



Suunnitteluratkaisut - Suomenlahti

ALUSTAVA MERIALUESUUNNITELMALUONNOS
(HUHTIKUU 2026)

KYMENLAAKSON LIITTO, UUDENMAAN LIITTO &
MERIALUESUUNNITTELUN KOORDINAATIORYHMÄ

Sisällysluettelo

1	Johdanto – Suomenlahti	2
2	Merelliset vyöhykkeet	3
2.1	Rannikko	3
2.2	Sisäsaaristo ja sisemmät rannikkovedet	4
2.3	Ulkosaaristo ja ulommat rannikkovedet.....	5
2.4	Avomeri	6
3	Meriympäristö ja merellinen luonto	8
4	Energiahuolto	10
5	Meriliikenne	12
5.1	Satamat.....	12
5.2	Merenkulun alueet	13
5.3	TEN-T-toiminnallinen yhteys ja toiminnallinen yhteys sekä varautumisen liikennekäytävä	14
6	Kalatalous	16
6.1	Kalastus ja kalasatamat.....	16
6.2	Vesiviljely.....	17
7	Matkailu ja virkistyskäyttö	19
8	Kulttuuriperintö ja saaristo	22
9	Meriteollisuus	28
10	Kaivannaiset	29
11	Sininen bioteknologia	30
12	Maanpuolustus	31



1 Johdanto – Suomenlahti

Suomenlahdella merialuesuunnitelmassa korostuvat merilogistiikka, matkailu ja virkistys, kulttuuriperintö sekä meriympäristö. Suomenlahdella on keskeinen rooli Suomen rajaturvallisuudessa ja maanpuolustuksessa. Itäisellä Suomenlahdella on Suomen ainoa EU:n ja NATO:n ulkoraja merellä. Huoltovarmuus ja kokonaisturvallisuus ovat tärkeitä läpileikkaavia teemoja kaikissa merialuesuunnittelun kysymyksissä Suomenlahden alueella.

Toiminnallisesti Suomenlahden merialuetta luonnehtii meriliikenne. Suomenlahti on Suomen merialueista vilkkaimmin liikennöity ja alueella sijaitsevat Suomen suurimmat satamat. Suomenlahden sijainti on meriliikenteen ja satamatoiminnan kannalta ainutlaatuinen ja luo erinomaisen toimintaympäristön kansainväliselle kaupalle ja logistiikalle.

Alueella on Suomen merialueiden suurimmat matkailijamäärät ja tulevaisuuden potentiaali matkailun kehittämiseksi on myös suurta. Jääkauden hioman kovan kallioperän ja sen murrosvyöhykkeiden muodostama monimuotoinen saaristo on Suomenlahden matkailullinen ja virkistysellinen voimavara.

Suomenlahden sijainnin myötä on alueelle muodostunut monipuolisia kulttuuriperinnön tihentymiä. Alueelle leimaa antavia piirteitä ovat pitkä rannikkoasutuksen, merenkulun ja merisodankäynnin sekä raja-alueiden historia, jotka tukevat myös merellisen matkailun mahdollisuuksia. Myös alueen aineeton kulttuuriperintö kytkeytyy vahvasti merelliseen elämäntapaan, saaristoelämään ja rajan läheisyyteen. Suomenlahden aineettoman kulttuuriperinnön erityispiirteenä on Suomenlahden yli käyty Sepra-kauppa.

Suomenlahden saaristoluonto ja rikkonainen rannikko tarjoavat runsaasti arvokkaita pienialaisia merellisiä luontotyyppisiä, joista monet ovat tärkeitä alueita meriluonnon monimuotoisuuden näkökulmasta. Erityisen tärkeitä elinympäristöjä ovat matalat lahdet, vedenalaiset hiekkapohjat ja kalliopohjien riutat. Itäisen Suomenlahden ulkosaaristo on tunnustettu meriluonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue. Myös vaelluskalajokiin liittyvä potentiaali on alueen luonnon tärkeä ominaispiirre.

Suomenlahti on Suomen rajaturvallisuuden kannalta kriittinen valvonta-alue ja maanpuolustuksellisesti strateginen etulinja. EU:n ja NATO:n ulkoraja merellä asettaa alueidenkäyttöllisiä yhteensovittamisen tarpeita. Suomenlahdella korostuvat rajaturvallisuuden ja muiden toimintojen yhteensovittamisen erityispiirteet, kuten esimerkiksi meriturvallisuus, rajavalvonta sekä viranomaisyhteistyö.



2 Merelliset vyöhykkeet

Merialuesuunnittelussa osoitetaan neljä vyöhykettä. Merialueen vyöhykejaon lähtökohtana on koko Suomen rannikon kattava rannikkovesien pintavesityypittely, jota on yksinkertaistettu merialuesuunnittelun tarpeisiin sopivaksi. Yksinkertaistetussa vyöhykejaossa on yhdistetty sisä- ja välisaaristo sekä sisemmät rannikkovedet. Vyöhykkeet ovat 1) rannikko, 2) sisäsaaristo ja sisimmät rannikkovedet, 3) ulkosaaristo ja ulommat rannikkovedet ja 4) avomeri. Rannikkovyöhyke kattaa n. 10 km vyöhykkeen sisämaasta rantaviivaan.

Suomen rannikko ja merialueet muodostavat ainutlaatuisen kokonaisuuden. Merialuesuunnittelun vyöhykeajattelun taustalla on korostaa tätä poikkeuksellista kokonaisuutta ja huomioida eri vyöhykkeiden asettamat reunaehdot merellisille toiminnoille ja eri toimintojen yhteensovittamiselle. Vyöhykkeet muodostavat toisiinsa liittyvän jatkumon, jossa maisema, luonnonolot, eläimistö ja ihmistoiminta muuttuvat askel askeleelta. Maan ja meren vuorovaikutus korostuu rannikkovyöhykkeellä ja sisäsaaristossa.

Kaikkia vyöhykkeitä tulee suunnitella huomioiden meriympäristön hyvän tilan turvaaminen ja edistäminen, meren- ja vesiensuojelun tavoitteiden edistäminen, kulttuuriarvojen säilyttäminen sekä merenkulun toimintaedellytysten turvaaminen. Suunnittelussa tulee myös huomioida kansainväliset infrastruktuuri- ja liikenneyhteydet, meriympäristön erityispiirteet, maan ja meren vuorovaikutus sekä maanpuolustuksen tarpeet. Kaikkien vyöhykkeiden suunnittelussa ja kehittämisessä on pyrittävä avoimien merinäköalojen ja maisemallisten arvojen säilymiseen.

2.1 Rannikko

Rannikkovyöhyke on keskeinen maan ja meren vuorovaikutusalue, jossa maalla tapahtuvat toiminnot vaikuttavat meriympäristöön ja merialueiden käyttö puolestaan heijastuu rannikkoalueisiin. Vyöhyke toimii keskeisenä linkkinä valuma-alueiden ja merialueen välillä.

Rannikkovyöhykkeelle on ominaista merkittävä luonnon monimuotoisuus sekä arvokkaat rannikon elinympäristöt. Vyöhyke on ekologisesti herkkä ja altis ilmastonmuutoksen, rehevöitymisen ja muun kuormituksen vaikutuksille. Rannikkovyöhykkeellä on keskeinen rooli maan ja meren ekosysteemien vaihtumisvyöhykkeenä.

Rannikkovyöhykkeellä sijaitsee Suomen suurimpia kaupunkeja satamineen. Yhdyskuntarakenne on usein tiivistä ja maankäyttö monipuolista. Vyöhykkeelle sijoittuvia keskeisiä toimintoja ovat asuminen, matkailu ja virkistys, liikenne ja logistiikka, teollisuus ja tuotanto, maa- ja metsätalous sekä erilaiset energiantuotantomuodot ja siirtoyhteydet. Vyöhykkeelle on ominaista myös monipaikkaisuus sekä vapaa-ajan asumisen ja matkailun kausivaihtelut. Vyöhykkeellä on arvokkaita kulttuuriympäristöjä, kuten rannikkokaupunkeja, maisema-alueita, linnoituksia, kalastajakyliä ja merenkulkuun liittyviä kokonaisuuksia. Vyöhykkeen keskeisiä piirteitä ovat vilkas liikenne ja logistiset yhteydet maa- ja merialueiden välillä.



Maankohoaminen vaikuttaa vyöhykkeen ominaisuuksiin merkittävästi erityisesti Merenkurkussa ja Perämerellä, jossa maa kohoaa lähes senttimetrin vuosittain. Maankohoamisen vuoksi rantaviiva muuttuu ja maa-alueiden pinta-ala kasvaa. Maankohoaminen myös hillitsee merenpinnan nousua.

Rannikkovyöhykkeelle osoitetaan rannikon kestävästä käyttöä ja kehittämistä tukevia toimintoja siten, että suunnittelualueet voivat profiloitua omiin vahvuuksiinsa tukeutuen. Vyöhykkeen suunnittelussa korostuu maan ja meren vuorovaikutus.

Rannikkovyöhykkeen suunnittelussa ja kehittämisessä on tärkeää ottaa huomioon Suomen rannikkostrategian 2030 mukaisesti luonnon monimuotoisuuden turvaaminen, ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen sekä rannikkoyhteisöjen elinvoimaisuuden vahvistaminen. Suunnittelussa korostuu rannikon alueidenkäytön ja merialueiden käytön yhteensovittaminen sekä toimintojen yhteisvaikutusten tunnistaminen.

Rannikkovyöhykkeellä on tärkeää ottaa huomioon ekologisten yhteyksien toimivuus, valuma-alueelta tulevan kuormituksen aiheuttamien vaikutusten vähentäminen, rannikon saavutettavuus ja vapaan rantaviivan riittävyys.

Rannikkovyöhykkeen suunnittelussa ja kehittämisessä on tärkeää vahvistaa elinkeinoelämän edellytyksiä sekä varmistaa toimiva ja häiriönsietokykyinen logistiikka satamien, niiden takamaiden ja mantereen jatkoyhteyksien välillä sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Vyöhykkeellä on tärkeää ottaa huomioon toimivat energiansiirto- ja tietoliikenneyhteydet sekä huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden tarpeet.

