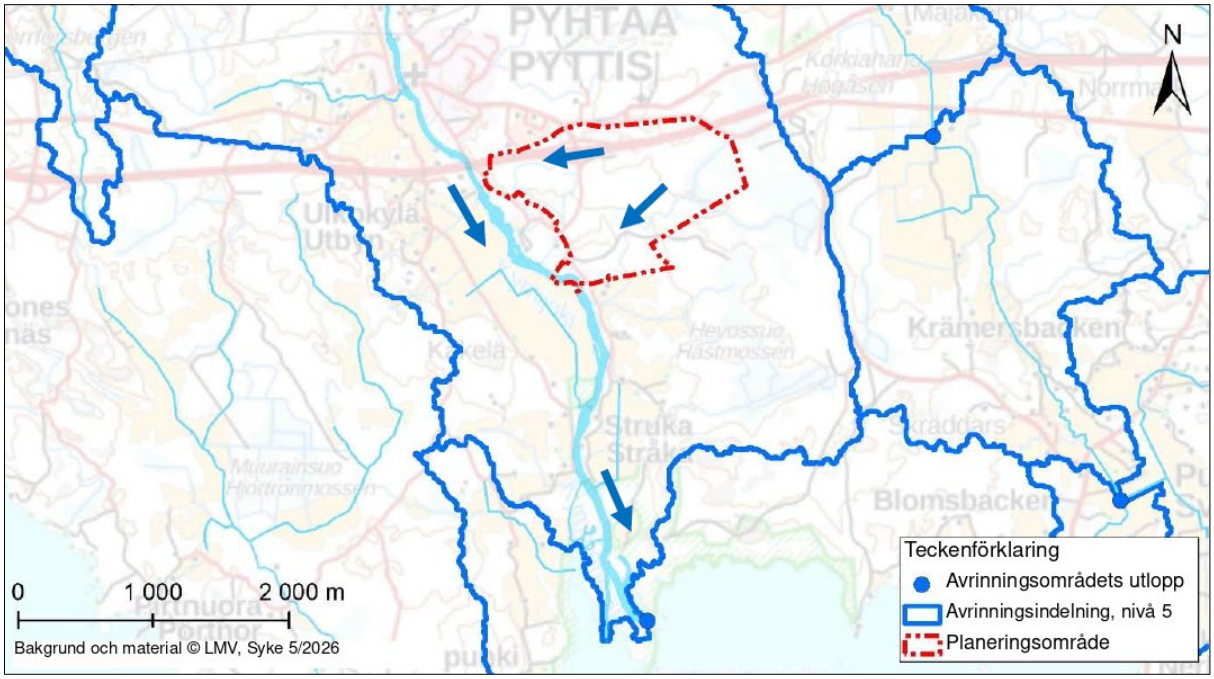
Inga klassificerade grundvattenområden finns inom planeringsområdet. Det närmaste är Korkiaharju (beteckning 0562402), ett för vattenförsörjningen viktigt grundvattenområde öster om området, som närmast cirka 240 m bort (Syke 2026a). Ytvattnet från planeringsområdet rinner inte mot grundvattenområdet.

4.2.11 Ytvatten

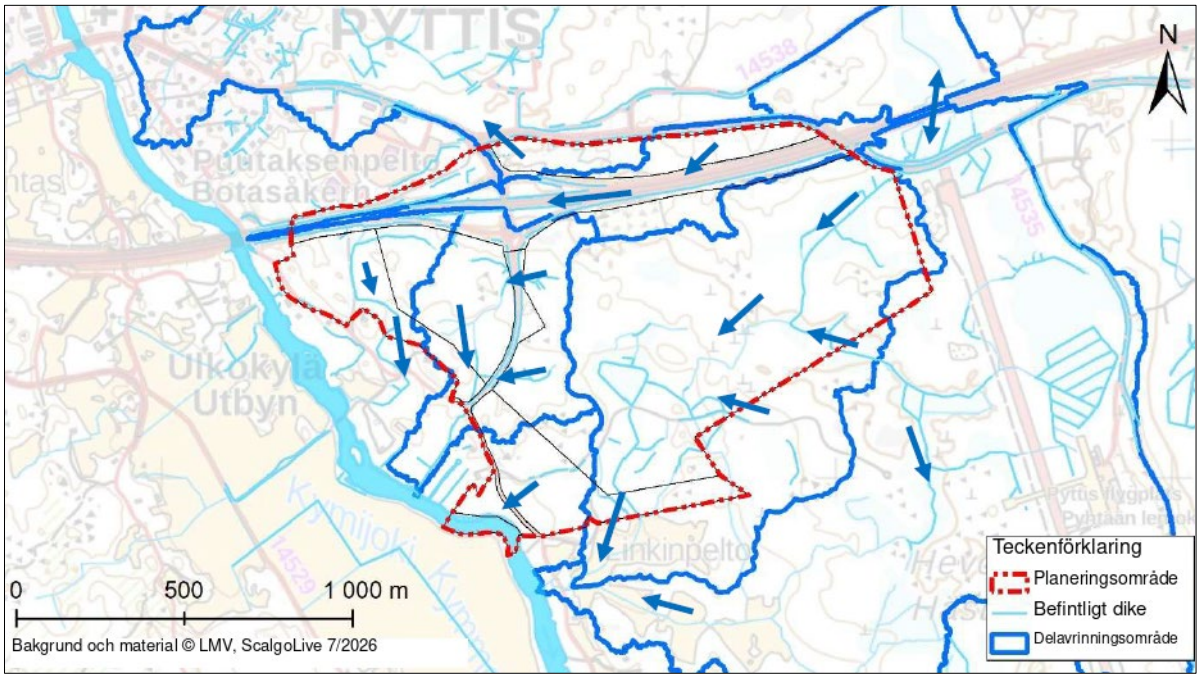
Enligt den nationella avrinningsområdesindelningen hör planområdet till avrinningsområdet för Kymmene älvs mynningsgrenar (FI1-14.01.098.01) (Syke 2026a). Av älvens fem mynningsgrenar rinner Pyttisgrenen söderut genom planeringsområdet och mynnar i Finska viken vid Sandnäsfjärden.

Terrängen sluttar huvudsakligen mot väster och sydväst, och yt- och dagvattnet leds som ytavrinning och via öppna diken till Kymmene älv. Området har ett tätt dikesnät.

Det råder dock osäkerhet om yt- och dagvattnets flödesvägar, särskilt i planeringsområdets norra del. Trafikledsverkets Velho-register saknar bland annat uppgifter om vägtrummorna vid landsväg 170 (Pyttisvägen). Dagvatten leds till planeringsområdet från nordost och öster, men i området mellan riksväg 7 och landsvägarna 170 och 14583 (Västerbyvägen) är flödesriktningarna och trummornas lägen delvis oklara. Även utloppsriktningen för ytvattnet från det framtida KTY-kvartersområdet norr om riksväg 7 samt läget, kapaciteten och skicket hos utloppsfåran norr om landsväg 170 är osäkra.



Figur 6: Områdets läge inom avrinningsområdet på nivå 5 och ytvattnets huvudsakliga flödesriktningar © Finlands miljöcentral 2026.



Figur 7: Delavrinningsområden och ytvattnets flödesvägar i nuläget. Bakgrundskarta och material © Lantmäteriverket, ScalgoLive 2026.

4.2.12 Tillståndet i de vattendrag som tar emot yt- och dagvatten

Planeringsområdets ytvatten rinner i dag till Pyttisgrenen av Kymmene älv. I älven nära planeringsområdet finns några av miljöförvaltningens provtagningspunkter för ytvatten, men vattenkvaliteten har inte följts upp under 2020-talet (Syke 2026b). Kymijoen vesi ja ympäristö ry lät utföra vattenkvalitetsmätningar i älvens nedre lopp våren 2026, men inga uppföljningsplatser finns i Pyttisgrenen. Generellt har vattenkvaliteten i Kymmene älv förbättrats under de senaste årtiondena. Den ekologiska statusen och statusen för de biologiska variablerna är numera måttlig och statusen för de fysikalisk-kemiska variablerna god. Diffus belastning från jordbruk och dagvatten märks som förhöjda närings- och partikelhalter. (Kymijoen vesi ja ympäristö ry 2026.)

Kymmene älvs fiskbestånd omfattar flera vandringsfiskarter. I Strukaforsen i Pyttisgrenen nedströms planområdet finns en fiskväg, men vandringsfiskarna kan inte ta sig förbi Ediskoski kraftverk. Kraftverket ligger cirka 2 km norr om riksväg 7. (Malin et al., 2022.) Vandringsfisk som stiger från havet når tills vidare inte älvens yngelproduktionsområden via den västra grenen (SYKE, 2026c).

4.2.13 Befintliga dagvattenanläggningar

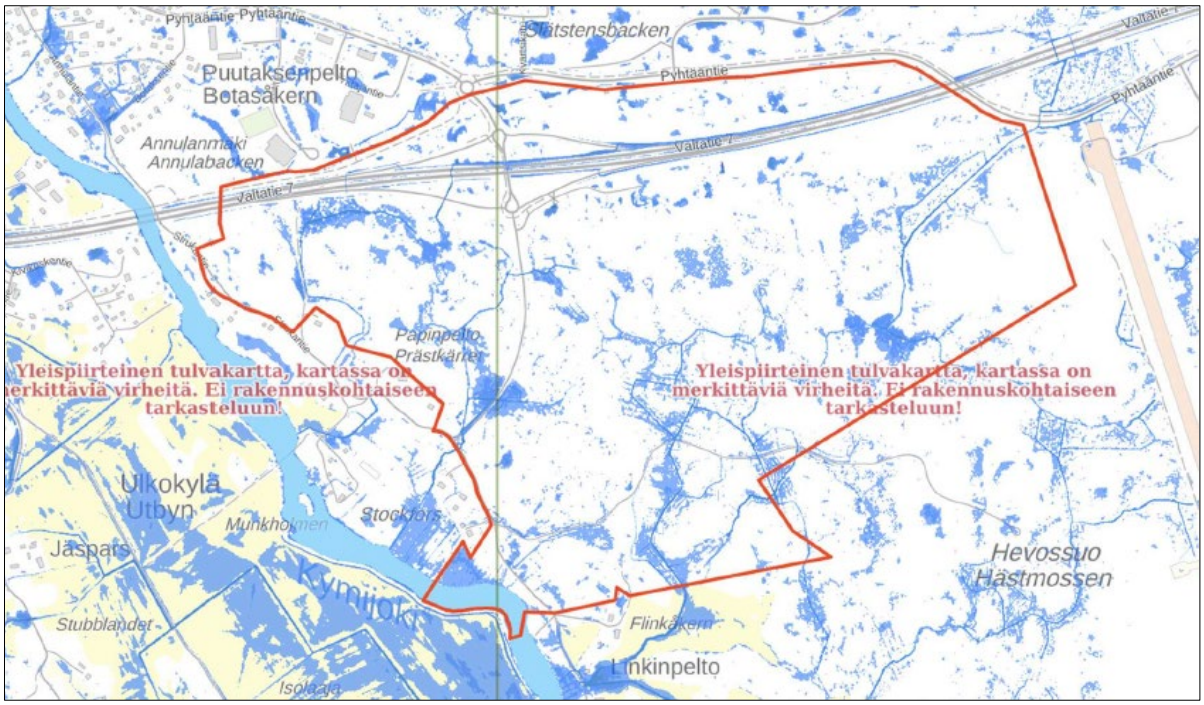
Det finns inget dagvattenavloppsnät i området som ska planläggas. Enligt Trafikledsverkets register Velho och Taitorakenne finns vägtrummor under riksväg 7 samt bron vid den planskilda anslutningen. Vägarna avvattnas i dag med öppna diken. Kartgranskningar tyder på att vissa landsvägstrummor saknas i Velho-registret. Det finns även trummor vid de befintliga enskilda vägarna (Pyttisvägen, Stråkavägen), men detaljerade uppgifter om deras exakta läge, storlek och skick saknas.

4.2.14 Identifierade dagvattenproblem och områden med översvämningsrisk

Planeringsområdet ligger inte inom de områden med betydande översvämningsrisk i Finland som jord- och skogsbruksministeriet utsett (2024–2030), och det har inte klassificerats som ett riskområde för översvämning från vattendrag. Vid mycket sällsynta tillfällen (1/1000 år) kan en havsöversvämning nå områdets södra gräns längs Kymmene älv, men enligt modelleringen sprider sig vattnet inte heller då utanför det VL/s-område som anges i planutkastet.

Pyttis kommun har låtit göra en preliminär bedömning av dagvattenöversvämningsriskerna i kommunen (Pöyry Finland Oy 2018). Enligt bedömningen har inga dagvattenöversvämningar inträffat som orsakat ur allmän synpunkt betydande skadliga följder. Inga områden identifierades heller där en eventuell framtida dagvattenöversvämning kunde orsaka sådana följder.

Enligt Finlands miljöcentrals översiktliga karta över dagvattenöversvämningsrisker kan dagvattenöversvämningar förekomma vid skyfall som statistiskt inträffar en gång på 100 år eller mer sällan. Kymmene älvs strand och det befintliga dikesnätet är då i viss mån översvämningskänsliga redan med den nuvarande markanvändningen.



Figur 8: Utdrag ur den översiktliga kartan över dagvattenöversvämningsrisker © Finlands miljöcentral 2024.

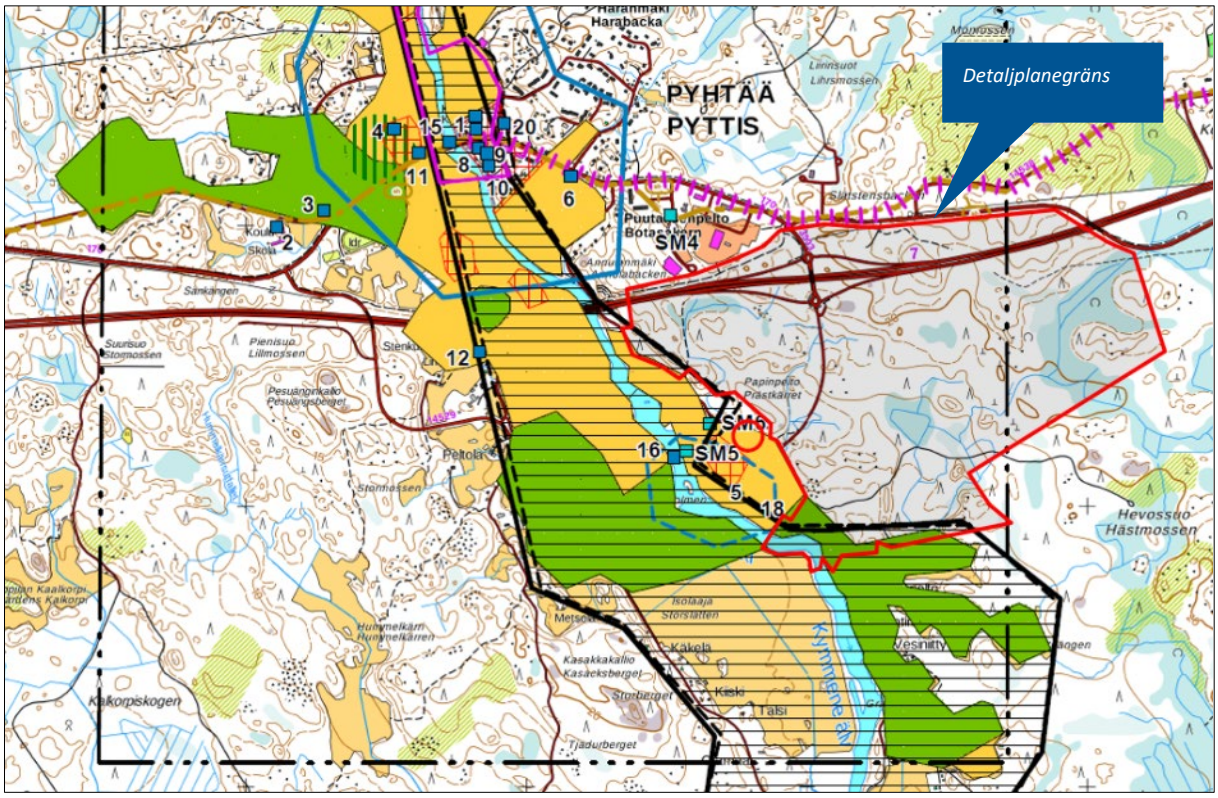
4.3 Landskap

4.3.1 Landskapets nuläge

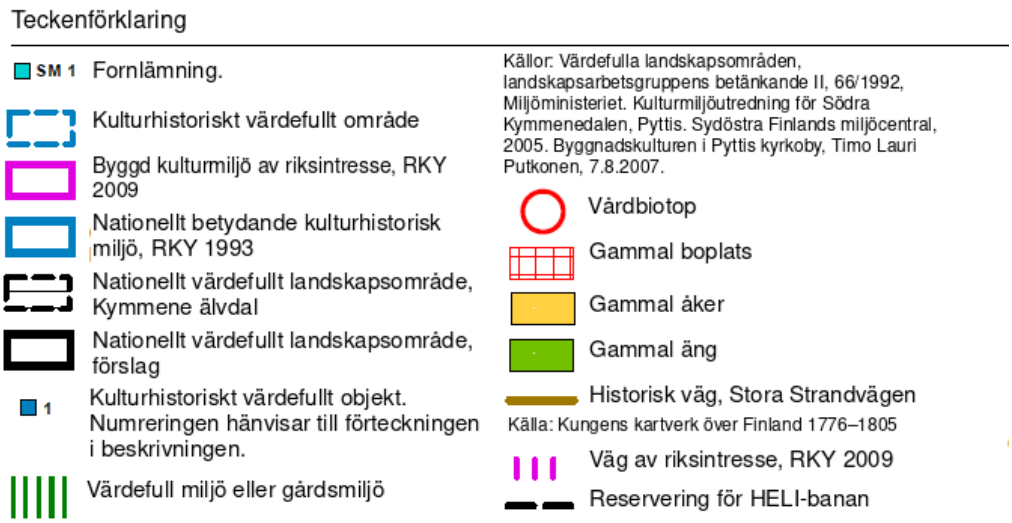
Planeringsområdet ligger i landskapet vid Kymmene älvs nedre lopp, där småskaliga skogsryggar, älvdalen och odlingsmarkerna bildar den karakteristiska landskapsstrukturen. Det område som ska detaljplaneras är huvudsakligen obebyggt och skogbevuxet, varför landskapsbilden i dag till stor del är sluten. I väster gränsar området till Kymmene älv, men tät strandskog begränsar utsikten mot älven. Söder och väster om planeringsområdet öppnar sig landskapet ställvis mot älvdalens åkrar.

Landskapet i Kymmene älvdal präglas av älvdalens kulturlandskap, småskaliga åkrar och skogbevuxna moränryggar som omger dem. Planeringsområdet ligger huvudsakligen i ett skogsbruksdominerat område och omfattar inga särskilda landskapsvärden som identifierats i landskapsutredningen.

