

Pyttis kommun

## Detaljplan för Pyttis flygplats

Beskrivning



---

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Bas- och identifikationsuppgifter .....</b>	<b>1</b>
1.1	Identifikationsuppgifter.....	1
1.2	Planområdets läge.....	1
1.3	Planens syfte.....	2
<b>2</b>	<b>Sammanfattning.....</b>	<b>2</b>
2.1	Planprocessens skeden.....	2
2.2	Detaljplan .....	2
2.3	Genomförande av detaljplanen.....	2
<b>3</b>	<b>Utgångspunkter.....</b>	<b>3</b>
3.1	Utredning av planeringsområdets förhållanden .....	3
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	3
3.1.2	Landskap och naturmiljö .....	3
3.1.3	Berggrund, jordmån och topografi .....	4
3.1.4	Yt- och grundvatten .....	5
3.1.5	Värdefulla naturobjekt .....	7
3.1.6	Byggd miljö .....	8
3.1.7	Kulturmiljö .....	8
3.1.8	Arbetsplatser, näringsverksamhet och service .....	9
3.1.9	Tekniskt underhåll och trafik .....	10
3.1.10	Miljöstörningsfaktorer.....	11
3.1.11	Markägoförhållanden.....	13
3.2	Planeringssituationen .....	13
<b>4</b>	<b>Detaljplaneringens skeden.....</b>	<b>21</b>
4.1	Behov av detaljplanering.....	21
4.2	Inledning av planering och därtill anknutna beslut.....	21
4.3	Deltagande och samarbete .....	21
4.3.1	Intressenter .....	21
4.3.2	Anhängiggörande.....	22
4.3.3	Deltagande och växelverkan.....	22
4.3.4	Myndighetssamarbete.....	22
4.4	Detaljplanens mål.....	22
4.4.1	Mål som uppställts av kommunen .....	22

3.2.2023

---

4.4.2	Mål som härletts från planeringssituationen .....	22
4.4.3	Mål som härletts från områdets förhållanden och egenskaper .....	22
4.4.4	Mål som uppkommit under planprocessen och precisering av dem .....	23
<b>5</b>	<b>Beskrivning av detaljplanen .....</b>	<b>24</b>
5.1	Planens struktur .....	24
5.2	Dimensionering och områdesreserveringar .....	26
5.2.1	Kvartersområden .....	26
5.2.2	Övriga områden .....	27
5.2.3	Kommunalteknik .....	27
5.2.4	Allmänna bestämmelser .....	27
5.2.5	Service .....	28
5.2.6	Miljöstörningar .....	28
5.3	Planens konsekvenser .....	29
5.3.1	Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö .....	29
5.3.2	Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet .....	29
5.3.3	Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna .....	30
5.3.4	Konsekvenser för Naturaområdena .....	30
5.3.5	Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken .....	37
5.3.6	Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön .....	38
5.3.7	Konsekvenser för ekonomi, turism och näringsliv .....	38
5.4	Planbeteckningar och -bestämmelser .....	38
5.5	Namn .....	38
<b>6</b>	<b>Genomförande av detaljplanen .....</b>	<b>39</b>

## Bilagor

Program för deltagande och bedömning

*Museiverkets utlåtande MV/174/05.04.01.02/2020 (PYTTIS, resultat av arkeologiska undersökningar, forn-lämning Hevossuo (1000030950))*

Trafikutredning

Respons och bemötanden från utkastskedet

Respons och bemötanden från förslagsskedet

Uppföljningsblankett för detaljplanen

3.2.2023

# Detaljplan för Pyttis flygplats

## 1 Bas- och identifikationsuppgifter

Beskrivningen av detaljplanen berör detaljplanekarta daterad 3.2.2023.

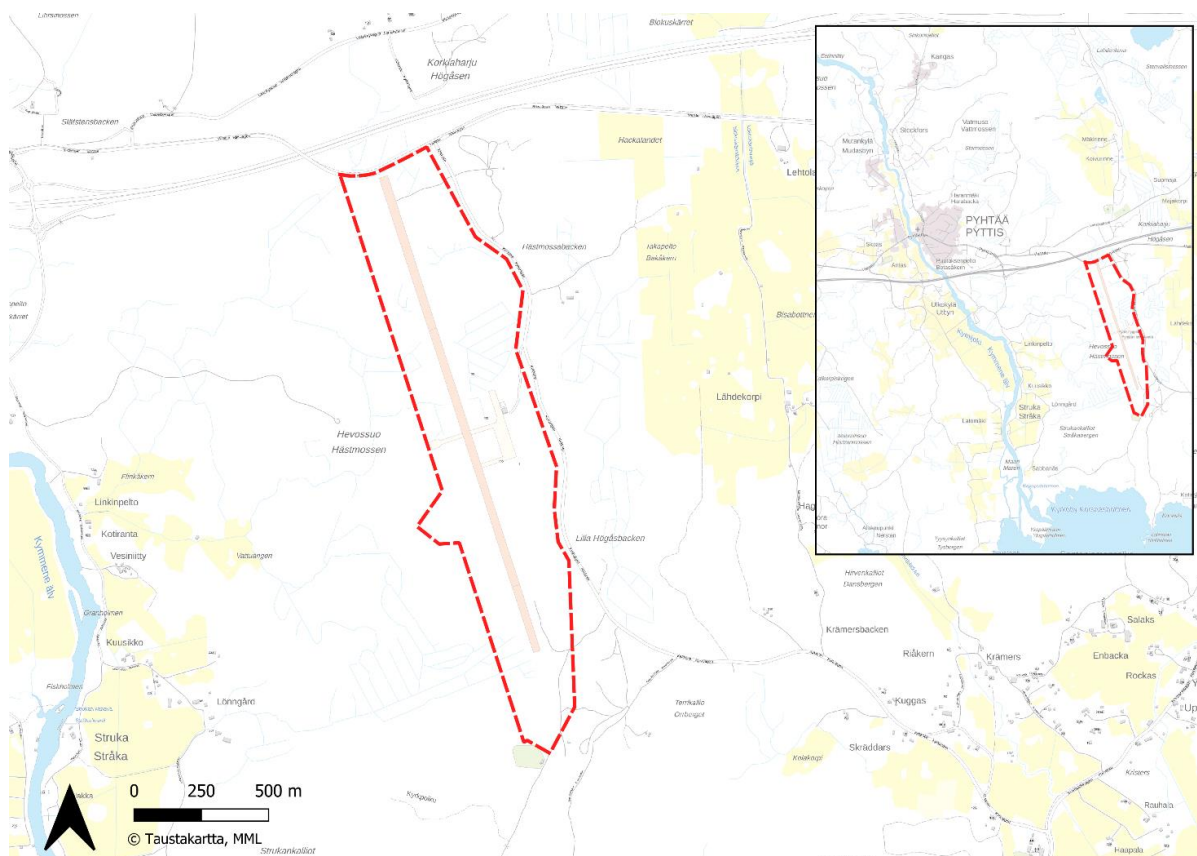
### 1.1 Identifikationsuppgifter

Detaljplanen berör lägenhet 624-404-53-137 Redstone.

Genom detaljplanen bildas ett flygplatsområde, kvarter 1 och 2 och ett skyddsgrönområde.

### 1.2 Planområdets läge

Detaljplaneområdet ligger cirka 3 km sydost om Pyttis kyrkby. Planeringsområdet gränsar till Riksväg 170 i norr och Kyrkvägen i öst. Planområdet har en total yta på 88,48 ha. Hela detaljplaneområdet ligger i området för fastighet 624-404-53-137 Redstone.



*Bild 1. Detaljplaneområdets läge. Planeringsområdets ungefärliga gränser visas med röd streckad linje. Planeringsområdet preciseras vid behov under planarbetets gång.*

3.2.2023

### 1.3 Planens syfte

Syftet med detaljplaneringen är att fastställa placeringen av konstruktioner som betjänar flygplatsverksamheten i det verksamma flygplatsområdet och att skapa förutsättningar att utveckla området och skapa mångsidigare funktioner som stöder sig på flygplatsen.

I området finns främst materielskydd och luftfartsföretag som behöver lagerutrymme, underhålls- och utbildningsorganisationer, utställnings-, mäss- och evenemanglokaler, restaurang-, vänt- och in-kvarteringslokaler för flygtrafikskunder och gäster samt produktionsföretag som behöver tjänster som erbjuds av flygplatsen. I området finns även forskningsorganisationer och företag som betjänar framtida obemannad och elektrifierad flygtrafik. Genom planläggningen skapas möjligheter att använda området på ett sådant sätt att planen så väl som möjligt betjänar den kommande användningen av området.

I samband med detaljplaneringen undersöks även möjligheten att anvisa produktion av förnybar energi som lämpar sig för området, till exempel solpaneler.

## 2 Sammanfattning

### 2.1 Planprocessens skeden

Planprocessen	Tidpunkt
Kommunens beslut om inledande av planläggning	8.3.2022 3/2022§
Framläggande av PDB	22.9–21.10.2022
Myndighetssamråd i startskedet	4.11.2022
Hörande i beredningsskedet, framläggande av planutkast	1.12–21.12.2022
Framläggande av planförslag	23.2–24.3.2023

### 2.2 Detaljplan

Genom detaljplanen bildas kvartersområden för flygtrafik och anslutande funktioner, där det är möjligt att placera byggnader och konstruktioner som betjänar flygverksamhet i planeringsområdet. Det område som ska detaljplaneras omfattar även ett befintligt startbaneområde. I samband med planeringen undersöks även trafikarrangemang till området.

### 2.3 Genomförande av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen kan inledas omedelbart efter att planen vunnit laga kraft.

3.2.2023

### 3 Utgångspunkter

#### 3.1 Utredning av planeringsområdets förhållanden

##### 3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet ligger cirka 3 kilometer sydost om Pyttis kyrkby. Planeringsområdet ligger längs riksväg 170 och gränsar till vägen i den norra delen. I norr, intill riksvägen, går motorväg E18. På den östra sidan gränsar planeringsområdet till Kyrkvägen och på den västra sidan finns skogsområden. Från Kyrkvägen går en vägförbindelse till området. Även en väg till grannfastigheterna ligger delvis på planeringsområdets fastighet.

I området finns en startbana och två utrustningsskydd som betjänar flygtrafiken. Flygtrafik är verksamhet som förutsätter miljötillstånd, och Pyttis flygplats (Redstone AERO har ett gällande miljötillstånd. Flygverksamheten har ett lagakraftvunnet tillstånd till drift av flygplats som beviljats av Traficom.

Terrängen i området är ganska jämn. En kulle i den nordvästra delen av området höjer sig cirka 4 meter över den övriga terrängen.

Planeringsområdet ligger delvis i när- och fjärrskyddszone för Korkiaharju vattentäkt och delvis i ett grundvattenområde.



*Bild 2. Planeringsområdet fotograferat norrifrån hösten 2022. Bild: Redstone AERO.*

##### 3.1.2 Landskap och naturmiljö

I planeringsområdet finns en startbana och byggnader som ansluter till flygverksamhet. Området har ursprungligen varit skogsbruksmark där den huvudsakliga vegetationstypen är tämligt torr moskog. Den närmiljö som gränsar till planeringsområdet består huvudsakligen av skogsbruksmark som avverkats. I planeringsområdet och dess närhet förekommer inga värdefulla naturobjekt eller livsmiljöer som passar för utrotningshotade arter. Före skogsbolagets slutavverkningar har en vegetationsutredning gjorts för området. Vid utredningen observerades inga beaktansvärda växtarter eller objekt med värdefull vegetation (Kotkansiiipi 2012a). Till topografin är området ganska jämnt.

## 3.2.2023

År 2017 gjordes utredningar som förutsätts av miljötillståndet för flygverksamhet i området. För detta ändamål undersöktes bland annat förekomsten av djur och fåglar i området. Vid ett terrängbesök 2017 observerades rikligt med spår av älg och rådjur i planeringsområdet. Observationer av andra däggdjur eller deras spår gjordes inte. I de slutavverkade skogsområdena finns inga livsmiljöer som lämpar sig för djurarter i bilaga IV(a) till habitatdirektivet eller för utrotningshotade däggdjursarter. Sådana förekommer inte heller i planeringsområdet för flygplatsen före avverkningarna (Kotkansiipi 2012a). Vid en fladdermuskartläggning som gjordes 2014 gjordes observationer av mustaschfladdermus och nordisk fladdermus i tallmoskogsområdet på den södra sidan av planeringsområdet (FCG 2014). Mustaschfladdermössens viktiga födosökningsområden koncentrerades till omgivningen av en stig i skogsområdet. I nuläget består även dessa områden av kalhyggen och de har inte längre någon betydelse som livsmiljö för fladdermöss.

Vid utredningar av häckande fåglar, som gjordes sommaren 2012, konstaterades åtminstone tjäder och järpe (arter i bilaga I till fågeldirektivet), enkelbeckasin (VU, sårbar art), skogssnäppa, trädpip-lärka, ringduva, rödhake, taltrast, koltrast, rödvingetrast och dubbeltrast, trädgårdssångare, grön-sångare, lövsångare, grå flugsnappare, talgoxe, talltita (VU, sårbar), tofsmes (VU, sårbar), blåmes, bo-fink, grönsiska, grönfink (VU, sårbar) samt större korsnäbb och mindre korsnäbb i planeringsområdet och i skogsområdena på den västra sidan.

Vid ett terrängbesök i april 2017 observerades endast få fågelarter i det slutavverkade planeringsområdet. I den norra delen av planeringsområdet observerades två spelande tjäderhanor, tre järphanor och tre orrhonor vid nästan samma punkt. Från den norra sidan av området hördes dessutom en orres spelläten. Av andra häckande arter observerades lokalt enkelbeckasin (VU, sårbar) (spelande), skogssnäppa och tofsmes (VU, sårbar). På ett litet bergsområde på den västra sidan av flygplatsen spelade en trädvärk (bilaga I till fågeldirektivet). I närheten observerades bland annat björktrast, dubbeltrast och rödvingetrast, bofink och större hackspett. På grund av tidpunkten hade inte alla arter som förekommer i Finland ännu hunnit återvända från sin flytt. Av denna orsak kan det förekomma även andra häckande arter i flygplatsen näromgivningen under sommaren.

Området lämpar sig eventuellt fortfarande som häckningsmiljö bland annat för enkelbeckasin eftersom det finns öppna fuktiga svackor i det avverkade området. Det bedöms inte finnas någon häckningsmiljö i området som skulle lämpa sig för tofsmes och grönfink eller andra hotade fågelarter som observerats i området. Kalhyggen är inte heller någon typisk spelmiljö för tjäder, men det är möjligt att de observerade individerna kunnat anlända till det nyligen avverkade området "av gammal vana". Det är osannolikt att tjädrar kommer att spela i området under de kommande åren. För orrar är kalhyggen däremot en typisk spelmiljö vid sidan av åkrar och öppna myrar.