2.2 Sisäsaaristo ja sisemmät rannikkovedet

Vyöhyke on toiminnoiltaan monipuolinen ja luonnonympäristöltään herkkä. Monet ravinnekuormituksen ja roskaantumisen sekä ilmastonmuutoksen vaikutukset kohdistuvat erityisesti rannikon läheiselle merialueelle. Useat merelliset toiminnot kytkeytyvät sisäsaariston ja sisempien rannikkovesien vyöhykkeeseen. Vyöhykkeellä sijaitsee paljon luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä matalia vesialueita. Sisäsaariston ominaisia luontotyyppisiä ovat muun muassa jokisuistot, rannikkolaguunit, kapeat murtovesilahdet ja matalat lahdet sekä vedenalaiset hiekkasärkät ja riutat. Vyöhykkeellä on runsaasti meriluonnon avainlajien esiintymiä sekä linnustolle tärkeitä alueita. Vyöhykkeellä on arvokkaita kulttuuriympäristöjä ja maisema-alueita sekä vedenalaista kulttuuriperintöä. Saaristokulttuuri näkyy vyöhykkeellä vahvasti.

Vyöhykkeellä keskeisiä toimintoja ovat matkailu ja virkistys, asuminen ja vapaa-ajan asuminen, merenkulku ja satamatoiminnot, rannikkokalastus, vesiviljely sekä meriteollisuus.

Vyöhykkeen suunnittelussa korostuu rannikolle sijoittuvien toimintojen meriympäristöön kohdistuvien vaikutusten hallinta. Vyöhykkeellä on tärkeää ottaa huomioon eri toimintojen logistiset yhteydet sekä voimasiirtojohtot, kaapelit ja putket mereltä mantereelle, sekä matkailu- ja virkistysalueiden sekä asumisen ja vapaa-ajan asumisen tarpeet.



Vyöhykkeellä on monipuolisesti eri ekosysteemipalveluita. Kasvillisuuden ja levien tarjoamia säätelypalveluja esiintyy eniten merenlahdissa, jokisuistoalueilla ja saarten ympärillä, missä esiintyy runsaasti kasvillisuutta. Näitä palveluita ovat esimerkiksi hiilen ja ravinteiden sidonta, hapen tuotanto sekä eroosion torjunta. Rantakasvillisuus tarjoaa myös tärkeän elinympäristön kalanpoikasille. Tuotantopalveluista erityisen tärkeä on rannikkokalastus. Erityispiirteenä vyöhykkeellä on myös järviruo'on potentiaali energiakäyttöön. Vyöhykkeen kulttuuripalvelut ovat moninaisia ja usein myös ihmisille helpoiten saavutettavia, näitä ovat mm. erilaiset saariston ja rannikon ulkoilu- ja virkistysmahdollisuudet sekä kulttuuriperinnön kohteet.

Sisäsaaristo ja sisemmät rannikkovedet -vyöhykkeelle osoitetaan sille soveltuvia toimintoja niin, että suunnittelualueet voivat profiloitua omiin vahvuuksiinsa tukeutuen. Vyöhykettä suunnitellaan useita toimijoita ja toimintoja yhteensovittavana vyöhykkeenä. Vyöhykkeen suunnittelussa ja kehittämisessä on tärkeää ottaa huomioon merialueen ja rannikkovyöhykkeen toiminnot ja logistiikkatarpeet. Suunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon liikkuminen merialueen ja mantereen välillä. Erityisiä kehittämistarpeita voi liittyä matkailun ja virkistuksen, kalastuksen ja vesiviljelyn, tavara- ja henkilöliikenteen sekä asumisen ja vapaa-ajan asumisen yhteyksiin. Vyöhykkeen suunnittelussa ja kehittämisessä on tärkeää ottaa huomioon sekä vedenalaisen meriluonnon että saaristoluonnon suojelun ja ennallistamisen tarpeet. Näitä ovat esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet sekä kalojen kutu- ja poikastuotantoalueet. Ekologisten yhteyksien toimivuuden edistäminen on tärkeää ottaa huomioon kaikissa suunnitelmissa ja hankkeissa.

2.3 Ulkosaaristo ja ulommat rannikkovedet

Vyöhykkeen merkittäviä luontotyyppisiä ovat hiekkasärkät ja riutat, sekä ulkosaariston luodot ja saaret. Vyöhykkeellä on vedenalaisen meriluonnon avainlajien esiintymiä sekä linnuston kannalta merkittäviä alueita. Vyöhykettä leimaavat arvokkaat kulttuuriympäristöt, kuten majakkasaaret, maisema-alueet sekä vedenalainen kulttuuriperintö.

Vyöhykkeelle ominaista on myös sen saaristokulttuuri ja vilkas meriliikenne.

Vyöhykkeellä keskeisiä toimintoja ovat matkailu ja virkistys, merenkulku, vesiviljely sekä kalastus. Vyöhykkeellä on soveltuvin osin myös merituulivoiman potentiaalisia alueita sekä asumista ja vapaa-ajan asumista.

Ekosysteemipalveluista vyöhykkeellä korostuvat erityisesti ylläpito- ja säätelypalveluista saariston rantakasvillisuuden tarjoama eroosion hallinta, vedenalainen kasvillisuus sekä ulkosaariston tarjoamat saaristolinnuston tärkeät pesimä- ja levähdysalueet. Tuotantopalveluista korostuu kaupallinen kalastus sekä kulttuuripalveluista virkistys, luontomatkat ja saariston kulttuuriperintö.

Ulkosaaristo ja ulommat rannikkovedet - vyöhykkeelle osoitetaan sille soveltuvia toimintoja niin, että suunnittelualueet voivat profiloitua omiin vahvuuksiinsa tukeutuen. Vyöhykettä suunnitellaan



rannikon ja avomeren yhdistävänä, saaristokulttuuria ja perinteisiä saaristolaiselinkeinoja vaalivana vyöhykkeenä.

Vyöhykkeellä on tärkeää ottaa huomioon toimintojen linkittyminen mantereelle, esimerkiksi merenkulun alueet, kalatalouden vaatimat yhteydet, sekä matkailu- ja virkistysreitit. Vyöhykkeellä on turvattava turvallisten ja toimivien merikuljetusten toimintaedellytykset. Lisäksi on tärkeää ottaa huomioon voimansiirtojohdot, kaapelit ja putket mereltä mantereelle sekä meriturvallisuuden kannalta merkittävät toiminnot.

Vyöhykkeen suunnittelussa ja kehittämisessä on tärkeää ottaa huomioon vedenalaisen meriluonnon sekä saaristoluonnon suojelun tarpeet, luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet, kalojen kutu- ja poikasalueet, merituulivoimalle soveltuvat alueet, merenkulun alueet, meriturvallisuus, kalankasvatuksen jatkokasvatusalueet sekä kalastusalueet.

Vyöhykkeellä on tärkeää ottaa huomioon toimialojen yhteensovittamisen tarpeet, esimerkiksi vesiviljely, merenkulku ja meriturvallisuus. Merituulivoiman osalta on myös tarkasteltava yhteensovittamista muiden toimialojen, luontoarvojen ja maanpuolustuksen kanssa.

2.4 Avomeri

Avomerivyöhykkeelle on ominaista laajat ja suhteellisen yhtenäiset merialueet, vähäinen pysyvä alueidenkäyttö sekä voimakkaat luonnonolosuhteet. Avomeren keskeisiin ominaispiirteisiin kuuluu luonnon- ja käyttöolosuhteiden ajallinen vaihtelu.

Vyöhykkeellä esiintyy geomorfologisesti ja biologisesti merkittäviä vedenalaisia luontotyyppejä, kuten hiekkasärkkiä, riuttoja, moreenimuodostumia ja muita arvokkaita elinympäristöjä. Alue toimii myös kalojen lisääntymis- ja syönnösalueena sekä merilintujen muutto- ja ruokailualueena. Kytkeytyminen lähempänä rannikkoa oleviin alueisiin on merkittävää. Alueelle sijoittuu myös vedenalaista kulttuuriperintöä, kuten hylkyjä ja muita merellisen historian jäänteitä. Maisema-arvoista vyöhykkeellä korostuu avoin merimaisema. Vyöhykkeelle on kuitenkin tyypillistä puutteellinen tieto alueen luonto- ja kulttuuriarvoista.

Avomerivyöhykkeen keskeisiä toimintoja ovat merenkulku ja kaupallinen kalastus sekä läntisillä merialueilla enenevässä määrin merituulivoima. Vyöhykkeellä on myös keskeinen rooli kansallisessa huoltovarmuudessa, energiajärjestelmän toimivuudessa sekä merellisen liikenteen turvallisuudessa.

Ekosysteemipalveluista vyöhykkeellä korostuvat tuotantopalvelut, etenkin avomerellä harjoitettava troolikalastus. Geologisista resursseista erityisesti Suomenlahdella on potentiaalisia merihiekan ja -soranottoalueita sekä merenpohjan rautamanganisaostumakenttiä. Avoin merimaisema sekä historiallisten hylkyjen ja majakoiden kulttuuriperintö tarjoavat vyöhykkeellä kulttuuripalveluita.

Avomerivyöhykkeellä suunnittelu tulee perustua merialuesuunnittelun yleisiin tavoitteisiin: kestävän käytön edistämiseen, meriekosysteemien hyvän tilan turvaamiseen, luonnonvarojen



säästeliääseen ja vastuulliseen hyödyntämiseen sekä eri merellisten toimintojen yhteensovittamiseen. Suunnittelussa tulee noudattaa ekosysteemipohjaista lähestymistapaa ja varovaisuusperiaatetta.

Avomerivyöhykettä tulee tarkastella laajana, toiminnallisena kokonaisuutena, jossa alueet voivat profiloitua omiin vahvuksiinsa tukeutuen. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon avomerelle tyypilliset luonnonolosuhteet, kuten tuuli-, aalto- ja jääolosuhteet sekä ilmaston ja merellisten prosessien ajallinen ja alueellinen vaihtelu.

Avomerivyöhykkeellä on tärkeää tunnistaa ja edistää kestävän sinisen kasvun potentiaaleja. Suunnittelussa tulee huomioida ilmastomuutoksen vaikutukset, kuten merenpinnan nousu, muuttuvat jääolosuhteet ja lisääntyvät ääri-ilmiöt, sekä niiden vaikutukset.

Avomerivyöhykkeen suunnittelussa on tärkeää turvata merenkulun, huoltovarmuuden ja puolustuksen toimintaedellytykset. Muutostarpeet tulee huomioida ennakoivasti osana valtakunnallista ja Itämeren alueellista kokonaisuutta.

Eryteisesti energiantuotannon ja siihen liittyvän infrastruktuurin suunnittelussa on sovitettava yhteen merenkulun turvallisuus, huoltovarmuus, ympäristövaikutukset ja puolustukselliset näkökohdat.