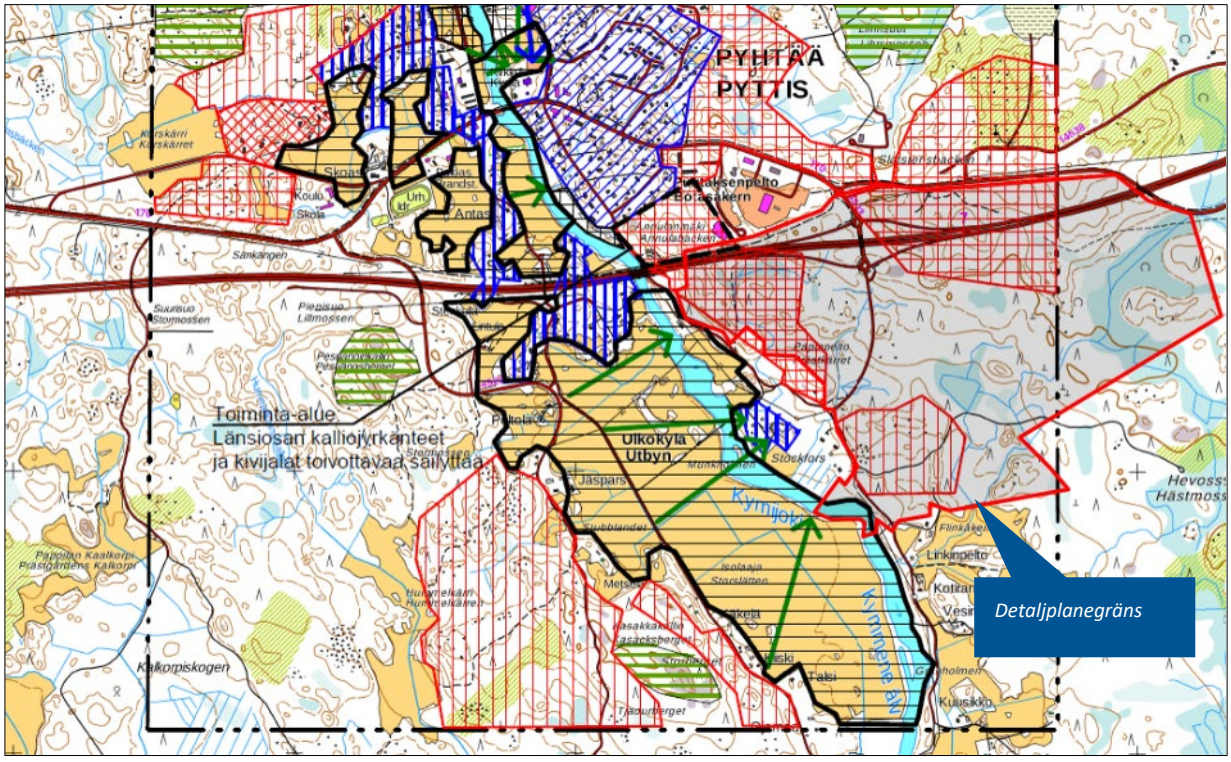
Planeringsområdets västra del gränsar dock till Kymmene älvdals nationellt värdefulla landskapsområde. Nära dess västra kant finns även en i delgeneralplanen anvisad del av område som är viktig för stads- eller bybilden (sk), och norr om planeringsområdet löper den historiska vägsträckningen Stora Strandvägen (RKY). Dessa landskaps- och kulturmiljövärden beaktas i detaljplaneringen.



Figur 9: Utdrag ur landskapsutredningen (FCG, 2017)

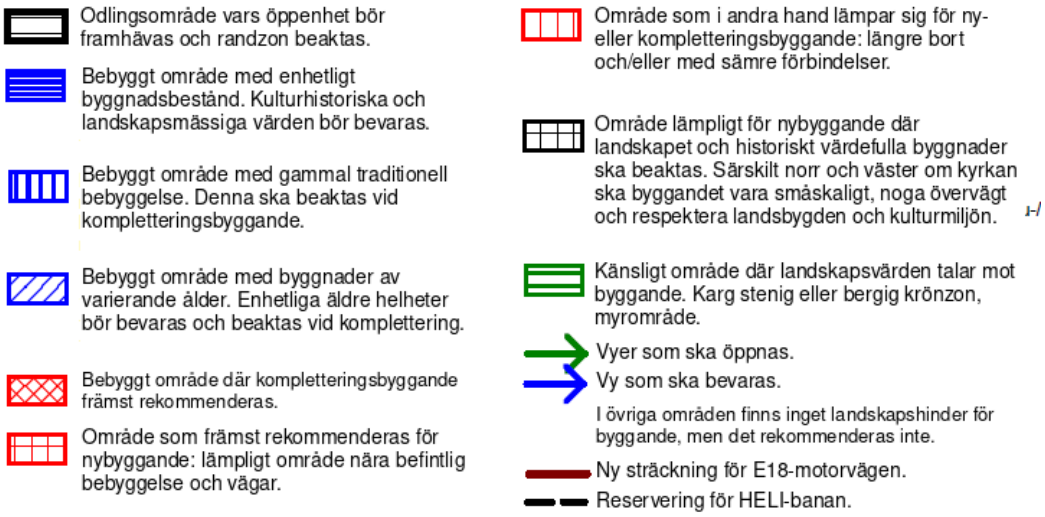


Figuren visar de centrala landskaps- och kulturmiljövärdena i den landskapsutredning som utarbetades för delgeneralplanen för Pyttis kyrkoby (FCG, 2017). Kartan sammanställer nationellt och regionalt värdefulla landskapsområden, objekt i den byggda kulturmiljön, fornlämningar och historiska markanvändningselement såsom gamla åkrar, ängar, boplatser och vägsträckningar. Detaljplaneområdets avgränsning visas i förhållande till dessa landskaps- och kulturmiljövärden.



Figur 10: Utdrag ur landskapsutredningen (FCG, 2017)

Landskapsutredningens rekommendationer för markanvändningen. Kartan visar områden som ur landskaps- och kulturmiljösynpunkt lämpar sig för byggande respektive kräver särskild prövning vid byggande, kulturhistoriskt värdefulla byggda miljöer, landskapsmässigt känsliga områden samt viktiga vyer som ska bevaras eller öppnas.



4.3.2 Planeringsområdets förhållande till omgivningens landskapsvärden

Området som ska detaljplaneras ligger huvudsakligen inom ett område som i landskapsutredningen anvisats som lämpligt för byggande. Planeringsområdet ligger varken inom ett nationellt eller regionalt värdefullt landskapsområde eller inom en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY).

Kymmene älvs odlingsdal väster om området utgör dock ett betydande kulturlandskap. Vid planeringen av byggandet ska därför särskild uppmärksamhet fästas vid anpassningen till landskapet, bebyggelsens skala och vyerna mot Kymmene älv.

I landskapsutredningen har även vyer som ska bevaras eller öppnas och landskapsmässigt känsliga områden identifierats nära planeringsområdet. Dessa bör beaktas i den fortsatta detaljplaneringen.

4.4 Den byggda kulturmiljön

Planeringsområdet är huvudsakligen obebyggt och innehåller inga betydande objekt i den byggda kulturmiljön. I väster ansluter området till Kymmene älvs kulturlandskap, där det finns byggda kulturmiljöer av olika ålder med anknytning till bybebyggelse, industri och sjötrafik. Kulturhistoriska objekt utanför planeringsområdet är bland annat Struka sluss, färdigställd 1903, och den historiska fabriksmiljön i Stockfors längre bort. Struka sluss klassificeras i Museiverkets register som ett annat kulturarvsobjekt.

4.5 Arkeologiskt kulturarv

Planeringsområdets arkeologiska kulturarv utreddes i den arkeologiska inventeringen för delgeneralplanen för Pyttis kyrkoby 2017. Vid inventeringen granskades särskilt områden med förändrad markanvändning och arkeologiskt potentiella objekt, och tidigare okända fornlämningar eftersöktes.

Inom det egentliga planeringsområdet finns en känd fast fornlämning, Papinpelto 2 (Prästkärret 2). Objektet är en arbets- och tillverkningsplats från historisk tid, en kolmila, som påträffades som ett nytt fornlämningsobjekt vid inventeringen 2017. Kolmilan framträder tydligt som en konstruktion i terrängen.

I planeringsområdet finns också fyndplatsen Papinpelto (Prästkärret), där keramikskärvor och en möjlig slipsten har påträffats. Vid inventeringen 2017 klassificerades objektet som en fyndplats och date-

rades till bronsåldern. Enligt inventeringen krävs närmare undersökningar för att fastställa dess karaktär och omfattning. Inom detaljplanearbetet utförs en arkeologisk specialinventering av fyndplatsen Prästkärret för att precisera objektets karaktär, omfattning och eventuella skyddsbehov.

Övriga fornlämnings- och kulturarvsobjekt som identifierats i tidigare inventeringar ligger utanför detaljplanens planeringsområde.

4.6 Samhällsstruktur och befolkning

Planeringsområdet ligger sydost om Pyttis kyrkoby, vid riksväg 7 (E18) och väster om Pyttis flygplats. Det ansluter till kyrkobyns samhällsstruktur via anslutningen till riksväg 7, landsväg 170 och Pyttisvägen. Bebyggelsen och servicen i Pyttis kyrkoby koncentreras huvudsakligen till området nordväst om planeringsområdet, kring Kymmene älv och norr om riksvägen. Planeringsområdet är i dag obebyggt och huvudsakligen i skogsbruksbruk, och det finns inga bostadshus där. De närmaste bostadshusen ligger väster och söder om området, särskilt i Kymmene älvs strandzon och i anslutning till omgivande jord- och skogsbruksområden. Pyttis flygplats öster om området utgör en växande helhet av luftfarts- och företagsverksamhet. I den gällande delgeneralplanen för kyrkobyn har planeringsområdet huvudsakligen anvisats som arbetsplatsområde (TP) och område för luftfartsverksamhet (LL-2), vilket skapar utgångspunkter för att utveckla det som en del av Pyttis kyrkobys näringslivs- och arbetsplatsområden.

4.7 Boende och bebyggelse

Planeringsområdet är i dag obebyggt och huvudsakligen i skogsbruksbruk. Där finns inga bostadshus eller annan betydande bebyggelse. Den närmaste bebyggelsen ligger väster och söder om området. I väster finns bostadshus särskilt i Kymmene älvs strandzon och kring Pyttisvägen. I söder är bebyggelsen gles och består huvudsakligen av enskilda bostadsfastigheter i anslutning till jord- och skogsbruksområden. Öster om planeringsområdet ligger Pyttis flygplats, med byggnader och konstruktioner som betjänar flygverksamheten. Norr om riksväg 7, nära kyrkobyns anslutning, finns även befintliga företags- och serviceverksamheter. Pyttis kyrkobys egentliga bebyggelsekoncentration ligger nordväst om planeringsområdet.

4.8 Service och arbetsplatser

Servicen och arbetsplatserna i Pyttis kommun koncentreras huvudsakligen till kyrkobyn och Broby tätort samt företags- och serviceområdena längs riksväg 7. I kyrkobyn finns offentlig och kommersiell service såsom skola, småbarnspedagogik, dagligvaruhandel och annan lokal service. Näringsstrukturen i Pyttis består av mångsidig småföretagsverksamhet, industri, byggverksamhet, service samt företag inom turism och fritid. Kommunens läge mellan huvudstadsregionen och Kotka–Fredrikshamnsregionen och vid riksväg 7 skapar även förutsättningar för företag som betjänar regionen.

I planeringsområdet finns i dag inga arbetsplatser eller kommersiella tjänster. I dess omedelbara närhet, kring den planskilda anslutningen vid Pyttis kyrkoby, finns dock flera företags- och serviceverksamheter. ABC Majakka Pyhtää norr om riksvägen erbjuder trafikstations-, restaurang- och andra tjänster för resenärer. I samma område finns Aeronautica Arena, ett mångsidigt idrotts-, turism- och upplevelsecentrum. Utbudet omfattar bland annat inomhussurfning, vindtunnelflygning samt restaurang-, mötes- och evenemangstjänster. Tillsammans med övrig närservice bildar Aeronautica Arena en koncentration för turism och fritidsverksamhet längs riksväg 7.

Pyttis flygplats (Helsinki-East Aerodrome) öster om planeringsområdet är en central helhet för utvecklingen av områdets näringsliv. Flygplatsen utvecklas särskilt för framtidens elektriska och digitala luftfart, obemannad flygtrafik samt forskning, utveckling och utbildning inom luftfarten. Målet är ett luftfartsbaserat företags- och teknikkluster kring flygplatsen, där bland annat logistik-, underhålls-, testnings- och produktionsverksamheter kan etableras. Att utveckla flygplatsen och utvidga den anknytande företagsverksamheten hör också till Pyttis kommuns näringspolitiska mål.

I kyrkobyn och kring Kymmene älv finns även turism-, kultur- och rekreationstjänster. Det historiska fabriksområdet Stockfors vid älven har utvecklats till en koncentration av kultur-, konst-, välbefinnande- och evenemangsverksamhet. I ett större regionalt sammanhang kompletteras turismutbudet bland annat av Strömfors bruk, Kymmene älvs natur- och rekreationsmiljöer samt turismtjänsterna i Pyttis skärgård. Tillsammans med kyrkobyn, Aeronautica Arena och flygplatsen bildar dessa en mångsidig helhet av turism- och upplevelseverksamheter.

4.9 Trafik

Planeringsområdet ligger öster om Pyttis kyrkoby, alldeles intill riksväg 7 och regionväg 170 (Riksvägen). Trafikläget är gott, eftersom riksväg 7 utgör en central förbindelse i öst–västlig riktning mot Helsingfors, Kotka och Fredrikshamn. Från planeringsområdet nås riksväg 7 via Pyttis planskilda anslutning. Regionväg 170 fungerar som lokal förbindelse mellan Pyttis kyrkoby och den omgivande markanvändningen.

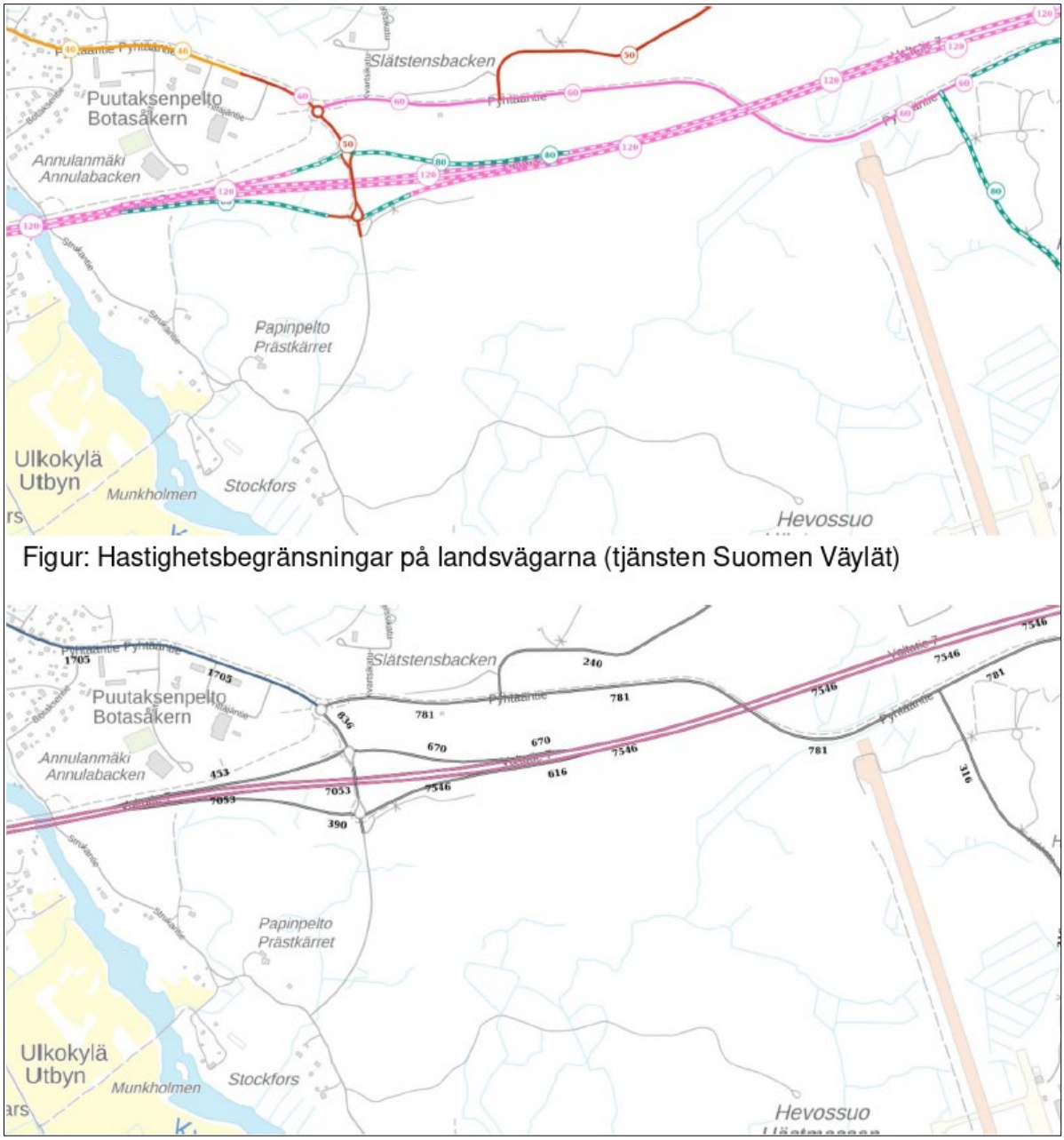
Planeringsområdets trafiknät består av befintliga landsvägsförbindelser samt interna enskilda vägar och skogsbilvägar. Nära området ligger Pyttis flygplats, vars trafik i dag huvudsakligen går via Kyrkvägen (lv 14535) och vidare till regionväg 170. I flygplatsens detaljplan finns också beredskap för en västlig vägförbindelse via Hevossuontie.

Enligt Destia Ab:s trafikutredning från 2026 är den genomsnittliga dygnstrafiken på riksväg 7 nära planeringsområdet cirka 7 000–7 500 fordon, varav cirka 730 är tunga fordon. På regionväg 170 är motsvarande trafik cirka 781 fordon, varav cirka 36 är tunga. Hastighetsbegränsningen på riksväg 7 är 120 km/h och under vintern och den mörka tiden 100 km/h. På regionväg 170 är hastighetsbegränsningen 60 km/h vid planeringsområdet.

Trafikmängderna i planeringsområdets omgivning är i dag måttliga. Enligt Destias trafikutredning inträffade en singelolycka med personskador i närheten av planeringsområdet under åren 2021–2025.



Figur 11: Vy från korsningen mellan Riksvägen och Pyttisvägen mot planeringsområdet.