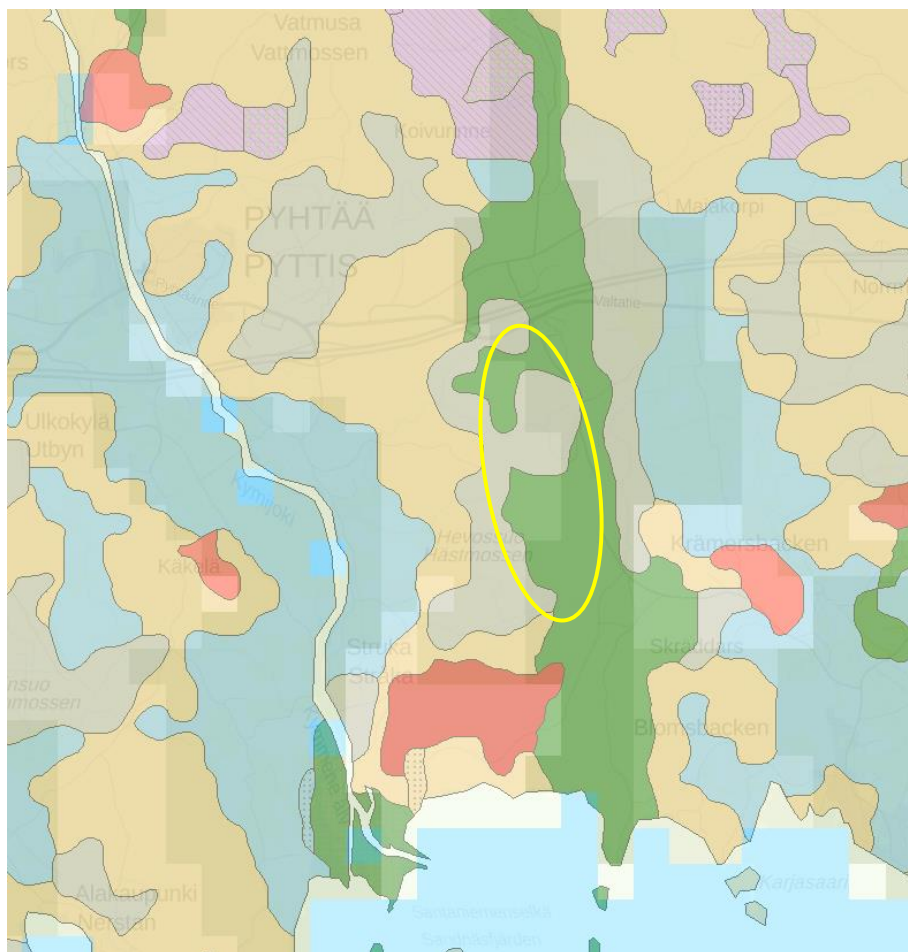
På några kilometers avstånd från planeringsområdet ligger Sandnäs-fjärden-Tysfjärdens, Abborrforsvikens och Kymmene älvs Naturaområden. De närmaste bona för havsörn, brun glada och fiskguse ligger på cirka 1,5–3 kilometers avstånd. Flygplatsen ligger längs fåglarnas nationella huvudflyttstråk, men enligt utredningar styr terrängens former i regel fåglarnas flytt förbi flygplatsen. I planeringsområdet finns inte heller några särskilda flygstråk eller kretsningssområden för rovfåglar eller tranor.

### 3.1.3 Berggrund, jordmån och topografi

Planeringsområdet ingår i Viborgs vidsträckt rapakiviområde. Berggrunden i planeringsområdet består till största delen av jämnkornig rapakivigranit, i söder av viborgit (GTK, 2022).

3.2.2023

På den västra sidan består jordmånen i planeringsområdet av torvformation. I övrigt består jordmånen av grovkorniga jordarter där den dominerande jordarten inte har utretts (GTK, 2022).



*Bild 3. Jordmånen i utredningsområdet (GTK 2022). Planeringsområdets ungefärliga avgränsning visas med gul oval.*

I planområdets östra kant ligger också Lilla Högsbacken, som är ett lokalt sett värdefullt åsområde. Avgränsningen av åsområdet omfattar även planområdet. I området för den redan byggda flygplatsen kan åsområdets värden emellertid anses ha försvunnits.

#### 3.1.4 Yt- och grundvatten

Området ligger till största delen inom Kymmene älvs huvudvattenområde (14), noggrannare i området för Kymmene älvs vattendrags (14.1) nedre del (14.11) och vidare i avrinningsområdet för Kymmene älvs mynningsgrenar (14.111).

Planeringsområdet ligger delvis i Högsåsens grundvattenområde (0562402) som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen (klass 1) och det lagstadgade skyddsområdet för Högsåsens vattentäkt. Högsåsens grundvattenområde har klassats som riskområde för vattenvården (Sydvästra Finlands åtgärdsprogram för vattenvården 2022–2027) eftersom effekter av människans verksamhet har



## 3.2.2023

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

NTM-centralen i Sydöstra Finland har kontrollerat grundvattenområdena i Pyttis enligt vattenvårdslagen (lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen 1299/2004) år 2018. I samband med kontrollen förenades delområdena till Högåsens grundvattenområde (0562402 A och 0562402 B) till ett grundvattenområde: Högåsen (0562402). Klassificeringen av grundvattenområdet fastställdes från klass I (grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen) till klass I enligt vattenvårdslagen (grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen).

I närheten av planeringsområdet, på den andra sidan av Kyrkvägen, ligger Högåsens vattentäkt som skyddas av sådana när- och fjärrskydds zoner som fastställs i 4 kap, 11 § i vattenlagen. Skyddszonerna sträcker sig delvis även till planeringsområdet. Enligt skyddsbeslutet (23.4.1981, 46/YM 1/81) är det inte tillåtet att bedriva någon annan verksamhet än vattentäktsverksamhet i området för vattentäkten.

Skyddszonerna berörs av följande begränsningar:

- I närskydds zonen är det enligt skyddsbeslutet förbjudet att använda vägsalter för att smälta is utöver vad som hör till normalt underhåll av riksväg 7. Även användning av slygifter och gödsel är förbjuden. Det är förbjudet att bygga bostadsbyggnader utan vattendomstolens tillstånd om inte avloppsvattnet leds i täta avlopp utanför fjärrskyddsområdet. Utan tillstånd från vattendomstolen är det även förbjudet att anlägga nya vägar och parkeringsplatser för motorfordon, om inte vatten från dem leds i täta rör eller öppna diken utanför närskyddsområdet. Om jordmånen på platsen i fråga släpper igenom vatten ska rören placeras i täta jordskikt men inte längre ut än till fjärrskyddsområdets yttre gräns. I närskydds zonen är dessutom all sådan verksamhet förbjuden som är förbjuden också i fjärrskydds zonen.
- I fjärrskydds zonen är det enligt skyddsbeslutet förbjudet att utöva verksamhet såsom lagring av gifter, grundande av en servicestation och drivande av ett campingområde. Utan tillstånd från vattendomstolen är det även förbjudet med sådan grus- och sandtäktsverksamhet och sådan jordschaktning som sträcker sig närmare än 1 meter från grundvattnets högsta yta, med undantag av grundschant som grävs för grundläggning av byggnader eller konstruktioner. Utan tillstånd från vattendomstolen är det även förbjudet att placera behållare för uppvärmningsolja i området om de inte utrustas med skydds bassänger eller skydds rännor som är utrustade med kontrollbrunnar. Det är dessutom förbjudet att lagra övriga oljeprodukter, bränsle i vätskeform, vägsalter och fenolhaltiga ämnen i området.

Utan tillstånd från vattendomstolen är det också förbjudet att grunda sådana fabriker, anläggningar och avstjälningsplatser som nämns i 3 i författningen om förhandsåtgärder för stenkrossar, oljegrus- och asfaltstationer, lager för beläggningssämnen som innehåller oljeprodukter samt skydd av vatten. Förordningen har utfärdats 6.4.1962 och delvis reviderats 26.6.1970 och 16.3.1979 och paragrafen gäller i sin nuvarande form. Utan tillstånd från vattendomstolen är även övrig sådan verksamhet som enligt vattenbyrå för Kymmenedalens vattendistrikt kan försämra kvaliteten på vattnet från vattentäkten på ett skadligt sätt förbjuden. I skyddsbeslutet definieras även noggrannare hur grus kan tas från området.

3.2.2023



*Bild 4. Grundvattenområden i närheten av utredningsområdet (Finlands miljöcentral 2022). Med svart avgränsning visas gränserna för Högåsens grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen. Med blå avgränsning visas det egentliga bildningsområdet.*

### 3.1.5 Värdefulla naturobjekt

En naturutredning har gjorts i samband med utarbetandet av delgeneralplanen för Pyttis kyrkby (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 10.1.2019). Naturvärdena i området har även utretts i samband med miljöillståndet (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2017) och i samband med Pyttis generalplan för vindkraft 2012. Baserat på utredningarna finns det inga värdefulla naturobjekt eller förekomster av beaktansvärda arter i planeringsområdet.

Det närmaste Naturaområdet är Sandnäs-fjärden–Tysfjärden (FI0416007), som ligger cirka tre kilometer söderut från planeringsområdet, samt ett delområde av Kymmene älvs Naturaområde (FI0401001). Det närmaste naturskyddsområdet är ett naturskyddsområde som heter METSO i Stråka, som grundats 2015.

3.2.2023

### 3.1.6 Byggd miljö

I planeringsområdet finns en flygplats som godkänts av Traficom. Startbanan har färdigställts 2018 och beläggningen av en förlängning av startbanan blev färdig i augusti 2022. Området framför flyghangarerna och den intilliggande parkeringen är asfalterade. I området finns två utrustningskydd som betjänar flygtrafiken.

De närmaste bostadsbyggnaderna ligger på cirka en kilometers avstånd från startbanan. I den omedelbara närheten av området finns skogsområde. På den södra sidan, i området för grannfastigheten, finns konstruktioner som anknyter till verksamheten vid en tidigare skjutbana. I norr gränsar planeringsområdet till riksvägen.

### 3.1.7 Kulturmiljö

#### *Landskap och kulturmiljö*

I planeringsområdet finns inga kulturmiljöer som är värdefulla på nationell eller landskapsnivå eller andra värdefulla landskaps- eller kulturmiljöobjekt. Det närmaste nationellt värdefulla landskapsområdet är Kymmene älvdals kulturlandskap som ligger väster om planeringsområdet, på cirka en halv kilometers avstånd.

I planeringsområdet finns ingen byggd kulturmiljö. Det nuvarande byggnadsbeståndet i området består av nyare byggnader som anknyter till flygverksamhet.

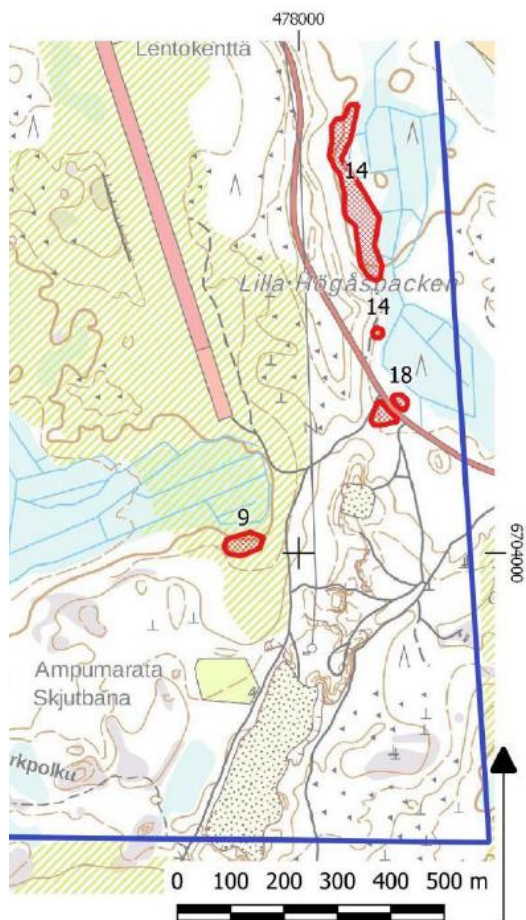
#### *Arkeologisk kulturmiljö*

I samband med uppdateringen av delgeneralplanen för Pyttis kyrkby 2017 gjordes en arkeologisk inventering. Inventeringen från 2017 och dess rapport har kompletterats 2019 (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy). I planeringsområdet finns en fast fornlämning, Hevossuo (9). Fornlämningen har dokumenterats och inventerats i enlighet med Museiverkets anvisningar. Fornlämningen har hamnat under byggandet av startbanans skyddssektor och dess fornlämningsstatus har upphört.

Museiverket har 20.10.2020 mottagit en förhandsrapport som utarbetats av Teemu Tiainen från Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy. Rapporten berör de arkeologiska undersökningar som gjorts i utvidgningsområdet för Redstone-flygplatsen i Pyttis i månadskiftet september–oktober 2020. Vid undersökningarna dokumenterades en fornlämningshelhet som består av tre kolmilor från historisk tid, Hevossuo, nummer i fornlämningsregistret 1000030950.

Museiverket har ansett att undersökningarna är tillräckliga och enligt lagen om fornminnen (295/1963) finns det inget hinder för markanvändningen i området.

3.2.2023



*Bild 5. Utdrag ur objekten i inventeringsområdena. Arkeologisk inventering för uppdateringen av del-generalplanen för Pyttis kyrkby 2017 och 2019. Den fasta fornlämningen Hevossuo (9) som funnits i planeringsområdet har inventerats 2017 och dess fornlämningsstatus har upphört. Området har hamnat under bygandet av start- och landningsbanans skyddssektorer.*

I planeringsområdet finns inga övriga kända fasta fornlämningar eller andra kulturarvsobjekt.

### 3.1.8 Arbetsplatser, näringsverksamhet och service

I Pyttis bor 5 119 invånare (2021). År 2020 var antalet sysselsatta personer i Pyttis totalt 2 041 och i området fanns totalt 1 062 arbetsplatser. Detta innebär att arbetsplatsufficiensen är cirka 52 procent. När det gäller näringsstrukturen finns 5,3 procent av arbetsplatserna inom primärproduktionen, 22,6 procent inom vidareförädling och 69,4 procent inom service. (Statistikcentralen 2022, kommunernas nyckeltal).