Avomerivyöhykkeen suunnittelussa tulee huomioida kytkennät muihin vyöhykkeisiin sekä rannikkoon ja mantereeseen. Avomerelliset toiminnot liittyvät satamiin, energia- ja huoltovarmuusjärjestelmiin, teollisuuteen, logistiikkaketjuihin sekä tiedonsiirtoon.



3 Meriympäristö ja merellinen luonto

Merialuesuunnitelmassa tunnistetaan meriluonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä alueita ja ekologisia yhteyksiä, jotka tukevat meriekosysteemien toimivuutta ja luonnon monimuotoisuuden säilymistä.

Suunnitelmassa osoitetaan merkittävien vedenalaisten luontoarvojen alueita, jotka perustuvat valtakunnallisesti tunnistettuihin ekologisesti merkittäviin meriluontoalueisiin (EMMA). Alueet edustavat vedenalaisten lajien ja luontotyyppien monimuotoisuuden, uhanalaisuuden ja ainutlaatuisuuden kannalta arvokkaita elinympäristöjä. Näihin lukeutuu kalojen lisääntymisalueita, vedenalaisia luontotyyppisiä ja kasvillisuusvyöhykkeitä sekä geologisesti monimuotoisia ympäristöjä. Luontoarvot keskittyvät erityisesti mataliin rannikkovesiin ja saarten ympäristöön. Alueet ovat myös potentiaalisia ekosysteemipalvelujen tuotantoalueita. EMMA-alueet ovat ilmastonmuutokselle herkkiä alueita. Vuonna 2025 tehdyn [Ilmasto-EMMA – ilmastonmuutoksen mahdolliset vaikutukset Suomen ekologisesti merkittäviin vedenalaisiin meriluontoalueisiin](#) -selvityksen mukaan valtaosa EMMA-alueista kuuluu ympäristönmuutosten kuten lämpötilan, suolaisuuden ja happipitoisuuden muutosten osalta suuren vaikutuksen luokkaan. Todennäköistä on, että luontoarvot tulevat muuttumaan merkittävästi seuraavan vuosisadan aikana sekä EMMA-alueilla että niiden ulkopuolella. Merkintä ei ota kantaa hallinnollisiin rajoihin eivätkä ne ole ehdotuksia suojelualueiksi. Natura 2000-verkoston alueet, kansallispuistot ja muut suojelualueet on otettu huomioon merialuesuunnittelussa.

Merialuesuunnitelmassa osoitetaan myös merkittäviä ekologisia yhteyksiä, jotka kuvaavat merialueiden ja rannikon ekologista kytkeytyneisyyttä yleispiirteisellä tasolla. Näihin kuuluvat esimerkiksi rannikon suuntaiset ekologiset yhteydet, vaelluskalojen kannalta merkittävät joet ja suistoalueet sekä lintujen ja lepakoiden muuttoreitit. Jokilaaksot ovat maan ja meren vuorovaikutuksen kannalta merkittäviä sini-viherverkoston vaihtumisvyöhykkeitä ja ekologisia yhteyksiä. Ekologiset yhteydet tukevat lajien liikkumista, elinympäristöjen välistä jatkuvuutta ja ekosysteemien sopeutumiskykyä muuttuvissa olosuhteissa. Erilaisia ihmistoimintoja kehitettäessä on tärkeää ottaa huomioon ekologisten yhteyksien säilyminen ja niiden parantaminen.

Joet, suistoalueet ja rantavyöhykkeet muodostavat keskeisiä yhteyksiä maa- ja meriekosysteemien välillä. Ne mahdollistavat mm. vaelluskalojen elinkierron. Joet kuljettavat myös merkittäviä määriä ravinteita valuma-alueilta mereen. Rehevöityminen onkin yksi merkittävimpiä Suomen meriekosysteemien tilaan vaikuttavia kehityskulkuja.

Luontoarvot on otettu aktiivisesti huomioon merialuesuunnitelman suunnitteluratkaisuja tehtäessä. Suunnitteluratkaisujen tavoitteena on turvata meriluonnon monimuotoisuus, ekologisten verkostojen toimivuus sekä meriekosysteemien kyky sopeutua muutoksiin, kuten ilmastonmuutokseen. Suunnitelmassa ei ole esitetty sellaisia potentiaaleja, jotka todennäköisesti synnyttävät ristiriitaa keskeisten luontoarvojen kanssa. Suunnittelussa on tärkeää huomioida



luonnon arvojen lisäksi myös tiedon puutteet sekä tarve kehittää vedenalaisen luonnon kartoitusta erityisesti avomerellä.

Suomenlahdella on tunnistettu yhteensä 35 vedenalaisen luonnon arvoaluetta. Alueista yksi (Luodematalat) sijaitsee talousvyöhykkeellä.

Haapasaaren edustalla Suomen talousvyöhykkeellä on geologinen erikoisuus, 90 metriä syvä kanjonimainen kuilu, joka on syntynyt mahdollisesti jäätikön sulamisvesien kovertamana. Virolahden edustalla sijaitsee geologisesti merkittävä alue, jossa pintamaalajit koostuvat pääasiassa hiekka- ja koheesiomaalajeista sekä hiekka- ja rautamanganisaostumapohjista. Alueet ovat geologisesti merkittäviä, mutta eivät sisälly EMMA-alueisiin.

Kansallisen kalatiestrategian kärkikohteet ovat vaelluskalojen vaellusmahdollisuuksien palauttamiselle erityisen keskeisiä jokia. Suomenlahden alueelta kärkikohteiksi on määritelty Siuntionjoki, Mustionjoki, Kymijoki ja Virojoki. Muut ekologisina yhteyksinä osoitetut joet ja jokivarret ovat Vantaanjoki, Sipoonjoki, Espoonjoki, Mankinjoki, Mustijoki, Porvoonjoki, Ilolanjoki, Koskenkylänjoki, Fiskarsinjoki, Ingarskilanjoki –Torbackanjoki, Summanjoki ja Vehkajoki.

Suomenlahden kautta kulkee merellinen itä-länsisuuntainen ekologinen yhteys, joka yhdistää Fennoskandian ja Euroopan vihreät vyöhykkeet. Suomenlahdella korostuu pohjoiseteläsuuntainen ekologinen yhteys, jonka merkitys korostuu ilmastonmuutoksen vuoksi eri lajiryhmien vuoksi ja on merkittävä lintujen ja lepakoiden liikkumisen kannalta.



4 Energiahuolto

Energia-ala on keskeisessä roolissa ilmastonmuutoksen hillinnässä. Puhdas energiajärjestelmä luo huomattavia mahdollisuuksia Suomelle, sähköintensiivisten teollisuusinvestointien, kuten vedyn- ja sähköpolttoaineiden tuotannon ja datakeskusinvestointien, ohjautuessa yhä enemmän Etelä-Suomeen. Puhtaaseen energiaan siirtyminen tarjoaa myös muita merkittäviä mahdollisuuksia Suomenlahden suunnittelualueen elinkeinoelämälle.

Merialuesuunnitelmassa ei osoiteta Suomenlahdelle energiantuotannon osalta merituulivoiman kehittämiseksi potentiaalisia alueita, sillä tilanne tuulivoiman rakentamismahdollisuuksien osalta ei ole muuttunut mahdollistavampaan suuntaan. Puolustusvoimien toiminta sekä maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ovat merkittävä tekijä laajamittaisen tuulivoiman kehittämisen esteenä Suomenlahden alueella. Lisäksi erityisesti Natura 2000-alueet ja linnusto sekä muut luontovaikutukset rajoittavat tuulivoimatuotannon rakentamista alueella. Suomenlahden alue on kuitenkin tuulisuuden kannalta potentiaalista aluetta tuulivoimarakentamiselle. Suunnitelman strateginen linjaus merituulivoiman osalta on, että laajamittaiselle merituulivoimalle parhaiten soveltuvat alueet sijaitsevat muualla kuin Suomenlahdella. Merialuesuunnitelmassa ei siis osoiteta Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimatuotantoon soveltuvaa aluetta Porvoon edustalla, alue on tästä huolimatta edelleen tuulivoimatuotantoon soveltuva.

Merialuesuunnitelmassa erityisalueina Suomenlahdella osoitetaan Porvoon Kilpilahden teollisuusalue, Loviisan ydinvoimalan alue ja Googlen palvelinkeskus Haminassa. Teollisessa toiminnassa syntyy usein lämpöä yli oman tarpeen. Uudellamaalla Kilpilahden öljy- ja petrokemian jalostamoiden sekä Loviisan ydinvoimalaitoksen hukkalämmöt lasketaan tällä hetkellä mereen. Inkoon Joddbölen alueelle on suunniteltu vähäpäästöisen terästehtaan sekä integroitua vedyn tuotantolaitoksen sijoittamista entisen voimalaitoksen alueelle. Tällaisen ns. hukkalämmön käyttö lämmitykseen vähentäisi tarvetta käyttää muita energialähteitä. Näiden laitosten hukkalämmön hyödyntäminen pääkaupunkiseudun kaukolämmöntuotannossa vähentäisi merkittävästi pääkaupunkiseudun kaukolämmöntuotannon kasvihuonekaasupäästöjä sekä vastaisi bioenergiaan liittyviin kapasiteetti- ja kestävyysaasteisiin.

Haminassa sijaitsee Googlen edistynein palvelinkeskus. Palvelinkeskus on sijoittunut Haminaan sopivan energiainfrastruktuurin, merivedestä saatavilla olevan jäähdytysveden sekä muun olemassa olevan infrastruktuurin vuoksi. Sen jäähdytysjärjestelmä on maailman ensimmäinen tällä tekniikalla toteutettu järjestelmä, ja hukkalämpöä käytetään jo hyödyksi kaukolämmön tuotannossa.

Energiansiirtoyhteyksinä merialuesuunnitelmassa on tunnistettu merkittäviä kansallisia ja kansainvälisiä siirtoyhteyksiä sekä yhteystarpeita. Suomenlahden alueella kulkee neljä merkittävää kansainvälistä energiansiirtoyhteyttä, jotka esitetään suunnitelmakartalla kahdella energiansiirtoyhteyksimerkinnällä. Estlink 1 ja 2 merikaapelit ovat Suomen ja Viron välillä kulkevia sähkönsiirtoyhteyksiä, ensimmäinen lähtee Kirkkonummen Porkkalanniemeltä ja toinen Porvoon



Anttilasta. Näiden lisäksi Suomen ja Viron kantaverkkoyhtiöt suunnittelevat kolmatta merikaapeliyhteyttä, EstLink 3:a, parantamaan sähkönsiirron kapasiteettia ja käyttövarmuutta. Merenalainen kaasuputki Balticconnector kulkee Inkoosta Viroon.