Figur: Hastighetsbegränsningar på landsvägarna (tjänsten Suomen Väylät)

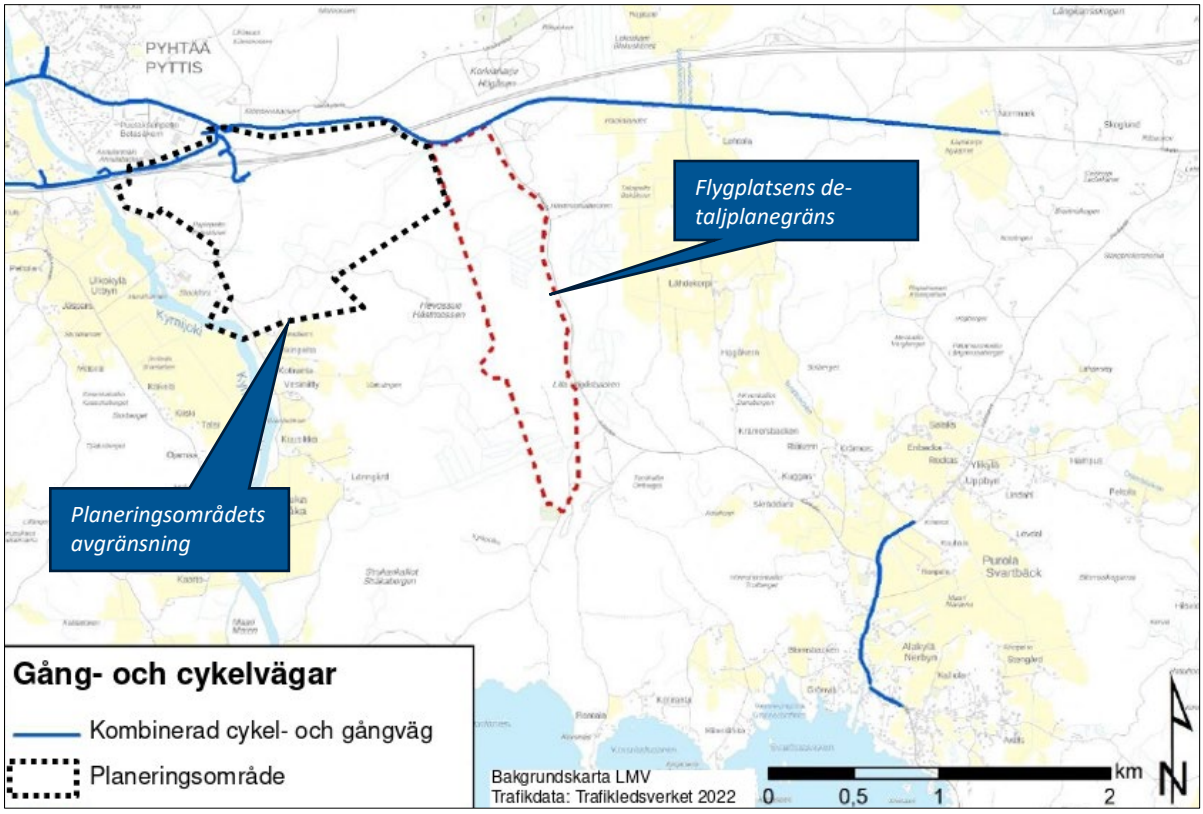
Figur 12: Genomsnittlig dygnstrafik på landsvägarna (tjänsten Suomen Väylät)

4.9.1 Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik

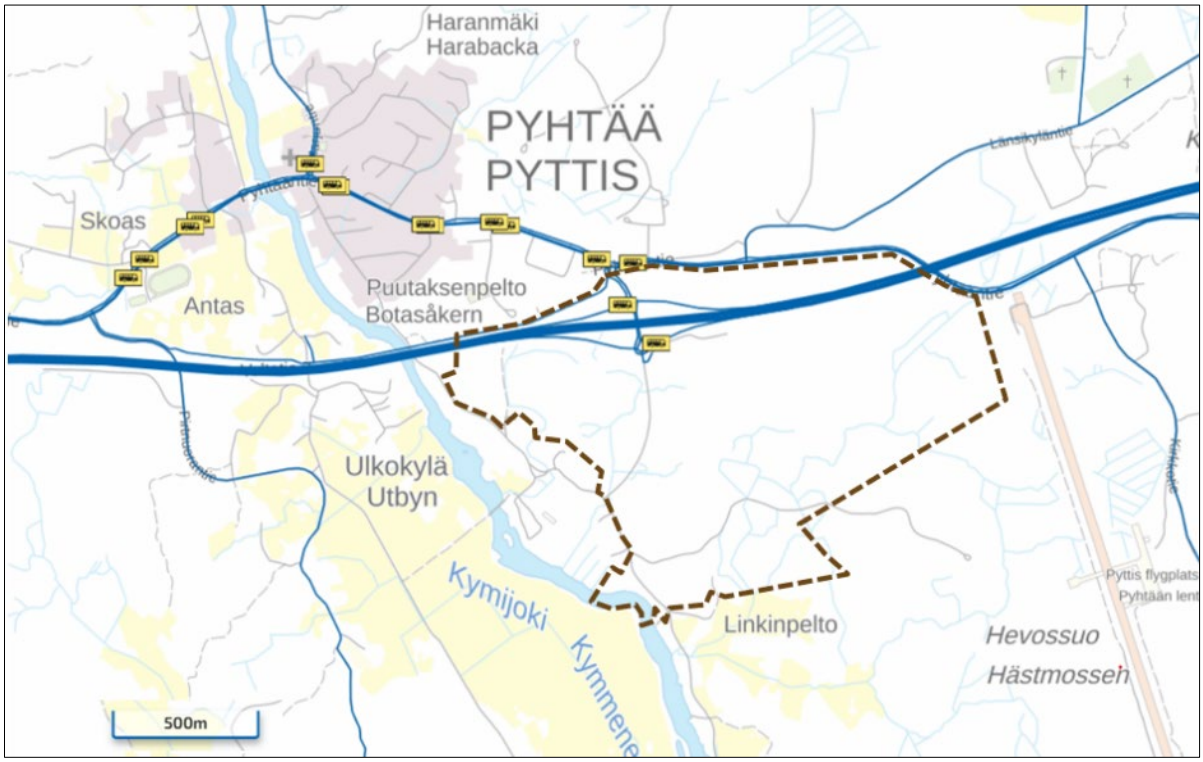
Norr om planeringsområdet löper en kombinerad gång- och cykelväg längs regionväg 170 mot Pyttis kyrkoby. Gång- och cykelförbindelsen fortsätter även längs Pyttisvägen norr om regionväg 170. På Kyrkvägen sker gång- och cykeltrafiken i dag längs körbanan, och en separat gång- och cykelväg saknas.

Inom planeringsområdet finns i dag inga separata gång- och cykelvägar. Tillgängligheten till fots och med cykel bygger huvudsakligen på det befintliga nätet längs regionväg 170. I områdets västra del behöver gång- och cykelförbindelserna kompletteras när den nya markanvändningen genomförs.

Kollektivtrafiken i Pyttis bygger huvudsakligen på bussförbindelser via regionväg 170 och Kyrkvägen. Hållplatserna längs regionväg 170 betjänar planeringsområdets norra del och möjliggör kollektivtrafik-förbindelser bland annat mot Pyttis kyrkoby och Kotka. Fjärrtrafikens hållplatser vid riksväg 7 ligger vid Pyttis planskilda anslutning. De södra delarnas tillgänglighet med kollektivtrafik är sämre än de norra delarnas på grund av längre gångavstånd till hållplatserna.



Figur 13: Gång- och cykelvägar



Figur 14: Kollektivtrafikhållplatser (tjänsten Suomen Väylät)

4.10 Kommunalteknik

Planeringsområdet består i dag huvudsakligen av obebyggd jord- och skogsbruksmark och saknar ett heltäckande utbyggt kommunaltekniskt nät. De närmaste vatten- och avloppsnäten och övriga kommunaltekniska näten finns kring Pyttis kyrkoby och flygplatsen. Anslutningen till vatten- och avloppsnätet samt nätens kapacitet och eventuella utbyggnadsbehov preciseras i samband med planläggningen och den kommunaltekniska planeringen.

Inom planeringsområdet finns Kymmenedalens Elnät Ab:s elnät på 20 kV och 0,4 kV. Genomförandet av företagsområdet kan kräva att elnätet förstärks och att en ny elstation och en matande kraftledning på 110 kV byggs. Utrymmesbehovet och placeringen preciseras i samarbete med nätbolaget. Områdets dagvatten rinner i dag huvudsakligen längs naturliga flödesvägar och skogsdiken mot Kymmene älv. Hantering, fördröjning och behandling av de ökade dagvattenmängderna till följd av byggandet granskas i dagvattenutredningen som utarbetas i samband med detaljplanen.

5. PLANERINGSSITUATION

5.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen, som utarbetats av miljöministeriet och godkänts av statsrådet, styr planläggningen i hela Finland. Målen styr i första hand landskaps- och generalplaneringen, men deras innehåll beaktas i behövlig omfattning även i detaljplanen.

5.2 Landskapsplan

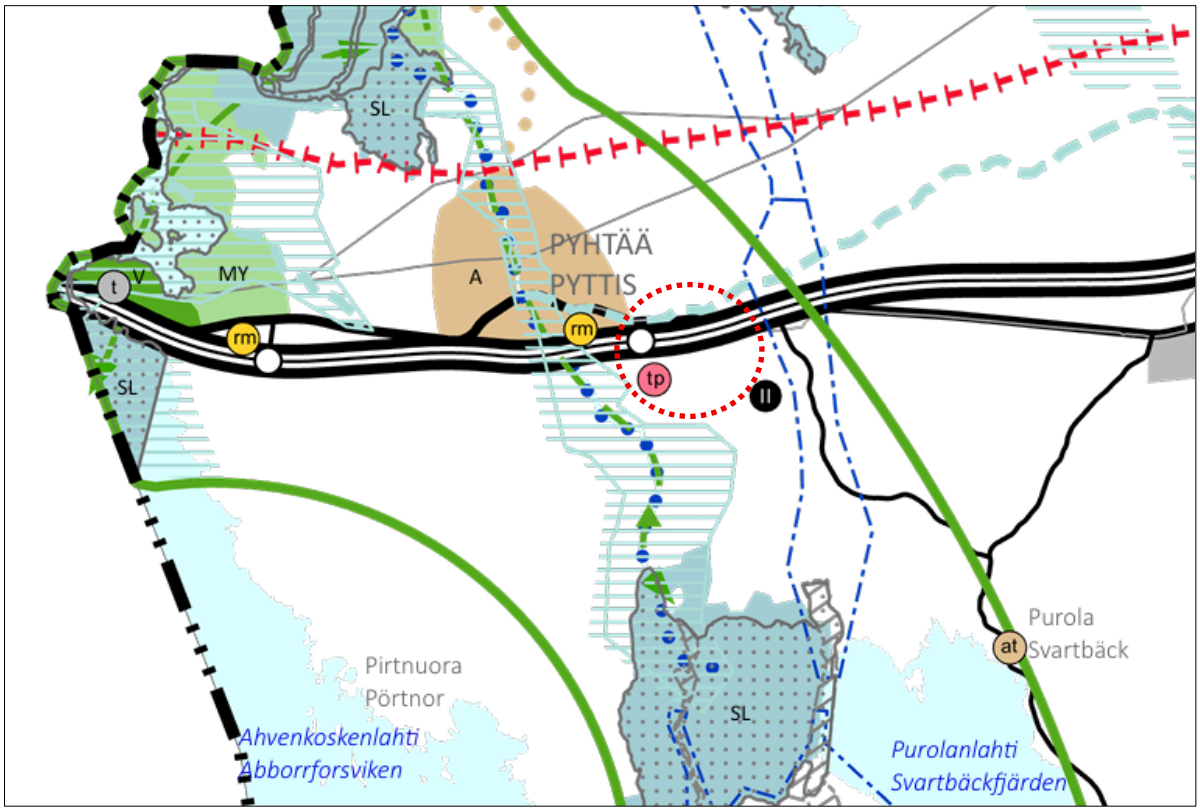
I området gäller Landskapsplanen för Kymmenedalen 2040, som godkändes av landskapsfullmäktige 15.6.2020. Landskapsplan 2040 har vunnit laga kraft. Kymmenedalens landskapsstyrelse beslutade 18.10.2024 **att inleda utarbetandet av en etapplandskapsplan**. De viktigaste ändringsbehoven gäller energiomställningen och förändringstryck och trender i näringsstrukturen. Frågor som gäller försörjningsberedskap och den kritiska infrastrukturens övergripande säkerhet har blivit betydande även för markanvändningslösningarna. Dessa teman medför också betydande utredningsbehov.

I den gällande landskapsplanen ingår planeringsområdet i **ett område för utveckling av turism och rekreation**. Beteckningen anger områden med utvecklingsbehov för turism och rekreation åtminstone på landskapsnivå. Enligt planeringsbestämmelsen ska utvecklingsbehoven inom turism och rekreation vid den mer detaljerade planeringen samordnas med områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden och dra nytta av dem.

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Vid den mer detaljerade planeringen ska det säkerställas att utvecklingsbehoven inom turism och rekreation samordnas med områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden och drar nytta av dem.*

I planeringsområdets mitt anges **en beteckning för område för arbetsplatser (tp).** Beteckningen anger mångsidiga områden för arbetsplatser av åtminstone regionalt intresse. I området får industri- och lagerfunktioner som inte orsakar miljöolägenheter samt kontors- och servicearbetsplatser placeras.

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Vid den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid god tillgänglighet och vid att skapa en trivsam arbetsmiljö som anpassas till omgivningen och den befintliga strukturen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid dagvattenhantering och förebyggande av dagvattenöversvämningar.*



Figur 15: Utdrag ur den gällande landskapsplanen. Planeringsområdets ungefärliga läge anges med en röd streckad linje.

Öster om området har Pyttis flygplats anvisats som **område för flygtrafik.** Beteckningen anger ett område reserverat för flygverksamhet. I området gäller bygginskränkning enligt 33 § i lagen om områdesanvändning.

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Vid den mer detaljerade planeringen och genomförandet av användningen av området för flygtrafik ska betydande miljöolägenheter förebyggas med tekniska och funktionella lösningar. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att förebygga olägenheter för bebyggelsen, naturen och grundvattnet.*

Vid flygplatsens östra kant anges ett viktigt grundvattenområde (pv). Beteckningen anger grundvattenområden som är viktiga för vattentäkt eller lämpar sig för vattentäkt.

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Särskild uppmärksamhet ska fästas vid skyddet av grundvattnet. Åtgärder i området ska planeras så att grundvattnets kvalitet inte försämras och dess mängd inte varaktigt minskar. Nya verksamheter som medför risker för grundvattnet ska i första hand placeras utanför grundvattenområdena.*

Norr om planeringsområdet löper **en beteckning för historisk väg.** Beteckningen anger de befintliga delarna av Stora Strandvägen.

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Planerade åtgärder får inte äventyra vägens sträckning eller de kulturhistoriska värdena hos den tillhörande museibron. Museimyndighetens utlåtande ska begäras om planer som gäller området.*

Kymmene älvdal har i landskapsplanen anvisats som **ett område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården.**

- ***Planeringsbestämmelse:*** *Vid den mer detaljerade planeringen ska kulturmiljöns särdrag värnas och bevarandet av betydande landskaps- och kulturvärden tryggas. Markanvändningens krav ska samordnas med kraven på landskaps- och kulturvärden.*

Längs Kymmene älv anges en paddlingsled över landskapsgränserna samt ett behov av blå-grön förbindelse (vyt).

- ***Planeringsbestämmelse för paddlingsleden:*** *Vid den mer detaljerade planeringen ska förutsättningarna för att genomföra paddlingsleder som ett på landskapsnivå och regionnivå fungerande nätverk av leder tryggas. Möjligheterna till gemensam användning av ledens start- och slutpunkter, rastplatser och redskapsskjul ska beaktas.*

Beteckningen för behov av blå-grön förbindelse anger befintliga eller eftersträvade förbindelser inom rekreationsområdesnätet eller det ekologiska nätverket som har betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regionnivå.

- ***Planeringsbestämmelse för den blå-gröna förbindelsen:*** *Vid den mer detaljerade planeringen ska de blå-gröna förbindelsernas bevarande tryggas och deras genomförande främjas med beaktande av områdets landskapsvärden, bevarandet av värdefulla naturobjekt och arternas rörelsemöjligheter. Förutsättningar i markanvändningen ska skapas för betydande nätverk för rekreation. Vid dimensionering och genomförande av den blå-gröna förbindelsen ska dess betydelse som del av det ekologiska nätverket samt samordningen av naturturism och rekreationsbehov beaktas. Förutsättningarna för jord- och skogsbruk och andra landsbygdsnäringar ska tryggas i den mer detaljerade planeringen.*

- ***Planeringsbestämmelse för hela landskapsplaneområdet****: Vid planering av markanvändning och byggande ska översvämningsrisken särskilt beaktas i Kymmene älvs översvämningskänsliga områden. Vid planering av markanvändning, byggande och placering av viktiga samhällsfunktioner vid kusten och i skärgården ska särskild uppmärksamhet fästas vid översvämningsriskerna när markytan ligger under nivån +3,5 meter (N2000). Även vid planering och byggande i andra vattendrags strandområden ska vattendragens översvämningskänslighet alltid beaktas.*

- *Vid den mer detaljerade planeringen nära vattendrag ska en central princip vara att bevara sammanhängande obebyggd strandlinje. Förutsättningarna för att använda system baserade på förnybar energi ska utredas vid den mer detaljerade planeringen.*

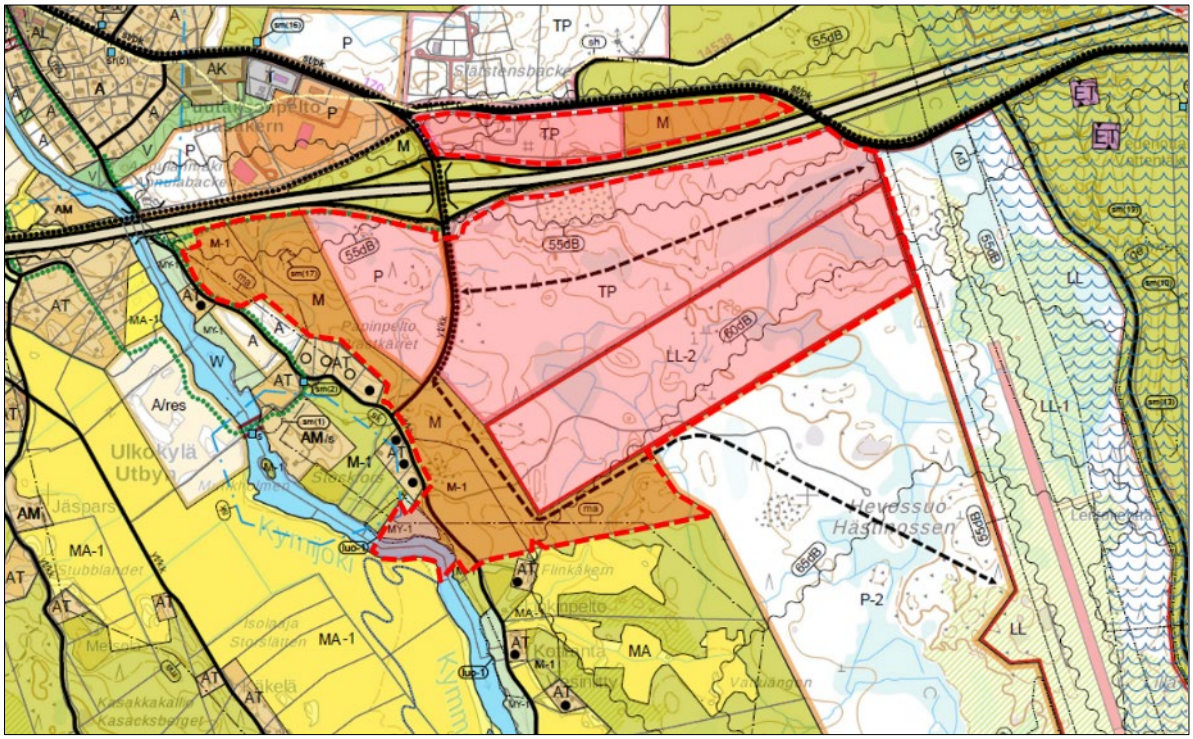
- *Vid planering av vindkraft ska kraftverken i första hand placeras utanför de områden för tätortsfunktioner, rekreation eller kulturmiljön eller landskapsvården som anges i landskapsplanen. Särskilt konsekvenserna för bostads-, arbets- och rekreationsområden samt kulturmiljön, landskapet och naturvärdena ska utredas. Vid planering av vindkraftverk nära tätortsfunktioner ska vindkraftsproduktionens konsekvenser för alternativen för utveckling av markanvändningen utredas. Vindkraftverken ska placeras koncentrerat.*

- *Vid planering av vindkraft ska försvarsmaktens verksamhetsbetingelser tryggas genom att begränsningar till följd av dess verksamhet, såsom tryggandet av radarsystem och radioförbindelser, beaktas.*

- *Vid den mer detaljerade markanvändningsplaneringen ska förutsättningar skapas för vandringsfiskbeståndens naturliga fortplantning i älv- och åområden. Vid den mer detaljerade områdesplaneringen och placeringen av samhällsfunktioner ska särskild uppmärksamhet fästas vid att förbättra vattnens ekologiska status.*

- *Den nedre gränsen för en stor detaljhandelsenhet av regionalt intresse är följande, om inte utredningar visar annat. Dagligvaruhandel: hela Kymmenedalen 4 000 vån-m²; specialbutiker och butiker med omfattande sortiment: Kotka och Kouvola 7 000 vån-m², Fredrikshamn, Ingerois och Myllykoski 5 000 vån-m², övriga Kymmenedalen 4 000 vån-m²; utrymmeskrävande handel: Kotka och Kouvola 5 000 vån-m², övriga Kymmenedalen 4 000 vån-m².*
- *Vid planering av områdesanvändningen ska det säkerställas att verksamheten varken ensam eller tillsammans med andra projekt och planer orsakar sådana skadliga konsekvenser eller störningar inom ett område som ingår i eller av statsrådet föreslagits ingå i Natura 2000-nätverket att de naturvärden för vars skydd området har upptagits eller avses upptas i nätverket väsentligt försämras.*
- *Vid den mer detaljerade planeringen ska kända fornlämningar beaktas. Aktuella uppgifter ska kontrolleras hos museimyndigheten. Vid planering av områdesanvändningen ska hållbara trafiksätt främjas med beaktande av ledernas kontinuitet.*

5.3 Generalplan



Figur 16: Utdrag ur revideringen av delgeneralplanen för kyrkobyn. Den preliminära avgränsningen av området som ska detaljplaneras visas med röd färg.