I planeringsområdet finns Pyttis flygplats som byggts på grund av behovet hos aktörer inom flygfartsbranschen. De befintliga flygplatserna i Södra Finland har svaga förutsättningar att utöva professionell allmän luftfartsverksamhet bland annat på grund av saknad infrastruktur, ägarförhållandena för flygplatsen, den flygtekniska utrustningen eller läget. På Finavias flygplatser är allmänflygverksamhet ofta svår eller omöjlig bland den tunga trafiken.

## 3.2.2023

Flygverksamheten fördelas över hela året och när det gäller professionell verksamhet koncentreras den till vardagar. Flygplatsen betjänar den allmänna luftfarten på ett omfattande sätt.

### 3.1.9 Tekniskt underhåll och trafik

I området finns en körförbindelse till stationsnivån via Kyrkvägens anslutning. I den norra delen av planeringsområdet finns anordningar för kommunens vattenvårdsnät. I planeringsområdet finns nätverksbolagets kablar, luftledningar och en parktransformatorstation. I området ligger Meteorologiska institutets väderstation.

Planeringsområdet ligger längs Riksväg 7 och trafikförbindelserna till området är goda. Den genomsnittliga dygnstrafiken (GDT) längs riksväg 7 på den norra sidan av planeringsområdet är cirka 8 500–9 100 fordon per dygn, och den tunga trafikens andel är cirka 17 procent. Den genomsnittliga dygnstrafiken för regionväg 170 är cirka 1 400 fordon per dygn, och den tunga trafikens andel är cirka 6 procent. Den genomsnittliga dygnstrafiken längs Kyrkvägen är cirka 380 fordon per dygn, och den tunga trafikens andel är cirka 5 procent.

Enligt Trafikverkets (nuv. Trafikledsverket) nationella trafikprognos 2018 är ökningskoefficienten för trafiken för riksväg 7 på avsnittet Forsby–Kotka fram till 2040 1 196 för lätta bilar. Ökningskoefficienten för alla tunga bilar är 1,262. Längs riksväg 7, på avsnittet Forsby–Kotka, blir den genomsnittliga dygnstrafiken för år 2040 cirka 10 300–11 000 fordon, av vilket den tunga fordonstrafiken utgör 17 procent. Längs regionväg 170 är den genomsnittliga dygnstrafiken enligt prognosen cirka 1 600 fordon per dygn år 2040. Av detta är andelen tung trafik cirka 6 procent. Längs Kyrkvägen är den genomsnittliga dygnstrafiken cirka 400 fordon per dygn av vilken andelen tung trafik är cirka 5 procent.

Planeringsområdet är väl tillgängligt med fordonstrafik från riksväg 7 och regionväg 170. Trafikmängderna vid körramporna i närheten av Pyttis centrum är ganska små och de klarar väl av en ökad trafik. Rutten till planeringsområdet från riktningen av riksväg 7 går längs regionväg 170, via två rondeller som förmedlar trafiken väl. Trafikmängderna längs Pyttisvägen i riktning mot Pyttis centrum är också måttliga. Trafiknätets kapacitet är tillräcklig för nuvarande trafikmängder, och trafikens funktion och smidighet i omgivningen av planeringsområdet kan anses vara god.

Under åren 2017–2021 har det inträffat några trafikolyckor i närheten av planeringsområdet som kommit till polisens kännedom. Olyckorna är emellertid enskilda olyckor och det kan inte ses någon anhopning av olyckor i närheten av planområdet.

En trafiksäkerhetsplan har utarbetats för Pyttis 2016. I trafiksäkerhetsplanen presenteras trafikmiljöns nuläge och förbättringsåtgärder.

3.2.2023

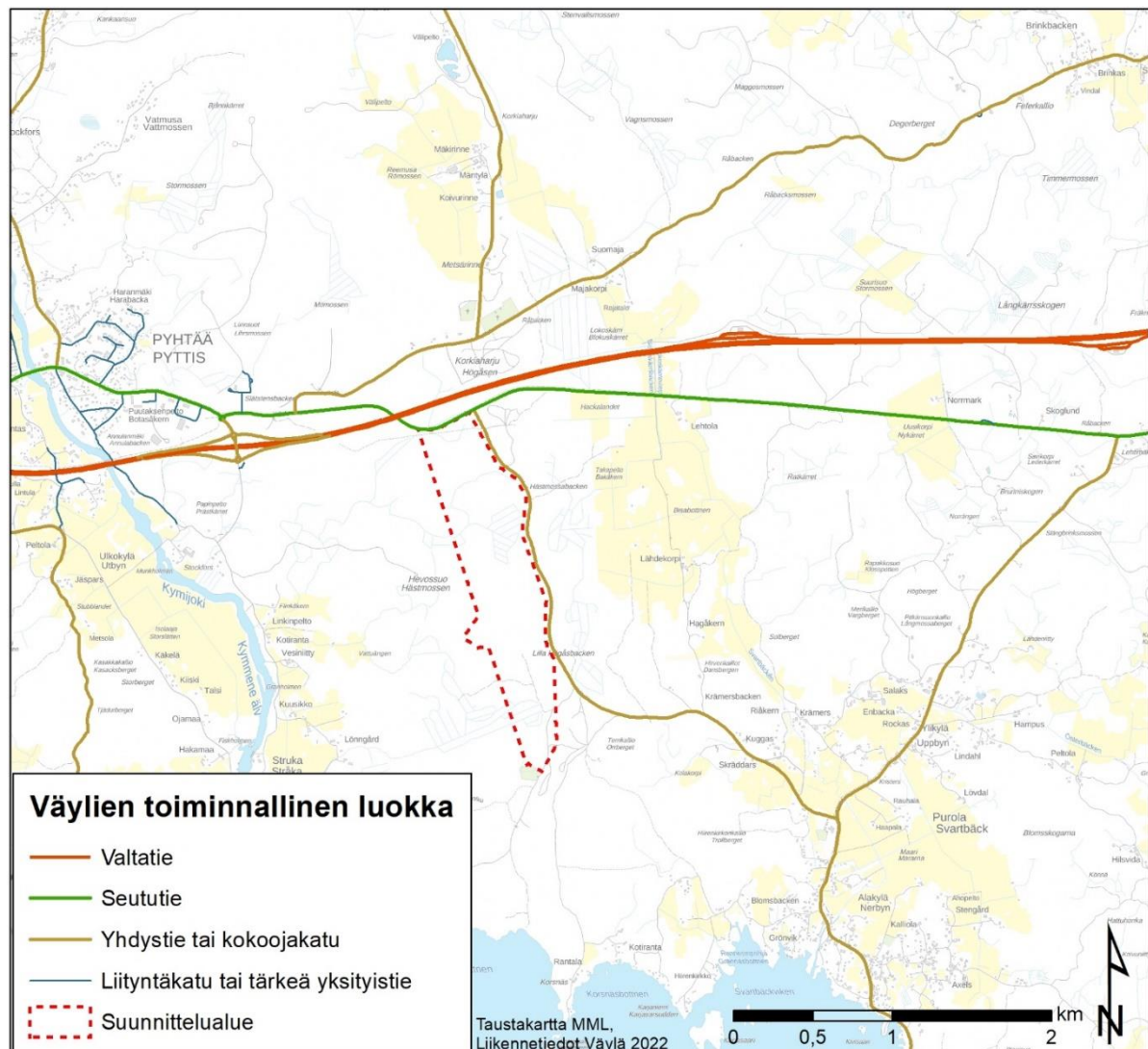


Bild 6. De funktionella klasserna för lederna i planeringsområdet, planeringsområdets ungefärliga läge visas med röd streckad linje.

### 3.1.10 Miljöstörningsfaktorer

#### Buller

I nuläget består den största bullerkällan i området av trafikbullret från motorvägen. I samband med planeringen av vägen gjordes en granskning av bullernivåerna för motorvägen med den bullerbekämpning som planerats under år 2015 då vägen togs i bruk. För miljötilståndet 2017 och bygglovets 2017 utarbetades en bullerutredning för flygtrafiken 2017 från den södra sidan av riksvägen. Bullernivåerna har modellerats med 50, 75, 100, 150, 200 och 250 flyg per dag.

3.2.2023

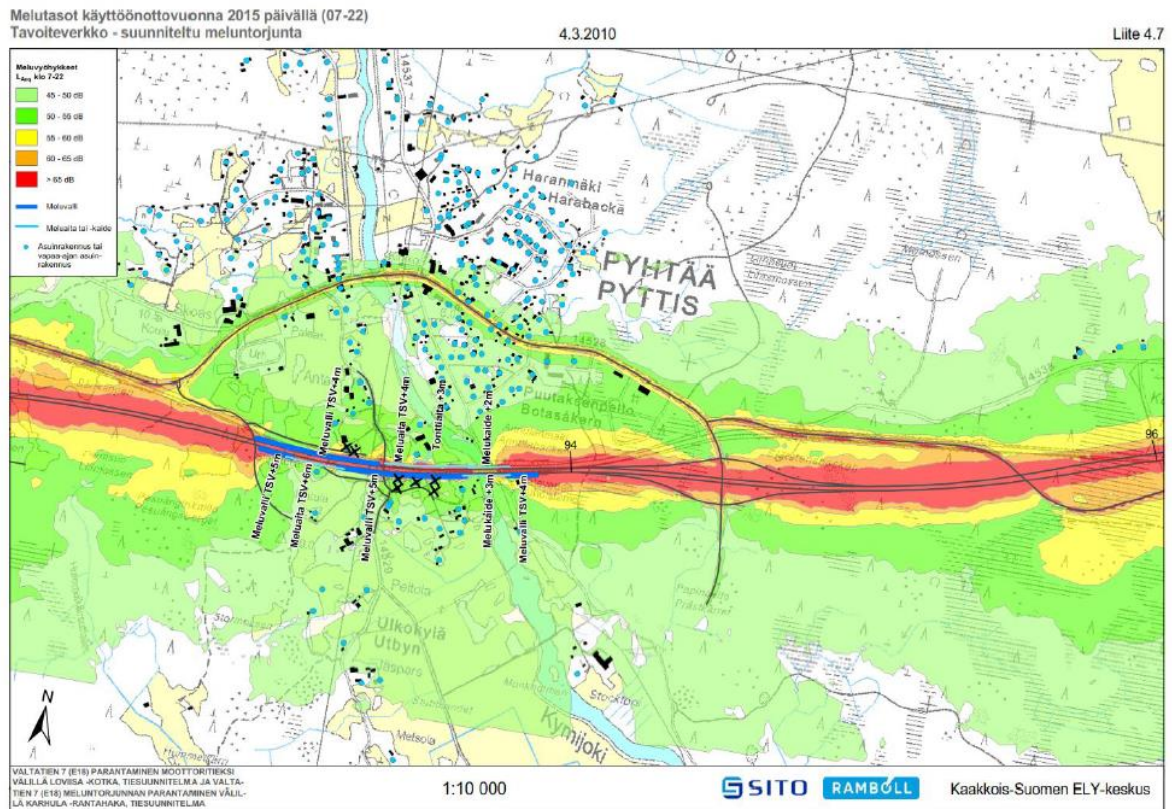


Bild 7. Modelleringskartan för bullernivåerna dagtid under ibruktagningsåret 2015 med planerad bullerbekämpning i närheten av planområdet.



Bild 8. Utdrag ur bullerutredningen för flygplatsen med 50 flyg/dygn och 100 flyg/dygn. Området där gränsen LAeq (7-22) 50 dB överskrids har markerats med ljusblått.

Den bullernivå som uppstår genom flygverksamhet i enlighet med miljötillståndet överskrider inte riktvärdena LAeq och 50 dB som nämns i statsrådets förordning (993/1992).

3.2.2023

### *Förorenad mark*

Det har funnits en skjutbana för hagelgevär på grannfastigheten söder om planeringsområdet. Området för skjutbanan är ett MATTI-objekt. Spridningsavståndet för hagel har kunnat sträcka sig till planeringsområdet. Skjutbanan är inte i bruk.

#### 3.1.11 Markägoförhållanden

Planeringsområdet ägs av den sökande till planändringen.

## 3.2 Planeringssituationen

### Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändning ska beaktas och förverkligandet av dem ska främjas vid planläggningen. De är en del av planeringssystemet för områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. De riksomfattande målen för områdesanvändningen definierar grunderna och kraven för områdesanvändningen. Målen fungerar som genomgripande anvisningar för planeringen och skapar en nationellt sett enhetlig planering. Statsrådet fattade beslut om de förnyade målen 14.12.2017 och de trädde i kraft 1.4.2018.

De riksomfattande målen för områdesanvändningen berör följande helheter:

- fungerande samhällen och hållbara färdstätt
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har fungerat som grund för de tidigare skedena av planläggningen för flygplatsområdet och de har beaktats både i landskapsplanen och i generalplanen. Vid utarbetandet av detaljplanen för flygplatsen beaktas de riksomfattande målen för områdesanvändningen i enlighet med beskrivningen av landskapsplanen och den lagakraftvunna generalplanen.

Detaljplanen för Pyttis flygplats berörs i synnerhet av följande riksomfattande mål för områdesanvändningen:

### Fungerande samhällen och hållbara färdstätt

- En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en sådan tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.
- Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. Genom stora stadsregioner förstärks en sammanhållen samhällsstruktur.



3.2.2023

- 
- Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjligheten att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.
  - Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och servicefunktioner placeras så att de kan nås lätt med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

#### **Ett effektivt trafiksystem**

- Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika transportformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.
- Ett av de riksomfattande målen för områdesanvändningen är att trygga kontinuiteten av internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser och möjligheterna att utveckla dem samt möjligheterna att utveckla internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsplatser.

#### **En sund och trygg livsmiljö**

- Man förbereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför översvämningsriskområden eller hanteringen av översvämningsrisker säkerställs på annat sätt.
- Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.
- Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.