Energiansiirtoyhteytenä merialuesuunnitelmassa osoitetaan myös kansallinen vedynsiirtoverkko, mukaan lukien yhteystarve Euroopan markkinoille. Vetyverkon tavoitteena on luoda edellytykset vetytaloudelle, joka parantaa Suomen energiaomavaraisuutta ja kilpailukykyä sekä edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista. Verkostosta vastaa Gasgrid ja se on tavoitteena rakentaa vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa verkoston kehittäminen keskittyy rannikkoalueelle, yhdistäen Länsi-Suomen teollisuuskeskittymät Etelä-Suomeen. Lisäksi merialuesuunnitelmassa osoitetaan kansallisen sähkönsiirron merkittävimmät yhteystarpeet lännestä ja pohjoisesta Etelä-Suomeen. Sähkönkulutus painottuu Etelä-Suomeen ja näin ollen tuotannon ja kulutuksen välille tarvitaan lisää siirtokykyä. Siirtokyvyn parantamisella mahdollistetaan Pohjois- ja Länsi-Suomessa sekä läntisillä merialueilla tuotetun sähkön siirtäminen toimitusvarmasti Etelä-Suomen rannikon kulutuskeskittyisiin.



5 Meriliikenne

5.1 Satamat

Merialuesuunnittelussa tunnistetaan kansainvälisesti merkittävät TEN-T-ydinverkon ja kattavan verkon satamat sekä muut alueellisesti merkittävät satamat. TEN-T on Euroopan laajuinen liikenneverkko, joka koostuu vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta. Tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää ihmisten ja tavaroiden saumatonta liikkumista.

Satamien toiminta- ja kehittämisedellytyksiin liittyvät keskeisesti merenkulun alueet, mantereen jatko yhteydet, liikenteen sujuvuus ja turvallisuus. Satamat ovat keskeisiä monikäyttöalueita sekä solmukohtia ihmisten ja tavaroiden kuljetuksen kannalta ja satamien alueelle sijoittuu paljon satamaliitännäistä teollisuuden toimintaa ja logistiikkakeskuksia. Satamilla on merkittävä rooli Suomen talouden ja huoltovarmuuden kannalta. Satamien rooli osana vihreää siirtymää on keskeistä, kun fossiilisista polttoaineista siirrytään uusiutuviin energiamuotoihin ja uusiin käyttövoimiin. Sähköistyvä meriliikenne tulee moninkertaistamaan satamien energiantarpeen.

Merialuesuunnittelussa on meriympäristön hyvän tilan tukemiseksi myös kartoitettu satamien ja kauppamerenkulun I-luokan väyläalueiden tulevaisuuden ruoppaustarpeita ja tunnistettu niille meriympäristön suojelemisen kannalta ja kustannustehokkuudeltaan sopivimmat meriläjäytyspaikat ([Ruoppausmassojen kestävä läjäytysvaihtoehdot, 2020](#)). Ruoppaukseen ja meriläjäytykseen soveltuvia alueita ei ole osoitettu suunnitelmakartalla.

Suomenlahdella kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävimmät satamat ja tavaraliikenteen solmupisteet ovat Helsingin satamat ja HaminaKotkan satama, jotka ovat myös osa Euroopan TEN-T-ydinverkkoa. TEN-T-kattavan verkon satamia Suomenlahdella ovat Hangon ja Inoon satamat. Pääkaupunkiseudun meriklusterin liikevaihto on yli puolet koko maan meriklusterin liikevaihdosta.

Helsingin Länsisataman, Eteläsataman ja Katajanokan terminaaleista kulkevat nopeat lauttayhteydet tarjoavat tiheäfrekvenssisen liikenteen Tallinnaan ja Tukholmaan. Vuosaaren sataman kautta kulkee konttiliikennettä laajasti Euroopan tärkeimpiin satamiin. Hangon keskustan satamat ovat Suomen eteläisimmät, ja niistä on nopea yhteys Keski-Eurooppaan. Koverharin satama kuuluu Hangon satamien kokonaisuuteen. Inoon satama on erikoistunut kuivan bulk-tavaran käsittelyyn ja varastointiin. HaminaKotka-satama on Suomen suurin yleis- ja transitoliikenteen satama, jossa käsitellään konttiliikennettä, nestemäisiä ja kuivabulk-tuotteita sekä RoRo-kuljetuksia. Se on erikoistunut myös vaativien projektikuljetusten käsittelyyn.

Muina merkittävänä satamina Suomenlahdella osoitetaan Porvoon Kilpilahden, Kirkkonummen Kantvikin sekä Loviisan satamat.



Satamat ovat satamatoimintojen lisäksi merkittäviä meriteollisuuden alueita ja niiden alueella voi sijaita satamaliitännäistä teollisuutta. Suomenlahdella Helsingin Länsisataman kanssa samalla alueella toimii myös Helsingin telakka.

5.2 Merenkulun alueet

Merialuesuunnittelussa merenkulun alueina osoitetaan pääasiassa kauppamerenkulun 1. luokan väylät ja muut paljon liikennöidyt merialueet. Merialuesuunnitelmassa merenkulun alueet on muodostettu siten, että ne seuraavat toteutuneita liikennevirtoja ja erityisesti niiden tiheimpiä ja vakiintuneimpia kulkusuuntia. Meriliikenteen alueet tunnistavat liikennevirtojen keskeisimmät pääsuunnat sekä solmukohtat. Meriliikenteen alueet eivät kuvaa ainoastaan yksittäisiä reittejä tai väyliä, vaan laajempia toiminnallisia vyöhykkeitä. Erityisesti Suomenlahdella valtaosa meriliikenteestä ohjautuu reittijakojärjestelmän mukaisille väylille. Merenkulun alueita kehitettäessä on tärkeää ottaa huomioon merenkulun ja merilogistiikan tulevaisuuden tarpeet sekä turvallisen merenkulun edellytykset. Merialuesuunnitelman tausta-aineistoissa esitetään kauppamerenkulun 1. ja 2. luokan väylät.

Suomenlahdella meriliikenne on Suomen merialueista vilkkainta, ja Suomenlahti on Euroopan laajuisesti tavaraliikenteen volyyymeillä mitattuna yksi liikennöidyimmistä merialueista. Suomenlahti on kapea, pieni, karikkoinen ja matala ja näin ollen alueella korostuu meriliikenteen turvallisuus ja ohjaustarve sekä varautuminen poikkeustilanteisiin. Suuri liikennetiheys ja haastavat olosuhteet nostavat meriliikenteen onnettomuusriskiä.

Suomenlahden saaristo ja merenpohjan topografia ohjaavat satamiin suuntautuvan laivaliikenteen melko rajatuille väylille. Suomenlahden rannikolla kulkee myös rannan suuntainen, satamia yhdistävä syväväylä, jonka syvyys on 9 metriä, Tammisaaren ja Inkoon väliä (5 m) lukuun ottamatta. Aluevesien ulkopuolella vallitsee merenkulun vapaus, eli liikenne on vapaata erikseen sovittujen reitinjakoalueiden ulkopuolella. Suomen talousvyöhykkeellä on Suomenlahdella kolme itä-länsi-suuntaista liikennettä ohjaavaa reittijakoaluetta, joista keskimäinen sisältää Helsingin ja Tallinnan välisen risteävän liikenteen varoalueen. Valtaosa meriliikenteestä ohjautuu reittijakojärjestelmän mukaisille väylille keskelle Suomenlahtea. Merialuesuunnitelmassa osoitetaan myös uuden väylän tarve idän suuntaan, joka on tarpeen toimivamman yhteyden ja aluskokojen kasvamisen vuoksi.

Suomenlahdella on erityinen asema myös turvallisuusnäkökulmasta. Sen vilkkaat meriliikenteen alueet ovat alttiita häiriöille, kuten sabotaasille ja sotilaalliselle vaikuttamiselle. Lisäksi alueen tiheä liikenne, varjolaivasto ja riskialtis aluskanta sekä hybrdivaikuttaminen kasvattavat merkittävästi ympäristöonnettomuuksien ja meriliikenteen häiriöiden todennäköisyyttä.



5.3 TEN-T-toiminnallinen yhteys ja toiminnallinen yhteys sekä varautumisen liikennekäytävä

Merialuesuunnitelmassa tunnistetaan taloudellisesti ja toiminnallisesti merkittäviä olemassa olevia sekä potentiaalisia toiminnallisia yhteyksiä, jotka tukevat alueiden elinkeinoja, huoltovarmuutta ja muuta hyvinvointia. TEN-T –toiminnalliset yhteydet ovat osa Euroopan laajuisia TEN-T-verkoston liikennekäytäviä. Nämä ns. TEN-T korridorit ovat pitkän matkan liikennekäytäviä, jotka yhdistävät maanteitä, rautateitä, satamia, lentoasemia ja sisävesireittejä eri EU-maiden välillä. Toiminnallinen yhteys voi käsittää matkailu- ja virkistys-, sekä infrastruktuuriyhteystarpeita. Yhteyksiä kehitettäessä on huomioitava eri toimialojen yhteensovittamisen tarpeet sekä edistettävä yhteyksien monipuolista kehittämistä.

Helsingin ja Tallinnan välinen toiminnallinen yhteys on osa kahta eurooppalaista TEN-T –ydinverkon liikennekäytävää: Pohjanmeri–Itämeri ja Itämeri–Mustameri–Egeanmeri. Molemmat käytävät jatkuvat Helsingistä Suomenlahden yli etelään Baltian maiden läpi Puolaan, jonka jälkeen Pohjanmeri–Itämeri-käytävä jatkaa länteen kohti Saksan ja Alankomaiden satamia Pohjanmeren rannalla. Itämeri–Mustameri–Egeanmeri-käytävä puolestaan jatkaa Balkanin, Ukrainan ja Mustameren kautta Kreikan satamiin ja Kyprokselle. Helsinki–Tallinna välinen yhteys sisältää sekä nykyisen laivayhteyden että potentiaalisen mahdolliseen tunneliyhteyteen. Yhteys on Uudellemaalle erityisen tärkeä vilkkaan työssäkäynnin, tavaraliikenteen, yrityselämän toimintojen ja matkailun vuoksi. Mahdollinen tunneli, yhdistettynä kehittyvään Rail Baltica-ratakäytävään, kasvattaisi yhteyden merkitystä entisestään.

Toinen Helsingin satamista lähtevä TEN-T-toiminnallinen yhteys kuvaa Helsingin satamien yhteyksiä Keski-Euroopan suuntaan. Tärkeimmät laivayhteydet Helsingistä kulkevat muihin TEN-T-ydinverkon satamiin, kuten Tukholmaan ja Travemündeeseen.