Följande områdesreserveringsbeteckningar och bestämmelser gäller för planeringsområdet:

TP — ARBETSPLATSOMRÅDE SOM FÖRVERKLIGAS MED EN DETALJPLAN.

LL-2 — OMRÅDE FÖR LUFTFARTSVERKSAMHET.
Området är första hand avsett för drönaraffärsverksamhet, testning av obemmande luftfarkoster och markfordon, byggande av anslutande verksamhetsutrymmen samt olika olika funktioner i anslutning till luftfart och luftfartshistoria.

P — OMRÅDE FÖR SERVICE OCH FÖRVALTNING SOM GENOMFÖRS MED EN DETALJPLAN.

M — JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.
Området är huvudsakligen avsett för idkande av jord- och skogsbruk. Glesbygdsbetonat byggande är tillåtet.

M-1 — JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.
Området är avsett för idkande av jord- och skogsbruk. På det område som sträcker sig 200 meter från stranden får bara placeras byggnader som betjänar jord- och skogsbruket.

W — VATTENOMRÅDE

MY-1 — JORD- OCH SKOGSBRUKSOMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.
Området är huvudsakligen avsett för idkande av jord- och skogsbruk.
På det område som sträcker sig 200 m från stranden får bara placeras byggnader som betjänar jord- och skogsbruket.
Särskild uppmärksamhet skall fästas vid att värna om strandlandskapens och den värdefulla strandskogen och -lundens naturvärden samt om övriga naturvärden.
Rekommendation: På området får inte göras kalhyggen och alla träd i skogen som gränsar till stränderna får inte fällas.
Områdets geologiska, ekologiska och landskapsmässiga värden bör beaktas vid planering och genomförande av verksamheter som ändrar miljön.

Dessutom gäller följande bestämmelser för området:

55dB — BULLEROMRÅDE
Ungefärligt bullerområde. Ifall nya funktioner som är känsliga för buller planeras på området, ska bullerbekämpningen beaktas i detaljplaneringen eller byggnadsplaneringen, så att riktvärdena enligt statsrådets beslut inte överskrids inomhus eller på utomhusområden som är avsedda för vistelse och på lekplatser.

yt/kk — FÖRBINDELSEVÄG / MATARGATA.

GÅNG- OCH CYKELVÄGSRUTT.

KVALITETSKORRIDOR FÖR GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.

BEHOV AV VÄGTRAFIKFÖRBINDELSE.

ma — LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT OMRÅDE.
Kymmene älvdal som har nationell betydelse har anvisats med beteckningen.
Det traditionella byggnadsbeståndet på området skall värnas.
När området byggs eller befintliga byggnader ändras skall man se till att nybyggnationens placering, skala, stil och material anpassas till bybilden, till befintliga driftscentrum och byggnadsbeståndet samt till miljön.

sk — OMRÅDE ELLER DEL AV OMRÅDE SOM ÄR VIKTIGT MED TANKE PÅ STADS- ELLER BYBILDEN.
Med beteckningen anvisas Pyttis kyrkby som är nationellt värdefull samt områdena för Mudasbyn, Stockfors fabrik och Stockfors gård som är kulturhistoriskt värdefulla. Det traditionella byggnadsbeståndet på området skall värnas.

sm(2) / sm(1) — SKYDDS-/FORNMINNESOBJEKT.
Fast fornlämning som är fredad med stöd av fornminneslagen. Med stöd av lag om fornminnen, må fast fornlämning icke utgrävas, överhöljas, ändras, skadas, borttagas eller på annat sätt rubbas. Markanvändningsplaner som berör området skall skickas till Museiverket för utlåtande.
Indexnumret i parentesen syftar till objektinventeringen i planbeskrivningen.

Allmänna bestämmelser:

Generalplanen får användas som grund för beviljande av bygglov
på byggplatser som anvisas med ofyllda bollar på RA- och AT-områderna.
Byggrätten har flyttats till de här platserna från M-1, MA-1 och MY-1 områdena i enlighet med
dimensioneringen i delgeneralplanen för Kymmene älvs västra grenar. Ifall mängden byggplatser inte har anvisats
med bollbeteckning tar inte generalplanen ställning till byggplatsernas mängd.

En byggplats som är avsedd för bostadsändamål och ligger utanför detaljplaneområden skall vara tillräckligt
stor med tanke på vattenanskaffning och avloppsvattenbehandling samt med tanke på en tillräcklig byggnadsmängd inklusive
gårdsområden. Byggplatsens areal skall vara minst 4000 m2. Om byggandet inte försvårar en framtida planläggning och
området har gemensamma vattentjänster, kan byggplatsen vara mindre, dock inte under 2000 m².

På en byggplats för en bostadsbyggnad är det tillåtet att bygga högst en tvåvånings byggnad med en bostad.
På byggplatsen får uppföras byggnader i anslutning till dess användningsändamål. Den sammanlagda
våningsytan för byggnader som uppförs på en byggplats får vara högst 400 m2vy. Ifall byggplatsens areal är
större än 4000 m² får byggnadernas sammanlagda våningsyta utgöra högst 10 % av byggplatsens areal.

Av speciella skäl kan det tillåtas att bygga en bostadsbyggnad med två bostäder eller två bostadsbyggnader med en bostad.
Den sammanlagda våningsytan för byggnader som uppförs på en byggplats får då vara högst 550 m²vy. Ifall byggplatsens
areal då är större än 5500 m² får byggnadernas sammanlagda våningsyta utgöra högst 10 % av byggplatsens areal.

Vid byggande på A- och AT-områden skall kommunens planläggare bes om utlåtande vid ansökan om bygglov.

För RA- och AT-områden samt för bastubyggnader och till flygverksamheten hörande byggnader kan man göra små avvikelser gällande
begräsningarna till byggnadsytorna.

Den lägsta rekommenderade byggnadshöjden, under vilka konstruktioner eller funktioner som skadas eller orsakar skada då de blir våta,
är N2000 + 3,2 meter på Kymmene älvs strandområde.

Fornlämningar under vatten skall utredas i samband med eventuella byggprojekt under vatten. Museiverket skall kontaktas
i projektplaneringsskedet.

Den i kraftvarande statsrådets förordning gällande avloppsvatten som berör områden utanför vattenverkens avloppsnät skall följas.
En plan för avloppsvattenbehandlingen skall företes i samband med ansökan om bygglov som berör byggande utanför detaljplaneområden.

Bullernivån på gårdsområden för bostadshus, vårdinrättningar eller läroanstalter som placeras i närheten av trafikleder eller
andra bullerkällor får inte överstiga de riktvärden som anvisats i statsrådets förordning SRF 993/1992 gällande bullernivåer.
Vid skjutbanor tillämpas statsrådets förordning SRF 53/1997.

När en detaljplan utarbetas nära en trafikled eller annan bullerkälla skall en omfattande bullerutredning uppgöras och vid behov krävs
att avståndet mellan bullerkänsliga objekt och bullerkällan är tillräckliga.

Ifall man ändå måste bygga på bulleområdet skall det i detaljplanen förutsättasatt sådana bullerbekämpningsåtgärder vidtas att
de nämnda riktvärdena inte överskrids. Vid byggande utanför ett detaljplaneområde skall bullerbekämpningen på motsvarande sätt
beaktas i samband med bygglovsbehandlingen.

Vid byggande och planerande av ny verksamhet som orsakar buller som bl.a. kvartersområde för industri- och lageområde (T), område för
motorsport (E-1), område för skjutbana (EA), område reserverat för luftfartsverksamhet (LL-1 eller LL-2) eller på motsvarande område bör
det under planeringen försäkras att det buller som orsakas av verksamheten och riktar sig mot bullerkänsliga objekt inte överskrider
bullernivåns riktvärden.

Byggnationen på planområdet skall följa ICAO Annex 14-bestämmelserna gällande bl.a. höjden på byggnationen.

5.4 Detaljplan

Det finns inga gällande detaljplaner i området.

5.5 Byggnadsordning

I Pyttis kommun gäller en byggnadsordning som trädde i kraft 1.5.2019.

5.6 Markägande

Området ägs för närvarande av kommunen, med undantag för de enskilda vägarna. Ett föravtal om fastighetsköp har ingåtts med Redstone Aero Oy.

6. SKEDEN I DETALJPLANERINGEN

6.1 Behovet av detaljplanering

Detaljplanen utarbetas utifrån Pyttis kommuns mål att utveckla omgivningen kring riksväg 7 och flygplatsen som ett mångsidigt företags-, arbetsplats- och serviceområde. Detaljplanen preciserar markanvändningslösningarna i den gällande delgeneralplanen för kyrkobyn och skapar förutsättningar för ett planmässigt och etappvis genomförande.

6.2 Deltagande och samarbete

Förfarandet för deltagande och växelverkan samt planläggningens skeden beskrivs i programmet för deltagande och bedömning, som bifogas planbeskrivningen. Responsen under planprocessen och bemötandena har sammanställts i en separat bemötanderapport. Sammanställningen bifogas planbeskrivningen.

7. Planens mål

7.1 Kommunens mål

Att utveckla kyrkobyns företagsområde, diversifiera näringslivet, möjliggöra nya arbetsplatser och utveckla flygplatsens omgivning.

7.2 Markägarens och områdets aktörers mål

Redstone Aero Oy:s mål är att utveckla ett mångsidigt företags- och serviceområde kring Helsinki-East Aerodrome som drar nytta av närheten till flygplatsen och läget vid riksväg 7. Till området eftersträvas bland annat företagsverksamhet inom luftfart och ny teknik, logistik, industri- och produktionsverksamhet utan miljöstörningar samt tjänster inom turism, inkvartering, utställningar, mässor och evenemang. Målet är en detaljplan med flexibla användningsändamål som möjliggör olika verksamheter och ett etappvis genomförande på lång sikt.

Aktören har inte som mål att anlägga en andra startbana, och utvecklingen av Helsinki-East Aerodromes verksamhet kräver inte detta. I första hand eftersträvas verksamheter som inte orsakar betydande buller eller andra störningar i omgivningen och som i princip inte kräver miljötillstånd. Vid placeringen beaktas särskilt den närliggande bebyggelsen och övrig omgivande markanvändning.

7.3 Mål utifrån planeringssituationen

Detaljplanens mål är att precisera markanvändningslösningarna i de gällande landskaps- och generalplanerna och skapa förutsättningar för ett planmässigt genomförande. I Kymmenedalens landskapsplan anges området som en del av ett arbetsplatsområde av regionalt intresse, där god tillgänglighet, mångsidig företagsverksamhet och markanvändning som passar omgivningen betonas.

I delgeneralplanen för kyrkobyn har arbetsplatsområden (TP) och ett område för luftfartsverksamhet (LL-2) anvisats inom planeringsområdet. Detaljplaneringen ska precisera användningsändamålen samt byggandets omfattning och placering och samordna de nya verksamheterna med flygplatsen, trafiknätet och den omgivande markanvändningen. Även de natur-, landskaps- och kulturmiljövärden som identifierats i landskaps- och generalplanen samt trafik- och miljömässiga villkor beaktas.

7.4 Mål utifrån områdets förhållanden och egenskaper

Detaljplanen ska anpassa det nya företags- och serviceområdet till omgivande markanvändning med särskilt beaktande av Kymmene älvs natur- och landskapsvärden och levnadsförhållandena för de närboende. Planeringen eftersträvar fungerande och säkra trafikförbindelser, hantering av byggandets miljö- och vattenkonsekvenser samt kommunaltekniska lösningar som möjliggör ett etappvis genomförande.

7.5 Mål som preciserats under planprocessen

Planarbetets mål har preciserats vid inledningsskedets myndighetssamråd och utifrån responsen på programmet för deltagande och bedömning. I den fortsatta planeringen betonas särskilt fungerande och säkra trafikarrangemang, beaktande av natur- och landskapsvärden, dagvattenhantering och bedömning av konsekvenserna för närboende. Målet är också att säkerställa att planlösningen bygger på tillräckliga utredningar och möjliggör genomförande med beaktande av miljöns särdrag.

8. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

8.1 Alternativgranskning

Detaljplaneringen har från början utgått från markanvändningen i de gällande landskaps- och generalplanerna, där området anvisats för utveckling av mångsidig arbetsplatsverksamhet och luftfartsanknutna funktioner. Inom dessa ramar har olika alternativ för områdets interna struktur, byggnadernas placering och trafikarrangemangen undersökts. Målet har varit en flexibel detaljplanelösning som möjliggör etappvis byggande och olika företagsverksamheter utan att binda genomförandet till en på förhand bestämd byggnads- eller trafiklösning.

Under beredningen har särskilt möjligheterna att placera logistik, produktion, forskningsverksamhet, datacenter samt funktioner för flygverksamhet och drönarlogistik granskats. Även områdets lämplighet för hallar, terminal-, kontors-, underhålls-, lager- och affärsbyggnader samt restaurang-, utbildnings-, mäss-, utställnings- och turismtjänster har undersökts. Alternativen har också omfattat lösningar för samhällsteknisk försörjning och energiförsörjning samt konstruktioner och fältområden som behövs för luftfartens säkerhet och funktion.

Utifrån granskningarna har planutkastet utformats med ett omfattande område för industri- och lagerbyggnader samt luftfart (TLL-1), där den närmare placeringen av byggnader, förbindelser och tekniska system kan bestämmas efter de framtida aktörernas behov. Riktgivande körförbindelser, områden för dagvattenhantering och en plats för en elstation har anvisats. Planbestämmelserna kräver dessutom service- och räddningsleder från minst två olika riktningar.

Alternativgranskningen har således främst gällt den interna markanvändningen och olika genomförandesätt utifrån landskaps- och generalplanens grundlösning med arbetsplats- och luftfartsbaserad markanvändning.

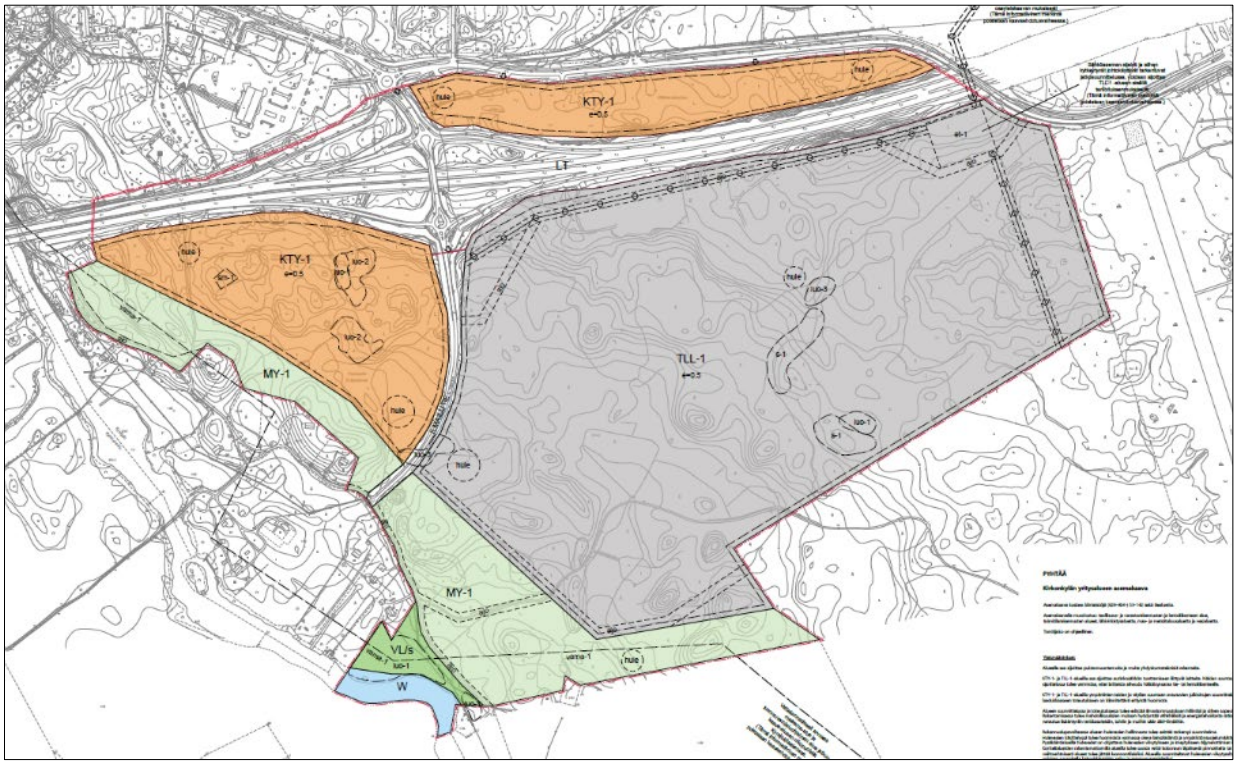
8.2 Beskrivning av planutkastet

8.2.1 Allmän beskrivning av planlösningen

Detaljplanen skapar ett mångsidigt företags- och arbetsplatsområde väster om Pyttis flygplats, på vardera sidan av riksväg 7. Planlösningen bygger på markanvändningen i den gällande delgeneralplanen för kyrkobyn och möjliggör utveckling särskilt för företagsverksamhet, produktion, logistik samt funktioner inom luftfart och ny teknik.

En central utgångspunkt har varit att skapa en flexibel markanvändningslösning. Stora områden anvisade för byggande möjliggör olika byggnader och verksamheter samt ett etappvis genomförande. Den närmare placeringen av byggnader, interna trafikarrangemang och tekniska system avgörs i den fortsatta planeringen efter de kommande aktörernas behov.

Områdena avsedda för byggande ligger huvudsakligen söder om riksväg 7 och mellan riksvägen och landsväg 170. I Kymmene älvs strandzon och mot närliggande bebyggelse anvisas obebyggda områden som tryggar landskaps- och naturvärden och bildar en skyddszon mellan den nya markanvändningen och omgivningen.



Figur 17: Utdrag ur planutkastet.



Figur 18: Illustration. Ett exempel på den bebyggelse som planen möjliggör visas som vita byggnadsvolymer. Mellan planeringsområdet och Kymmene älvs strandzon samt bebyggelsen längs Stråkavägen har en tydlig obebyggd grönzon anvisats i enlighet med generalplanen.