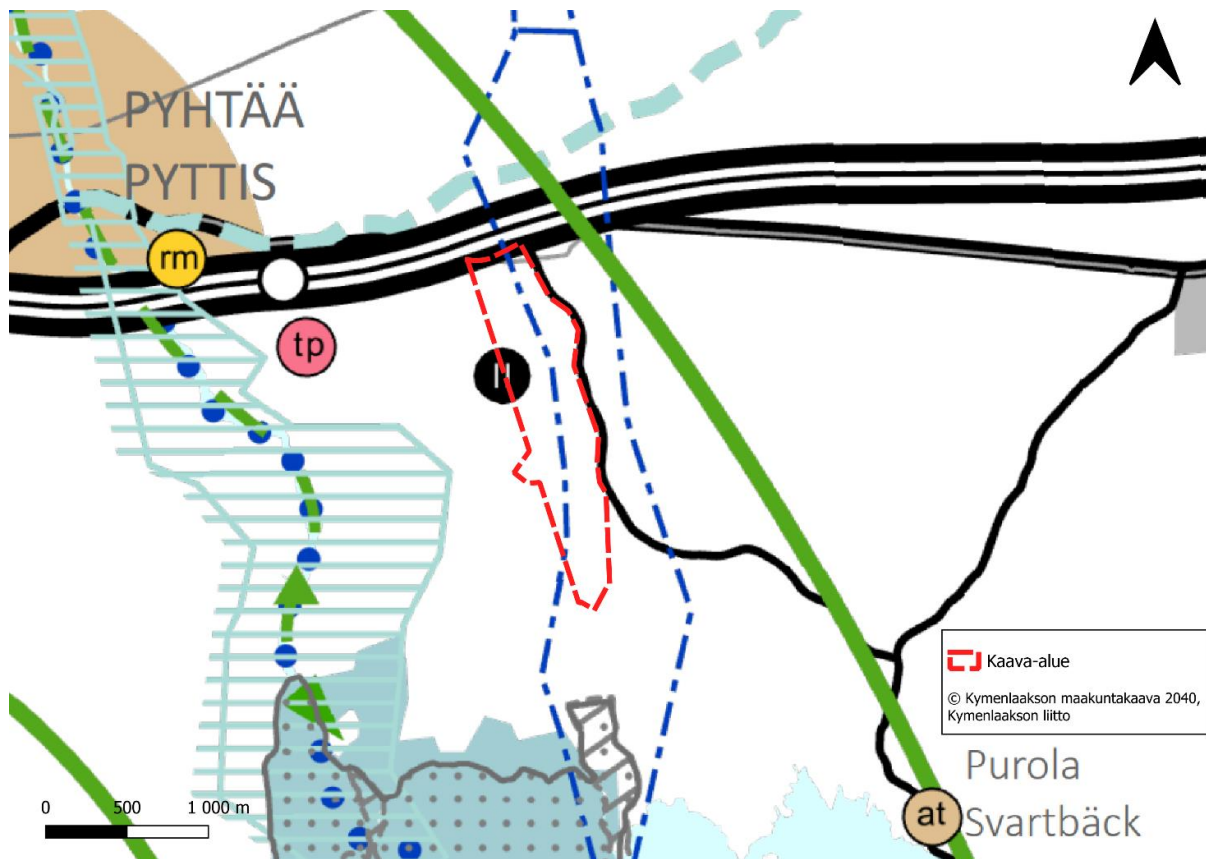
#### **En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar**

- Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.
- Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.

3.2.2023

### Landskapsplan

I detaljplaneområdet gäller landskapsplanen för Kymmenedalen 2040 som godkänts av Kymmenedalens landskapsfullmäktige 15.6.2020. Landskapsplanen har vunnit laga kraft. Efter att landskapsplanen för Kymmenedalen 2040 trätt i kraft upphävde den alla tidigare landskapsplaners planbeteckningar och anslutande planeringsbestämmelser som berörde planområdet.



*Bild 9. Utdrag ur landskapsplanen för Kymmenedalen. Planområdets läge visas med röd streckad linje. Källa: Kymmenedalens förbunds karttjänst.*

I landskapsplanen har ett område för flygtrafik (II) anvisats till området. Med beteckningen anges ett område som reserverats för flygfunktioner. I området gäller en bygginskränkning enligt 33 § i MBL, vilket innebär att övrig verksamhet som inte betjänar flygplatser inte får byggas i området. Till beteckningen anknäver följande planeringsbestämmelse: *Vid den mer detaljerade planeringen av området för flygtrafik och genomförandet av användningen ska betydande miljöolägenheter förebyggas genom tekniska och funktionella lösningar. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid skador som riktar sig till bebyggelsen, naturen och grundvattnet.*

Detaljplaneområdet ligger dessutom i ett viktigt grundvattenområde (pv) som angetts i landskapsplanen. Med beteckningen anges grundvattenområden som är viktiga med tanke på vattenförsörjningen eller grundvattenområden som lämpar sig för vattenförsörjning. Till beteckningen anknäver följande planeringsbestämmelse: *På området skall man fästa särskild uppmärksamhet vid skydd av grundvattnet. De för området planerade åtgärderna skall planeras så att grundvattnets kvalitet inte försämras*

3.2.2023

som följd av åtgärderna. Grundvattnets mängd får inte heller permanent minska. Nya verksamheter, som förorsakar risker för grundvattnet, skall i första hand placeras i områden utanför grundvatten.

Området är ett målområde för utveckling av turism och rekreation (mv, målområde för utveckling av turism och rekreation i Pyttis) Till beteckningen anknyter följande planeringsbestämmelse: Vid den närmare planeringen av området ska det ses till att behoven av utvecklingen av turismen och rekreationen anpassas till områdets natur-, byggnadsarvs- och kulturvärden och att dessa tas tillvara.

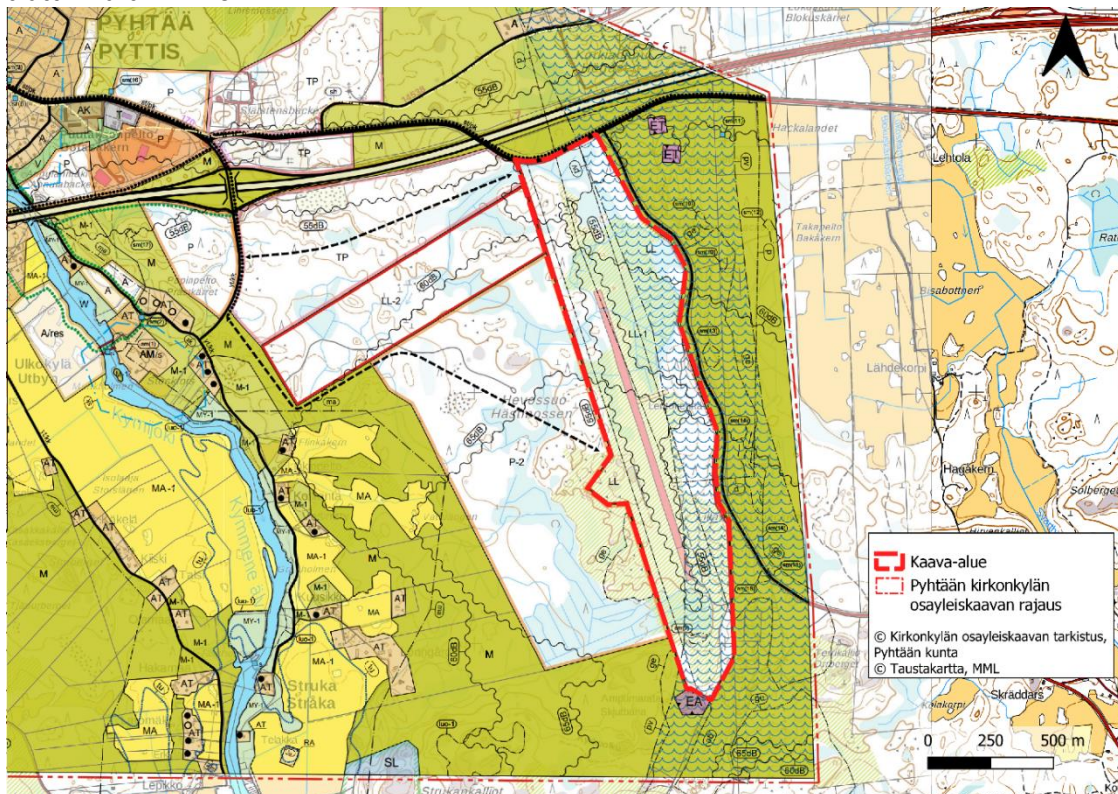
I landskapsplanen ges dessutom planeringsbestämmelser som berör hela landskapet. Av dessa berörs planeringsområdet av följande bestämmelser:

*Förutsättningarna att använda system som grundar sig på förnybar energi bör utredas i den mera detaljerade områdesplaneringen.*

*Vid planeringen av områdena skall man se till att verksamheten inte i sig eller i samverkan med andra projekt och planer förorsakar i området, som hör till nätverket Natura 2000 eller som statsrådet har föreslagit att införlivas i nätverket, sådana skadliga konsekvenser eller störningar, som betydligt försämrar de naturvärden för vars skydd området har införlivats i eller som avses bli införlivat i nätverket Natura 2000. I mer detaljerad planering skall man ta hänsyn till kända fornlämningar. De nyaste uppgifterna ska kontrolleras med museimyndigheten.*

### Generalplaner

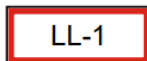
I planeringsområdet gäller revideringen av delgeneralplanen för Pyttis kommuns kyrkby. Planen har trätt i kraft 12.1.2022.



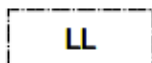
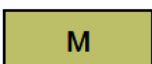
*Bild 10. Utdrag från kartan för revideringen av delgeneralplanen för Pyttis kommuns kyrkby. Planeringsområdets ungefärliga gränser visas med röd streckad linje.*

3.2.2023

I den gällande generalplanen med rättsverkningar har följande planbeteckningar anvisats till planeringsområdet:

**LENTOLIIKENTEEN JA SIIHEN LIITTYVIEN TOIMINTOJEN ALUE.**

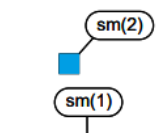
Alueella sijaitsee lentokoneiden liikennealue. Alueelle voidaan rakentaa lentoliikennettä palvelevia rakennuksia, rakenteita ja muita toiminnan edellyttämiä alueita. Alueella voidaan myös toteuttaa tarpeelliset liikennealueet, alueen toimintoihin liittyviä yhdyskuntateknisen huollon alueita sekä palvelu- ja toimistotiloja. Ennen rakennusluvan myöntämistä on alueella laadittava tarkempi yleissuunnitelma maankäytöstä.

**LENTOTOIMINTAAN LIITTYVIEN RAKENNUSTEN RAKENNUSALUE.****MAA- JA METSÄTALOUSVALTAINEN ALUE.**

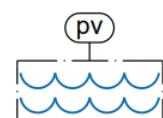
Alue on tarkoitettu pääasiassa maa- ja metsätalouden harjoittamiseen. Haja-asutusluonteinen rakentaminen on sallittu.

**MELUALUE.**

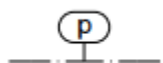
Likimääräinen melualue. Mikäli alueelle suunnitellaan sijoitettavaksi uusia melulle herkkiä toimintoja, tulee asema-kaavoituksessa tai rakennussuunnittelussa ottaa huomioon melun torjunta siten, että valtioneuvoston päätöksen mukaiset ohjearvot eivät ylitä sisätiloissa eikä oleskeluun tarkoitetuilla ulko- ja leikkialueilla.

**SUOJELU-/MUINAISMUISTOKOHDE.**

Muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäänös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevat maankäyttösuunnitelmat on lähetettävä Museovirastoon lausuntoa varten. Suluissa oleva numeroindeksi viittaa selostuksen kohdeluetteloon.

**TÄRKEÄ TAI VEDENHANKINTAAN SOVELTUVA POHJAVESIALUE.**

Pohjavesialueella tapahtuvaa toimintaa ja rakentamista rajoittaa pohjaveden pilaamiskielto YSL 17 §, maaperän pilaamiskielto YSL 16 § ja VL 3 luvun 2 § vesitaloushankkeen yleinen luvanvaraisuus. Alueen suunnittelussa tulee varmistaa, että pohjaveden laatu ja määrällinen tila ei heikenny.

**POHJAVEDEN OTTAMON KAUKOSUQJAVYÖHYKE.**

Alueen tarkemmassa suunnittelussa ja maankäytössä tulee huomioida vedenottamon suojaluopäätös.

I planeringsområdet gäller dessutom den strategiska etappgeneralplanen för Kotka–Fredrikshamsregionen 2040. För Pyttis kommuns del har planen godkänts som en strategisk plan med rättsverkningar för markanvändningen 10.9.2018.

3.2.2023

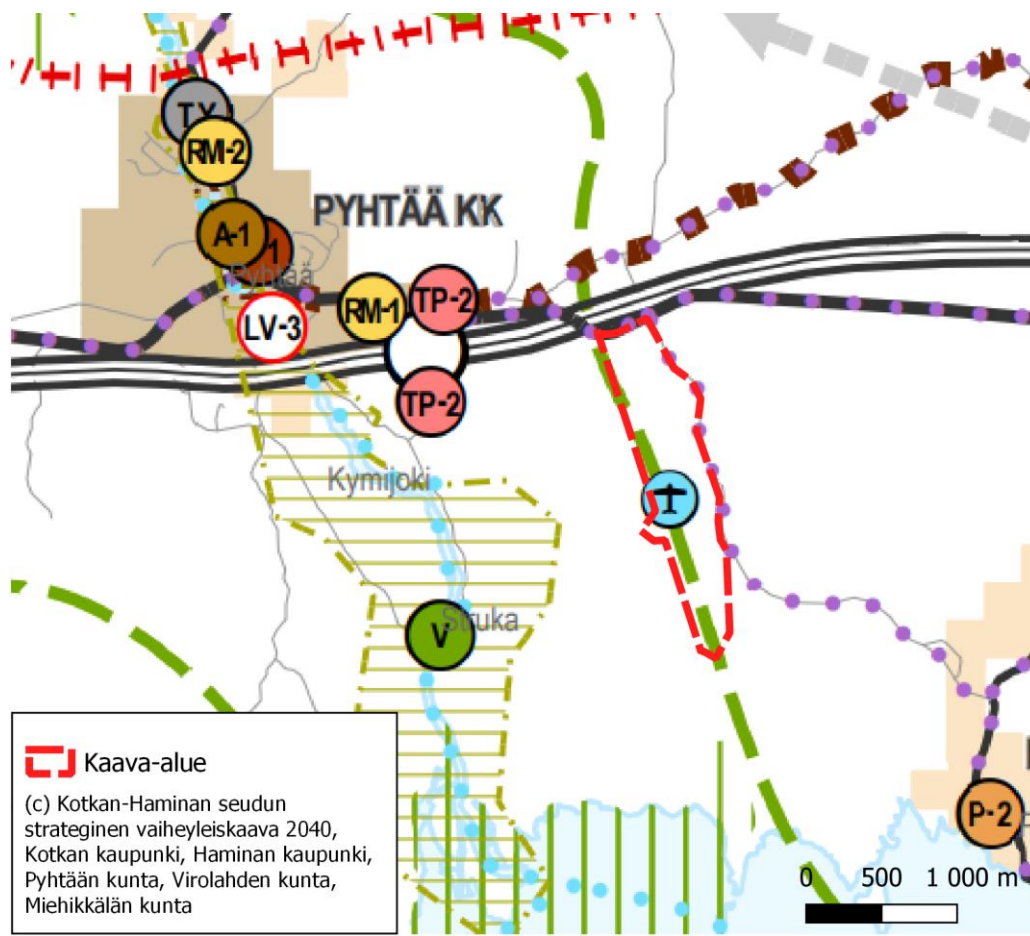






Bild 11. Utdrag ur den strategiska etappgeneralplanen för Kotka–Fredrikshamsregionen 2040. Planeringsområdets ungefärliga gränser visas med röd streckad linje.