Skandinavia-Välimeri TEN-T-ydinverkon liikennekäytävä ulottuu Kotkan-Haminan seudulta Helsingin ja Turun kautta Keski-Eurooppaan ja edelleen Välimerelle. Yhteys on merkittävä maan ja meren vuorovaikutuksen näkökulmasta ja yhdistää merellisiä kuljetuksia maa-alueen kuljetusketjuihin. HaminaKotkan satama ja Kouvolan rautatie- ja maantieterminaali (RRT) muodostavat yhdessä toiminnallisen logistiikkakokonaisuuden, joka palvelee paitsi Suomen, myös idän suunnan liikennettä. Suomen etelärannikon suuntainen maaliikenneyhteys on olennainen osa TEN-T-verkostoa ja hyvin tärkeä myös kansainvälisen satamaliikenteen näkökulmasta.

Länsi-Uudenmaan, erityisesti Hangon satamista osoitetaan toiminnallinen yhteys Länsi-Uudeltamaalta Saksaan ja muualle Keski-Eurooppaan. Yhteys on säännöllinen ja Etelä-Suomelle merkittävä.

Kotkan ja Viron väliseen toiminnalliseen yhteyteen liittyy liikenteellisiä kehittämistarpeita HaminaKotkan sataman ja Viron satamien ja logistiikkaterminaalien välillä. Yhteyteen liittyy myös merkittävää kansainvälisen matkustajaliikenteen potentiaalia, jonka toteutuminen edellyttää uusia



liikenteellisiä ratkaisuja. Viron merialuesuunnitelma sisältää vastaavat kehittämissuunnitelmat matkailuyhteyksien kehittämisestä Kotkan suuntaan. Kotka-Pietari-yhteys on pitkän aikavälin kehittämissuunnitelma, johon liittyy matkailun kehittämistarpeita erityisesti risteilyliikenteeseen ja rajanylitysprosesseihin liittyen.



6 Kalatalous

Kalatalous on merkittävä osa Suomen merialueiden kestävästä käytöstä ja sinistä taloutta. Merialuesuunnittelussa kalastuksen ja vesiviljelyn toimintaedellytyksiä tarkastellaan osana meren monikäyttöä, sovittaen yhteen elinkeinotoiminnan tarpeet sekä meriympäristön hyvän tilan tavoitteet. Suunnittelussa tunnistetaan kalataloudelle tärkeät alueet ja luonnonolosuhteet sekä pyritään edistämään ennakoitavaa ja yhteensovitettua alueiden käyttöä.

Kalatalouden kehittämisessä korostuvat ekosysteemipohjainen lähestymistapa, kalavarojen kestävä käyttö sekä toimialan sopeutumiskyky muuttuviin ympäristö- ja käyttöpaineisiin. Merialuesuunnittelu tukee kalastuksen ja vesiviljelyn pitkäjänteistä toimintaedellytysten turvaamista sekä eri merellisten toimintojen yhteensovittamista alueelliset ominaispiirteet huomioon ottaen.

6.1 Kalastus ja kalasatamat

Merialuesuunnitelmassa osoitetaan ammattikalastuksen osalta rannikon verkkokalastuksen ja avomerialueen troolikalastuksen kannalta tärkeitä alueita. Kalastusmerkinnällä osoitetut verkkokalastusalueet perustuvat Luonnonvarakeskuksen verkkokalastusaineistoon, joka käsittää 1. luokan verkkokalastusalueet. Avomeren troolikalastusaineisto puolestaan perustuu Itämeren merellisen ympäristön suojelukomission (HELCOM) ylläpitämään aineistoon kalastusalueiden liikkeistä. Seuranta- ja paikantamisvelvoitteet sekä sähköinen raportointi koskevat yli 12 m kalastusalueita, joten sitä pienempien kalastusalueiden liikkeistä ei ole kattavaa tietoa. Troolialueita kuvaavaa aineistoa on täydennetty Luonnonvarakeskuksen selvityksen [Suomen troolilaivaston kalastusalueet Itämerellä vuosina 2010–2022](#) tiedoilla. Kalastusalueita on yleispiirteistetty merialuesuunnittelun mittakaavaan sopivaksi. On huomioitava, että pyyntipaikat vaihtelevat alueellisesti ja ajallisesti kalojen liikkeiden ja muiden olosuhteiden takia.

Suunnitelmakartalla esitettävät kalastusalueet ovat yleispiirteisiä, eikä kaikkia yksittäisiä pyyntipaikkoja, kuten ammattikalastuksen kannalta tärkeitä rysäpaikkoja, esitetä kartalla merialuesuunnitelman yleispiirteisyyden takia. Ne on kuitenkin huomioitu suunnitteluprosessissa ja aluerajausten muodostamisessa ja niitä voi tarkastella suunnitelmakartan tausta-aineistoista yhdessä suunnitelman kanssa. Merialuesuunnitelmassa osoitetaan myös kunkin suunnittelualueen keskeisimmät kalasatamat. Vapaa-ajan kalastusta käsitellään merialuesuunnitelmassa osana matkailu- ja virkistysteemaa.

Kalastuselinkeino on riippuvainen vesiympäristön ja kalakantojen hyvästä tilasta. Useimpien kalalajien lisääntymisalueet sijoittuvat rannikon tuntumaan sekä saaristoihin. Merkittävimmät kalojen lisääntymisalueet ovat yksi tärkeä elementti määriteltäessä ekologisesti merkittäviä vedenalaisia meriluontoalueita (EMMA), jotka osoitetaan merialuesuunnitelmassa merkinnällä ”Merkittävät vedenalaiset luontoarvot”.



Merialuesuunnitteluratkaisun tavoitteena on turvata alueen ammattikalastuksen toimintaedellytykset sekä vahvistaa huoltovarmuuden kannalta keskeistä kotimaisen kalan tuotantoa. Tuotantoa ei pystytä poikkeusoloissa yhtäkkiä merkittävästi lisäämään, vaan kalatalouden elinkeinojen elinvoimaisuutta, taloudellista kestävyttä ja kasvua pitää kehittää eri keinoin normaalioloissa. Pienimuotoisen rannikkokalastuksen rooli korostuu erityisesti konflikti- ja poikkeusoloissa, jolloin isot troolarit eivät pysty toimimaan normaalisti ulkomerellä eivätkä ulkomaisen omistuksen ja työvoiman takia edes jää Suomen merialueille. Huoltovarmuuden kannalta on tärkeää, että kalaa voidaan tuoda maihin Suomessa. Tämä korostaa kattavan kalasatamaverkoston tärkeyttä.

Kotimaisen luonnonkalan elinympäristöjen parantaminen ja kestävä kalastuksen tukeminen vahvistavat omalta osaltaan meriympäristön tilaa, ruokaturvaa ja huoltovarmuutta. Kestävä kalastus on ilmastoystävällisen ja terveellisen ruoan lähde. Ilmastonmuutos muuttaa kalaston rakennetta, vaikuttaa vesistöjen tilaan ja saattaa aiheuttaa myös yllättäviä, nopeita vaikutuksia.

Suomenlahdella runsaat ja monipuoliset kalakannat luovat hyvät mahdollisuudet ammattikalastuksen lisäämiseen. Pienimuotoinen rannikon läheisyydessä tapahtuva ammattikalastus on useimmiten monilajikalastusta rysillä ja verkoilla. Suomenlahdella kalastetaan nykyhetkellä vain alle 10 % koko Suomen kokonaisarvosta. Keskeisimmät ammattikalastusta palvelevat kalasatamat osoitetaan suunnitelmakartalla, näitä ovat Hanko, Inkoo, Valko, Kuusinen ja Klamila. Valkossa on myös kalanviljelyn tukikohta.

6.2 Vesiviljely

Merialuesuunnittelussa vesiviljelyn merkinnällä osoitetaan kalan jatkokasvatuksen kannalta potentiaalisia alueita. Kalankasvatukselle potentiaalisia alueita on esitetty yleispiirteisinä strategisina merkintöinä. Vesiviljelyn kehittämisen lähtökohtana on uusien teknologioiden tuomat mahdollisuudet kalankasvatuksen sijoittumiselle niin, että mereen ja meriympäristöön kohdistuva kuormitus olisi mahdollisimman vähäistä.

Potentiaalisten alueiden tunnistaminen perustuu Luonnonvarakeskuksen kalankasvatuksen sijainninhjaussuunnitelman luonnokseen. Uusi merialueen kalankasvatuksen sijainninhjaussuunnitelma koskee aiemman mukaisesti vain kalan jatkokasvatusta. Tällä hetkellä päivitetystä sijainninhjaussuunnitelmasta on käytössä lausuntokierroksella ollut aineisto, päivitetty sijainninhjaussuunnitelma ei ole vielä valmistunut ja hyväksytty.

Sijainninhjaussuunnitelma kattaa koko Manner-Suomen merialueen. Kalojen poikastuotanto ja talvisäilytysalueet eivät sisälly sijainninhjaussuunnitelmaan, kuten ei myöskään Ahvenanmaan maakuntaan liittyvät aluevedet. Sijainninhjaussuunnitelman vaikutuksista on laadittu SOVA-lain mukainen ympäristöselostus (Merialueen kalankasvatuksen sijainninhjaussuunnitelman 2025 ympäristöselostus).



Merialuesuunnittelussa vesiviljelyn merkinnällä osoitetaan kalan jatkokasvatuksen kannalta potentiaalisia merialueita. Alueiden tunnistaminen perustuu Luonnonvarakeskuksen vesiviljelyn innovaatio-ohjelmassa kehitettyyn FINFARMGIS-menetelmään, joka pohjautuu ekosysteemilähestymistapaan. Menetelmän avulla arvioidaan alueiden soveltuvuutta kalankasvatukseen ympäristöllisten, sosiaalisten ja taloudellisten kriteerien perusteella.

Paikkatietoaineistoihin perustuvan monitavoitearvioinnin ja kustannuspinta-analyysin tuloksena on laadittu synteetikartta, joka kuvaa mallinnuksessa parhaiten soveltuviksi luokiteltuja alueita suurille kalankasvatustiluksille Suomen merialueilla. Vesien- ja merenhoidon tavoitteet voivat kuitenkin asettaa reunaehjoja näiden potentiaalisten alueiden hyödyntämiselle.