8.2.2 Företags- och arbetsplatsområden

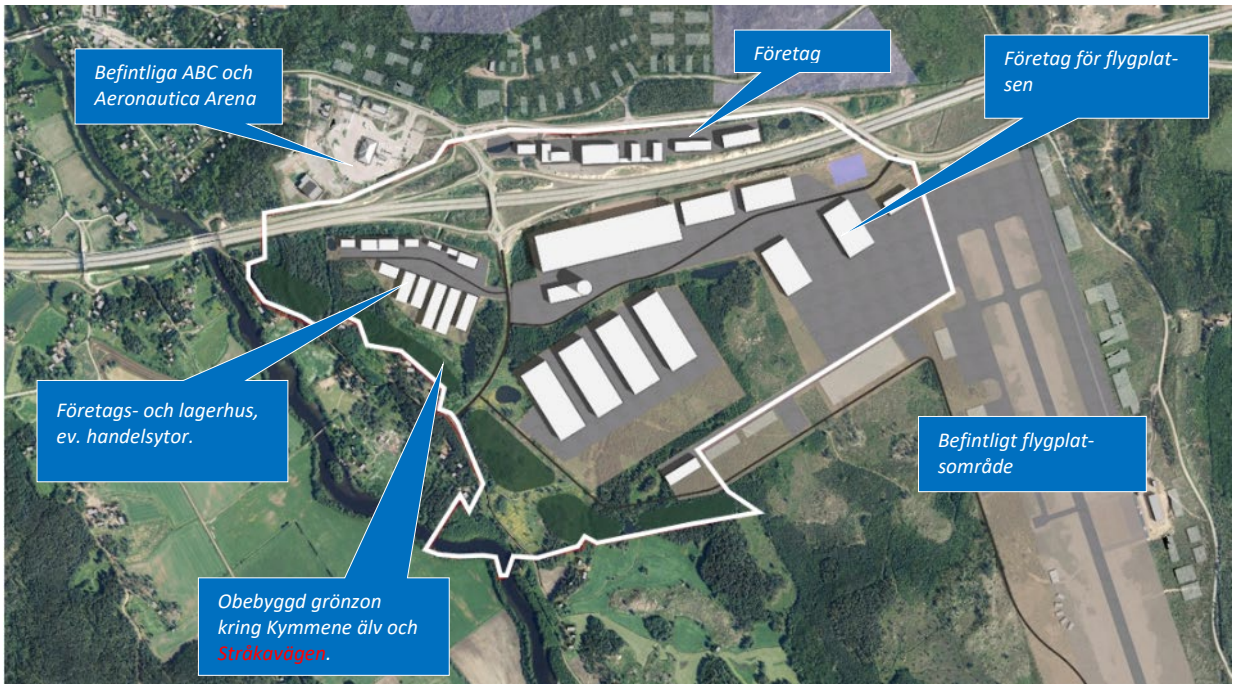
Söder om riksväg 7, väster om Pyttis flygplats, anvisas ett omfattande **område för industri- och lagerbyggnader samt luftfart** (TLL-1). Området möjliggör mångsidig företagsverksamhet nära flygplatsen.

I TLL-1-området får bland annat byggnader för logistik, produktion och forskningsverksamhet, datacenter samt hallar, terminal-, kontors-, service-, lager- och affärsbyggnader för luftfartsverksamhet och drönarlogistik uppföras. Även restaurang-, utbildnings-, mäss- och utställningslokaler samt lokaler för turism får placeras där. Planbestämmelsen möjliggör också byggnader, konstruktioner, anordningar, ruttnät och områden som behövs för samhällsteknisk försörjning och energiförsörjning samt luftfartsområdets säkerhet och regelbundna funktion.

Vid byggandet ska höjdbegränsningarna till följd av hinderbegränsningsytorna för luftfarten beaktas. Området kan vid behov inhägnas enligt verksamhetens säkerhetskrav och övriga funktionella behov.

Norr om riksväg 7 och söder om riksvägen väster om Pyttisvägen anvisas kvartersområden **för verksamhetsbyggnader (KTY-1).** Där får industri-, produktions- och lagerbyggnader samt olika verksamhetslokaler placeras. Högst 10 procent av byggrätten får användas för butiksutrymmen. Även specialvaruhandel som kräver stort utrymme får placeras i områdena.

KTY-1-områdena kompletterar TLL-1-området och möjliggör etablering av olika slags företag i den trafikmässigt lättillgängliga miljön vid riksväg 7.



Figur 19: Illustration av planeringsområdet. Planeringsområdets avgränsning visas med en vit linje.

8.2.3 Natur-, landskaps- och skyddsområden

Kymmene älvs strandzons natur- och landskapsvärden har beaktats genom att jord- och skogsbruksområde med **särskilda miljövärden (MY-1)** anvisats mellan byggområdena och älven. Området ska bevaras som en trädbevuxen och planterad skyddszon i det värdefulla kulturlandskapet. Vid stranden anvisas även ett område för närrekreation **där miljön ska bevaras (VL/s) samt vattenområde (W).** Mindre konstruktioner som betjänar rekreationsområdet ska placeras utanför områden med naturvärden. Kymmene älvdals nationellt värdefulla landskapsområde och det område inom ett naturskyddsprogram som ligger där anges på plankartan med **beteckningen vama-1.**

På plankartan anges även **klibbalsskogar som ska bevaras i naturtillstånd (luo-1)** och **förökningsplatser för en skyddad insektsart (s-1)**. **I skogsområden som lämpar sig för flygekorre (luo-2)** ska en utredning om flygekorre göras före åtgärder som förändrar naturtillståndet. På motsvarande sätt ska en insektsutredning göras före sådana åtgärder **i områden som lämpar sig som förökningsplatser för en skyddad insektsart (luo-3)**. **Den fasta fornlämningen anges med sm-1**; för dess bevarande gäller fornminneslagens begränsningar och bestämmelsen om att begära utlåtande av det regionala ansvarsmuseet om planer som berör området.

8.2.4 Trafikarrangemang

Detaljplanens trafikarrangemang bygger på det befintliga vägnätet och trafikutredningen som utarbetats under planarbetet (Destia Ab 2026). Planområdet ligger på vardera sidan av riksväg 7, och tillgängligheten bygger på Pyttis planskilda anslutning till riksväg 7 och regionväg 170 (Pyttisvägen). Riksväg 7 och tillhörande vägområden anvisas som område för landsväg (LT).

Skyddsområdena för riksväg 7 och ramperna samt anslutningarnas frisiktsområden beaktas vid placering av kvartersområden, byggnadsytor och övriga funktioner. LT-områdets avgränsning och byggnadsytornas förhållande till vägområdet och skydds- och frisiktsområdena har beaktats i planlösningen. Utgångspunkten är att placera byggnadsytorna utanför skydds- och frisiktsområdena. Även vid place-

ring av parkerings- och lagringsområden, stängsel, reklamanordningar, planteringar och dagvattenanläggningar beaktas områdenas användningsbegränsningar och säkerställs att verksamheterna inte medför olägenheter för trafiksäkerheten, väghållningen eller vägens avvattning.

Planen anvisar två kvartersområden för verksamhetsbyggnader (KTY-1) och ett omfattande område för industri- och lagerbyggnader samt luftfart (TLL-1). Det norra KTY-1-området ligger mellan riksväg 7 och regionväg 170, det västra KTY-1-området sydväst om Pyttis planskilda anslutning och TLL-1-området söder om riksväg 7, väster om Pyttis flygplats.

Fordonstrafiken till det norra KTY-1-området ordnas via nya anslutningar från regionväg 170. Trafiken till det västra KTY-1-området och TLL-1-området stöder sig på Pyttis planskilda anslutning och vägnätet söder om den. Riktgivande körförbindelser (ajo) och ungefärliga lägen för fordonsanslutningar har anvisats för att möjliggöra ändamålsenliga trafikarrangemang och precisering av dem i den fortsatta planeringen.

Bestämmelserna för TLL-1 kräver att service- och räddningsleder tryggas från minst två olika riktningar via separata köranslutningar. Anslutningarna kan vid behov förses med bommar för att förhindra obehörig trafik. Lösningen tryggar det stora kvartersområdets funktionella tillgänglighet och förutsättningarna för räddningstrafik.

Planens allmänna bestämmelser kräver tillräckliga siktområden vid korsningar. Dessutom ska tillräckliga parkerings- och väntområden reserveras för den tunga trafiken och arbetsplatstrafiken. Antalet parkeringsplatser avgörs för varje bygglov, så att verksamheternas olika trafik- och parkeringsbehov kan beaktas.

Även gång- och cykelförbindelser beaktas i planens trafikarrangemang. Norr om planeringsområdet löper den befintliga kombinerade gång- och cykelvägen längs regionväg 170 mot Pyttis kyrkoby. Trafikutredningen föreslår en ny gång- och cykelförbindelse längs vägförbindelsen söder om Pyttis planskilda anslutning. Den skulle särskilt förbättra tillgängligheten till fots och med cykel till det västra KTY-1-området och TLL-1-området. Det närmare genomförandet avgörs i den fortsatta trafikplaneringen.

8.2.5 Kommunalteknik

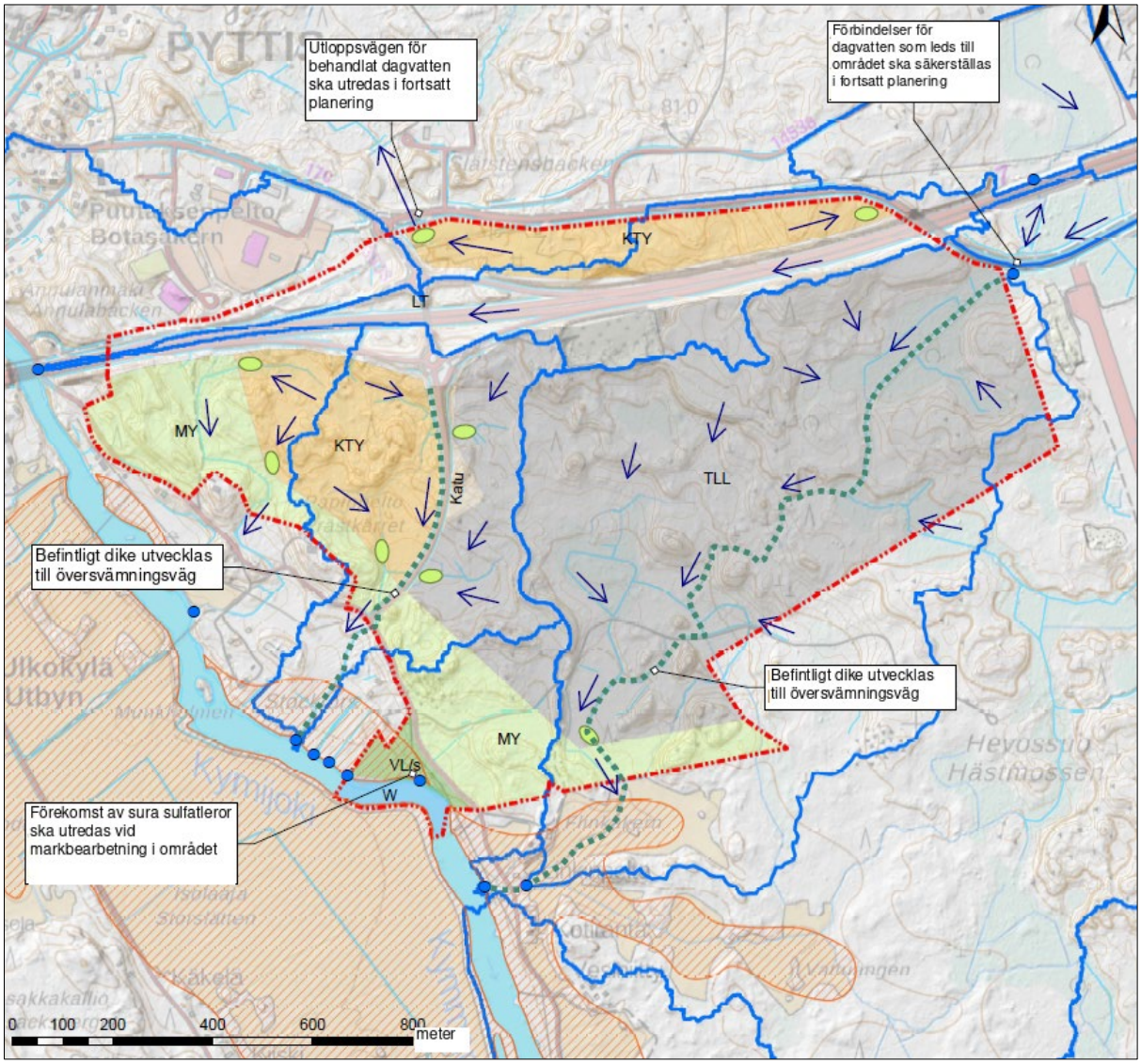
Detaljplanen ger beredskap för den vattenförsörjning, eldistribution och övriga kommunalteknik som områdets genomförande kräver. Byggnaderna ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet. Kommunalteknikens närmare placering och genomförandesätt avgörs i separat planering.

På plankartan anges en riktgivande plats för en elstation (et-1) och riktgivande områden för ledningar och jordkablar. Elstationens och ledningskorridorernas närmare placering avgörs i den fortsatta planeringen. De allmänna bestämmelserna möjliggör transformatorstationer i parkutförande och andra samhällstekniska anläggningar. I KTY-1- och TLL-1-områdena får även anläggningar för produktion av solenergi placeras. Vid placering och riktning ska det säkerställas att de inte medför bländningsrisk för vägtrafik eller luftfart.

8.2.6 Dagvattenhantering

Dagvattenhanteringen har beaktats genom riktgivande delar av kvartersområden som reserverats för fördröjning och hantering av dagvatten (hule). Terrängens höjdförhållanden och dagvattnets naturliga flödesriktningar har beaktats vid placeringen. Hanteringen bygger i första hand på tomtvis fördröjning och behandling för att förebygga ökade dagvattenmängder och flödestoppar till följd av byggandet samt minska belastningen på Kymmene älv. Anläggningarna kan genomföras exempelvis som fördröjningsbassänger, biofiltreringsanläggningar eller underjordiska fördröjningssystem.

Dagvattenanläggningarnas närmare placering, dimensionering och genomförande avgörs vid den tomtvisa planeringen. I den fortsatta planeringen beaktas även de befintliga dikenas och trummornas funktion samt kontrollerad avledning av dagvatten till utloppsvägar utanför området.



Figur 20: Utdrag ur översiktsplanen för dagvattenhantering.

De allmänna bestämmelserna kräver även beredskap för ökande skyfall, översvämningar och andra extrema väderfenomen. Dagvatten från parkeringsområden ska ledas via oljeavskiljare till fördröjning och infiltration. På obebyggda delar av kvartersområden ska ytor som helt släpper igenom vatten föredras eller områdena bevaras i naturtillstånd. Bestämmelserna möjliggör också att dagvattenbassänger planeras för dubbel användning som brand- och släckvattenbassänger. Vid hanteringen av dagvatten ska gällande lagstiftning och miljöskyddsföreskrifter följas.

I samband med bygglovsansökan ska en mer detaljerad plan för områdets dagvattenhantering läggas fram.

8.3 Planens dimensionering

I detaljplanen anvisas sammanlagt cirka 103,03 hektar för byggande. **Av detta** utgör området för industri- och lagerbyggnader samt luftfart (TLL-1) cirka 78,66 hektar och kvartersområdena för verksamhetsbyggnader (KTY-1) sammanlagt cirka 24,37 hektar.

I planutkastet har exploateringstalet för alla byggområden fastställts till e = 0,5. Byggrätten bestäms således utifrån områdets areal.

Områdesreservering	Areal	Exploateringstal	Byggrätt
TLL-1, väster om flygplatsen	78,66 ha	e = 0,5	393 300 vån-m²
KTY-1, norr om riksväg 7	8,68 ha	e = 0,5	43 400 vån-m²
KTY-1, väster om Pyttisvägen	15,69 ha	e = 0,5	78 450 vån-m²
Sammanlagt	**103,03 ha**		**515 150 vån-m²**

Detaljplanen möjliggör byggande av **sammanlagt cirka 515 150** kvadratmeter våningsyta. Av byggrätten finns cirka 393 300 vån-m² i TLL-1-området och cirka 121 850 vån-m² i KTY-1-områdena.

Dimensioneringen möjliggör ett långsiktigt och etappvis genomförande. Hur byggrätten utnyttjas beror på verksamheternas utrymmesbehov och de närmare arrangemangen för byggnader, trafik, parkering och teknisk försörjning.

9. Detaljplanens konsekvenser

Konsekvensbedömningen för detaljplanen för företagsområdet i Pyttis kyrkoby bygger på lagen om områdesanvändning och förordningar som utfärdats med stöd av den. Särskilt 9 § reglerar utredningen av planens konsekvenser. För att konsekvenserna ska kunna bedömas ska planen bygga på tillräckliga undersökningar och utredningar. Vid utarbetandet ska miljökonsekvenserna av planen och de granskade alternativen utredas i nödvändig omfattning, inklusive samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenser. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan bedömas ha väsentliga konsekvenser. De ska ge tillräckliga uppgifter för att bedöma de betydande direkta och indirekta konsekvenserna av genomförandet för:

1) människornas levnadsförhållanden och livsmiljö,
2) mark- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet,
3) växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna,
4) region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken,
5) stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den bebyggda miljön.

Konsekvenserna bedöms som sakkunnigarbete utifrån fältbesök, undersökningar och utredningar samt intressenternas respons och myndigheternas styrning. Bedömningen sker i planprocessens olika skeden. Nedan beskrivs detaljplanens konsekvenser i korthet.

Detaljplanen möjliggör olika industri-, lager-, logistik- och företagsverksamheter i enlighet med plankartan och bestämmelserna. Områdets exakta verksamhetsinnehåll och genomförare är inte till alla delar kända vid planläggningen, och området bedöms genomföras etappvis. Därför har bedömningen utöver kända projekt även omfattat den markanvändning som planen möjliggör mer allmänt

och, i mån av möjlighet, dess maximala dimensionering. Verksamheternas närmare placering, byggandets omfattning samt trafik-, buller-, dagvatten- och övriga miljökonsekvenser preciseras vid den detaljerade planeringen och tillståndsförfarandena.

Människornas levnadsförhållanden och livsmiljö	Företagsområdet enligt detaljplanen ligger sydost om Pyttis kyrkoby, på vardera sidan av riksväg 7 och väster om Helsinki-East Aerodrome. Planeringsområdet är i dag huvudsakligen obebyggd skogs- och jordbruksmark. Den närmaste bebyggelsen finns särskilt kring Kymmene älv och Struka samt i riktning mot kyrkobyn. Detaljplanen möjliggör ett omfattande företags- och arbetsplatsområde, vilket förändrar den nuvarande miljön. Konsekvenserna för invånarnas levnadsförhållanden beror på verksamheterna, byggandets omfattning och hanteringen av trafik och miljöstörningar. Mellan byggområdena och Kymmene älvs strandzon samt närbebyggelsen har en obebyggd grönzon enligt delgeneralplanen lämnats. Byggandet och placeringen av verksamheter styrs dessutom genom planbestämmelser. Markägaren har inte som mål att bygga en andra startbana, och utvecklingen av Helsinki-East Aerodromes verksamhet kräver inte detta. I första hand eftersträvas verksamheter som inte orsakar betydande buller eller andra miljöstörningar och som i princip inte kräver miljötillstånd. Vid den närmare placeringen beaktas närbebyggelsen och övrig omgivande markanvändning. ## 9.1 Konsekvenser för boendetrivseln och säkerheten Genomförandet förändrar landskapet i närområdet och kan öka trafiken, bullret och belysningen. Konsekvenserna kan särskilt beröra bebyggelsen väster och söder om planeringsområdet samt omgivningen kring Kymmene älv. Under byggandet orsakas tillfälliga störningar bland annat av markarbeten, transporter och arbetsmaskiner. Konsekvenserna har i planlösningen mildrats genom att trädbevuxna och obebyggda områden bevaras mot Kymmene älv. Planen ska dessutom i första hand möjliggöra företags- och serviceverksamhet utan betydande buller eller andra störningar för omgivningen. Verksamheternas närmare karaktär och placering preciseras i genomförandeplaneringen. Bullermiljön påverkas i dag särskilt av trafiken på riksväg 7 och flygplatsens verksamhet. Utöver ny bebyggelse och ökad trafik kan terrängbearbetning och avverkning förändra förhållandena för bullerspridning. Dessa faktorers sammantagna konsekvenser beaktas i den fortsatta planeringen och bullerbedömningen. Vid genomförandet beaktas områdets funktionella säkerhet och trafiksäkerhet. Avsikten är inte att placera verksamheter som medför säkerhetsrisker för omgivande bebyggelse eller annan markanvändning. Trafikarrangemangen planeras så att säkerheten särskilt för tung trafik, arbetsplatstrafik samt gång- och cykeltrafik kan tryggas. Företagsområdets trafik leds via Pyttisvägen och den planskilda anslutningen till riksväg 7, vilket minskar trafik till omgivande enskilda vägar och nära bostadsbebyggelsen. Bestämmelserna kräver också tillräckliga siktområden och förbindelser för service- och räddningstrafik. ## 9.2 Konsekvenser för hälsan och miljökvaliteten Detaljplanens eventuella hälso- och miljökonsekvenser gäller främst ökad trafik, buller, luftkvalitet och störningar under byggandet. Genomförandet kan särskilt öka den tunga trafiken, vilket påverkar trafikmiljöns bullernivå och lokala utsläpp.