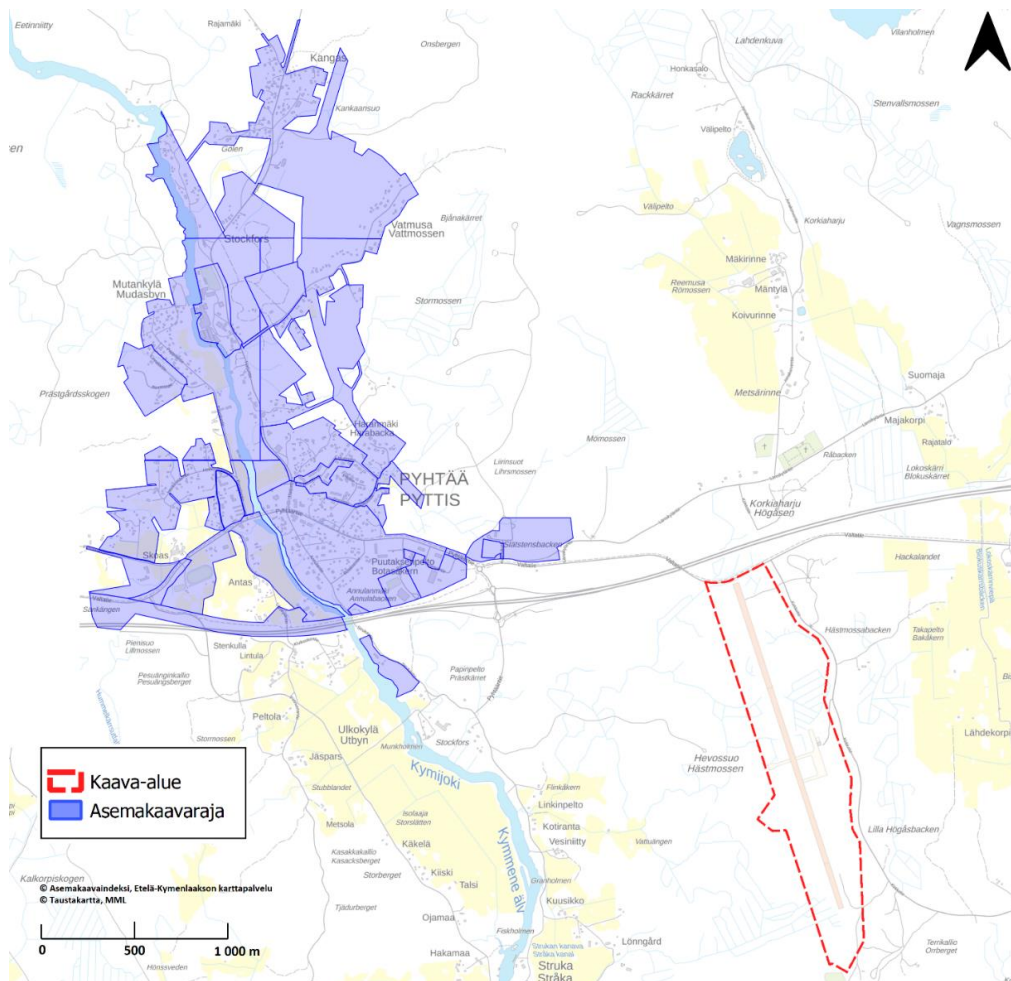
I generalplanen har följande planbeteckningar anvisats till planeringsområdet:

-  Flygplatsområde.
-  Målområde för utveckling av turism och rekreation (utanför centrumområden).
-  Riksväg/stamväg
-  Regional led för långfärdscyklning.

3.2.2023

### Detaljplan

I planområdet finns inga gällande detaljplaner. Det närmaste detaljplanerade området ligger på cirka 800 meters avstånd i nordväst, i kyrkbyns industriområde.



*Bild 12. Detaljplanerade områden. Källa: Södra Kymmenedalens karttjänst. Planeringsområdets gränser visas med röd streckad linje.*

### Byggnadsordning

Pyttis kommuns byggnadsordning trädde i kraft 1.5.2019.

### Baskarta

Som baskarta används Pyttis kommuns numeriska baskarta.

3.2.2023

### Utredningar och konsekvenser som ska bedömas

I samband med utarbetandet av detaljplanen görs en bedömning av planens centrala konsekvenser i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Som grund för bedömningen används tillgängliga utgångsuppgifter och utredningar, undersökningar som görs vid behov under planprocessens gång samt ställningstaganden från myndigheter och andra intressenter. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas. Vid bedömningen av konsekvenserna undersöks planens konsekvenser för den befintliga situationen.

*Konsekvenserna bedöms i enlighet med 9 § MBL och 1 § MBF. Utredningarna ska innehålla tillräckliga uppgifter för att det ska vara möjligt att bedöma vilka betydande direkta och indirekta konsekvenser genomförandet av planen har för*

- 1. människornas levnadsförhållanden och livsmiljö,*
- 2. jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet,*
- 3. växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna,*
- 4. områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken;*
- 5. stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön;*
- 6. utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.*

Konsekvensbedömningen är en del av planprocessen. De konsekvenser som ska utredas definieras noggrannare i takt med att planläggningen framskrider. Konsekvenserna undersöks för hela det område där planen kan bedömas orsaka väsentliga konsekvenser.

I samband med uppdateringen av delgeneralplanen för kyrkbyn gjordes följande utredningar som för sin del även fungerar som utgångsmaterial för planeringen av den här detaljplanen:

- Arkeologisk inventering för uppdateringen av delgeneralplanen för Pyttis kyrkby 2017 och 2019 (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy)
- Naturutredning för delgeneralplanen för Pyttis kyrkby (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 10.1.2019)

Dessutom har följande utredningar gjorts för flygplatsområdet:

- Modellerings av ljudnivåer (Windcraft Oy 14.4.2017)
- Flygplatsen i Pyttis: konsekvenser för Naturaområdena och övriga naturvärden och grundvattnet (FCG 28.5.2017)
- Hästmossen, arkeologisk utgrävning (Heilu Oy, 1.10.2021)

I samband med denna detaljplanering utarbetas även en trafikutredning som bifogas materialet från förslagsskedet.

3.2.2023

---

## 4 Detaljplaneringens skeden

### 4.1 Behov av detaljplanering

Markägarens syfte är att fastställa placeringen av konstruktioner som betjänar flygplatsverksamheten i flygplatsområdet och att skapa förutsättningar att utveckla området och skapa mångsidigare funktioner som stöder sig på flygplatsen.

### 4.2 Inledning av planering och därtill anknutna beslut

Detaljplaneringen av flygplatsen har inletts genom kommundirektörens beslut 8.3.2022 3/2022 §. Planeringsbehovslösningar har sökts för flygplanshangarer som förutsätts av verksamheten i planeringsområdet.

### 4.3 Deltagande och samarbete

#### 4.3.1 Intressenter

Intressenter i planändringsprocessen är enligt 62 § i MBL områdets markägare samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas avsevärt av planen. Intressenter är även de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen. Intressenterna har rätt att få information om att planläggningen inletts, delta i beredningen av planen, bedöma planens konsekvenser och framföra sina åsikter om planen. Intressenterna har möjlighet att framföra en skriftlig anmärkning mot planförslaget. Planprojektets intressenter är åtminstone följande:

- fastighetsägare i planområdet
- de vars boende, arbete eller andra förhållanden kan påverkas avsevärt av den aktuella planen
- myndigheter inom sådana branscher som behandlas i planeringen:
  - Traficom
  - Pyttis kommuns förvaltningsområden
  - NTM-centralen i Sydöstra Finland
  - Kymmenedalens förbund
  - Kymmenedalens räddningsverk
  - Försvarsmakten
  - Gränsbevakningsverket
- Sammanslutningar vars områden behandlas i planeringen:
  - sammanslutningar som representerar invånarna, såsom hembygds- och invånarföreningar och byalag
  - sammanslutningar som representerar ett visst intresse eller en viss befolkningsgrupp, såsom naturskydds- och byggnadstraditionsföreningar, skogsvårdsföreningar, viltvårdsföreningar
  - aktörer inom luftfarten
  - sammanslutningar som representerar näringsidkare och företag
  - läroanstalter och forskningsorganisationer som är verksamma i området



3.2.2023

- andra lokalt eller regionalt verksamma sammanslutningar
- sammanslutningar eller företag som sköter specialuppgifter, såsom energi- och vattenverk

#### 4.3.2 Anhängiggörande

Detaljplaneringen av flygplatsen har inletts på markägarens begäran, genom kommundirektörens beslut 8.3.2022 3/2022 §.

#### 4.3.3 Deltagande och växelverkan

Intressenterna har möjlighet att ta ställning till planutkastet och -förslaget under den period de är framlagda.

Planutkastet har varit framlagt 1.12–21.12.2022. Den respons som lämnats in om utkastet under framläggandet samt planläggarens bemötanden har sammanställts som bilaga till beskrivningen.

Planförslaget var framlagt 23.2–24.3.2023. Den respons som lämnades in på planförslaget under framläggandet och planläggarens bemötanden har sammanställts som bilaga till planbeskrivningen.

#### 4.3.4 Myndighetssamarbete

Utlåtanden om planutkastet och -förslaget begärs från myndigheterna. Dessutom ordnas samråd vid behov.

### 4.4 Detaljplanens mål

#### 4.4.1 Mål som uppställts av kommunen

Syftet med detaljplaneringen är att fastställa placeringen av byggnader och konstruktioner som betjänar flygplatsverksamheten i det verksamma flygplatsområdet och att skapa förutsättningar att utveckla området och skapa mångsidigare funktioner som stöder sig på flygplatsen.

Pyttis kommuns mål är att göra kommunens servicebehov mångsidigare och att förbättra den regionala tillgängligheten, turismen och näringslivet.

#### 4.4.2 Mål som härletts från planeringssituationen

Planeringsområdet ligger i vattenvårdens verksamhetsområde. Den befintliga kommunaltekniken och infrastrukturen utnyttjas.

I landskapsplanen och generalplanen anvisas planeringsområdet som område för flygtrafik samt som område för flygtrafik och därtill anslutna funktioner och byggnader som ansluter till flygverksamheten. Detaljplanen stämmer överens med landskapsplanen och generalplanen. I detaljplanen beaktas områdets läge delvis i ett grundvattenområde och möjligheter till användning av förnybar energi.

#### 4.4.3 Mål som härletts från områdets förhållanden och egenskaper

Terrängformerna i planeringsområdet är huvudsakligen jämna. I området finns inga områden som är viktiga med tanke på naturens mångfald. Planeringsområdet är en del av ett grundvattenområde som

3.2.2023

---

är viktigt med tanke på vattenförsörjningen. Utgångspunkten för planeringen och det huvudsakliga syftet är att byggandet och verksamheten i området inte orsakar skada för grundvattnets kvalitet eller mängd.

#### 4.4.4 Mål som uppkommit under planprocessen och precisering av dem

##### 4.4.4.1 Respons på programmet för deltagande och bedömning

###### NTM-centralen i Sydöstra Finland

- Beträffande grundvatten ska det utfärdas tillräckliga bestämmelser för att säkerställa grundvattenskyddet och bedöma konsekvenserna av markanvändningen. Vattenvårdens mål ska beaktas i planeringen av markanvändningen i området. Tillräckliga bestämmelser ska utfärdas för dagvatten.
- Vid planeringen ska konsekvenser som skjutbaneverksamheten på den södra sidan av området orsakat för jordmånen i planeringsområdet utredas och beaktas.

###### Kymmenedalens förbund

- Ber att landskapsplanens beteckningar kompletteras.

###### Välfärdsnämnden

- Inget att anmärka. När verksamheten växer ska säkerheten beaktas längs vägar där elever rör sig.

###### Tekniknämnden

- Inget att anmärka.

###### Kymen Vesi Oy

- Servitutområden för stomlinjer ska markeras i planeringsområdet.
- Hanteringen av dagvatten ska beaktas vid planläggningen. Dräneringsvatten får inte avledas till avloppet.

###### Metsänhoitoyhdistys Kymenlaakso (Skogsvårdsföreningen Kymmenedalen)

- Inget att anmärka.

###### Finlands naturskyddsförbund

- Konstaterar att byggandet av flygplatsen har inletts 2016. Byggandet av flygplatsen har påbörjats utan lagstadgad planläggning.

###### Traficom:

- Inom gränserna för det LL-område som ska anges i planen ska alltför detaljerad placering av byggnadsmassor undvikas. För att säkerställa flygsäkerheten och flygplatsens användbarhet ska det beredas utrymme att uppföra byggnader och konstruktioner så att deras placering kan planeras i enlighet med berörd flygfartsbestämmelse utan att flygsäkerheten äventyras.

3.2.2023

---

## 5 Beskrivning av detaljplanen

### 5.1 Planens struktur

Genom planen bildas ett område för flygplats (LL) i området för en befintlig startbana. I området är det tillåtet att anlägga start- och landningsbanor och skyddsområden till dem. Till den östra och västra sidan av LL-området anvisas kvartersområden för flygtrafik och därtill anknutna funktioner (LL-1 och LL-2). Mellan Kyrkvägen och LL-1-området anvisas ett skyddsgrönområde (EV). Landskapsvårdsåtgärder kan vidtas i skyddsgrönområdet. I området är det tillåtet att placera friluft- och rekreationsleder samt konstruktioner som betjänar sådana.