Suomenlahti on ekologiselta luokituksestaan hyvää huonommassa tilassa ja alueeseen kohdistuu ravinnekuormituksen vähentämissä paineita, jotta vesien tilassa saavutettaisiin vaadittu hyvä tila. Teemaan liittyy ristiriitaisia paineita: toisaalta tämänhetkisen voimassa olevan kansallisen vesiviljelyn sijainninhjaussuunnitelman mukaan veden tilan vuoksi kuormitusta ei tulisi lisätä vesiviljelyllä, mutta toisaalta Manner-Suomen vesiviljelystrategian 2030 tavoitteena on lisätä kalankasvatusta Suomessa.

Merialuesuunnitelmaa on Suomenlahdella päivitetty Kymenlaakson osalta uuden sijainninhjausanalyysin perusteella, ja tullaan tarkastelemaan myöhemmässä vaiheessa tarkemmin, kun päivitetty sijainninhjaussuunnitelma on hyväksytty.

Suunnitteluratkaisun oletuksena on, että teknologian kehittyessä laitosten kuormittava vaikutus tulee oleellisesti tulevaisuudessa vähenemään. Alueiden tarkempi vaikutusten arviointi tehdään kasvatustilustien luvitusten yhteydessä.



7 Matkailu ja virkistyskäyttö

Merialuesuunnitelmassa tunnistetaan aluekokonaisuuksia, jotka ovat matkailun ja virkistyskäytön kannalta joko nykyisellään merkittäviä tai potentiaalisia matkailun ja virkistyskäytön kehittämisen näkökulmasta. Matkailun kohteiden ohella merkinnät kattavat veneilyn, vapaa-ajan vieton ja yleisen virkistyskäytön keskeisiä kohdealueita sekä vapaa-ajan kalastuksen ja metsästyksen kannalta tärkeitä alueita, mukaan lukien omatoiminen virkistys kuten luonnossa liikkuminen ja luonnon tarkkailu. Myös vedenalaiset kulttuurimaisemat ja arvokohteet ovat kiinnostavia sukelluskohteita ja palvelevat matkailua sekä virkistystä. Lisäksi merialuesuunnittelussa tunnistetaan hiljaisia alueita sekä matkailu- ja virkistysyhteyksiä.

Alueet ovat usein myös kulttuuristen ekosysteemipalveluiden tihentymiä, jotka on tunnistettu Suomen ympäristökeskuksen selvityksessä [Ekosysteemipalveluiden arvoalueet Suomen merialueilla](#) (Syke 2024). Matkailun ja virkistyskäytön alueilla on runsaasti yhtymäkohtia sekä rakennetun kulttuuriympäristön että aineettoman kulttuuriperinnön arvoihin, ja esimerkiksi vapaa-ajankalastus- ja metsästysmahdollisuudet virkistyskäyttönä voivat tukea elinvoimaista saaristokulttuuria ja paikallista identiteettiä.

Matkailun ja virkistyskäytön alueiden vetovoimatekijät liittyvät useimmiten saariston ja rannikon luonto- ja kulttuuriarvoihin, joiden säilymisellä on matkailun ja virkistyskäytön kehittämisen kannalta keskeinen asema. Siten aluekehittämisessä tärkeitä näkökulmia ovat muun muassa meriympäristön hyvä tila, toimintojen kestävyys, ympäristöön kohdistuvien paineiden hallinta sekä vapaan ja luonnontilaisen rannan säilyminen.

Matkailun kehittämisessä korostuvat alueellisten erityispiirteiden huomiointi, merellisen matkailun toimintaedellytysten vahvistaminen, toiminnallisten kokonaisuuksien muodostaminen, saavutettavuus sekä ympärivuotisuuden edistäminen. Lisäksi erityisesti virkistyskäytön näkökulmasta on tärkeää huolehtia siitä, että käytössä on riittävästi rakentamattomia ja luonnontilaisia merenrantoja, kuten on tuotu esiin myös selvityksessä [Suomen merenrannikon rakentamattomat ja rakennetut rannat](#) (Merialuesuunnittelu 2019).

Merialuesuunnitelmassa on osoitettu matkailun ja virkistyskäytön kehittämisen vyöhykkeitä tukeutuen Suomenlahden merellisiin vahvuuksiin. Saaristo ja merellisyys, sekä puhdas luonto ja luonnon ja rakennetun ympäristön läheisyys on tunnistettu Suomenlahden matkailun vahvuuksiksi. Merellisen historian tai meriluonnon varaan rakentuvia matkailu- ja virkistyskohteita sekä -potentiaalia löytyy kautta koko suunnittelualueen.

Matkailu- ja virkistysyhteytenä osoitetaan koko Suomenlahden läpi kulkeva veneilyn runkoväylä, joka on saavutettavuuden ja palveluiden keskeinen virkistys- ja matkailureitti. Runkoväylä yhdistää koko Suomen itärajalta Suomenlahden kautta muihin Suomen merialueisiin.



Kansainvälisen matkailun tärkein solmukohta alueella on Helsingin ympäristö merialueineen. Matkailun kärkikohteita ovat lisäksi muut merelliset kaupungit Hanko, Raasepori, Porvoo, Loviisa, Kotka ja Hamina sekä niiden läheinen saaristo. Merelliset kaupungit toimivat porttina saariston matkailu- ja virkistyskohteisiin ja merellisiin kansallispuistoihin sekä kansallisiin kaupunkipuistoihin. Matkailu- ja virkistysalueiden kehittämisessä korostuu alueiden saavutettavuus ja palveluiden verkottuminen. Tavoitteena on luoda Suomenlahden alueelle toimiva rannikkomatkailualueiden verkosto sekä toimiva satamaverkko palvelemaan niin matkailijoita, vapaa-ajan asukkaita kuin pysyviäkin asukkaita.

Erä- ja luontomatkailun potentiaali Suomenlahdella on suuri. Kymijoki on merkittävä kalajoki. Vapaa-ajankalastuksessa ja kalastusmatkailussa on tapahtunut muutos tarvekalastuksesta virkistyskalastukseen, mikä luo matkailutoimialalle uusia mahdollisuuksia. Vapaa-ajankalastus- ja metsästysmahdollisuudet virkistyskäyttönä tukevat puolestaan elinvoimaista ja hyvinvoivaa saaristokulttuuria. Suomenlahdella harrastetaan jonkin verran hylkeenpyyntiä ja metsästysalueet sijoittuivat varsin tasaisesti koko rannikolle. Suosituimmat merilinnustuksen alueet sijaitsevat Suomenlahdella suurten kaupunkien saaristoissa.

Taulukossa on kuvattu merialuesuunnitelmassa esitetyt matkailun ja virkistykseen kehittämisen vyöhykkeet Suomenlahdella.

Alueen nimi	Kuvaus
Pyhtään rannikko ja saaristo	Vyöhykkeen avainalueina toimivat mm. Strömforsin ruukkialue, Ahvenkoski, Keihässalmi, Pyhtään kirkonkylä ja Stockforsin hiomoalue, Strukan haara ja Purolahden luontokohteet, Munapirtin matkailu- ja virkistysalueet sekä Kaunissaari.
Kotkan rannikko ja saaristo	Vyöhykkeen avainalueina toimivat mm. Kantasatama, Varissaari, Rankin ja Kirkonmaan saaret, Haapasaari sekä Sapokan, Katariinan ja Lehmäsaaren virkistysalueet sekä Kotkan kansallinen kaupunkipuisto.
Haminan rannikko ja saaristo	Vyöhykkeen avainalueina toimivat mm. Haminan historiallinen keskusta, Tervasaari, Nuokkojen virkistysaluekokonaisuus, Vimpasaaren ja Rakinkotkan matkailupalvelut, Tammio, sekä Itäisen Suomenlahden kansallispuiston Ulko-Tammio.



Raasepori ja Inkoo	Raasepori ja Tammisaaren saariston kansallispuisto sekä Inkoon saaristo. Luonto- ja vesistömatkailun, virkistyksen sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailun potentiaali.
Porvoo ja Pellingin saaristo	Porvoo ja Pellingin saaristo. Porvoon kansallinen kaupunkipuisto. Luonto- ja vesistömatkailun, virkistyksen sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailun potentiaali.
Loviisa	Loviisa, Loviisan saaristo, Pernajanlahti ja Koskenkylänjoen laakso. Luonto- ja vesistömatkailun, virkistyksen sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailun potentiaali.
Pääkaupunkiseutu	Pääkaupunkiseudun viher- ja sinikehä. Luonto-, erä- ja vesistömatkailun, virkistyksen sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailun potentiaali.
Hanko	Hangon kansallinen kaupunkipuisto. Luonto- ja vesistömatkailun, virkistyksen sekä kaupunki- ja kulttuurimatkailun potentiaali.



8 Kulttuuriperintö ja saaristo

Merialuesuunnitelmassa osoitetaan merkittäviä kulttuuriarvojen tihentymiä, jotka sisältävät muun muassa valtakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita (VAMA 2021), merellisiä valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009) ja valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia kohteita (VARK 2024). Lisäksi tihentymiin sisältyy, vedenalaisia kulttuurimaisemia ja arvokohteita, rannikkokalastuksen ja -metsästyksen perinnealueita sekä merelliseen kulttuuriperintöön liittyviä kokonaisuuksia, kuten sotahistoriaan, merenkulkuun, perinnebiotooppeihin, maisemaan sekä rannikko-, saaristo- ja huvilakulttuuriin liittyviä kokonaisuuksia. Keskeisiä teemaa tukevia aineistoja voi tarkastella suunnitelmakartan tausta-aineistoista yhdessä suunnitelman kanssa.

Suunnitteluperiaatteen mukaan aluekokonaisuuksia kehitettäessä on tärkeä ottaa huomioon alueiden ominaispiirteiden säilyminen, kulttuuriarvojen herkkyys ja vaaliminen, alueiden saavutettavuus, luontoarvot, avoimen merellisen maiseman ja vedenalaisen kulttuurimaiseman arvo sekä merelliset elinkeinot.

Itämeri on maailmanlaajuisesti ainutlaatuinen ympäristö vedenalaisen kulttuuriperinnön kannalta. Vuosituhansia kestäneen ihmistoiminnan seurauksena Itämeren pohjassa on runsaasti kulttuuriperintöä. Hylkyjen ja haaksirikkopaikkojen lisäksi vedenalaista kulttuuriperintöä ovat vedenalaiset rakenteet, kuten satama- ja puolustuslaitteet sekä kalastukseen liittyvät rakenteet, veden alle jääneet asuin- ja hautapaikat, uhripaikat sekä erilaiset irtaimet esinelöydöt. Yhdessä vedenalaisen löytöympäristönsä kanssa ne muodostavat vedenalaisen kulttuurimaiseman.