Detaljplanen möjliggör mångsidig företagsverksamhet såsom logistik, produktion, forskning, datacenter samt verksamheter inom luftfart och drönarlogistik. Även bland annat kontors-, utbildnings-, utställnings-, mäss- och turismtjänster får placeras där. Miljökonsekvenserna varierar betydligt beroende på verksamheternas karaktär och omfattning.

Planeringen utgår från att verksamheterna kan samordnas med närbebyggelsen och övrig omgivande markanvändning. Vid förebyggande av miljöolägenheter betonas verksamheternas placering, trafikarrangemangen samt hanteringen av buller, belysning och dagvatten.

Enligt aktörens uppgifter kräver utvecklingen av Helsinki-East Aerodromes verksamhet ingen andra startbana, och projektaktören har inte som mål att bygga en sådan. Detaljplanens konsekvenser bedöms därför inte utifrån antagandet att en ny startbana anläggs.

9.3 Konsekvenser för rekreationsbruket och upplevelsen av naturmiljön

Planeringsområdet är i dag huvudsakligen obebyggd skogsbruksmark som kan användas för friluftsliv och vistelse i naturen med stöd av allemansrätten. Genomförandet minskar de nuvarande rekreationsmöjligheterna i byggområdena och förändrar deras karaktär från skogsmiljö till bebyggt företagsområde.

Konsekvenserna berör särskilt de nuvarande skogsområdena och eventuella inofficiella friluftsstråk och förbindelser genom dem. Utbyggnaden kan också förändra upplevelsen av närområdets naturmiljö genom förändrat landskap, buller och belysning.

I Kymmene älvs strandzon anvisas område för närrekreation där miljön ska bevaras (VL/s) samt jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY-1). Reserveringarna stöder bevarandet av strandzonens landskaps- och rekreationsvärden och bildar en skyddszon mellan den nya bebyggelsen och älven.

9.4 Socioekonomiska konsekvenser

Detaljplanen möjliggör ett nytt företags- och arbetsplatsområde nära Pyttis kyrkoby och Helsinki-East Aerodrome. Den skapar förutsättningar för nya företag, arbetsplatser och en mångsidigare näringsstruktur i kommunen.

Läget vid riksväg 7 ger goda utgångspunkter särskilt för logistik, produktion och andra verksamheter som kräver god trafiktillgänglighet. Närheten till flygplatsen möjliggör utveckling av luftfart, drönarlogistik och ny teknik. Planen möjliggör även turism-, mäss-, utställnings- och andra serviceverksamheter.

Nya arbetsplatser och tjänster kan stärka Pyttis livskraft och förbättra lokala företags verksamhetsförutsättningar. Konsekvensernas omfattning beror på utbyggnadsgraden, de etablerade företagen och deras arbetskraftsbehov.

	## 9.5 Sammanfattning av konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö Genomförandet förändrar den nuvarande obebyggda skogsmiljön till ett omfattande företags- och arbetsplatsområde. Förändringen påverkar särskilt landskapet och rekreationsbruket och kan öka trafiken och bullret i närområdet. Samtidigt möjliggör planen nya arbetsplatser och tjänster och stöder näringslivsutvecklingen i Pyttis. Närbebyggelsen har beaktats genom en obebyggd grönzon enligt generalplanen mellan de kvartersområden som ska bebyggas och Kymmene älvs strandzon samt bebyggelsen längs Stråkavägen. Den sammanhängande grönzonen bildar ett skyddande område mellan bebyggelsen och företagsområdet och mildrar landskaps-, buller-, belysnings- och andra möjliga störningseffekter av byggandet. Samtidigt bevarar zonen strandens gröna och trädbevuxna karaktär och minskar den nya bebyggelsens synlighet mot bostadsområdena. Konsekvensernas betydelse bedöms närmare utifrån de utredningar som färdigställs i planförslagsskedet och responsen på planutkastet.
Mark- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet	## 9.6 Konsekvenser för mark- och berggrunden Planeringsområdet består huvudsakligen av skogsbruksmark med ekonomiskog av olika ålder och dikade områden. Naturtillståndet har delvis förändrats genom skogsbruk och dikning. Inga värdefulla geologiska formationer är kända i planområdet. Genomförandet kräver avverkning, bearbetning av ytjord, utjämning av mark samt byggande av byggnader, trafikområden och kommunalteknik. Byggandet förändrar mark- och berggrundens nuläge, särskilt i KTY-1- och TLL-1-kvartersområdena. Omfattningen beror på verksamheterna, byggnadernas placering och de markarbeten som krävs. Under byggandet kan bränsle- och oljeläckage från arbetsmaskiner medföra risker för marken. Under driften är riskerna kopplade till verksamheternas karaktär och exempelvis lagring och hantering av bränslen, oljor och andra skadliga ämnen. Markförorening förebyggs med lämpliga tekniska skyddslösningar samt de tillstånds- och säkerhetsförfaranden som verksamheterna kräver. Konsekvenserna för mark- och berggrunden är huvudsakligen lokala och berör de områden som anvisats för byggande. Byggandet förändrar marken permanent, men genomförandet bedöms inte medföra betydande konsekvenser för värdefulla geologiska formationer. Planeringsområdet ligger inte inom ett klassificerat grundvattenområde. Genomföraren av varje bygg- eller infrastrukturprojekt ansvarar för att bedöma behovet av undersökningar av sura sulfatjordar, beställa nödvändiga undersökningar och beakta resultaten i genomförandeplanerna. Undersökningar och nödvändiga skadeförebyggande åtgärder planeras innan schakt-, dränerings- eller dagvattenarbeten i respektive genomförandeskede inleds.

9.7 Konsekvenser för yt- och grundvattnet

Planeringsområdet ligger inte inom ett klassificerat grundvattenområde. Det närmaste, Korkiaharju, ligger som närmast cirka 240 meter öster om området, och ytvattnet rinner inte mot det. Genomförandet bedöms därför inte medföra betydande konsekvenser för klassificerade grundvattenområden.

Planeringsområdet hör till avrinningsområdet för Kymmene älvs mynningsgrenar. Terrängen sluttar huvudsakligen mot väster och sydväst, och ytvattnet rinner i dag som ytavrinning och via öppna diken till Pyttisgrenen. Det finns ett omfattande dikesnät, men särskilt i norr råder osäkerhet om flödesvägarna och trummornas läge, skick och kapacitet. Jordmånen består till stor del av lera och andra svagt genomsläppliga jordarter, varför större dagvattenmängder inte kan infiltreras överallt.

Genomförandet ökar betydligt mängden ogenomsläppliga ytor och förändrar avrinningsförhållandena. Byggnader och belagda gårds- och trafikytor ökar dagvattenmängderna och flödestopparna. Utan dagvattenåtgärder kunde de ökade flödena orsaka erosion, grumling och igenslamning av trummor och diken nedströms samt öka den lokala översvämningsrisken. Från bebyggda områden kan dessutom suspenderat material och bundna skadliga ämnen sköljas ut i dagvattnet. Trafiken och eventuell hantering av bränslen och kemikalier ökar behovet av kvalitativ dagvattenhantering.

Den centrala recipienten är Kymmene älvs Pyttisgren. Älvens ekologiska status är i dag måttlig och den fysikalisk-kemiska statusen god, men diffus belastning från jordbruk och dagvatten märks redan som förhöjda närings- och partikelhalter. Vid genomförandet är det därför viktigt att särskilt förhindra att suspenderat material och skadliga ämnen når älven. Vattenhanteringen under byggandet är särskilt viktig, eftersom partikelbelastningen enligt dagvattenutredningen kan vara betydligt större under byggskedet än under driften.

Dagvattenutredningen har granskat de nuvarande avrinningsförhållandena och fastställt principerna för dagvattenhanteringen och preliminära utrymmesreserveringar. Hanteringen bygger i första hand på att förebygga dagvattenbildning samt fördröja och kvalitativt behandla vattnet så nära uppkomstplatsen som möjligt. Rent takvatten kan separeras från annat dagvatten, och dagvatten från trafik-, parkerings- och serviceområden behandlas innan det leds vidare. I kvartersområdena sker hanteringen huvudsakligen tomtvis, exempelvis med fördröjnings- och biofiltreringsbassänger, sänkor eller andra fördröjningsanläggningar.

I dagvattenutredningen har fördröjningsbehovet dimensionerats så att avrinningen från planområdet inte ökar jämfört med nuläget. Dimensioneringen utgår från ett skyfall med tio års återkomsttid och beaktar klimatförändringens inverkan på regnintensiteten. Den närmare dagvattenhanteringen, anläggningarnas dimensionering och utloppsvägarnas och de befintliga trummornas kapacitet avgörs i den fortsatta planeringen.

Områdesreserveringarna och bestämmelserna möjliggör kvantitativ och kvalitativ dagvattenhantering innan vattnet leds ut ur området. När fördröjning, behandling och utlopp genomförs enligt dagvattenutredningens principer och funktionen säkerställs även under byggandet, **bedöms genomförandet inte väsentligt försämra vattenkvaliteten eller den ekologiska statusen i Kymmene älvs Pyttisgren**. I den fortsatta planeringen ska dock de befintliga utloppsvägarnas och trummornas kapacitet

säkerställas och särskild uppmärksamhet fästas vid partikelbelastningen under byggandet.

9.8 Konsekvenser för luften och klimatet

Detaljplanen möjliggör industri-, lager-, verksamhetslokal- och flygtrafikanknutna funktioner. Genomförandet ökar byggandet, energiförbrukningen samt person- och godstrafiken. Under byggandet påverkas luftkvaliteten tillfälligt av bland annat damm från markarbeten, arbetsmaskinernas utsläpp och materialtransporter. Konsekvenserna berör främst byggområdena och deras närmaste omgivning.

Konsekvenserna för luftkvaliteten under driften beror på verksamheternas art och omfattning. Utsläpp kan särskilt orsakas av ökad personbils- och tung trafik samt eventuella industriella produktionsprocesser. Planen möjliggör verksamheter med olika trafik- och utsläppsegenskaper, såsom lagring, logistik, industriell produktion och datacenter. Deras exakta placering och utsläppsmängder kan inte fastställas i detaljplaneskedet. Utsläpp från eventuella miljötillståndspliktiga verksamheter och hanteringen av dem bedöms närmare i projektspecifika tillståndsförfaranden.

Klimatkonsekvenser uppstår särskilt genom byggande, förändrad markanvändning, energiförbrukning och ökad trafik. Byggnader, trafikområden och kommunalteknik kräver material och energi och orsakar växthusgasutsläpp. Utsläppen under driften påverkas väsentligt av verksamheternas energibehov, energiformer och transportmängder.

Läget nära riksväg 7 och Pyttis planskilda anslutning möjliggör att företagsområdets trafik stöder sig på det befintliga huvudvägnätet. Detta förbättrar särskilt tillgängligheten för transportberoende verksamheter och minskar behovet av tung trafik på omgivande enskilda vägar. Genomförandet kräver dock även nya trafik- och kommunaltekniska förbindelser.

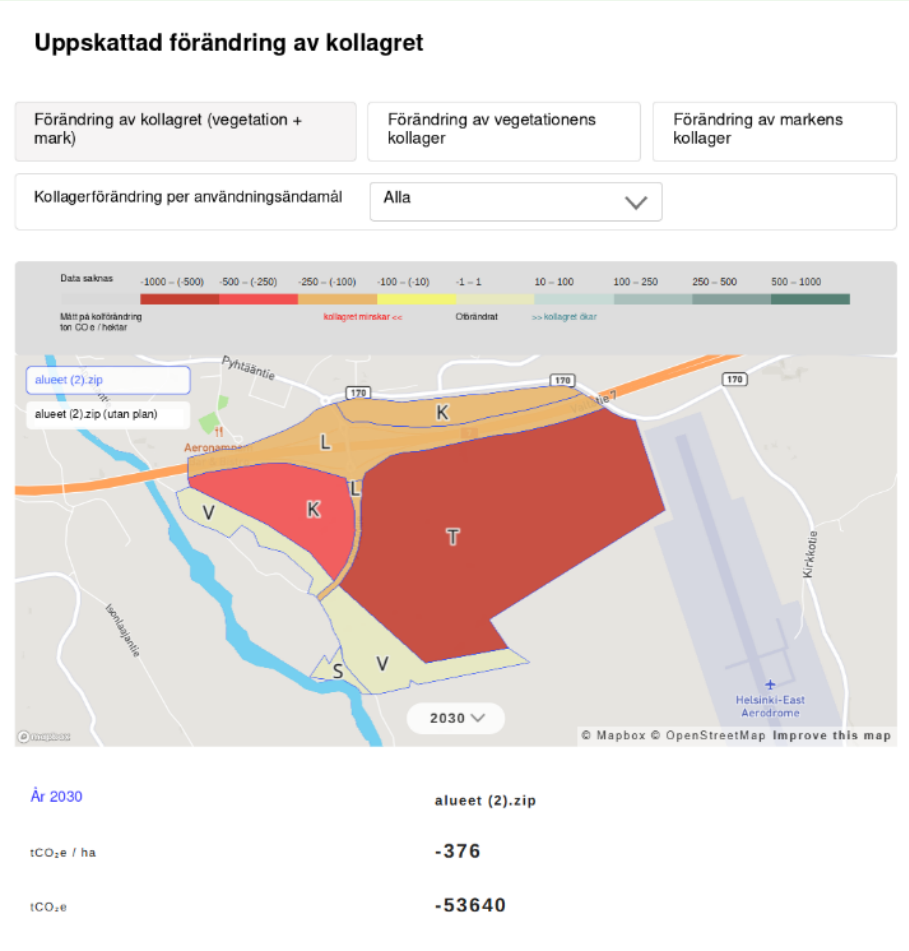
Detaljplanen möjliggör anläggningar för produktion av solenergi i kvartersområdena. Särskilt stora takytor kan erbjuda möjligheter till lokal produktion av förnybar energi. Verksamheternas energieffektivitet, eventuellt nyttjande av spillvärme och användning av förnybar energi preciseras i projektplaneringen.

Genomförandet förändrar även områdets kollager och kolsänkor. Bebyggandet av skogsmark minskar det kol som lagras i vegetation och mark och avlägsnar trädens framtida kolinbindning i de områden som bebyggs.

Konsekvenserna för kollager och kolsänkor har bedömts med Finlands miljöcentrals (Syke) verktyg Hiilikartta. Det är ett geodatabaserat verktyg för bedömning av planläggningens klimatkonsekvenser, med vilket förändrad markanvändnings inverkan på vegetationens och markens kollager kan uppskattas. Beräkningen bygger på nationella geodata och beräkningsantaganden för olika markanvändningsformer. Uppgifterna om skogsvegetation bygger bland annat på Naturresursinstitutets riksskogstaxering. Planens inverkan beräknas genom att nuvarande markanvändning jämförs med den som planen möjliggör.

Enligt granskningen med Hiilikartta minskar genomförandet vegetationens och markens sammanlagda kollager fram till 2030 med uppskattningsvis **53 640 tCO_2e**, i genomsnitt cirka **376 tCO_2e/ha**. Den största minskningen sker inom byggområdena, särskilt det omfattande industri- och lagerområdet. Obebyggda grön- och skyddszoner bevarar däremot nuvarande kollager och mildrar delvis konsekvenserna av förändrad

markanvändning. Beräkningen är en uppskattning på plannivå med osäkerheter kopplade till underlagsmaterialet och genomförandet av den framtida markanvändningen.



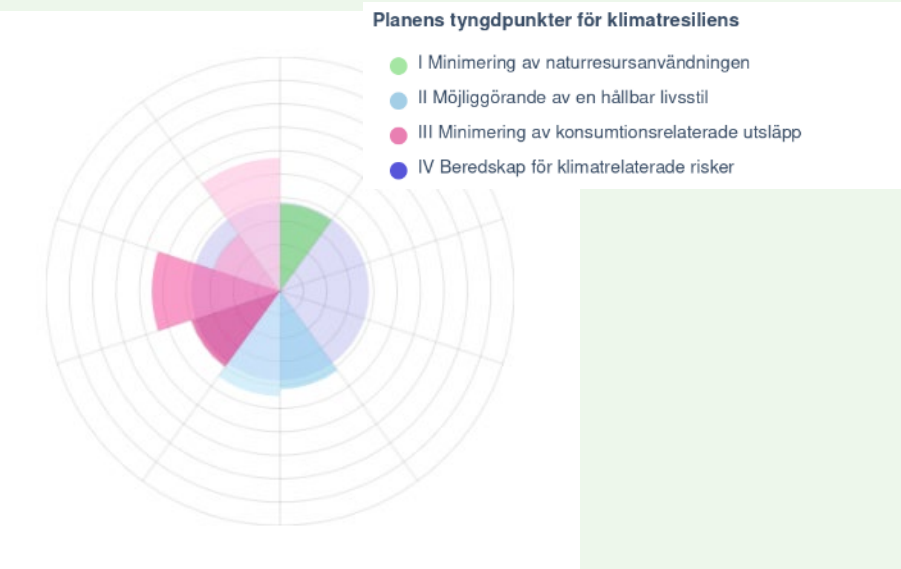
Figur 21: Utdrag ur resultaten från Hiilikartta

Planens samlade klimatkonsekvenser består av utsläpp från byggande och förändrad markanvändning samt konsekvenser av verksamheternas drift. Den närmare omfattningen beror på genomförandegraden, verksamheternas art och de energi-, material- och trafiklösningar som väljs.

Bedömning av klimatkonsekvenser enligt KILVA

Granskningen har strukturerats enligt huvudklasserna i KILVA-verktyget för bedömning av planers klimatkonsekvenser. Bedömningen omfattar naturresursanvändning, möjligheter till hållbar mobilitet, energiförbrukning och växthusgasutsläpp samt klimatanpassning.

Som klimatstärkande åtgärder identifierades **minimering av markbearbetningen (massbalans)**, främjande av gång och cykling samt **nyttjande av förnybar energi** och energieffektivitet i byggandet. Även behovet av klimatanpassning betonades, särskilt genom dagvattenhantering och bevarande av vegetation och vattengenomsläppliga ytor.



1. Minimering av naturresursanvändningen

A. Utnyttjande av det befintliga och resurssmart genomförande av nytt

Detaljplanen ligger vid riksväg 7 och Helsinki-East Aerodrome, vilket möjliggör användning av det befintliga trafiknätet och flygplatsens infrastruktur. Genomförandet kräver dock nya trafik- och kommunaltekniska förbindelser samt markbearbetning. Planlösningen möjliggör etappvis byggande enligt företagens behov. Resurseffektiviteten kan förbättras genom att jordmaterial från området används i byggandet och onödig markbearbetning undviks, särskilt på ler- och torvmarker.