3.2.2023

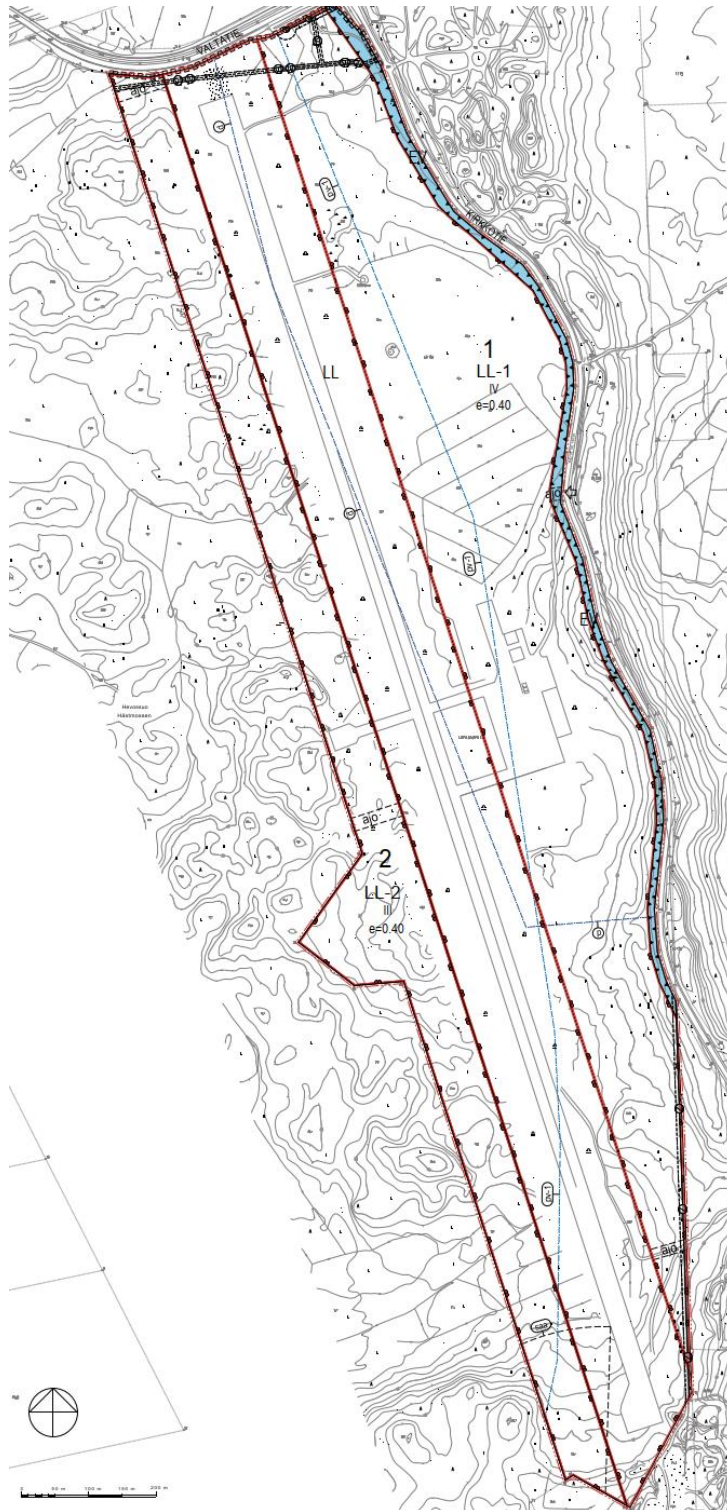


Bild 13. Utdrag ur detaljplanekartan.

3.2.2023

## 5.2 Dimensionering och områdesreserveringar

Det område som ska planläggas har en areal på cirka 88,48 hektar.

I tabellen nedan framkommer arealerna för områdesreserveringarna samt deras byggrätt i kvadratmeter våningsyta och exploateringstal.

### Områdesreserveringar:

Områdesreservering	Areal [ha]	Våningsyta [m <sup>2</sup> vy]	Effektivitet [e]
EV	1,9924	0	0
LL	32,672	0	0
LL-1	35,5577	142,231	0,4
LL-2	18,2548	73,019	0,4
-----			
Totalt	88,4769	215250	0,24

### 5.2.1 Kvartersområden

#### Kvartersområde för flygtrafik och därtill anslutande funktioner (LL-1)

I området är det tillåtet att bygga hangar-, terminal-, utställnings-, kontors-, teknik-, service-, lager- och affärsbyggnader som betjänar flygverksamheten samt industribyggnader som inte orsakar störningar för miljön. I området är det dessutom tillåtet att bygga restaurang- och caféutrymmen samt andra utrymmen som betjänar turism och fritid samt inkvarteringsutrymmen som betjänar flygplatsen och turismen. I området tillåts även bostadsbyggnader som betjänar flygplatsens jourverksamhet.

LL-1-kvartersområdets areal är 35,5577 m<sup>2</sup>. Exploateringstalet har fastställts till e=0.4, vilket innebär en byggrätt på 142,231 m<sup>2</sup>vy. Våningstalet har fastställts till IV (fyra).

#### Kvartersområde för flygtrafik och därtill anslutande funktioner (LL-2)

I området är det tillåtet att bygga hangar-, terminal-, utställnings-, kontors-, teknik-, service-, lager- och affärsbyggnader som betjänar flygverksamheten samt industribyggnader som inte orsakar störningar för miljön. I området är det dessutom tillåtet att bygga restaurang- och caféutrymmen samt andra utrymmen som betjänar turismen och fritiden samt inkvarteringsutrymmen som betjänar flygplatsen och turismen. I området tillåts även bostadsbyggnader som betjänar flygplatsens jourverksamhet.

I kvartersområdet tillåts även placering av distributionsställen för bränsle.

Grundvattenområdenas gränser ska beaktas vid placeringen av distributionsstationerna för bränsle. Distributionsstationer för bränsle får inte placeras i grundvattenområdet.

LL-2-kvartersområdets areal är 18,2548 m<sup>2</sup>. Exploateringstalet har fastställts till e=0.4, vilket innebär en byggrätt på 73 019 m<sup>2</sup>vy. Våningstalet har fastställts till III (tre).

3.2.2023

## 5.2.2 Övriga områden

### Flygplatsområde (LL)

Det befintliga området för startbanan anvisas som område där det är tillåtet att bygga startbanor och säkerhetsområden för dem.

### Skyddsgrönområde (EV)

Ett skyddsgrönområde (EV) har anvisats mot Kyrkvägens kant. Skyddsgrönområdena skiljer åt kvarteret från Kyrkvägen och bildar ett insynsskydd mot flygtrafikområdet. Området har en areal på 19 924 m<sup>2</sup>. Landskapsvårdsåtgärder kan vidtas i skyddsgrönområdet. I området är det tillåtet att placera frilufts- och rekreationsleder samt konstruktioner som betjänar dessa.

Till skyddsgrönområdet anvisas en riktgivande körförbindelse till flygtrafikområdet.

## 5.2.3 Kommunalteknik

I fastighetens område finns kommunalteknik och det finns anslutningsberedskap till den.

Infrastruktur som behövs i området (vattentjänstnät, elnät, interna förbindelser mm.) kommer att byggas i planeringsområdet i samband med genomförandet.

I planen anvisas Kymmene Vesis rör som finns i området som delar av området som reserveras för en underjordisk ledning (vattenledning (vj) och avlopp (jv)). Ellinjerna i området har anvisats som delar av ett område som reserverats för ledning (z). Vattenledningar och elledningar finns i den norra delen av planeringsområdet.

Trafiken i området leds från anslutningen till E18, via riksväg 170 och Kyrkvägen till den befintliga vägen till flygplatsen.

I detaljplanen anvisas inga nya gatuområdena. Flygplatsvägen fungerar som infartsväg till flygplatsens hangarområde och den anvisas i planen som en riktgivande körförbindelse. Till den västra sidan av fastigheten reserveras en anslutning via Hästkärrsvägen till bränsledistributionsområdet. I den norra delen av det område som ska planläggas anvisas ett anslutningsförbud till riksväg 170. Anslutningsförbudet sträcker sig även till en del av Kyrkvägen.

Till fastigheten finns en anslutning enligt jordregistret som går via Hästkärrsvägen direkt via anslutningen till E18 och Stråkvägen. För den nya områdesanslutningen anvisas en reservering i detaljplanen som en riktgivande anslutning. I takt med att markanvändningen i den västra delen av området blir den västra anslutning en viktig infartsförbindelse till flygplatsens område.

En översiktsplan för VVS har utarbetats för området. I planen tas ställning till kommunalteknik och dagvatten. Översiktsplanen preciseras i takt med att planeringen framskrider.

## 5.2.4 Allmänna bestämmelser

Genom konstruktionerna till kontorsutrymmena och motsvarande arbetsutrymmen ska det säkerställas att bullernivån inomhus inte överskrider riktvärdena enligt statsrådets beslut 993/1992. För kontorsutrymmen är riktvärdet 45 dB dagtid och för samlingsutrymmen 35 dB dagtid. I inkvarteringsutrymmen får bullernivån inomhus inte överskrida riktvärdet på 35 dB dagtid eller riktvärdet på 30 dB nattetid.

## 3.2.2023

Det är möjligt att uppföra ett konstruerat staket runt flygplatsen.

Byggnaderna ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet.

I området är det tillåtet att placera parktransformatorer och andra samhällstekniska konstruktioner samt byggnader och konstruktioner som är nödvändiga med tanke på luftfartens säkerhet och regelbundenhet.

Höjdbegränsningar som beror på gränssytor för flyghinder ska beaktas vid genomförandet av området.

En mer detaljerad plan för hantering av dagvatten på området ska lämnas in i samband med bygglovet.

Vid hanteringen av dagvatten ska gällande lagstiftning, miljöskyddsbestämmelser, miljötillstånd och skyddsområdesbeslutet för vattentäkten beaktas.

Tillräckliga synlighetsområden ska säkerställas i korsningsområden.

I parkeringsområden ska dagvatten avledas till dagvattenfördröjning och -infiltrering via oljeavskiljning.

I kvartersområdenas obebyggda områden ska helt genomsläpplig ytbeläggning främjas. Alternativt ska områdena bibehållas i naturligt tillstånd.

I området är det tillåtet att placera anordningar för produktion av solceller på byggnadernas tak och fasader samt på obebyggda områden.

För området ska reserveras sådana parkerings- och väntezoner som förutsätts för trafik och arbetsplatstrafik och som är tillräckliga med tanke på verksamheten.

Antalet parkeringsplatser fastställs separat för varje bygglov.

Med stöd av 91 § i MBL överförs ansvaret för genomförandet av området till markägaren eller innehavaren.

#### 5.2.5 Service

Närservicen i området ligger på cirka 2 kilometers avstånd vid E18-anslutning 70 där det finns en ABC-station och Aeronautica Arena som erbjuder restaurang-, mötes- och evenemangsutrymmen. I byggnaden finns också en vindtunnel och ett område för inomhussurfning. Servicen i Pyttis kyrkby ligger på cirka 3 kilometers avstånd.

#### 5.2.6 Miljöstörningar

De konsekvenser som orsakas av flygverksamheten i området har bedömts och fastställts i miljötillståndet som beviljats av Kotka miljöcentral 21.9.2017/protokollutdrag Nr Ympla 7/2017. Miljötillståndet är lagkraftvunnet.

Planläggningsområdet ligger delvis i när- och fjärrskyddszonen för Högåsens vattentäkt och delvis i ett grundvattenområde. Bestämmelser om grundvattenskydd vid byggande ingår i miljötillståndet för flygplatsen och beaktas även i byggloven. Gränserna för grundvattenområdet har markerats med pv-1-beteckning (viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt). I området är det förbjudet att vidta byggnadsåtgärder eller placera funktioner som äventyrar grundvattnets kvalitet eller mängd. Byggande eller annan

## 3.2.2023

verksamhet i området får inte orsaka skadlig sänkning av grundvattennivån. I området begränsas byggandet av vattenlagen och miljöskyddslagens förbud mot förorening av grundvatten. Verksamheten får inte omfattas av en risk för markförorening.)

Avgränsningen av vattentäktens fjärrskyddszon har markerats med p-beteckning (vid den mer detaljerade planeringen och markanvändningen i området ska beslutet om vattentäktens skyddsområde beaktas.).

Skjutbaneverksamhet har utövats på en fastighet som gränsar till området på den södra sidan. Banan är en trappbana, vilket innebär att det på grund av verksamhetens art är möjligt att hagel som använts för skjutning även har spridits till planeringsområdet. Vid banan har skjutriktningen varit mot nordväst. I den utredning som funnits som bilaga (bilaga A) till miljötilståndet för skjut-banan presenteras skjutbanans influensområde som även delvis sträcker sig till det område som ska planläggas. På 300 meters radie från skjutplatsen anvisas behov av markundersökning i området (saa). Behovet av att undersöka marken i området har markerats med ett område som är större än den sektor för skjutbanans influensområde som använts i utredningen i bilagan till miljötilståndet.

### 5.3 Planens konsekvenser

Vid konsekvensbedömningen bedöms de betydande konsekvenser som orsakas av planen på förhand. Vid konsekvensbedömningen jämförs planens konsekvenser med nuläget. Om en plans konsekvensbedömning föreskrivs i markanvändnings- och bygglagen och -förordningen, 9 § MBL och 1 § MBF.

Bedömningen av planens konsekvenser har gjorts som expertbedömningar baserat på gjorda utredningar och områdets nuläge.

#### 5.3.1 Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö

De konsekvenser som uppstår när detaljplanen genomförs uppkommer på grund av byggnadsverksamhet och eventuellt ökad trafikmängd. De eventuella miljöstörningar som uppstår under byggnadsarbetena och som omfattas av buller och vibrationer, sträcker sig huvudsakligen till den omedelbara närheten av det område som ska planläggas. Den närmaste bebyggelsen finns på cirka en kilometers avstånd, vilket innebär att genomförandet av planen inte bedöms ha några betydande konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och miljön i närheten.

I närheten av planområdet ligger riksväg 7 som orsakar konsekvenser för miljön. Genomförandet av planen bedöms inte ha någon betydande ökande effekt på befintliga miljöstörningar.

Planändringen orsakar inga konsekvenser för det befintliga byggnadsbeståndet. Genomförandet av planen förutsätter inte att befintliga byggnader rivs. Planen förtätar tätortsstrukturen och det planerade byggandet lämpar sig för området.

#### 5.3.2 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet

Verksamheten i området orsakar ingen risk för förorening av mark eller grundvatten. Det område som ska planläggas ligger delvis i ett grundvattenområde. Beläggningen av marken i flygplatsområdet minskar den mängd grundvatten som bildas. Bränslehanteringen, bekämpningen av halka och olyckor



3.2.2023

i anslutning till flygverksamheten kan orsaka risker för grundvattenreserverna. Områden för bränslehantering anvisas utanför grundvattenområdet. I planen utfärdas allmänna bestämmelser för grundvattenområdena, och verksamheten i området får inte orsaka risker för grundvattnets kvalitet eller mängd.

De bränslemängder som används vid flygplatsens verksamhet är små jämfört med till exempel de bränslemängder som används i vägtrafiken. Särskild uppmärksamhet fästs vid övervakning och underhåll av flygfartyg, och distributionsställena för bränsle ska byggas i enlighet med förordningar och bestämmelser. I sin helhet bedöms de risker för grundvattnet som orsakas av den verksamhet som möjliggörs genom planen vara lindriga.