Rannikko- ja saaristokulttuuriin liittyy myös aineettomia kulttuuriperintötekijöitä, jolla tarkoitetaan rannikon ja saariston yhteisöjen eläviä tapoja, tietoja ja taitoja. Näitä ovat mm. vanhat kalastusmenetelmät, veneenrakennusperinteet, merenkulkuperinteet sekä mereen liittyvät juhlat ja rituaalit.

Kulttuuriperintöalueisiin liittyy myös kulttuurisia ekosysteemipalveluja, joita ihmiset kokevat erilaisissa fyysisissä ympäristöissä kokonaan tai osittain luonnon kautta. Kulttuuripalveluihin kuuluvat luonnon virkistyskäyttö ja luontomatkailu, esteettisyys, henkiset, uskonnolliset ja historialliset arvot, kulttuuriin ja taiteeseen liittyvä informaatio, tiede ja kasvatusta sekä luonnon itseisarvo.

Saaristoalueiden rajaamisessa on huomioitu elinvoimaisen saariston muodostumiseen vaikuttavia muuttujia muun muassa asuminen, elinkeinot, palvelut, saavutettavuus, hyvät infrastruktuuriyhteydet sekä kulttuuriympäristöt. Saaristoalueita kehitettäessä on tärkeää edistää vakituisen asutuksen edellytyksiä, sekä ottaa huomioon elinvoimaisen saaristokulttuurin ylläpitäminen, monipaikkaisuus, monimuotoisen elinkeinoelämän harjoittaminen sekä liikenteellinen että digitaalisten palveluiden saavutettavuus. Alueiden infrastruktuuria on tärkeää



kehittää alueen elinvoimaa ja ominaispiirteitä tukevaksi. Saaristoalueiden merkitys ja erityispiirteet kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta tunnustetaan ja huomioidaan alueita kehittäessä.

Raportissa [Merialuesuunnitelman vyöhykkeet, saaristo-merkinnän alueet ja YKR-data](#) (Varsinais-Suomen liitto 2020) kerrotaan karttojen, diagrammien ja taulukoiden avulla tietoa merialuesuunnitelman vyöhykkeillä ja saaristo-merkinnän alueilla asuvista ihmisistä, vyöhykkeellä sijaitsevista rakennuksista ja olemassa olevista työpaikoista.

Merialuesuunnitelmassa on osoitettu 14 kulttuuriperinnön arvojen kokonaisuutta, jotka edustavat Suomenlahden suunnittelualueelle ominaisia erityyppisiä kulttuuriperinnön piirteitä. Nämä alueet on kuvattu taulukossa.

Saaristokylät, -elinkeinot ja merenkulku sekä sotahistoria ja rajankäynti ovat itäisen Suomenlahden rannikolle ja saaristolle tunnusomaisia piirteitä. Hangossa, Loviisassa ja Helsingissä on näkyvissä 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun terveyskylpylä- ja huvilakulttuuri.

Alueen aineeton kulttuuriperintö kytkeytyy vahvasti merelliseen elämäntapaan, saaristoelämään ja rajan läheisyyteen. Suomenlahden aineettoman kulttuuriperinnön erityispiirteenä on Suomenlahden yli käyty seprakauppa. Kauppaa käytiin Viron suuntaan tavaravaihtoon perustuen, jossa pääartikkeleina olivat suomalaisten suolasilakka ja virolaisten vilja, etenkin ruis. Yli 700 vuotta jatkunut seprakauppa hiipui vasta toisen maailmansodan aikana.

Suomenlahden alueelle sijoittuu suurin osa Suomen merialueen hyllyistä. Kotkan edustalla Ruotsinsalmessa käytiin kaksi meritaistelua vuosina 1788 ja 1790, joista jälkimmäinen oli Itämeren historian suurin meritaistelu laivojen ja miesten lukumäärän mukaan mitattuna. Sen jäljiltä Kotkan edustalla on kansainvälisestikin ainutlaatuinen hylkyjen aarreaitta. Ruotsinsalmen meritaistelualue on valtakunnallisesti arvokas arkeologinen kohde ja se sisältää hylkyjen lisäksi vedenalaisen maiseman arvoja.

Merialuesuunnittelussa tunnustetaan merialueiden elinvoimaisia saaristokokonaisuuksia, joissa yhdistyvät paikallinen saaristokulttuuri, ympärivuotinen ja vapaa-ajan asuminen, merelliset toimialat sekä saaristoluonto ja -kulttuuriperintö. Näitä saariston ydinalueita Suomenlahdella ovat Bromarvin, Raaseporin-Inkoon, Sipoon-Porvoon sekä Loviisan-Pyhtään-Kotkan saaristokokonaisuudet. Alueita kehitettäessä on tärkeää ottaa huomioon elinvoimainen saaristokulttuuri, monimuotoinen elinkeinoelämä sekä alueiden ympärivuotinen saavutettavuus. Alueiden infrastruktuuria on tärkeää kehittää alueen elinvoimaa ja ominaispiirteitä tukevaksi.

Taulukossa merialuesuunnitelmassa esitetyt kulttuuriarvojen alueet Suomenlahdella.



Alueen nimi	Kuvaus
Kaunissaari- Ristisaari	<p>Kaunissaari on hyvin säilynyt esimerkki itäisen Suomenlahden kalastus- ja merenkulkukylästä. Tiivis kylä, jonka ominaispiirteitä aidatut tontit ja puutarhat, tonttien väliset kujat sekä lukuisat laiturit, venevajat ja ranta-aitat. Rakennuskannan vanhin osa 1800-luvulta. Varhaisimmat kirjalliset tiedot alueen asutuksesta 1560-luvulta. Kaunissaari ja Ristisaari ovat olleet myös Suomen lahdella liikkuneiden sotajoukkojen leiri- ja tukikohtasaaria, joilta on löytynyt useita ryssänuuneja sekä muita sotilastoimintaan liittyviä rakennelmia.</p> <p>Kaunissaaresta Ristisaareen kulkeva saariketju on osa mantereelle saakka ulottuvaa katkonaista harjumuodostumaa, ja saaret erottuvat avomerellä laakeina ja metsäisinä saarina. Ristisaari on valtakunnallisesti arvokas perinnebiotooppi ja Ristisaareessa harju madaltuu kalliokkojen väleihin kasautuneiksi hiekkamuodostumiksi. Alue sisältää vedenalaisen maiseman arvoja.</p>
Haapasaari-Tammio	<p>Haapasaari ja Tammio ovat hyvin säilyneitä esimerkkejä itäisen Suomenlahden kalastus- ja merenkulkukylästä. Haapasaari on mittakaavaltaan yhtenäinen, tiivis luotsikylämiljö, jossa runsaasti vanhaa rakennuskantaa. Vanhimmat talot 1700-luvulta, pääosa 1850-luvun ja 1920-luvun väliseltä ajalta. Luotsitoiminta alkanut saarella 1600-luvulla ja tullaus 1700-luvulla. Maamerkinä 1862 rakennettu harmaakivinen tunnusmajakka.</p> <p>Tammiossa on kaikkiaan 40 tiiviisti toisiinsa tukeutuvaa asuinrakennusta kyläraitin varrella. Vanhimmat rakennukset 1800-luvun alusta, valtaosa ennen 1870-lukua rakennettuja. Merellistä ilmettä korostavat paljaat silokalliot kujilla ja talojen ympärillä. Tammioon on tullut asutusta ensimmäisen kerran keskiajalla.</p> <p>Saarten välinen merialue pienempine saarineen on valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita ja osa Itäisen Suomenlahden kansallispuistoa. Kyläsaarten ympärillä olevat pienemmät saaret ja avovesialueet ovat sekä luonnonoloiltaan että maisemallisesti arvokkaita ja alue sisältää vedenalaisen maiseman arvoja.</p>



<p>Ruotsinsalmen meritaistelualue</p>	<p>Vuosina 1778 ja 1790 käytiin Ruotsin ja Venäjän väliset Ruotsinsalmen taistelut Kotkan edustalla. Taistelu oli aikoinaan suurin Itämerellä käyty meritaistelu, jolloin pienelle alueelle upposi kaikkiaan n. 60 erilaista sota-alusta. Paikka on kansainvälisesti ainutlaatuinen hylkyjen aarreaitta. Alueeseen liittyy myös vedenalaisen maiseman arvoja. Alueeseen liittyy tiiviisti myös Ruotsinsalmen merilinnoitus, joka on rakennettu 1790–1809 keisarinna Katariina II:n käskystä. Samanaikaisesti rakennettiin mantereelle Ruotsinsalmeen strategisesti liittynyt maaliikennettä turvannut Kyminlinnan linnoitus. Ruotsinsalmen meritaistelualue on valtakunnallisesti arvokas arkeologinen kohde,</p>
<p>Hanko</p>	<p>Hankoniemen kärjen maisemallisesti arvokas, monipuolinen ja kerroksellinen kokonaisuus on kehittynyt nykyiseen muotoonsa Hangon talvisataman (1873) perustamisen jälkeen. Kokonaisuuteen kuuluvat kaupungin satamien lisäksi mm. rautatieasema, keskusta-alue puutalokortteleineen, Kasino puistoineen ja muita kylpylä- ja huvilakulttuuriin liittyneitä alueita, Hauensuolen kalliopiirrookset ja sotahistorian kohteita 1800-luvulta alkaen.</p>
<p>Skärlandet</p>	<p>Suomen ensimmäinen luonnonsuojelulain mukainen valtakunnallinen maisema-alue. Erityisen paljon alueella on karjan muokkaamia laidunalueita, joiden kasvillisuudessa laiduntaminen näkyy. Alue on harvaanasuttua ja sen arvokas rakennuskanta on pääosin vanhaa.</p>
<p>Jussarö - Gaddfjärden</p>	<p>Entinen kaivos- ja sotilassaari. Saari mainitaan satamapaikkana keskiaikaisissa väyläselostuksissa. Luotsitoiminta ja malmin louhinta saarella alkoi 1800-luvulla. Kaivostoiminta jatkui 1960-luvulle asti. Jussarön Gaddfjärden on avomeren ympäröimien pienten kallioluotojen alue, joka on osa merenkulun ja kalastuksen historiaa. Alueella sijaitsee myös laivaloukku ja Sundharun luodolla Jussarön majakka.</p>
<p>Tammisaari</p>	<p>Tammisaaren 1546 perustettu kaupunki oli Uudenmaan toiseksi vanhin ennen liittämistä Raaseporiin. Sen rakenteen vanhin osa periytyy katulinjoineen ja tonttijakoineen 1550-luvulta. Tammisaaren kaupungin merkittävimpiin osiin kuuluvat vanhin asuttu alue nykyisen torin etelä- ja länsipuolella ja kirkon ympärillä, raatihuoneen tori rakennuksineen, Barckenin niemen puutalot, Hanko–Hyvinkää-radon</p>