B. Tryggande av skogarnas kolsänkor och kollager

Genomförandet minskar skogarnas kolsänkor och markens kollager, särskilt inom de stora TLL-1- och KTY-1-områdena. Konsekvenserna mildras genom att trädbevuxna MY-1- och VL/s-områden i Kymmene älvs strandzon och skogsområden som är centrala för naturvärdena (luo-1, luo-2 och s-1) bevaras. I den fortsatta planeringen kan träd också bevaras på obebyggda delar av kvartersområdena och bearbetning av torvmark minimeras.

C. Bevarande av kol i den framtida strukturen

Byggandets klimatavtryck påverkas särskilt av byggnadsmaterialen, grundläggningen och byggnadernas livslängd. Planen reglerar inte materialvalen, men vid genomförandet kan långlivade material med låga koldioxidutsläpp och anpassningsbara byggnader föredras. Byggnadernas placering kan också minska markbearbetningen och bevara befintlig vegetation.

2. Möjliggörande av en hållbar livsstil

A. Minskning av behovet att förflytta sig

Koncentrationen av företagsverksamheter till riksväg 7 och flygplatsen möjliggör utnyttjande av det befintliga trafiknätet. Produktion, underhåll, logistik och service inom samma område kan minska transportbehoven mellan verksamheterna. Genomförandet ökar dock person- och godstrafiken jämfört med nuläget.

B. En hållbar färdmedelsfördelning

	Den befintliga gång- och cykelvägen och kollektivtrafikhållplatserna längs regionväg 170 stöder särskilt det norra KTY-1-områdets tillgänglighet. Den nya gång- och cykelförbindelse söder om Pyttis planskilda anslutning som föreslås i trafikutredningen skulle förbättra tillgängligheten till det västra KTY-1-området och TLL-1-området. Arbetsresorna bedöms dock i hög grad baseras på personbilar, särskilt i områdets södra delar. C. Främjande av verksamheter som möjliggör hållbara lösningar och en god livsmiljö Planen möjliggör verksamheter inom elektrisk luftfart, drönarlogistik, forskning och ny teknik vid flygplatsen. Klimatkonsekvenserna beror på genomförandet och de tekniker som används. Strandzonens MY-1- och VL/s-områden och skogsområden som bevaras stöder miljökvaliteten och bildar en skyddszon mellan företagsverksamheterna och bebyggelsen. 3. Minimering av konsumtionsrelaterade utsläpp A. Utredning av områdets potential för produktion av förnybar energi De stora takytorna på industri- och verksamhetsbyggnader ger möjligheter till solelsproduktion. Produktionspotentialen har inte bedömts i en separat utredning utan preciseras vid planeringen av byggnaderna och verksamheterna. Närheten till flygplatsen kräver att solpanelernas bländningseffekter beaktas. B. Möjliggörande av produktion av förnybar energi Planbestämmelserna möjliggör anläggningar för produktion av solenergi i KTY-1- och TLL-1-områdena. Även en riktgivande elstationsplats (et-1) och ledningsreserveringar anges. Solelsproduktionen får inte medföra bländningsrisk för vägtrafik eller luftfart. C. Beaktande av områdets energieffektivitet I området kan verksamheter med olika energibehov etableras, såsom produktion, lagring och datacenter. Utsläppen under driften beror särskilt på energiförbrukningen, energiformerna och energieffektiviteten. Eventuell spillvärme från datacenter och andra energiintensiva verksamheter kan utnyttjas om lämpliga användningsobjekt finns i området eller dess närhet. D. Beaktande av resurseffektivitet i infrastrukturen och den tekniska försörjningen Planlösningen utnyttjar den planskilda anslutningen till riksväg 7 och regionväg 170:s trafiknät. Riktgivande körförbindelser, elstationsplatsen och ledningsreserveringarna möjliggör samordning och etappvis utbyggnad av teknisk infrastruktur. Tomtvis fördröjning av dagvatten och användning av befintliga diken och flödesvägar kan minska behovet av nya tekniska konstruktioner. 4. Beredskap för klimatrelaterade risker A. Identifiering av områdets särdrag som är utsatta för klimatrisker De centrala klimatriskerna gäller ökande skyfall och dagvattenhantering. Ytvattnet rinner huvudsakligen mot väster och sydväst till Kymmene älvs Pyttisgren. Ler- och torvmarkernas låga genomsläpplighet begränsar infiltrationen, och byggandet ökar dagvattnets flödestoppar. Området ligger inte inom ett område med betydande översvämningsrisk, men strandzonen och dikesnätet är ställvis översvämningskänsliga. Dagvattenutredningen har identifierat behovet att särskilt säkerställa kapaciteten hos trummorna vid riksväg 7 och landsväg 170 samt det norra KTY-1-områdets utloppsvägar.

	B. Identifiering av områdets sårbara värden och verksamheter Ökade dagvattenmängder kan öka flödes- och partikelbelastningen på Kymmene älv och områdets småvatten. Planen bevarar strandzonens MY-1- och VL/s-områden och objekt som är värdefulla för naturens mångfald. I sydväst har även risk för sura sulfatjordar identifierats, vilket ska beaktas vid markarbeten och dränering. Bränslen, oljor och andra skadliga ämnen ska förhindras från att nå dagvattnet genom tekniska skyddslösningar. C. Identifiering av risker från alltmer extrema väderförhållanden Beredskap för skyfall skapas genom tomtvis dagvattenfördröjning och behandling. Riktgivande dagvattenområden (hule) har anvisats, där exempelvis fördröjningsbassänger, biofiltreringsanläggningar och underjordiska fördröjningssystem kan anläggas. På obebyggda områden föredras genomsläppliga ytor och bevarande av vegetation. Rent takvatten kan avledas separat från dagvatten från trafik- och parkeringsområden, vilket vid behov behandlas med oljeavskiljare. I den fortsatta planeringen säkerställs dikenas och vägtrummornas kapacitet, kontrollerade översvämningsvägar och avledning mot Kymmene älv utan skadligt ökad belastning.
Trafik	## 9.9 Konsekvenser för trafiken Bedömningen bygger på Destia Ab:s trafikutredning daterad 24.9.2026 och planlösningens trafikarrangemang. Konsekvenserna har granskats särskilt med avseende på Pyttis planskilda anslutning till riksväg 7, regionväg 170, anslutningarna till området samt gång- och cykeltrafiken. **Trafikmängder och trafikens fördelning** Genomförandet ökar person- och godstrafiken i det i dag huvudsakligen obebyggda området. Enligt trafikutredningen beräknas den nya markanvändningen alstra cirka 3 300–9 900 fordonsresor per dygn. Uppskattningen varierar kraftigt beroende på verksamheterna. Exempelvis bedöms ett datacenter alstra klart mindre trafik än omfattande produktions- eller logistikverksamheter. Enligt trafikutredningen är det osannolikt att den högsta uppskattade trafikalstringen realiseras. Automatiseringen av de planerade verksamheterna och det uppskattade antalet 1 000–2 000 arbetsplatser kan ge betydligt mindre trafik än maximiberäkningen utifrån våningsytorna. Den faktiska trafikalstringen beror således särskilt på branscherna, antalet anställda och transportbehoven. Trafiken bedöms huvudsakligen gå till riksväg 7. Enligt trafikutredningen går cirka 45 procent österut och 45 procent västerut längs riksvägen. Cirka 10 procent går till regionväg 170. Koncentrationen till riksvägen minskar den nya markanvändningens konsekvenser för det omgivande lokala vägnätet. **Trafikens funktion och anslutningsarrangemang** Trafiken stöder sig på den befintliga planskilda anslutningen vid Pyttis och regionväg 170. Det norra KTY-1-områdets trafik ordnas via nya anslutningar från regionväg 170. Trafiken till det västra KTY-1-området och TLL-1-området stöder sig på vägnätet söder om den planskilda anslutningen.

	Enligt trafikutredningens preliminära bedömning kan de nya anslutningarna anläggas som trevägskorsningar i plan utan separata svängfält. Vid den närmare placeringen ska tillräcklig sikt och tillräckliga avstånd till andra anslutningar säkerställas. Trafikens funktion har preliminärt granskats med trafiksimulering i PTV Vissim. Den första kapacitetsbegränsningen uppstår enligt granskningen i den södra cirkulationsplatsen vid Pyttis planskilda anslutning. Den fungerar mycket smidigt när trafiken söderifrån uppgår till högst cirka 1 000 fordon per timme. Vid större trafikmängder kan köer och fördröjningar uppstå. Enligt den högsta trafikalstringsuppskattningen kan maxtimtrafiken uppgå till cirka 1 500 fordon per timme. Om så trafikintensiva verksamheter etableras ska anslutningarnas funktion säkerställas genom noggrannare trafikräkningar och simuleringar. Vid behov kan cirkulationsplatsens kapacitet förbättras exempelvis med fria högersvängfält. Trafikutredningen konstaterar också att de nuvarande trafikarrangemangen vid den högsta trafikalstringen inte skulle ha kvar kapacitet för ett eventuellt senare utvidgningsområde. Detta ska beaktas i den långsiktiga utvecklingen. **Trafiksäkerhet samt gång och cykling** Genomförandet ökar den tunga trafiken och arbetsplatstrafiken, vilket understryker betydelsen av säkra anslutningar och samordning av olika färdsätt. Bestämmelserna kräver tillräckliga siktområden och parkerings- och väntområden enligt verksamhetens behov. Det stora TLL-1-området ska också ha service- och räddningsleder från minst två olika riktningar. Norr om planeringsområdet löper den befintliga kombinerade gång- och cykelvägen längs regionväg 170 mot Pyttis kyrkoby. Trafikutredningen föreslår en ny gång- och cykelförbindelse längs vägen söder om Pyttis planskilda anslutning. Den skulle särskilt förbättra det västra KTY-1-områdets och TLL-1-områdets tillgänglighet och förutsättningarna för arbetsresor med cykel. Kollektivtrafikhållplatserna ligger längs regionväg 170 och vid den planskilda anslutningen till riksväg 7. De södra delarnas tillgänglighet med kollektivtrafik är sämre än de norra delarnas på grund av längre gångavstånd.



Figur 22: Området är lättillgängligt via gång- och cykelförbindelser. Befintliga förbindelser visas med röd streckad linje.

Sammanfattning av trafikkonsekvenserna

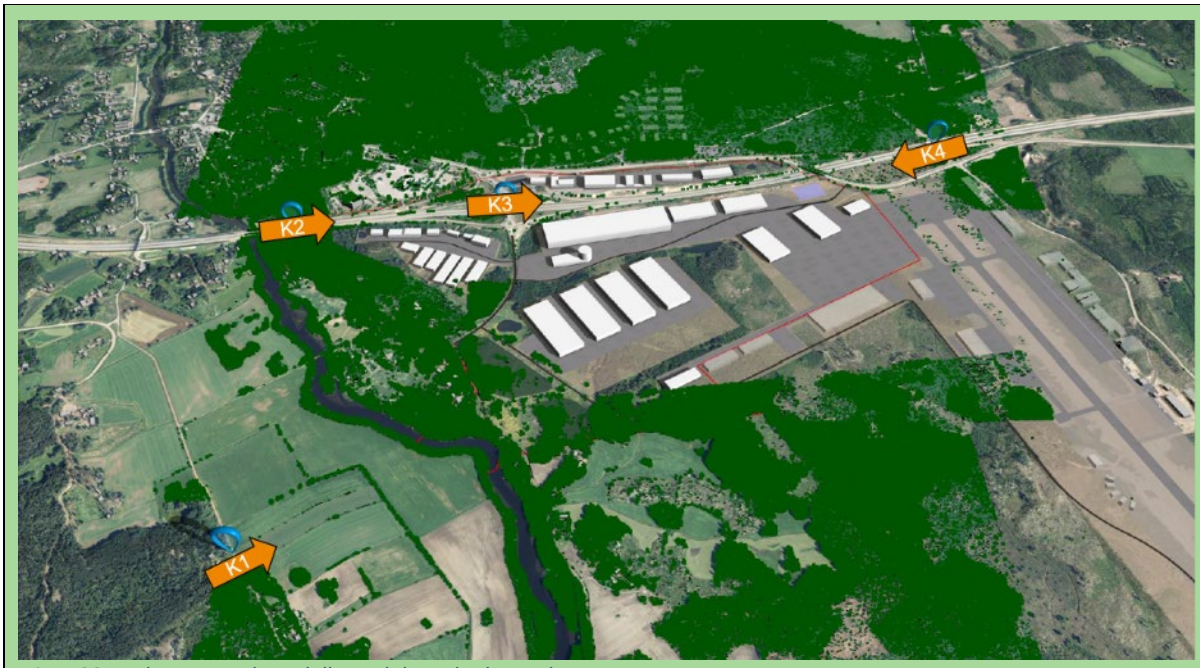
Genomförandet ökar trafiken kring Pyttisvägen och Pyttis planskilda anslutning. Den beräknade trafikalstringen är enligt trafikutredningen sammanlagt cirka 3 300–9 900 fordonsresor per dygn. Den övre gränsen motsvarar en maximisituation utifrån den markanvändning planen möjliggör och bedöms som osannolik i sin helhet. Cirka 45 % av trafiken bedöms gå till riksväg 7 österut, 45 % västerut och cirka 10 % mot Pyttisvägen. Trafiken stöder sig således huvudsakligen på Pyttisvägen, Pyttis planskilda anslutning och vidare riksväg 7. Detta möjliggör snabb anslutning till huvudvägnätet utan betydande genomfartstrafik genom bostadsområden.

Genomförandet ökar både arbetsresor och tung trafik. Enligt trafikutredningen kan de nya anslutningarna till Pyttisvägen preliminärt anläggas som trevägskorsningar. Den södra cirkulationsplatsen vid Pyttis planskilda anslutning blir central för trafiknätets funktion. Enligt utredningen fungerar den väl upp till cirka 1 000 fordon per timme, men risken för köbildning ökar vid större trafikmängder. Etappvis genomförande möjliggör uppföljning av trafiken och anslutningarnas funktion samt nödvändiga åtgärder när markanvändningen och trafiken ökar.

Ökad tung trafik betonar särskilt vikten av tillräcklig sikt, säkra svängarrangemang och interna parkerings-, vänt-, service- och lastningsarrangemang på tomterna. Samtidigt ska säkra och sammanhängande gång- och cykelförbindelser tryggas och kollektivtrafikens förutsättningar beaktas. Planlösningen stöder sig på det befintliga huvud- och parallellvägnätet och Pyttis planskilda anslutning, vilket är en trafikmässigt ändamålsenlig utgångspunkt för omfattande arbetsplats- och företagsbyggande.

Sammantaget ökar trafikmängderna betydligt, men enligt trafikutredningen kan trafiken ordnas med stöd av det befintliga huvudvägnätet. Konsekvenserna beror väsentligt på verksamheternas art, antalet arbetsplatser och utbyggnadsgraden. Särskilt när den beräknade maximisituationen närmar sig behöver funktionen hos Pyttis planskilda anslutning och andra centrala anslutningar samt eventuella förbättringsbehov bedömas närmare i samband med genomförandet.

Region- och samhällsstrukturen samt samhälls- och energiekonomin	## 9.10 Konsekvenser för samhälls- och energiekonomin Detaljplanen möjliggör ett nytt företags- och arbetsplatsområde nära Pyttis kyrkoby och Helsinki-East Aerodrome, på vardera sidan av riksväg 7. Lösningen bygger på den gällande delgeneralplanens markanvändning och utnyttjar huvudvägnätet och flygplatsens infrastruktur. Bland annat produktion, logistik, verksamhetslokaler, datacenter och luftfartsverksamheter kan etableras, vilket diversifierar kommunens näringsstruktur och skapar förutsättningar för nya arbetsplatser. Genomförandet kräver investeringar i nya trafik- och kommunaltekniska förbindelser och eldistribution. Områdets storlek och den flexibla planlösningen möjliggör etappvis infrastrukturutbyggnad enligt företagens behov. En riktgivande elstationsplats och ledningsreserveringar stöder energiförsörjningen. Särskilt eventuella datacenter och andra energiintensiva verksamheter kräver att tillräcklig elkapacitet säkerställs i den fortsatta planeringen. Sammantaget stöder detaljplanen utvecklingen av näringsverksamhet och arbetsplatsområden i Pyttis. De samhällsekonomiska konsekvenserna beror på utbyggnadsgraden, infrastrukturens investeringskostnader samt företagens verksamhetsomfattning och arbetskraftsbehov.
Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den bebyggda miljön.	## 9.11 Konsekvenser för landskapet Som stöd för landskapsbedömningen utarbetades en tredimensionell stadsmodell. Modelleringen använde Lantmäteriverkets geodata, såsom terrängmodell och laserskanningsmaterial. Med hjälp av materialet har terrängformerna, trädens höjd och deras skymmande inverkan beaktats. I modellen placerades byggnadsvolymer som illustrerar planens möjliga bebyggelse, med höjder på cirka 12–24 meter. Även en cirka 35 meter hög landmärkesliknande byggnad eller pylon modellerades för att granska hur konstruktioner högre än den vanliga bebyggelsen syns i landskapet. Landskapskonsekvenserna granskades från flera väderstreck och avstånd med vyer i mänsklig ögonhöjd. Målet var särskilt att bedöma bebyggelsens synlighet i närområdet, i riksvägsmiljön och mot det nationellt värdefulla landskapsområdet (VAMA). Enligt modelleringen begränsar den befintliga skogen effektivt vyerna mellan planeringsområdet och det omgivande fjärrlandskapet samt VAMA-området. Landskapskonsekvenserna koncentreras därmed främst till näromgivningen och riksvägen, där den nya bebyggelsen ställvis blir tydligt synlig.

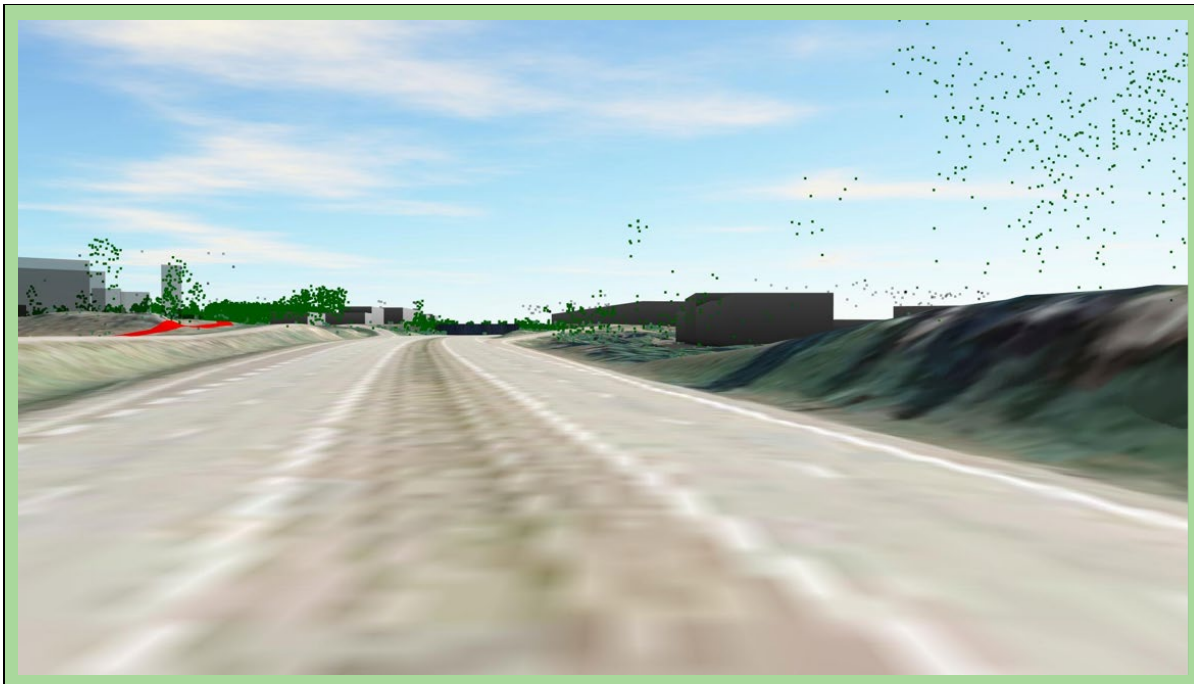


Figur 23: Utdrag ur stadsmodellen och betraktelsepunkterna K1–K4



Figur 24: ***Betraktelsepunkt K1.*** *Vy från västra sidan av Kymmene älv, från det nationellt värdefulla landskapsområdet Kymmene älvdal mot planeringsområdet. Den befintliga skogen skymmer direkta vyer mot området. Enligt landskapsmodelleringen medför 12–24 meter höga byggnader inga betydande konsekvenser för det nationellt värdefulla landskapsområdets landskapsbild.*

.