Det byggande som möjliggjorts i planen ökar mängden av ogenomsläpplig yta och dagvattenflödena från området. I planen utfärdas en allmän bestämmelse enligt vilken det ska presenteras en mer detaljerad plan för hanteringen av dagvatten i samband med bygglovet. Dagvatten från parkeringsområdena ska avledas till fördröjning och infiltrering via oljeavskiljning.

### 5.3.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

I det område som ska planläggas finns inga naturskyddsområden eller objekt som ingår i skyddsprogram. Planen försvagar inte naturens mångfald. I nuläget består området av avverkad skog med startbaneområden och byggnader som anknuter till flygplatsens verksamhet. I samband med utredningarna har inga betydande naturvärden konstaterats i området. Genomförandet av planen bedöms inte orsaka några betydande konsekvenser för växt- eller djurarter, naturens mångfald eller naturresurserna.

### 5.3.4 Konsekvenser för Naturaområdena

Om Naturbedömning bestäms i 65 § och 66 § i naturvårdslagen. Enligt den första bestämmelsen (65 §) får ett projekt eller en plan antingen i sig eller i samverkan med andra projekt inte betydligt försämra de naturvärden på grund av vilka området införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000. Denna förpliktelse berör även ett projekt utanför Naturaområdet om det är sannolikt att det orsakar avsevärda skadliga konsekvenser som sträcker sig till området.

Bedömningen av Natura-konsekvenser koncentreras till naturtyper eller arter som skyddet av Naturaområdet baserar sig på. Naturvärdena framkommer på Natura-blanketterna och består av följande:

- Naturtyper i SAC-områden som ingår i bilaga I till habitatdirektivet eller
- Naturtyper i SAC-områden som ingår i bilaga II till habitatdirektivet eller
- Fågelarter i SPA-områden som ingår i bilaga I till fågeldirektivet eller
- Sådana flyttfågelarter i SPA-områden som avses i artikel 4.2 i fågeldirektivet.

I SAC-områden riktas bedömningen endast till naturtyper och arter som nämns i skyddsgrunderna för området. I SPA-områden riktar sig bedömningsskyldigheten inte till naturtyper eller arter som ingår i habitatdirektivets bilaga II, även om de skulle ha nämnts på Natura-datablanketten. På motsvarande sätt bedöms inte konsekvenser för arter i fågeldirektivet i SAC-områden.

I närheten av det område som ska planläggas finns två Naturaområden: Naturaområdet Sandnäsfjärden–Tysfjärden (FI0416007/SPA) ligger som närmast på under en kilometers avstånd söder om planområdet och något över 1,5 kilometer från den egentliga flygplatsen. Nästan samma område hör även

## 3.2.2023

till Naturaområdet Kymmene älv (FI0401001/SAC) som dessutom omfattar flera andra delområden: Ahvio-Kultaa-Hirvivuolle, Träskesmossen, Kymmeneborg, Langinkoski, Ritingsmossen, Sandnäsåsen-Skagsanden, Muhjärvi och Laajakoskenjärvi. Det tredje Naturaområdet, Abborrforsvikens Naturaområde (FI0416005 / SPA), ligger som närmast på över 6,5 kilometers avstånd från planområdet. De övriga Naturaområdena ligger betydligt längre bort.

### Konsekvenser för Sandnäs fjärdens–Tysfjärdens Naturaområde (FI0416007/SPA)

Grundet för skyddet av Sandnäs fjärdens–Tysfjärdens Naturaområde består av fåglar i bilaga I till fågeldirektivet samt flyttfågelarter som regelbundet använder området som rastområde (32 arter) (Tabell 1). Området omfattar delat till Kymmene älvs Pyttisgren, Tysfjärden utanför delat samt Sandnäs fjärden på den östra sidan av Skagsandens åsrygg. Fjärdsområdena ansluter till Finska viken genom smala sund. Sandnäs fjärden–Tysfjärdens vattenområde karaktäriseras av ett rikligt antal sjöfåglar. Området är även viktigt för sjöfåglarna under flytten och ruggningen. Arter som samlas i området under flytten är bl.a. gråhäger, sångsvan, sädgås, vigg, salskrake samt flera vadar- och måsararter samt tärnor. Brun glada, som är en utrotningshotad art, har häckat vid Sandnäs fjärden i början av 2000-talet. Även havsörn har häckat i området och utgör också en grund för skyddet av Naturaområdet.

Tabell 1. Grundet för skyddet av Sandnäs fjärdens–Tysfjärdens Naturaområde består av fåglar i bilaga I till fågeldirektivet samt flyttfågelarter som regelbundet förekommer i området (Eunis 2023).

Förklaringar av koderna: r = lokal, c = samlas, p = par och i = individ.

Art	Vetenskapligt namn	r/c	Min	Max	p/i
Skedand	<i>Anas clypeata</i>	r	2	5	p
Årta	<i>Anas querquedula</i>	r	2	5	p
Sädgås	<i>Anser fabalis</i>	c	0	25	i
Snatterand	<i>Anas strepera</i>	c	0	2	i
Gråhäger	<i>Ardea cinerea</i>	r	0	40	p
Gråhäger	<i>Ardea cinerea</i>	c	5	120	
Brunand	<i>Aythya ferina</i>	c	2	8	i
Brunand	<i>Aythya ferina</i>	r	0	5	p
Vigg	<i>Aythya fuligula</i>	c	30	180	i
Vigg	<i>Aythya fuligula</i>	r			
Salskrake	<i>Mergus albellus</i>	c	10	162	
Havsörn	<i>Haliaeetus albicilla</i>	c	1	6	
Rördrom	<i>Botaurus stellaris</i>	r	1	5	p
Brun kärrhök	<i>Circus aeruginosus</i>	r	1	1	honor
Brun kärrhök	<i>Circus aeruginosus</i>	c	1	5	i
Fiskgjuse	<i>Pandion haliaetus</i>	c	1	4	i
kornknarr	<i>Crex crex</i>	r	3	3	hanar
småfläckig sumphöna	<i>Porzana porzana</i>	r	1	1	hanar
Mindre sångsvan	<i>Cygnus columbianus bewickii</i>	c	6	10	i

## 3.2.2023

Sångsvan	<i>Cygnus cygnus</i>	c	51	100	i
Lärkfalk	<i>Falco subbuteo</i>	c	3	10	i
Lärkfalk	<i>Falco subbuteo</i>	r	2	2	p
Trana	<i>Grus grus</i>	r	3	3	p
Dvärgmåå	<i>Larus minutus</i>	r	11	50	p
Dvärgmåå	<i>Larus minutus</i>	c	10	80	i
Skrattmåå	<i>Larus ridibundus</i>	c	11	50	i
Skrattmåå	<i>Larus ridibundus</i>	r	51	100	p
Blåhake	<i>Luscinia svecica svecica</i>	c	6	10	i
Stenskvätta	<i>Oenanthe oenanthe</i>	r	1	5	p
Brushane	<i>Philomachus pugnax</i>	c	5	20	i
Gråhakedopping	<i>Podiceps grisegena</i>	r	1	5	p
Trastsångare	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	r	8	8	p
Höksångare	<i>Sylvia nisoria</i>	r	1	1	p
Törnskata	<i>Lanius collurio</i>	r	1	1	p
Skräntärna	<i>Sterna caspia</i>	r	1	5	p
Skräntärna	<i>Sterna caspia</i>	c	1	7	i
Fisktärna	<i>Sterna hirundo</i>	r	1	5	p
Fisktärna	<i>Sterna hirundo</i>	c	6	36	i
Grönbenå	<i>Tringa glareola</i>	r	1	5	p
Grönbenå	<i>Tringa glareola</i>	c	5	10	i
Rödbenå	<i>Tringa totanus</i>	c	6	10	i
Rödbenå	<i>Tringa totanus</i>	r	1	5	p
Svartsnåppå	<i>Tringa ochropus</i>	c	1	16	i

Sandnåsfjårdens–Tysfjårdens Naturaområde ligger som nårmast på över 1,5 kilometers avstånd från flygplatsen. De riktvråden för buller som berör naturskyddsområden (medelljudnivå <45 dB dagtid, < 40 dB nattetid) överskrids inte i Naturaområdet och de störånde bullereffekterna koncentreras i praktiken endast till fastighetens område. Den nårmaste kända boplatsern för havsörn ligger i området för Tysfjårdens, på cirka 2,9 kilometers avstånd från flygplatsen och de övriga kända havsörnsbona ligger på över 8,5 kilometers avstånd söder om flygplatsen. Det nårmaste kända fiskgjuseboet ligger på 1,5 kilometers avstånd söder om flygplatsen. Långre bort i Sandnåsfjårdens–Tysfjårdens område finns åven några andra boplatser för fiskgjuse. I området för Sandnåsfjårdens–Tysfjårdens finns åven en känd boplatser för den ytterst utrotningshotade och sårskilt skyddade bruna glådan. Avståndet till boplatsern år nåstan tre kilometer. Avståndet till stranden av det vattenområde som fungerar som rastområde för fåglar år som minst över 1,5 kilometer. De kända boplatserna för rovfågelarter och de rastområden för flyttfåglar som utgör grunden för skyddet av Naturaområdet ligger så långt från flygplatsen att sårskilt störånde buller inte stråcker sig ånda till bona i någon situation, utan ljuden från flygplanen blandas med övrigt bakgrundsbuller i omgivningen. I Naturaområdets omgivning förekommer redan i nulåget rikligt med mårnsklig verksamhet; mellan Naturaområdet och planområdet ligger en skjutbana och marktåktsområde och i Naturaområdet finns en farled som år i flitigt bruk. De störningar

## 3.2.2023

som uppstår genom dessa funktioner är sannolikt betydligt större än de störningar som orsakas av flygplatsen, men de fågelarter som förekommer i området har i någon mån vant sig vid dem. Flyghöjden och passeringsavståndet för flygplan som startar från och anländer till flygplatsen ligger betydligt längre bort än de nämnda funktionerna. Konsekvenserna lindras också av att Naturaområdet har markerats på flygplatsens ankomstkartor så att området kan undvikas.

Det rapporterade antalet kollisioner mellan fåglar och flygplan per år i Finland är endast cirka 100–150 (Nikolajef 2014). Cirka 75 procent av alla fågelkollisioner sker i den omedelbara närheten av flygplatsen, det vill säga inom några kilometers radie från flygplatsen. Upp till 90 procent av alla kollisioner sker medan flygplanet lyfter eller landar (Transport Canada 2004). Med beaktande av det årliga antalet flyg i Finland (ca 400 000–450 000 flygplan som lyfter och landar per år) är den kalkylerade risken för att ett sporadiskt plan ska kollidera med en fågel i genomsnitt endast cirka 0,05 procent (t.ex. 2011 registrerades 222 kollisioner och antalet flyg som lyfte och landade i hela Finland var cirka 420 000) (Nikolajef 2014). Flygverksamheten kan orsaka en liten kollisionsrisk för fågelarter som utgör grunden för skyddet av Sandnäs-fjärden–Tysfjärden, om de fågelarter som häckar eller vilar i området rör sig i närheten av flygplatsen eller om det sker flygverksamhet på låg höjd ovanför Naturaområdet. Naturaområdet ligger emellertid inte direkt på rutten för flyg som lyfter eller landar, och luftfarkoster som lyfter med en normal lyftgradient flyger över området på hög höjd, vilket innebär att risken för kollisioner med fåglar i Naturaområdet är väldigt liten. Kollisionsriskerna minskar även på grund av att de fågelarter som utgör grunden för skyddet av Naturaområdet huvudsakligen har en sådan ekologi och ett sådant beteende att de inte bedöms röra sig i omgivningen av flygplatsen under sin häckning. Arter som utgör grunden för skyddet observerades inte heller i området i samband med den naturutredning som utarbetats i samband med att Pyttis flygplats grundades (FCG 2017). Naturaområdet Sandnäs-fjärden–Tysfjärden ligger söder om planområdet, vilket innebär att arternas flyttstråk sannolikt inte heller ligger längs rutterna för flygplan som lyfter från eller landar på flygplatsen.

Av de arter som utgör grunden för skyddet av Naturaområdet kan främst födosökande havsörnar tidvis flyga också långt från sin boplat och söka föda även i fastlandsområdena. Flygstråken för de havsörnar och fiskgjusar som häckar i Pyttisområdet har observerats 2014 (FCG 2014). Baserat på uppföljningen koncentrerades rörelserna för de havsörnar som häckade i Pyttis till Sandnäs-fjärden och ganska tätt till kustområdena på den sydvästra och södra sidan av Pyttis. Baserat på de uppföljningar av rovfåglarnas flygstråk och flytt som gjorts i samband med delgeneralplanen för vindkraft i Pyttis (FCG 2014, Kotkansiipi 2012b och Kotkansiipi 2012c) ligger inga huvudflyttstråk eller kretsningsområden för flyttande rovfåglar i flygplatsens område. Kretsande havsörnar observerades upprepade gånger även bland annat i Mogenpörtområdet men inte längre in i inlandet. Flyttande kungsörnar observerades krets vid den östra stranden av Abborrforsviken på hösten innan de fortsatte över Abborrforsviken. På samma sätt uppförde sig även många fjällvråkar och ormråkar. På hösten begav sig också många fiskgjusar i väg för att flytta från Abborrforsvikens kanter och de kretsade i området för att nå en högre höjd innan de begav sig ut över havet. I området för flygplatsen eller i dess närhet gjordes däremot inga särskilda observationer av kretsningsområden för rovfåglar, och i området finns inte heller några backar eller klippområden som sträcker sig ovanför den övriga terrängen ovanför vilka termiker i teorin kunde bildas.

Den allmänna kollisionsrisken för fåglar minskar på grund av att hastigheten för allmänflyg, framför allt när de närmar sig flygplatsen, är betydligt lägre än till exempel med trafikflyg. Därför har fåglarna en tämligen god möjlighet att upptäcka och undvika ett flygplan som närmar sig. Kollisionsrisken är större hos snabba och tunga soldat- och civilflyg, men de hör inte till huvudanvändarna av Pyttis

## 3.2.2023

flygplats. Från små flygplan är även sikten över omgivningen god, vilket innebär att i synnerhet större fåglar kan upptäckas och undvikas i tid. I flygplatsområdet används inga tunga flygfarkoster som har en större kollisionsrisk.