	alkuperäinen rautatieasema sekä Tammisaaren seminaariin ja koulukortteleihin liittyvät rakennukset.
Barösundin väylä	Historiallinen vesiliikenneväylä ja solmukohta. Väylän varrella oleva monipuolinen rakennuskanta koostuu vanhasta talonpoikais-, kalastaja- ja luotsiasutuksesta sekä 1800-luvun lopulta alkaen rakennetuista huviloista, täysihoitoloista ja kesämökeistä. Väylällä on ollut myös sotilaallista merkitystä ja sen varrelle on rakennettu varustuksia 1700-luvulla.
Porkkalaniemi	Porkkalan kärjen saaristo Suomenlahden kapeimmalla kohdalla on aina ollut merkittävä niin liikumisen kuin sotilaallisen toiminnan kannalta. Alueen halki kulki 1630-luvulta alkaen postitie, jonka kautta pitkin postia kuljetettiin Tallinnaan. Samalta ajalta tien varresta tunnetaan yli 10 kylää, joista monet ovat olleet luotsikyliä. Alueella on 1800-luvun alussa rakennettu Rönnskärin majakka, Mäkiluodon vanha suoja- ja kalastussatama, useita vedenalaisia muinaisjäännöksiä sekä Kallbådanin majakka.
Pääkaupunkiseutu	Suomenlinna Helsingin sisääntuloväylän varrella on yksi maailman suurista merilinnoituksista, jolla on ollut rooli kolmen sitä rakentaneen valtion Ruotsin, Venäjän ja Suomen puolustuksessa. Ainutlaatuinen sotilasarkkitehtuurin muistomerkki on yksi Unescon maailmanperintökohteista Suomessa. Pääkaupunkia ympäröivä Viaporin meri- ja maalinnoitus on yksi merkittävimmistä I maailmansodan aikana rakennetuista linnoituskokonaisuuksista. Höyrylaivaliikenne synnytti huvila-asutusta Helsingin paikallisliikenteen höyryvenereittien varteen 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alkupuolella.
Porvoo	Uudenmaan vanhin ja Suomen toiseksi vanhin kaupunki, joka on perustettu vuonna 1346 Porvoonlahden pohjukkaan. Vanhassa Porvoossa on hyvin säilynyt keskiaikainen asemakaava, katuverkosto ja tonttirakenne. Aluetta leimaavat kapeiden kadunvarsien tiiviisti rakennetut pihapiirit, joiden rakennuskanta on pääosin 1700-luvulta. Vanha Porvoo jokimaisemineen ja linnamäkinen on osa suomalaista kansallismaisemaa.



<p>Porvoon läntinen saaristo</p>	<p>Söderskärin majakan, Pirttisaaren lähisaarineen, Långholmenin, Andersholmenin, Rågskärin ja Onaksen saaren keskiosan muodostamat Porvoon läntisen saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnat kuvastavat hyvin saariston pitkää ja monipuolista asutus- ja elinkeinohistoriaa jo 1600-luvulta alkaen. Alueella on ollut myös kuninkaallisen laivaston satamapaikkoja 1700-luvun lopulla.</p>
<p>Pellingin saaristo</p>	<p>Pellingin saariston luotsi-, majakka- ja kalastusyhdyskunnilla on ollut merkittävä rooli Suomenlahden merenkulun historiassa. Tullundet Pellinginsalmen suojaisa sisäväylä on ollut käytössä vuosisatojen ajan. Salmen syvänteessä ollut suojasatama on merkitty myös Kuninkaalliseen merikartastoon 1700-luvun lopulta ja rantakallioissa on kaiverrettuna nimiä, vuosilukuja ja vedenkorkeuksia. Pellingissä on ollut monia omaleimaisia saaristokylä.</p>
<p>Loviisa</p>	<p>Svartholman merilinnoitus ja Loviisan maalinnoitus ovat Helsingin edustalle rakennetun Suomenlinnan päälinnoituksen itäinen etuvarustus, joka rakennettiin Ruotsin 1740-luvun aluemenetysten jälkeen. Vuonna 1858 rakennettu Orregrundin tunnusmajakka ja luotsiasema Loviisan kaakkoispuolella sijaitsevat merkittävässä meriväylien risteyskohdassa. Loviisan eteläpuolella oleva Valkon satama perustettiin 1800-1900-lukujen vaihteessa luotsien ja kalastajien asuttamalle alueelle.</p>



9 Meriteollisuus

Meriteollisuus, merenkulku ja satamatoiminnot ovat päätoimialoja merellisten elinkeinojen muodostamassa meriklusterissa. Meriteollisuudella tarkoitetaan alusten ja merellisten rakenteiden rakentamista, varustelua ja korjausta sekä niihin liittyvien koneiden, laitteiden ja muiden järjestelmien tuotantoa. Meriteollisuuteen kuuluu myös satama- ja vesirakentaminen. Kokonaisuuteen kytkeytyy myös huolto- ja logistiikkapalvelut sekä suunnittelu- ja insinööripalvelut, ohjelmisto-, automaatio- ja digitaaliset ratkaisut.

Meriteollisuuden toimiala sijoittuu pääosin satama- ja telakka-alueille sekä rannikon teollisuusalueille. Toimialaan liittyvä yritysverkosto kattaa kuitenkin laajemmin koko maan.

Meriteollisuus palvelee merellisten toimijoiden tarpeita. Meriteollisuuden tuotanto ja innovaatiot kohdentuvat meriliikenteeseen, Suomen huoltovarmuuteen ja turvallisuuteen sekä energian tuotantoon, öljyn ja kaasun tuotantoon. Meriteollisuus on kansainvälinen toimiala ja hyvät kuljetusyhteydet maa- ja meriteitse ovat toimialan kilpailukyvyn kannalta tärkeitä.

Suomenlahden merialuesuunnitelmassa meriteollisuus sisältyy osaksi satamamerkintöjä. Meriteollisuus on Uudellamaalla merkittävä merellinen toimiala, jonka keskiössä on Helsingin Länsisataman alueella toimiva Helsingin telakka. Telakkatoimintojen lisäksi toimialan muita kärkiä ovat suunnittelu, testaus, jääteteknologia, satamainfra ja merilogistiikka. Pääkaupunkiseudun meriteollisuusyritykset kattavat puolet koko toimialan liikevaihdosta ja alalla työskentelevästä henkilöstöstä Suomessa.



10 Kaivannaiset

Merialuesuunnitelmassa ei osoiteta kaivannaisten potentiaaleja. Tietopohja potentiaalisten alueiden osoittamiselle ei ole vielä riittävä ja kaivannaiskohteiden pienialaisuus asettaa haasteita potentiaalin esittämiseen merialuesuunnitelmassa. Kaivannaisala on [visiotyössä](#) tunnistettu tulevaisuuden toimialaksi, ja sitä on tarkasteltu myös Sinisen talouden tilannekuvaa käsittelevässä [raportissa](#). Merenpohjan hiekkavarat hiekka- ja sora muodostumat ovat tyypillisesti samoja alueita, joilla on hyvin korkeat luontoarvot, joten kaivannaisalueet tulisi sijoittaa syville, monimuotoisuudeltaan vähäisemmille alueille.



11 Sininen bioteknologia

Merialuesuunnitelmassa ei ole osoitettu sinisen bioteknologian potentiaaleja tarkempien tutkimusten ja selvitysten puuttuessa. Sininen bioteknologia on [visiotyössä](#) tunnistettu tärkeäksi tulevaisuuden alaksi ja sitä on tarkasteltu myös Sinisen talouden tilannekuvaa käsittelevässä [raportissa](#). Välillisesti toimiala sisältyy meriympäristön hyvän tilan tavoitteeseen, koska hyvässä tilassa oleva meri pystyy tuottamaan myös korkealaatuisia raaka-aineita bioteknologian tarpeisiin.



12 Maanpuolustus

Puolustusvoimien toimintaedellytysten turvaaminen on huomioitu merialuesuunnitteluprosessissa. Merialuesuunnitelmassa ei pääsääntöisesti osoiteta puolustusvoimien alueita, mutta ne esitetään osana tausta-aineistoa. Merialuesuunnittelussa on otettu huomioon merelle sijoittuvat aluevalvontalain mukaiset suoja-alueet sekä ampuma- ja harjoitusalueet. Puolustusvoimien suoja-, rajoitus- ja vaara-alueita voi tarkastella suunnitelmakartan tausta-aineistoista yhdessä suunnitelman kanssa.

Merialueet ovat puolustusjärjestelmän ja sotilaallisen toiminnan kannalta strategisesti merkittäviä ja niiden käyttöön kohdistuu erityisiä tarpeita ja reunaehtoja. Suunnitteluratkaisuilla turvataan puolustusvoimien toimintaedellytykset sekä mahdollisuudet harjoitteluun, valvontaan ja toimintojen kehittämiseen samalla huomioiden yhteensovittaminen muiden merellisten toimintojen kanssa. Maanpuolustusta koskevassa suunnittelussa korostuu viranomaisyhteistyö sekä ennakkoinnin ja joustavuuden merkitys muuttuvassa turvallisuustilanteessa.

Tulevaisuudessa meren käytön lisääntyminen, erityisesti merituulivoiman ja siihen liittyvän infrastruktuurin rakentaminen, edellyttää huolellista yhteensovittamista maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeiden kanssa. Käytännössä tämä näkyy siten, että merituulivoiman potentiaali painottuu Pohjanlahdelle. Suunnittelussa on varmistettava, etteivät uudet merenkäyttömuodot heikennä puolustusvoimien valvonta-, harjoitus- ja toimintakykyä tai kavenna toiminnan kehittämismahdollisuuksia.

Suomenlahdella on erityisasema maanpuolustuksen ja rajavalvonnan näkökulmasta. Itäinen Suomenlahti muodostaa osan Euroopan unionin ja NATO:n ulkorajaa, jossa merialueen valvonta ja turvallisuus ovat keskeisiä kansallisia ja EU-tason tekijöitä. Alueella korostuvat maanpuolustuksen ja rajaturvallisuuden sekä muiden toimintojen yhteensovittamisen erityispiirteet, kuten esimerkiksi meriturvallisuus, rajavalvonta sekä viranomaisyhteistyö. Itäiselle merirajalle on merialuesuunnitelmassa osoitettu rajaturvallisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.

Suomenlahden suunnittelualueella sijaitsee kuusi ampuma- ja harjoitusaluetta sekä yhdeksän suojaaluetta.