Figur 25: ***Betraktelsepunkt K2.*** *Vy från riksväg 7 vid ankomst västerifrån. Bebyggelsen nära vägområdet syns tydligt i väglandskapet och ger företagsområdet en igenkännbar fasad mot riksvägen.*



Figur 26: ***Betraktelsepunkt K3.*** *Vy efter den planskilda anslutningen vid ankomst västerifrån. Byggandet gör vägmiljön mer bebyggd och framhäver områdets ställning i den växande företags- och arbetsplatszonen längs riksvägen.*



Figur 27: Betraktelsepunkt K4. Vy från vägen vid ankomst österifrån. Pyhtään Portti och den tillhörande byggnadsvolymen som är högre än den övriga bebyggelsen bildar ett tydligt landmärke i väglandskapet, markerar ankomsten och urskiljs från riksvägen redan på långt håll.

Konsekvenser för närlandskapet

Detaljplanen förändrar det i dag huvudsakligen obebyggda skogs- och markområdet till ett stort företags- och arbetsplatsområde. Landskapsförändringen är lokalt betydande, särskilt kring riksväg 7 och regionväg 170 samt väster om flygplatsen där det stora TLL-1-området placeras.

Byggandet förändrar den skogliga landskapsbilden och kan öppna nya vyer mot byggnaderna, särskilt efter avverkning. Konsekvensernas styrka beror på byggnadernas slutliga placering, höjd och omfattning samt mängden träd som bevaras. Den möjliggjorda byggrätten är betydande, varför full utbyggnad väsentligt skulle förändra den nuvarande landskapsstrukturen.

I planlösningen koncentreras byggandet främst kring riksväg 7 nära den befintliga flygplatsen. MY-1- och VL/s-områdena mot Kymmene älv bevarar en trädbevuxen landskapszon och minskar bebyggelsens synlighet mot älvdalen och närbebyggelsen.

9.12 Konsekvenser för kulturmiljön

Planeringsområdet ligger öster om Pyttis kyrkoby, på vardera sidan av riksväg 7 och nära Kymmene älvs nationellt värdefulla landskapsområde. De västra delarna ansluter till älvens kulturlandskap, som präglas av älvdalens landskapsstruktur, historisk bebyggelse och jord- och skogsbruksmiljöer. Omedelbart norr om planeringsområdets norra del löper den historiska vägsträckningen Stora Strandvägen (RKY).

Genomförandet förändrar den skogsdominerade miljön till ett bebyggt företags- och arbetsplatsområde. Stora byggnader och avverkning kan förändra landskapsbilden även från Kymmene älv. Konsekvenserna mildras genom trädbevuxna MY-1-områden

mellan byggområdena och älven och ett VL/s-område vid stranden. Dessa reserveringar tryggar älvdalens landskapskaraktär och bildar en skyddszon mellan ny bebyggelse och kulturlandskapet.

Inga betydande objekt i den byggda kulturmiljön finns inom planeringsområdet. Struka sluss och Stockfors historiska fabriksmiljö utanför området utsätts inte för landskapskonsekvenser.

Vid arkeologiska inventeringar har den fasta fornlämningen Prästkärret 2, en kolmila från historisk tid, identifierats. Den anges i detaljplanen med sm-1. I området finns även fyndplatsen Prästkärret från bronsåldern. Dess karaktär, omfattning och eventuella skyddsbehov preciseras genom en arkeologisk precisionsinventering före planförslaget.

Sammantaget berör kulturmiljökonsekvenserna särskilt utkanten av Kymmene älvs kulturlandskap och Stora Strandvägens närmiljö. De obebyggda områdena mildrar landskapskonsekvenserna, och bevarandet av arkeologiska objekt tryggas genom planbeteckningar och nödvändiga fortsatta undersökningar.

9.13 Konsekvenser för frilufts- och fritidsområden

Planeringsområdet är i dag huvudsakligen obebyggd skogsbruksmark som kan användas för friluftsliv och vistelse i naturen med stöd av allemansrätten. Genomförandet minskar de nuvarande rekreationsmöjligheterna i byggområdena och förändrar deras karaktär från skogsmiljö till bebyggt företagsområde.

Konsekvenserna berör särskilt de nuvarande skogsområdena och eventuella inofficiella friluftsstråk genom dem. Byggandet kan även förändra rekreationsupplevelsen i omgivningen genom landskap, buller och belysning.

Strandzonens VL/s- och MY-1-områden stöder bevarandet av älvstrandens landskaps- och rekreationsvärden. Genomförandet förändrar inte direkt rekreationsbruket vid Kymmene älv, men företagsområdets utbyggnad kan lokalt påverka upplevelsen av landskapet.

Sammanfattning

Genomförandet förändrar den skogsdominerade miljön till ett stort företags- och arbetsplatsområde. **De största landskapskonsekvenserna berör riksväg 7:s omgivning, området väster om flygplatsen och utkanten av Kymmene älvs kulturlandskap.** MY-1- och VL/s-områdena mildrar konsekvenserna för det värdefulla älvdalslandskapet och närbebyggelsen. De arkeologiska värdena beaktas genom skyddsbeteckningar och precisionsinventering av fyndplatsen Prästkärret. Byggandet minskar lokala rekreationsmöjligheter i skogsområdena, men planlösningen strävar efter att bevara strandzonens rekreations- och landskapsvärden.

Natur och naturmiljö

9.14 Konsekvenser för naturmiljön och Naturaområden

Genomförandet omvandlar ett stort, i dag huvudsakligen obebyggt område till företags- och industribruk. Byggnader, fält, förbindelser och tekniska konstruktioner kräver avverkning och markbearbetning. Skogsmiljöernas areal minskar och sammanhållningen försämras, särskilt i det stora TLL-1-området och KTY-1-området väster om Pyttisvägen. Förändringen berör till stor del unga ekonomiskogar och plantbestånd, men kan även påverka de lokalt värdefulla skogskärr, myrar och tallmyrar som avgränsats i naturinventeringen. Konsekvenserna begränsas inte till eventuell arealförlust: omgivande byggande, dränering och ändrade avrinningsvägar kan försämra vattenhushållningen och därmed naturvärdena även om själva objektet inte bebyggs.

Klibbalsskogar som ska bevaras i naturtillstånd anges med luo-1 och konstaterade förökningsplatser för asknätfjäril med s-1. Bestämmelserna minskar byggandets direkta konsekvenser för de viktigaste naturobjekten.

I skogsområden som lämpar sig för flygekorre (luo-2) och områden som lämpar sig som förökningsplatser för en skyddad insektsart (luo-3) krävs artutredning före åtgärder som förändrar naturtillståndet. Beteckningarna möjliggör kontroll av artförekomsten före genomförandet. Vattenhushållningen i de identifierade myr- och skogskärrsobjekten och bevarandet av asknätfjärilens förökningsplatser ska beaktas även vid den närmare placeringen av interna kvartersfunktioner, dränering och dagvattenanläggningar.

Konsekvenser för Naturaområden

Enligt naturinventeringen ligger Naturaområdena Kymijoki (FI0401001, SAC) och Sandnäsfjärden–Tysfjärden (FI0416007, SPA) cirka 1,5 kilometer från inventeringsområdet. Skyddsgrunderna för Kymijoki är habitatdirektivets naturtyper och arter, medan skyddet av Sandnäsfjärden–Tysfjärden gäller fågelfaunan. Planen anvisar inget byggande i Naturaområdena, varför naturtypernas areal inte minskar och livsmiljöerna för de skyddsgrundande arterna inte direkt försvinner eller splittras.

Inget storskaligt byggande anvisas heller i Kymmene älvs strandzon. MY-1-området mellan kvartersområdena och älven ska bevaras som en trädbevuxen och planterad skyddszon, och miljön i strandens VL/s-område ska bevaras. Lösningen minskar de direkta konsekvenserna för strandskogen och älvlandskapet.

Indirekta konsekvenser skulle kunna uppstå via dagvatten som leds till Kymmene älv och vidare till mynningsområdet. Utan hantering kunde byggandet öka flödestoppar, erosion samt belastning av suspenderat material, näringsämnen och skadliga ämnen, vilket kunde försämra vattenkvaliteten och sjöfåglarnas livsmiljöer. Detta förebyggs genom tomtvis fördröjning och behandling, oljeavskiljning från parkeringsområden och genomsläppliga ytor. Dagvattenplanen som krävs i tillståndsskedet ska även beakta byggplatsvatten, översvämningar, markens infiltrationsförmåga samt tryggandet av utloppsvägarna och strandnaturens vattenhushållning.

Riktgivande dagvattenområden anges i planen, och de allmänna bestämmelserna kräver bland annat att parkeringsområdenas vatten leds via oljeavskiljare och att en närmare dagvattenplan utarbetas i bygglovsskedet. Bestämmelsernas effekt förutsätter att fördröjningen, kvalitetskontrollen och utloppsvägarna dimensioneras och genomförs med beaktande även av byggskedets konsekvenser.

	En utredning om Pyttis flygplats natur- och Naturakonsekvenser har utarbetats (FCG, 2017). Den granskar bland annat fågelvärdena i Sandnäsfjärden–Tysfjärden samt flygverksamhetens buller- och störningseffekter och fåglarnas kollisionsrisk. Enligt utredningen orsakade flygverksamheten inga betydande skadliga konsekvenser för Naturaområdenas skyddsgrunder. Detaljplanen för företagsområdet syftar inte till att öka flygtrafiken. Enligt flygplatsaktören kräver verksamhetsutvecklingen ingen andra startbana, och någon sådan eftersträvas inte. Ett genomförande utifrån denna utgångspunkt bedöms därför inte medföra ökat buller, störningar eller kollisionsrisk för Naturaområdenas fåglar till följd av en ny startbana eller ökad flygtrafik. Sammantaget stöder byggandets placering utanför Naturaområdena, den trädbevuxna grönzonen mellan Kymmene älvs strand och kvartersområdena samt dagvattenlösningarna bedömningen att genomförandet inte försämrar Naturaområdenas skyddsgrunder. För dagvattnet förutsätter slutsatsen att den planerade behandlingens tillräcklighet visas i förhållande till byggandets omfattning och recipientens känslighet. I samband med detaljplanen har påverkansvägarna till Naturaområdena och konsekvensernas betydelse bedömts, men ingen separat Naturabedömning enligt naturvårdslagen har utarbetats.
Ekonomiska konsekvenser	## 9.15 Konsekvenser för näringslivet och kommunalekonomin Detaljplanen ska möjliggöra ett nytt företags- och arbetsplatsområde vid Pyttis kyrkoby och Helsinki-East Aerodrome. Området ligger på vardera sidan av riksväg 7 nära Pyttis planskilda anslutning, vilket stöder företagens tillgänglighet och logistiska förbindelser. Planen möjliggör bland annat produktion, lagring, logistik, verksamhetslokaler, datacenter och flygplatsanknutna företag. Genomförandet skapar förutsättningar för nya arbetsplatser, företagsinvesteringar och en mångsidigare näringsstruktur. Flygplatsen och företagsområdet kan tillsammans särskilt stödja utvecklingen av luftfart, drönarlogistik, forskning och ny teknik. Konkurrenskraften bygger på läget vid riksväg 7, stora sammanhängande företagsområden och möjligheten att genomföra olika verksamheter etappvis. För kommunen kan genomförandet öka fastighets- och kommunalskatteintäkterna och ge inkomster från tomtöverlåtelser. De ekonomiska konsekvenserna beror dock på vilka företag som etableras, investeringarnas genomförande, antalet arbetsplatser och de anställdas bostadsorter. Exempelvis kan datacenter och långt automatiserade logistikverksamheter ha relativt få arbetsplatser i förhållande till byggnadernas storlek. Genomförandet kräver investeringar i trafiknät, vatten- och avloppsförsörjning, eldistribution och dagvattensystem. Kostnaderna kan hanteras genom etappvis infrastrukturutbyggnad i takt med bebyggelsen. Särskilt energiintensiva verksamheter kräver att elnätets kapacitet och nödvändiga anslutningslösningar säkerställs. Även den slutliga trafikalstringen påverkar trafikarrangemangens omfattning och kostnader. **Sammantaget skapar detaljplanen betydande möjligheter att utveckla näringsverksamheten och arbetsplatsutbudet i Pyttis.** De kommunalekonomiska nyttornas realisering och storlek beror på företagsområdets utbyggnad och förhållandet mellan kommunens infrastrukturinvesteringar och framtida inkomster.

9.16 Detaljplanens förhållande till delgeneralplanen för kyrkobyn

Detaljplanen preciserar markanvändningen i delgeneralplanen för kyrkobyn och stöder dess centrala mål. I delgeneralplanen har planeringsområdet huvudsakligen anvisats som arbetsplatsområde (TP) och område för luftfartsverksamhet (LL-2) samt delvis som jord- och skogsbruksdominerat område.

Detaljplanen anvisar företags-, industri-, lager- och luftfartsverksamheter som bygger på dessa användningsändamål samt nödvändiga trafik- och försörjningsarrangemang. Generalplanens miljö- och landskapsmål beaktas också genom en obebyggd grönzon mellan kvartersområdena och Kymmene älvs strandzon samt bebyggelsen längs Strå-kavägen.

Lösningen bidrar till att trygga landskaps- och naturvärdena kring Kymmene älv och mildrar konsekvenserna för närbebyggelsen. Detaljplanen utgör därmed en detaljerad markanvändningslösning som preciserar delgeneralplanens mål och inte strider mot dess centrala markanvändningsprinciper.

9.17 Detaljplanens förhållande till landskapsplanen

Detaljplanen följer målen och områdesanvändningsprinciperna i Kymmenedalens landskapsplan 2040. Arbetsplatsbeteckningen (tp) stöder utvecklingen som ett mångsidigt arbetsplatsområde av åtminstone regionalt intresse, och detaljplanens företags-, industri-, lager- och serviceverksamheter preciserar landskapsplanens lösning. Vid utarbetandet av planförslaget preciseras handelns maximidimensionering och vid behov planbestämmelserna så att lösningens förhållande till landskapsplanens handelsstyrning kan påvisas.

Planeringsområdet ingår också i ett område för utveckling av turism och rekreation, där utvecklingsbehoven ska samordnas med områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden.

Bevarandet av värdena har beaktats särskilt i Kymmene älvs strandzons grönstruktur och genom hänsyn till landskaps- och kulturmiljövärdena. Landskapsplanens närliggande värdefulla kulturmiljö och landskapsområde i Kymmene älvdal, Stora Strandvägen, behovet av blå-grön förbindelse och området för flygtrafik har beaktats i planlösningen och konsekvensbedömningen.

Även planeringsbestämmelserna för hela landskapsplaneområdet har beaktats. Översvämningsrisken vid Kymmene älv har beaktats genom att byggkvarteren ligger utanför riskområdena och strandzonen till stor del förblir obebyggd. Bestämmelser och områdesreserveringar ger beredskap för kvantitativ och kvalitativ dagvattenhantering för att förebygga ökade flöden och belastning på älven till följd av byggandet.

Enligt dagvattenutredningen når även en mycket sällsynt havsöversvämning inom planområdet främst VL/s-området i Kymmene älvs strandzon.

Trafikarrangemangen utnyttjar det befintliga riks- och landsvägsnätet och tryggar en fungerande anslutning till detta.

Sammantaget preciserar detaljplanen landskapsplanens områdesutveckling baserad på arbetsplats- och flygtrafikfunktioner samtidigt som landskaps-, kulturmiljö-, rekreations- och miljövärdena i landskapsplanen tryggas.

Detaljplanen bedöms inte strida mot landskapsplanens områdesreserveringar, beteckningar för utvecklingsprinciper eller planeringsbestämmelser för hela landskapsplaneområdet.

9.18 Sammanfattning av planens centrala konsekvenser

Detaljplanen möjliggör ett cirka 103 hektar stort företagsområde anvisat för byggande nära Pyttis flygplats och riksväg 7. Området bedöms byggas ut etappvis enligt verksamheternas behov. Den viktigaste permanenta förändringen är att skogsmark omvandlas till byggnader, fält och trafikarrangemang. Detta minskar skogliga livsmiljöer och kolsänkor och förändrar det lokala landskapet. Samtidigt skapas förutsättningar för nya arbetsplatser och företag, men omfattningen och de ekonomiska nyttorna beror på de aktörer som etableras.

Trafiken, inklusive den tunga trafiken, ökar med utbyggnaden. Konsekvenserna berör särskilt anslutningarna till Pyttisvägen, förbindelserna söder om den planskilda anslutningen och gång- och cykeltrafikens säkerhet. Byggandet förändrar även de närboendes miljö, men konsekvensernas styrka beror på byggnadernas och verksamheternas placering. Den obebyggda grönzonen som ska bevaras trädbevuxen mot Kymmene älvs strandzon och Stråkavägens bebyggelse mildrar konsekvenser för vyer, belysning och andra störningar. Den löser inte ensam verksamheternas eventuella bullerpåverkan, som ska beaktas i den närmare planeringen.

Naturmiljön påverkas av minskad skogsareal och av att byggande och dränering kan förändra vattenhushållningen. Beteckningarna luo-1 och s-1 tryggar identifierade naturobjekt, medan luo-2 och luo-3 kräver kontroll av artförekomsten före åtgärder som förändrar naturtillståndet. Kymmene älvs strand förblir huvudsakligen obebyggd som MY-1- och VL/s-område. Indirekta konsekvenser kan ändå nå strandzonen och älven via dagvatten. Bestämmelserna och de riktgivande dagvattenområdena skapar förutsättningar för minskad belastning, men funktionen kräver att utloppsvägar, fördröjning och kvalitetskontroll preciseras i genomförandeplaneringen.

Inga naturskyddsområden finns inom inventeringsområdet eller i dess omedelbara närhet. Enligt naturinventeringen ligger Naturaområdena Kymijoki (FI0401001, SAC) och Sandnäsfjärden–Tysfjärden (FI0416007, SPA) cirka 1,5 kilometer bort. Planen anvisar inget byggande i Naturaområdena, och naturinventeringen bedömer att försämrande konsekvenser för Kymijoki SAC-områdets skyddsgrunder är osannolika.

Planlösningen anpassar det stora företagsområdet till Kymmene älvs landskaps- och naturvärden och närbebyggelsen genom att lämna älvstranden obebyggd och styra behandlingen av värdefulla objekt med bestämmelser. För genomförbarheten är det centralt att i den fortsatta planeringen säkerställa säkra trafikarrangemang, bevarande av naturobjekten och deras vattenhushållning samt dagvattenhantering i avrinningsområdet till Kymmene älv.

10. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Markaffärer, utbyggnad av kommunalteknik och övriga avtalsarrangemang som genomförandet kräver avtalas separat mellan kommunen, markägarna och de aktörer som etableras i området.

I takt med genomförandet avtalas vid behov även om fördelningen av kostnader och ansvar och andra genomförandearrangemang. Ett markanvändningsavtal utarbetas separat innan detaljplanen godkänns. Avtalsarrangemangen preciseras under planprocessen.