Det finns inga kända fågelkollisioner eller nära ögat-situationer från området under flygplatsens verksamma tid. Den aktuella detaljplanen möjliggör placering av konstruktioner som betjänar flygplatsverksamheten i det verksamma flygplatsområdet och skapar förutsättningar att utveckla området och skapa mångsidigare funktioner som stöder sig på flygplatsen. Flygmängderna i området bedöms emellertid inte öka i den mån att eventuella kollisionsrisker för fåglar skulle öka märkbart jämfört med nuläget. Med beaktande av den typ av verksamhet som bedrivs vid Pyttis flygplats, avståndet till Naturaområdet och övriga ovan nämnda faktorer, har risken för att fåglar kolliderar med flygplan i sin helhet bedömts vara så små att de inte bedöms ha några konsekvenser för de fågelpopulationer som förekommer eller vilar i Naturaområdet. Baserat på detta förblir de negativa konsekvenserna för skyddsgrunderna för Naturaområdet Sandnäs fjärden–Tysfjärden och Naturaområdets sammanhåll-enhet sannolikt lindriga, och det finns inga behov av att göra en separat Naturbedömning i enlighet med 65 § i naturvårdslagen för projektet.

### Konsekvenser för Kymmene älvs Naturaområde (FI0401001/SAC)

Grunden för skyddet av Kymmene älvs Naturaområde är naturtyper (15 naturtyper) och arter (Tabell 2) som listas i habitatdirektivet. Skyddet av området baserar sig inte på några fågelarter.

De delområden till Naturaområdet som ligger närmast flygplatsen är Sandnäsåsen–Skagsanden och Sandnäs fjärden–Tysfjärden som ligger som närmast på under en kilometers avstånd från planområdet och på cirka 1,5 kilometers avstånd från flygplatsen. Träskesmossen ligger på över tre kilometers avstånd och Abborrforsviken som närmast på över 6,5 kilometers avstånd.

*Tabell 2. Naturtyper i habitatdirektivet som utgör grunden för skyddet av Kymmene älvs Naturaområde (FI0401001) (Eunis 2023).*

Naturtyp	Kod	Areal (ha)
Deltan	1130	640
Stora grunda vikar	1160	210
Rullstensåsar	1610	2
Humussjöar	3160	33
Naturliga större vattendrag av fenoskandisk typ	3210	3020
Högmossar	7110	40
Öppna svagt välvda mossar, fattigkärr, intermediära kärr och gungflyn	7140	40
Silikatrika bergytter	8220	0,07
Västlig taiga	9010	1
Lundar	9050	40
Barrskogar på eller i anslutning till rullstensåsar	9060	40
Trädklädda betesmarker av fenoskandisk typ	9070	3
Lövsumpskogar	9080	0,65
Skogbevuxna myrar	91D0	130

3.2.2023

Alluviala lövskogar som tidvis är översvämmade	910E	90
--	------	----

Vid sidan av naturtyper baserar sig skyddet av området på följande arter: flygekorre (*Pteromys volans*), utter (*Lutra lutra*), ävjepilört (*Persicaria foliosa*), spädnajas (*Najas tenuissima*), citronfläckad kärrtrollslända (*Leucorrhinia pectoralis*), kärrguldvinge (*Lycaena dispar*) och tjockskalig målarmussla (*Unio crassus*).

Eftersom projektet ligger på tillräckligt avstånd och de eventuella konsekvenser för ytvattnet som orsakas av planlösningen förebyggs i samband med de mer detaljerade planeringsskedena för området (se punkt 5.3.2), bedöms att över huvud taget inga konsekvenser riktas till de naturtyper eller livsmiljöerna för de arter (flygekorre, utter, ävjepilört eller spädnajas) som utgör grunden för skyddet av Naturaområdet. Baserat på detta finns det inga behov av att utarbeta en separat Naturabedömning enligt 65 § i naturvårdslagen för Kymmene älvs Naturaområde.

#### Konsekvenser för Abborrforsvikens Naturaområde (AFI0416005/SPA)

Abborrforsvikens Naturaområde är ett SPA-område som grundar sig på fågeldirektivet. Området ligger innanför Kymmene älvs Naturaområde som grundar sig på habitatdirektivet. Grundet för skyddet av området består av fåglar i bilaga I till fågeldirektivet samt flyttfågelarter som regelbundet använder området som rastområde (32 arter) (Tabell 3). På öarna och skären på området förekommer förutom måsar även ett mångsidigt bestånd av fastlandsfåglar. Sjöfågeln är den största och mest representativa gruppen av fåglar. De mest sällsynta arterna finns däremot bland fågelarter som gärna vistas i vassruggar. Abborrforsviken är ett viktigt rastområde under fåglarnas flytt. Arter som samlas i området är bl.a. storlom, brunand, vigg, salskrake och flera vadare. I den sydöstra delen av området gränsar ett båthamnsområde till fågelvattnet och inom gränserna i älvens delta går en farled. Strax norr om Abborrforsviken går motorväg E18 (Riksväg 7). På den östra stranden, på en del som inte hör till avgränsningen av skyddsområdet, finns många fritidsbostäder. Det finns också en del byggnader på den västra stranden, men eftersom området är svårframkomligt och snårigt är det till största delen väldigt lugnt.

Tabell 3. Grundet för skyddet av Abborrforsvikens (FI0416005) Naturaområde består av arter i bilaga I till fågeldirektivet samt flyttfågelarter som regelbundet förekommer i området (Eunis 2017). Förklaringar av koderna: r = lokal, c = samlas, w = övervintrar, p = par och i = individ.

Art	Vetenskapligt namn	r/c/w	Min	Max	p/i
Smålom	<i>Gavia stellata</i>	c	0	1	i
Storlom	<i>Gavia arctica</i>	c	0	92	i
Smådopping	<i>Tachybaptus ruficollis</i>	c	0	1	i
Trastsångare	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	r			
Kungsfiskare	<i>Alcedo atthis</i>	w			
Skedand	<i>Anas clypeata</i>	r			
Skedand	<i>Anas clypeata</i>	c	0	2	i
Brunand	<i>Aythya ferina</i>	r			p
Brunand	<i>Aythya ferina</i>	c	2	16	i
Vigg	<i>Aythya fuligula</i>	r			
Vigg	<i>Aythya fuligula</i>	c	10	2	i

## 3.2.2023

Rördrom	<i>Botaurus stellaris</i>	r	0	2	p
Gråhäger	<i>Ardea cinerea</i>	c	1	4	i
Brun kärrhök	<i>Circus aeruginosus</i>	r			
Brun kärrhök	<i>Circus aeruginosus</i>	c	1	2	i
Mindre sångsvan	<i>Cygnus columbianus bewickii</i>	c			
Sångsvan	<i>Cygnus cygnus</i>	c	2	8	i
Lärkfalk	<i>Falco subbuteo</i>	r			
Pilgrimsfalk	<i>Falco peregrinus</i>	c	0	1	i
Mindre flugsnappare	<i>Ficedula parva</i>	r			
Trana	<i>Grus grus</i>	r	2	6	p
Brushane	<i>Calidris pugnax</i>	c	0	8	i
Svartsnäppa	<i>Tringa erythropus</i>	c	0	2	i
Rödbena	<i>Tringa totanus</i>	c	0	1	i
Grönben	<i>Tringa glareola</i>	c	0	9	i
Dvärgmå	<i>Larus minutus</i>	r			
Dvärgmå	<i>Larus minutus</i>	c	1	5	i
Skrattmå	<i>Larus ridibundus</i>	c	0	2	i
Salskrake	<i>Mergus albellus</i>	c	7	38	i
Havsörn	<i>Haliaeetus albicilla</i>	c	1	3	i
Fiskgjuse	<i>Pandion haliaetus</i>	c	1	2	i
Gråspett	<i>Picus canus</i>	c	0	1	i
Småfläckig sumphöna	<i>Porzana porzana</i>	r			
Skräntärna	<i>Sterna caspia</i>	c	0	2	i
Fisktärna	<i>Sterna hirundo</i>	c	0	3	p
Strömstare	<i>Cinclus cinclus</i>	c	1	2	i

Abborrforsvikens Naturaområde ligger på så långt avstånd (som närmast 6,5 km) från planområdet att det bedöms att endast lindriga konsekvenser riktas till fåglarna när planlösningen genomförs. De störningar som orsakas av de nuvarande funktionerna i närheten (bl.a. buller från motorvägen, båtar som rör sig längs farleden samt strandbebyggelsen) är betydligt större jämfört med de konsekvenser som orsakas av verksamheten på den avlägsna flygplatsen. Dessutom blandas bullret från flygplanen ihop med det övriga bakgrundsbullret i omgivningen. De flygplan som lyfter från flygplatsen uppnår flyghöjd redan på cirka en kilometers avstånd från flygplatsen, vilket innebär att de varv som flygplanen flyger i samband med att de lyfter och landar inte sträcker sig ända till Naturaområdet. Konsekvenser uppstår sannolikt inte heller för Naturaområdets sammanhållighet. Baserat på detta finns det inga behov av att utarbeta en separat Naturbedömning enligt 65 § i naturvårdslagen för Abborrforsvikens Naturaområde.

3.2.2023

### 5.3.5 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

I området finns i nuläget trafikområden för flygplatsen, såsom startbanor, taxibanor och plattor. Genom planens uppfylls landskapsplanens och delgeneralplanens mål. Planområdet kan anslutas till den kommunala vattenvården. Placeringen av flygplatsfunktionerna och byggnader som betjänar flygplatsen på ett koncentrerat sätt och intill goda förbindelser är motiverat med tanke på utvecklingen av region- och samhällsstrukturen.

Placeringen av funktionerna på ett centrerat sätt i det befintliga området för flygplatsverksamhet och den omedelbara närheten av flygplatsen minskar behovet av att ordna bland annat kommunal tekniska nät. Genom koncentrereringen minskas även klimatkonsekvenser som uppstår under byggandet. Genom byggandet utvecklas området till en strukturellt sett tätare helhet för byggnader som betjänar och stöder sig på flygplatsverksamheten.

Flygplatsens inkommande och avgående trafik går huvudsakligen via Kyrkvägen och regionväg 170 till riksväg 7. Anslutningen till riksväg 7 är en planskild korsning och anslutningen till den från regionväg 170 är en rondell. Båda anslutningarna klarar väl av ökade trafikmängder. Den trafikallsträng som uppstår genom den nya markanvändningen har knappt några konsekvenser för trafikens smidighet eller funktion i omgivningen av planeringsområdet, eftersom ökningen av de dagliga trafikmängderna från planområdet förutses vara måttliga, det vill säga några tiotals fordon per dygn. Lokala fördröjningar i anslutningen till infartsvägen till flygplatsen och i anslutningen mellan Kyrkvägen och regionväg 170 kan öka något, framför allt under de dagar då flygplatsen används mest. Trafikmängderna längs både Kyrkvägen och regionväg 170 är i nuläget väldigt måttliga och inte heller några större öknings av trafikmängderna orsakar problem för trafikens smidighet. Utvecklingen av flygplatsområdet skapar ett behov av att ta i bruk en trafikförbindelse enligt Jordabalken via Hästkärrsvägen och Stråkvägen till riksväg 7. Ibruktagningen av förbindelsen skapar en del ny trafik på Stråkvägen och Pyttisvägen.

Genom planändringar kan de ökande trafikmängderna i området i viss mån öka risken för trafikolyckor i närheten av planeringsområdet. Effekten av den nya markanvändningens trafikallsträng är däremot inte betydande för trafiksäkerheten i planeringsområdet och näromgivningen.

Det nya planområdet har inga betydande konsekvenser för gång- eller cykeltrafiken i närheten av planeringsområdet. De ökande trafikmängderna längs den norra delen av Kyrkvägen och i det senare skedet längs Stråkvägen kan i viss mån försämra förhållandena för gång- och cykeltrafiken.

Genomförandet av planen kan förbättra kollektivtrafikens förutsättningar att fungera i området. I framtiden är det möjligt att ordna evenemang på Pyttis flygplats som jämfört med genomsnittet kan innebära till och med att det dagliga besökantalet i flygplatsområdet mångdubblas. Parkeringsbehovet under evenemangen kan ordnas på parkeringsplatserna och på plattan i flygplatsområdet. Vid planeringen av stora evenemang är det viktigt att beakta utvecklandet av kollektivtrafik i anslutning till evenemangen samt att parkeringen av privata bilar styrs bort från detaljplaneområdet.

#### Flygtrafik

Eftersom ändringen av detaljplanen förbättrar förutsättningarna för flygplatsen kommer den antagligen också att öka antalet besöka på flygplatsen. Genom planen förbättras flygtrafikens förutsättningar i området.



3.2.2023

### 5.3.6 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

Planen orsakar konsekvenser för landskapet genom bebyggandet av området. I nuläget består området huvudsakligen av obebyggd avverkad skogsmark. Tilläggsbyggandet kommer att placeras på båda sidorna av den befintliga startbanan.

På den östra sidan av planområdet ligger Lilla Högåsbackens lokalt värdefulla åsområde vars avgränsning även sträcker sig till planområdet. Till åsområdet riktas inga betydande konsekvenser eftersom det redan finns en flygplats i området. I det här området kan åsområdets värden anses ha försvunnit.

Genomförandet av planen har inga konsekvenser för nationellt värdefulla landskapsområden eller kulturarv. Det har tidigare funnits en fornlämning i planområdet. Fornlämningen har dokumenterats och inventerats i enlighet med Museiverkets anvisningar. Fornlämningen har hamnat under byggandet av startbanans skyddssektor och dess fornlämningsstatus har upphört.

### 5.3.7 Konsekvenser för ekonomi, turism och näringsliv

Flygplatsen är det mest betydande näringsprojektet i Pyttis. Det nya byggandet skapar livskraft, nya företag och service i området. Antalet arbetsplatser ökar i kommunens område. Utvecklingen av området ökar konkurrenskraften och attraktionskraften i Pyttis och hela landskapet. Passagerartrafiken betjänar turistnäringen i regionen.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte ha några kostnadseffekter för kommunen. Byggandet av service eller service som anvisas genom planen eller underhållet orsakar inga kostnader för kommunen, utan genomförandet ligger på markägarens ansvar.

## 5.4 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna stämmer överens med miljöministeriets gällande anvisningar och de beteckningar som används i kommunen.

## 5.5 Namn

Genom detaljplanen anvisas inga nya namn till området.

3.2.2023

---

## 6 Genomförande av detaljplanen

Genomförandet av planen kan ske omedelbart efter att planen vunnit laga kraft.

Kommunen följer upp genomförandet med tanke på byggrätt och områdesanvändning i samband med bygglovsprocessen.

Helsingfors 3.2.2023

**FCG Finnish Consulting Group Oy**

Julia Virkkala  
Arkitekt SAFA

Arja Sippola  
Arkitekt SAFA